

RAKA SPÅRET

Tidningen för SEKO klubb 119 • Nr 7 • Nov. 2010



*Någonstans bakom bergen,
bortom sumpmarkerna,
i en skog, långt långt västerut..*

(för många av oss ligger nya "super-TX" långt bort..)

OMORGANISATION I TUNNELBANAN

MÖTE MED VD:N • OMORGANISERING • TJÄNSTERNA DÅ & NU • LOKAL INFO

Vad har hänt sen sist?

I förra numret konstaterade vi på nytt kristider i tunnelbanan i och med att det finns ett stadigt växande missnöje bland förarkåren med MTR's behandling av personalen. Carolin sammanfattade SEKO's och MTR's centrala förhandlingar 2010 och vi hade ett möte med den tillförordnade VD:n som nu har lämnat skeppet till förmån för nya VD:n Peter Viinapuu. Och så presenterade vi skyddsombudens rapport om olika smärtsamma arbetsmiljöämnen. I detta nummer går vi bl a in på SEKO's lokala omorganisation där klubbarna 119 och 120 blir en gemensam klubb, och vi skriver om det Europeiska fackliga mötet som nyligen ägde rum. Sedan vill vi ju gärna skriva mycket om MTR's plötsliga omorganisation där ett nytt "super-TX" samt en ny arbetsledningsorganisation presenterades. Vi skulle hemskt gärna få in åsikter av förarkollegorna om detta. Tiden går fort och vi anser att det snart börjar bli dags att vi gör en utvärdering av denna omorganisation.

KOM IHÅG:

En facklig organisation blir inte starkare än vad medlemmarna gör den till.

Tanken är att vi ska ge ut mellan 6-12 nummer av tidningen per år. Diskutera gärna tidningen på klubbens interna debattforum på: klubb119.wordpress.com så att vi kan ta del av era åsikter och bli en bättre tidning.

Redaktionen tar tacksamt och ödmjukt emot bidrag av alla sorts slag; det kan vara texter i form av en insändare eller en debattartikel. (*Visst tycker du väl något om företaget eller facket?*). Det skulle kunna vara teckningar, knep & knåp eller foton eller precis vad som helst som du tycker passar in i tidningen.

Tveka inte att skicka in material! Tidningen är till för medlemmarna och den är ett utmärkt forum för att återge dina tankar, känslor och åsikter i relation till arbetet. Glöm inte att kollegorna och arbetsledningen faktiskt läser den här tidningen och kan ta del av vad just du tycker. Så, skicka gärna in din insändare!

Maila in till redaktionen; adressen hittar du på längst ner på många sidor i tidningen. Om du inte har tillgång till mail kan du skicka ditt bidrag till:

*Raka Spåret,
SEKO, Klubb 119
Liljeholmstorget 16
117 63 Stockholm*

redaktionen

redaktionen@klubb119.org



Raka Spårets redaktion:

Ansvarig utgivare

Jannis Konstantis

chefredaktör

Wim Hoogerdijk

redaktörer

Carolin Evander

Johanna Hedberg

Skribenter i detta nummer

Robert Lindberg

Layout

Johanna Hedberg

Redaktionsadress

Raka Spåret

SEKO

Klubb 119

Liljeholmstorget 16

117 63 Stockholm

Webadress

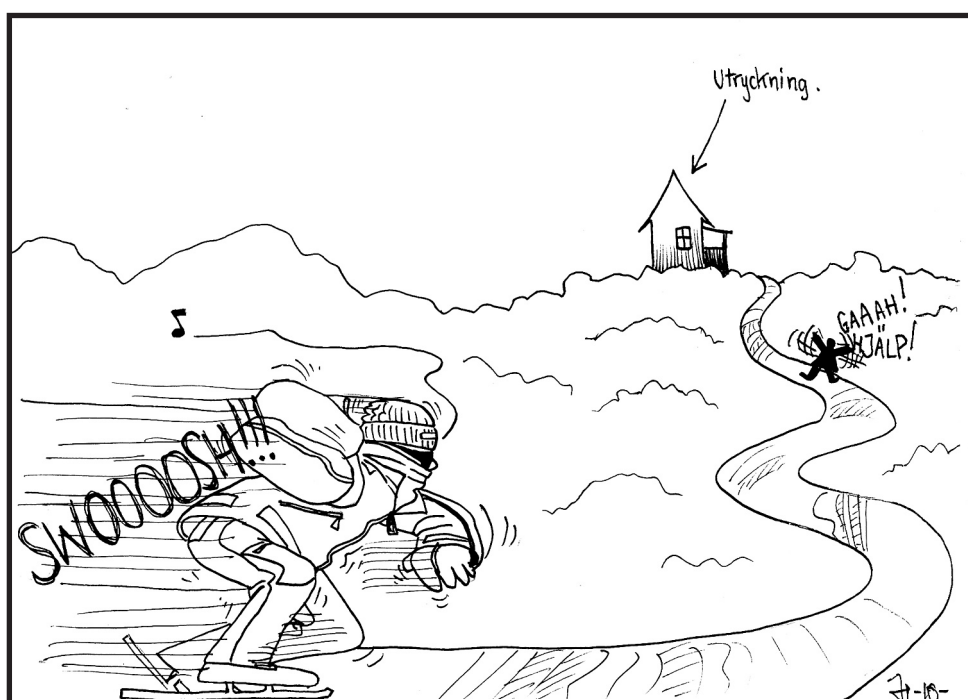
klubb119.wordpress.com

E-post

redaktionen@klubb119.org

I N N E H Å L L

Vad har hänt sen sist?.....	2
Ledaren.....	4
Ny SEKO-klubb inom Stockholms tunnelbana.....	5
Omorganisationen Gud glömde.....	6
Tänkvärt: Moderna körtider.....	7
Frälsaren? -Rapport från VD-mötet.....	8
Internationellt.....	9
Mediastormen.....	10
Aktuellt på gröna linjen.....	12
På gång i Liljeholmen.....	14
Placeringsoppen.....	15
Notiser.....	16
Insändaren.....	17
Från det europeiska fackliga mötet i Aten.....	18
Tjänster & personalläget förr och nu.....	19
Serier.....	20
Julbordskryssning!.....	22



Konsten att överleva depån på vintern...

Ledare

Den senaste perioden har Stockholms tunnelbana blivit uppmärksammas i media angående säkerhetsbrister, personalbrist och att man inte uppfyllde kontraktsvillkoren med SL, mm.

Mediastormen som kanske fick gensvar

SEKO Klubb 119 har kommenterat alla inslag på TV, radio och i tidningar. SEKO är missnöjda med hur MTR sköter sitt uppdrag. Även missnöjet på golvet är stort och MTR gjorde inte saken bättre när de via olika chefer från både MTR och TBT påstod saker som inte var sanna.

Vi har träffat MTR och har haft diskussioner om detta. Den nya VD:n verkar ha förstått att det finns problem och att personalen inte trivs. Fram till dess att vi har sett konkreta handlingar från MTR som ska visa att man har tagit kritiken på allvar, kommer SEKO att vara skeptiska mot de ord som lovas.

En gemensam klubbs gryning

Medlemsomröstningen för den nya SEKO-organisationen är klar och medlemmarna har sagt sitt. En stor majoritet i båda klubbarna (Klubb 120, som organiserar bl.a. spärrexpeditörer, lokalvårdare, värdar m.fl, samt vår Klubb 119) röstade för att vi i tunnelbanan ska ha en gemensam SEKO-klubb. Nu fortsätter vi att bilda den och alla detaljer ska vara klara till januari/februari 2010.

Tvistenytt

SEKO driver också en del tvister på centralnivå (som förs mellan SEKO-förbundet och Almega) angående brott mot kollektivavtalet. Dessa handlar i stort sett om brott i tjänstepaket på alla tre banorna. Vi återkommer med information om resultatet i dessa tvister.

Jannis Konstantis
Ordförande
SEKO Klubb 119



NY SEKO-KLUBB INOM STOCKHOLMS TUNNELBANA

I slutet av oktober beslutade klubbarna 120 och 119:s medlemmar genom en medlemsomröstning att bilda en gemensam klubb.

Totalt röstade 478 medlemmar, varav 13 röster var ogiltiga (det totala antalet giltiga röster är 465).

334 röstade för en gemensam klubb.

131 röstade för en förhandlingsorganisation.

Vad händer nu

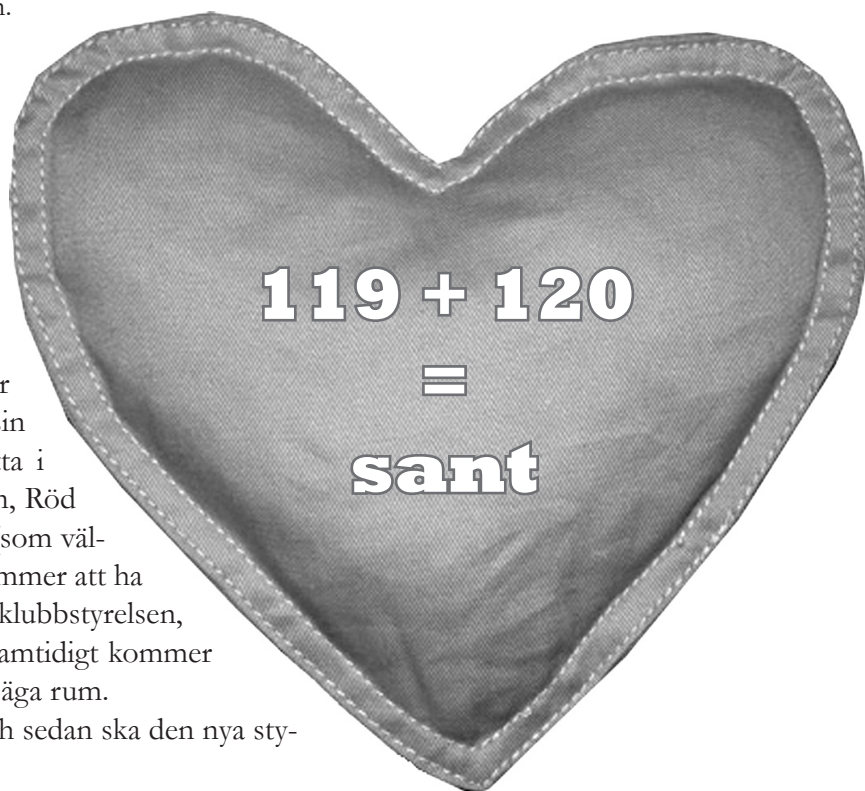
Det finns en interimstyrelse för den nya klubben som tillsammans med SEKO Stockholm arbetar för att bilda den nya klubben. Ett nomineringsmöte kommer att äga rum, där alla platser i den nya klubben ska väljas.

Det innebär att medlemmarna kommer att välja en gemensam ordförande och kassör samt att alla sektioner, 11 stycken, ska välja sin ordförande som automatiskt kommer att sitta i klubbstyrelsen. De sektionerna är Trafik Grön, Röd och Blå, TL/PLE, Vårdar samt Lokalvården (som väljer en ordförande var). Spärrexpeditörerna kommer att ha en gemensam sektion och ska ha 3 platser i klubbstyrelsen, varav en innehas av sektionens ordförande. Samtidigt kommer val till alla poster inom sektionsstyrelserna att äga rum.

I början av året kommer vi att ha val och sedan ska den nya styrelsen konstituera sig.

Klubben hoppas att vi ska bli en stark faktor som gemensamt kommer att tala med EN röst mot arbetsgivaren. Från vår sida kommer vi att göra allt för att den gemensamma klubben ska fortsätta vara en radikal, kämpande facklig organisation som kämpar i alla lägen och för sina medlemmar.

Vi kommer att informera kontinuerligt om vad som händer vartefter arbetet fortskrider.



Jannis Konstantis
Ordförande
SEKO Klubb 119

OMORGANISATIONEN SOM GUD GLÖMDE

Från och med den första oktober försvann TX från samtliga platskontor. Istället blev det Super-TX i Västra skogen som nu hanterar tjänsteärenden och avlösningar. Den strategiska planeraren går också att tala med i tjänstefrågor, såsom byte av tjänster vissa dagar, önskemål och liknande. Arbetsledarna skulle vi prata med om allt annat. Hur har det gått?

En lokal PLE i handen är bättre än tio i Västra skogen

Med facit i hand, såhär två månader efter omorganisationen, borde alla lokala TX ha fått finnas kvar. Den allmänna upplevelsen är att det är svårt att få tag i en arbetsledare när det behövs. Kritiken har framförts till ledningen och det har mycket blivit bättre på sina håll, även om det fortfarande finns många tillfällen då förare vill ha tag i en AL och möts av den stängda dörren.

Super-TX har fortfarande inte utsatts för någon ordentlig prövning ännu, men problemen med att ha ett centralt TX märks ändå av i vardagen, då förarna mer än någonsin har fått köra vidare vid sprucken avlösning trots att det har suttit ett antal reserver i varje mäss. Den kontakt TLC har med förarna är nämligen omedelbar, medan kontakten TLC/TX eller förare/TX emellan innebär längre väntetider än förut när reserverna ska vaskas fram. (Om TX ens har tid att ringa efter avlösare.)

Väntetiderna ställer inte bara till det när en förare vill ha avlösning en vanlig vardag, utan även under de mer kaotiska trafikdagarna när förare försöker ringa in och anmäla att de är tillgängliga för arbetsgivaren/finns i mässen; det är svårt att komma fram på telefon, helt enkelt.

Det var förvisso så under gamla TX tid också, men då närheten till reserverna var omedelbar hade PLE koll på vilka det var som fanns på plats, varför han eller hon kunde fokusera på att ringa in deltidare, fridagslediga, svara när förare ringde från ändstationer och så vidare.

Customer is king, the employee is nothing

Kundservicen ligger på topp, men för oss anställda var servicen mycket bättre förr, tack vare att TX alltid fanns på samma plats och hade sina fasta öppettider. Den personliga kontakten gjorde dessutom att man som förare gärna ställde upp när vissa PLE ringde, även om man hade fridag. TX var en trygg punkt och spindeln i nätet. Att den lokala närvaron och servicen för de anställda har ineffektiviserats är inte bara dåligt för oss förare utan även för vår arbetsgivare som själv har infört detta.

När man inför förbättringar för kunderna men försämring efter försämring för sina anställda, de som bär organisationen på sina axlar, innebär det att organisationen i det långa loppet snarare blir lidande.

Facket kritiserar MTR

Seko har påtalat brister till MTR kontinuerligt. Bland annat har vi tagit upp att det inte är acceptabelt att förare blir avlösta mitt i sin tjänst för att helt plötsligt gå och köra tåg på någon annan bana. Vi har krävt en rutin av MTR i denna fråga och förhoppningsvis kommer vi att ha en förhandling nu i samband med att MTR tänker utbilda mer förare i block 8.

Vi har hittat brister i DK-listor där så kallade nolltjänster varit fel enligt avtalet och fall där det även förekommit känslig integritetskränkande info på DK-listan.

Vi har kritiserat att det är så få arbetsledare och att de som är arbetsledare har otroligt mycket att göra. Första helgen i november var det bara en arbetsledare för alla tre banor på UT-tjänsterna, vilket innebär att arbetsledarna inte kan göra sitt jobb och att vi förare inte får tag på någon när vi behöver det.

Våra chefer rabblar som ett mantra att allting går jättebra och fungerar, när det i själva verket är ett smärre halvkontrollerat kaos.

Vi är beroende av er hjälp för att hålla koll på de brister som finns. Verkar något konstigt, får du inte tag på den du söker eller har du andra synpunkter på omorganisationen så kontakta oss.

Text: Johanna Hedberg
och Carolin Evander

MODERNA KÖRTIDER

Det fanns en tid då flygbranschen hade stora problem med att hålla tiderna. Resenärerna blev mäkta irriterade över att planen aldrig kom fram i tid. Men nu är problemet löst.

Hur lyckades flygbranschens aktörer med detta?

Snabbare flygplan?
Nej.

Bättre flygbränsle?
Nänä.

Effektivare personal?
Inte det heller ...

Längre flygtider?

JA! Där satt den!

Flights som tidigare annonserades ta 2 timmar ändrades till att ta 2½.

När planet landar efter 2 timmar och en kvart blir de resande glada, de är ju framme en hel kvart tidigare än planerat. Tidigare hade samma resenärer varit sura efter att de landat en kvart för sent.

Att få kunder nöjdare genom att erbjuda sämre service. Fullkomligt lysande!

Now boarding the MTR flight

Nu prövar SL och MTR samma koncept på tunnelbanans Gröna linje, men vågar inte ta steget fullt ut.

Vinterturlistan kom med förlängda körtider ända fram till den punkt då tågen passerar ÅFs personal för tids- och kapacitetsavläsningar. Därefter bibehållna eller - ännu värre! - förkortade körtider. Förmodligen för att det åtminstone teoretiskt ska se ut som om förarna ska kunna hinna avgå åt andra hållet enligt turlistan.

Konsten att öka punktligheten

Att ta steget fullt ut är inte alls dramatiskt. De elektroniska plattformsskyltarna ger ju information om nästkommande tåg och plattformstabellerna har redan sammanslagna tider, anger exempelvis att det är 2 till 7 minuter mellan tågen.

I fortsättningen räcker det att endast ange avgångs- och ankomsttid vid ändstationerna, gäller såväl internt som externt. Att förarna ser till att passa sin avlösningar kan väl ingen betvivla. I övrigt är det bara att blåsa på.

När tåget smyger in till Hässelby strand 4 minuter innan angiven ankomsttid ersätts Lindas tråkiga, uttjade ”slutstation, avstigning för samtliga” med en glad trumpetfanfar och ett hurtigt utrop:

”Ännu ett MTR-tåg som ankommer i tid! Vi hoppas ni snart reser med MTR igen. Vi kör Stockholms mest punktliga tunnelbana! Nu hinner dessutom föraren gå på toaletten och kan vara mindre stressad och ännu mer kundorienterad under returrestan”.

Mjaaaa, det där sista kanske inte våra resenärer behöver få veta ...

Flugan på väggen



FRÄLSAREN?

MTR Stockholm har fått en ny VD och fackets representanter har träffat honom. Raka spåret har talat med sektion 122:s ordförande, Carolin Evander, om mötet.

Du och ett antal fackrepresentanter var på ett möte med nye VD:n Peter Viinapuu nyligen, vilket intryck fick du av honom?

Jag har träffat Peter nu vid ett par tillfällen och det är såklart svårt att uttala sig om hur han är som person. Intrycket han ger är att han vill ta tag i saker och få MTR att börja fungera bättre.

Exakt vad detta kommer att leda till får tiden utvisa, men han verkar vara införstådd i problemen och ha en vilja att lösa dem.

Vad framfördes från fackets sida?

Samma kritik som vi framfört tidigare till MTR gäller fortfarande. Till det senaste mötet hade vi stolpat upp olika områden som vi ser att MTR måste få ordning på, allt ifrån gamla problem som fortfarande inte är lösta,



PETER VIINAPUU
VD, MTR Stockholm

MTR:s dåliga framförhållning och bristande planering, brister i ledarskap, den nya omorganisationen och att station och trafik bedrivs som två olika företag.

Vilka områden pratade ni mest kring?

Samtalet handlade mycket om hur MTR ska kunna bli bättre, hur MTR ska arbeta med SEKO och hur MTR ska återfå sina anställdas förtroende.

De brister och problem som vi har pekat ut vill vi se en lösning på men vi diskuterade även andra saker som vi tycker att MTR kan göra för att förbättra situationen, som att höja lönerna och riva upp avtalet om delade tjänster.

När vi i SEKO tog upp att höga chefer till oss sagt att MTR haft dispens till 2/11 2010 när det gäller dubbelbemanningen av TLC blev Peter chockad. För oss är det uppenbart att många på chefspositioner i MTR inte för frågor vidare högre upp av rädsla som att framstå inkompetenta, och detta dåliga företagsklimat har Peter också sett.

Ser han problemen i sin helhet? Vad tänker han göra åt dem/vilken är planen?

Vi fick inte specifika svar på alla problem som vi radade upp utan mer allmänna svar om att saker som inte funkar måste börja fungera.

Peter pratade mycket om att hitta sätt att arbeta på som gör att t.ex. planeringen och konstruktionen av tjänster fungerar bättre. Han vill ha möten med oss en gång i månaden för att gå igenom den aktuella situationen och han lovade att återkomma med mer konkreta åtgärder.

Vad hade de (Peter och Virve) att säga den här gången?

Ungefär samma sak som tidigare, de arbetar på att lösa problemen och styra upp organisationen och att de vet att vi inte kan ta dem på allvar förrän de börjar att leverera. De vet att det har ett stort arbete framför sig för att återvinna förtroendet från de anställda och SEKO.



Oktober var en mediatung månad. Vad var responsen på denna mediareportering?

Peter och Virve har varit pressade av den intensiva mediabevakningen och de hoppades på att det skulle lugna ned sig så att de kunde koncentrera sig på att arbeta istället. De var väldigt oroadade över att de anställda har ett så litet förtroende för MTR och de frågade oss om vad MTR kan göra för att återfå de anställdas förtroende och lugna ned situationen. Vi förklarade att vi i SEKO inte kan göra mycket förrän vi börjar se konkreta förändringar i MTR:s sätt att arbeta och att det vore bra om Peter t.ex. besökte mässen för att snacka med de anställda om situationen.

Hur upplevde du mötet, med vilka intryck och förhoppningar lämnade du det?

Jag tror att Peter har goda intentioner, men som vi alla vet är det mycket gamla chefer och dåliga arbetsätt kvar i MTR och om inte Peter får hjälp blir det omöjligt för honom att vända MTR rätt. Så vi hoppas på att Peter får hjälp och att han lever upp till det han säger. SEKO kommer fortsätta pressa på för att få MTR att bli ett bättre företag.

Internationellt

Strejker i Londons tunnelbana

RMT, facket som organiserar många anställda inom Londons tunnelbana, har genomfört tre dygnslånga strejker fram tills nu. Den sista var i oktober. RMT protesterar mot planerade personalminskningar.

Grekland

Många strejker äger också rum vid Greklands järnväg. Dessa är riktade mot båda krispaketen som den socialdemokratiska regeringen genomför, där bl a privatiseringar, minskade löner och ökad pensionsålder är en del av attackerna mot arbetarklassen. Pendeltågen och tunnelbanan i Aten kommer att fortsätta med strejkerna mot denna politik.

Angående vår egen strejkrätt

SEKO Klubb 119 har yrkat på SEKO:s kongress att klubbarna ska ha rätt till lokala stridsåtgärder inför de lokala kollektivavtalsförhandlingarna. Vi anser att man är bakbunden när det centrala avtalet skrivs under och att vi inte kan göra något mot arbetsgivaren, utöver att utöva moraliska argument. I andra länder finns det möjlighet att trycka på med stridsåtgärder för att lyckas med förbättringar på en arbetsplats. Vi ser gärna att detta även finns i Sverige. Tyvärr röstade SEKO:s kongress mot detta förslag. En tredjedel av ledamöterna stödde dock förslaget. De andra fackliga organisationerna som har kollektivavtal, dvs ST och SACO, diskuterar inte ens denna fråga.

Jannis Konstantis

MEDIASTORMEN

SvD

Startsidan Näringsliv Kultur & Nöje Sport Stockholm Mat & Hälsa Opinion Blogg Resor M

Nyheter Bostad Innovation IT Motor Tema: Båt Jobbet Krönikörer Artikelsierier Pensionsspecial

Nyhetsdygnet Bildspecial Quiz

Du är här: SvD.se > Näringsliv > Nyheter > "Säkerheten är hotad i t-banan"



FOTO: LARS PEHRSON

Carolin Evander, Sekos talesman för förare och trafikledare, och Jan Melakoski, ordförande för Sekos Klubb 120, har fått nog av MTR:s personalpolicy.

"Säkerheten är hotad i t-banan"

Publicerad: 1 oktober 2010, 03.00. Senast ändrad: 1 oktober 2010, 07.22

Medan toppolitiker idag firar tunnelbanans 60-årsdag vittnar personalen om grova missförhållanden. Underbemanning tvingar personalen till övertid och skapar allvarliga säkerhetsbrister. "Vi lever på hoppet att inget händer", säger en av bolagets trafikledare.

Artikeln som startade det hela.

ET Stockholm

torsdag 11 nov

- Senaste artiklar
- Veckans ledare
- Textarkivet
- Insändare
- Noterat
- Ledarstick
- Debatt
- Inrikes
- Utrikes
- Kalendarium
- Veckans Uffe
- Serier
- Prenumerera
- Bloggar
- Krönikörer
- Recensioner
- RSS
- Podcasts



Bild: Jonna Sima

"Många är otroligt arga"

2010-10-15

En verksamhet som är på bristningsgränsen. Så beskrivs arbetsmiljön av personalen i tunnelbanan som är starkt kritisk till den nya arbetsgivaren MTR.

Seko kommenterar gnetstoppet.

Under oktober månad blåste en vindpust förbi tunnelbanan. Med resan samlade den ännu mer vind och kom till sist att bli en riktig storm, som upplevdes olika beroende på var man jobbade någonstans inom företaget.

För oss förare fanns det under ett par veckor väldigt mycket att tala om i massen och på TVn rullade fyrans nyhetsreportage förbi varje halvtimme på morgonkvisten. På kvällen kunde man zappa mellan Svt och fyran; båda kanalerna körde reportage om tunnelbanan. Och på bordet i massen låg dagens Metro med de senaste svarta rubrikerna.

Underbemanningen, hala spår och en ogenomtänkt omorganisation var för oss inte bara de där rubrikerna. Vi levde med dem i verkligheten, de var en del av vår arbetsdag. De förstnämnda två problemen var välkända sedan länge och det sistnämnda skapade ömsom roande leenden eller en växande oro för att inte bli avlöst då normen på sistone hade blivit att köra vidare och tvingas till en övertid som företagsrepresentanten i TV hävdade var frivillig. Känslorna var många och inom kort hade ett utomfackligt initiativ kallat till gnetstopp under en hel vecka.

Här, på två ynka sidor, försöker Raka spåret kort sammanfatta mediareporteringen och ge er en överblick av vad som skrevs under denna intensiva treveckorsperiod. **Red.**

TV4 RAPPORTERAR OM SÄKERHETEN I TUNNELBANAN

(6-20 oktober)



Förare i t-banan hotar stoppa trafiken

Stockholm
 ○ Kaoset i t-banan fortsätter
 ○ Planerar massjukskrivning i protest mot ägarna MTR ○ Kan lamna kollektivtrafiken (sid 04)

”Tidsfråga innan det sker en olycka”

○ Tunnelbaneförarna försöker bromsa – men tågen stannar inte
 ○ Nu startar SL en utredning

Tunnelbaneförarna försöker bromsa – men tågen stannar inte i tid. Sedan i april har det hänt 18 gånger att tåg i tunnelbanan glömt att stanna vid stoppsignalen. För bara tre veckor sedan missade ett tunnelbanelag stoppsignal i Farsta strand med hela 150 meter trots att föraren bromsade. Tåget stannade då bara 50 meter från ett annat tåg som redan stod inne vid perrongen. Rapporterar TV 4-nyheterna.
 – Det värsta som kan hända är att det kan bli en plitson och att det sitter passagerare i tågen. Det är en tidsfråga innan det sker en olycka, säger föraren Acke Tickmay till



Driftansvariga för tunnelbanan mörkade haveri

Det finns allvariga säkerhetsrisker med de nya tunnelbanetågen. MTR som sköter driften av tunnelbanan i Stockholm

att detta fanns med i förutrens rapport.
 – Nu utreder vi det här tillsammans med SL och utredningens gång och uttala oss, säger säkerhetsdirektör till TV 4 Nyheterna.
 Ansportsstyrelsen valde den information som fick av MTR att inte gå till Statens haveriutredning.
 Det är mycket möjligt hade gjort en annan utredning om vi hade fått den informationen, säger juristerna.

SVT RAPPORTERAR OM UNDERBEMANNINGEN (1-8 oktober)



Personalbrist orsak till t-bane kaos
 Fre 1 okt Längd: 02:34



MTR bryter mot SL:s säkerhetskrav
 Tor 7 okt Längd: 01:58



"Nu har vi rekryterat trafikledare"
 Fre 8 okt Längd: 00:36

Strejkhotet: "Tåg kommer att ställas in"

○ Tunnelbaneförarna hotar med strejk
 ○ Vårar att jobba övertid
 ○ Protest mot "ständig underbemanning på tågen"

Tunnelbanan hotas av nya störningar. Från och med nästa vecka uppmanas alla arbetsledare att vägra arbeta övertid.
 Lokalförare, spårvakare, trafikledare, tågförare ska rekryteras inom nästa vecka för att säga nej till övertid.
 Lokalförarna ställer in arbetet om de inte får svar på sina krav om övertid.

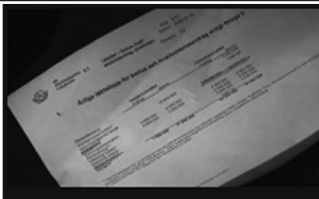
Det tar tio till tolv veckor att utbilda en ny tågförare på tunnelbanan. I november är en kull på 18 nyutbildade förare klara att börja arbeta, men enligt förarna skulle det behövas minst 40.
 Jan Magnusson, presskontakt på MTR som driver tunnelbanan, hävdar att rekryteringen tillräckligt snabbt kommer.
 – Vi har gång på gång tagit upp problemen med arbetsgivaren utan resultat. Men som facklig företrädare kan jag inte stödja aktionen, säger Carsten Ewander som representerar förarna på röda tågen.



Nyheter Stockholm
SL:s styrelse reagerar på de ...
 torsdag 7 oktober 2010



Nyheter Stockholm
TBT skickar ut vagnar som in...
 tisdag 19 oktober 2010



Nyheter Stockholm
Bonussystem kan vara orsak...
 onsdag 20 oktober 2010



Nyheter Stockholm
SL ser allvarigt på situatione...
 onsdag 20 oktober 2010



AKTUELLT PÅ GRÖNA LINJEN nyheter från sektion 121

Höst- och vinterkaoset börjar

När detta skrivs, är det under en tisdagsmorgon där fyra tåg har bytts ut på grund av stora plattor, där två rödljuskörningar och många förbikörningar har skett. Vagnbristen gör sig påmind varje dag i och med att extratåg i varje depå är indragna. Dessutom börjar nu problemen med de kalla hytterna att märkas igen, andelen anrop om dessa har ökat markant under de senaste veckorna. Skriv alltid på de kalla hytterna, men även på kupévärmarna om de är oskäligt högljudda. Begär mätning och kom ihåg att sådan ska ske på utomhussträcka, vid körspaken. Det räcker med andra ord inte att montören åker mellan T-Centralen och Hötorget. Mätning ska ske på korrekt sätt.

Omorganisationens fröjder

Från och med den första oktober försvann TX från ALV och GUP. Super-TX och den strategiske planeraren har tagit över gamla TX och de lokala planerarnas funktioner. Arbetsledarna skulle vi prata med om allt annat. Hur har det gått?

Ni medlemmar har liksom vi inne på facket upplevt att det har varit svårt att få tag i en arbetsledare när det är ärenden som brådskar. Kritiken har framförts till ledningen och det har mycket blivit bättre på GUP, även om det fortfarande finns många tillfällen då förare vill ha tag i en AL och möts av den stängda dörren. I ALV beskriver förare det som rent helvetiskt att försöka få tag i en arbetsledare, eftersom dessas närvaro är slumpartad; de syns nästan aldrig.

Super-TX har fungerat sådär, det absolut mest problematiska har varit att lösa akuta personalärenden och det faktum att mer förare får köra vidare medan

reserverna ovetande om detta sitter kvar i mässen har blivit standard. Efter det utomfackliga initiativet att hålla en gnetstoppvecka tycks MTR ha förstått att förare inte vill bli avlösta två timmar efter att det är slut för dagen och förarutbildningar är på gång för att täcka personalbristen som MTR via Svt:s inslag hävdade inte fanns.

Kopplingsskoj och indragna reservtåg

Hur gick det med kopplingen och standby-tåget? Kopplingen infördes som bekant på placeringens gamla originaldatum och är relativt ofta inställd. (Runt en tredje- eller fjärdedel av gångerna.) Trots den korta tid som är avsatt för att koppla, fungerar kopplingen ändå hjälpligt. Men vi har fått uppgifter om att ett antal förare har fått sin matrast skrotad i samband med inställd koppling, vilket är vämjeligt. Matrast ska man bara ha, så är det. Vi hoppas på bot och bättring från MTRs sida, under tiden samlar vi in underlag för att driva frågan om de förare som inte får matrast tack vare inställd koppling. Ring, mejla eller kom in till oss på någon av expeditionerna om du har varit med om detta.

Hot standby-tåget/reservtågen är nästan alltid inställda på grund av vagnbrist. De körs på sin höjd ut någon gång per vecka. Reservtågsföraren sitter därför praktiskt taget jämt vanlig reserv i mässen.

Julfesten som kom av sig

För tredje året i rad har fridagsgrupp V2 ingen möjlighet att delta på julbordet. MTR har erbjudit V2, F1 och K2 en lunchtid på en av dagarna, men denna fungerar inte för de som har mellan eller mellan/in.

Då ledningen har gjorts medveten om den olyckliga datumbokningen torde de diskutera en lösning på problemet. Med så många anställda tycker man att det inte borde vara så svårt att visa lite goodwill och ha julbordet två helger i rad så att alla får möjlighet att gå dit.

Insnöade jultjänster och -semestrar

Jultjänsterna har äntligen kommit ut för påsyn i våra mässar, efter diverse påtryckningar och uppmaningar. (Granska dessa och återkom med synpunkter/åsikter.)

Nu lades julsemestrarna utan ett fullständigt underlag för hur många förare det är som behövs i jul eller hur många deltidare det är som vill jobba. Semestern anslogs två dagar för sent och vi vet att många förare har fått avslag på vissa dagar, medan andra överhuvudtaget inte finns med på listan över julledda. I fallet med de som saknas från listan har återkopplingen i form av lappar med avslag/orsak till avslag lyst med sin frånvaro.

Då jultjänsterna nu har kommit, kan det eventuellt gå att hitta utrymmen för att få mer semester beviljade. Mycket beror på arbetsgivarens vilja att föra dialog om saken eller ej. Vi på facket fortsätter iallafall från vår sida att föra dialog med MTR om julen och informerar er allt eftersom.

För frågor kring semestern, kontakta arbetsledare, strategisk planerare samt bemanningskoordinator. Då täcker man in alla som har ett finger med i semesterpajen.

Depåsandningen

Efter de första snöfallen bildades iskanor både i HÖ och VY. Skyddet har kontaktat både snögeneralen och TBT i ärendet och det ska nu vara sandat.

Kollektivavtalets giltighet

Många kollegor har hört av sig via telefon, mejl och har kommit förbi för att fråga om kollektivavtalet gäller. Detta eftersom arbetsledningen i form av trafikgruppchef, arbetsledare och dylikt har hävdade att det kollektivavtal vi har inte gäller. Stämmer detta?

Nej. Arbetsledningen har fel -kollektivavtalet gäller. Och det gör så ända fram till mars 2012.

Mer info kommer fortlöpande i Facktuellt varje vecka, kompletterande infolappar kan även förekomma. Håll utkik efter dessa i mässen och på anslagstavlor!

Ha det bra, sköt om er och vi ses ute på linjen!

Johanna Hedberg
informationsansvarig

Apropå saker som sagts av tjänsteplanerare under förhandlingar i år:





PÅ GÅNG I LILJEHOLMEN

nyheter från sektion 122

Tjänsterna

Vi har fått en del frågor kring vad som gäller med våra tjänster och om det verkligen är möjligt att sitta 4 timmar på tåg.

Under vårt tidigare tjänstepaket (perioden 2009-2010) hade vi avsteg från kollektivavtalet. Detta avsteg gjorde vi för att få ned omloppstiden på tjänsterna och få bort 4 timmar tid på tåg på våra sträck tjänster. I utbyte mot detta gick vi med på 3.20 tid på tåg på alla tjänster och passlängd på 5.20. Vi kunde konstatera att vissa tjänster blev väldigt tunga med detta avsteg och att vi inför årets tjänstepaket inte ville kompromissa med våra arbetstidsregler, speciellt med tanke MTR:s agerande på sista tiden i form av delade tjänster och andra attacker på vårt kollektivavtal.

Alltså är det kollektivavtalet som gäller på våra nya tjänster, men vi lyckades övertyga vår chef Dag om att begränsa omloppet till 8.40 trots att detta kostar MTR en tjänst mer. Vi har fått ned omloppstiden från 9.30 till 8.40 utan att offra något i avtalet!

Det som gäller är följande:

Omlopp: 8.40

Tid på tåg: max 3.05 på normal tjänst(omlopp max 8.40) och max 4 timmar på sträck tjänst (omlopp/arbets tid max 7.20).

Passlängd = tid på tåg + arbetspaus + tid på tåg max 5 timmar.

Obetald matrast: minst 35 minuter.

Betald matrast (arbetspaus) på sträck tjänst minst 35 minuter.

Julsemestern

31 personer fick avslag på delar av sin julsemester. Vi i SEKO anser att MTR har skött julsemestern illa i år igen och man har uppenbarligen inte dragit lärdom från förra årets kaos med julsemestern.

Inga jultjänster är färdiga och man har inte heller kartlagt hur många deltidare som kan tänka sig jobba över julperioden. Möjligheten för oss i SEKO att påverka utgången av julsemestern är liten när MTR planerar såhär illa, men vi ska se vad vi kan göra för att mer förare ska få sin semester beviljad. Ju tidigare jultjänsterna kommer desto fortare kan vi se om folk kan få semestern beviljad.

Medlemsmöte

Den 9 december håller sektionen medlemsmöte i Liljeholmens facklokal och bjuder alla deltagare på julfika. Mötet börjar kl 17.00.

Sist men inte minst hälsar vi Jenny välkommen tillbaka från sin föräldraledighet!

Carolin Evander
ordförande sektion 122

PLACERINGSSOPPAN

KRITIK MOT ÅRETS PLACERING PÅ BANA 1

1. Totalt har tre (!) tjänstebegär gjorts. Det första fick vi kvittera från gamla TX innan placeringen sköts upp och alla tjänster grupperades om, det andra skickades hem utan fackets godkännande och innehöll en extra K-grupp på DK samt för långa DK-intervaller, den tredje (och godkända) skickades också hem. En del förare har sökt på första lappen, andra på lapp nummer två och resten på lapp nummer tre. Därmed har ett antal förare sökt bort sig. Bland annat lämnade en förare in den första lappen, på vilken tjänsterna han sökte innebar helt andra tider.

Det mest rimliga hade varit att komma i kontakt med de förare som lämnat in fel lappar, när man satt med de inlämnade tjänstebegärens och upptäckte att många olika sådana existerade. Alla måste ha samma förutsättningar att söka; tre olika existerande tjänstebegär rimmar inte väl med det.

2. Ingenstans i placeringsbegäret kunde förarna uppge huruvida man ville ha elev, bli utlånad, med mera. Trafikgruppchefens kryptiska svar, när facket frågade henne om varför någon dylik sida i placeringsbegäret inte fanns med i årets sökning, var ”vi har andra planer för er”. När hon ombads förklara vilka planer detta kunde vara, blev svaret ”det får ni se”. Om det nu är så att MTR helt frångår alla gamla principer beträffande utlåning, elevutbildning och så vidare, hade det varit bäst att vara öppen med detta från början. Att förklara att de tänkte börja låna ut folk kors och tvärs över banor och mellan platskontor som de vill för att lösa planeringen. Då går det nämligen att informera om saken; att förbereda folk på vad som komma skall.

3. Informationen har överlag varit mycket bristfällig. Det var exempelvis många förare som inte ens hade fått reda på att det första placeringsbegäret skulle kvitteras på gamla TX. Den lilla information som fanns var det facket som gav ut via infobladd och anslag. Men det räcker inte; ledningen måste gå ut med information i god tid för att nå fram till sina medarbetare. Efter att kritik framförts mot detta började man dock från ledningens sida att anslå viktig info på platskontorens dörrar samt i hallen på väg till mässen. Men detta skedde först till det tredje och sista tjänstebegäret.

4. De lappar som Åsa Stark tog emot lades i ett skåp eller dylikt inne hos henne. Problemet där var att hon åkte på semester och att ingen kunde komma åt de tjänstebegär som hon hade fått ta emot. Här ringde man upp förarna och gav dem ett antingen/eller-val vad gäller tjänster och fridagsgrupper, vilket skulle besvaras direkt i telefonen.

5. De tvångsplacerade, även kallade ”de som inte hade sökt tillräckligt” blev inte meddelade om detta. Även här kunde man ha kontaktat de berörda förarna via telefon eller dylikt. När listorna kom ut fanns inte en arbetsledare att tillgå och Åsa hade åkt på semester. Detta har upplevts som mycket nonchalant från ledningens sida. När arbetsledaren har funnits på plats har denne ofta varit inlåst på gamla TX och sysslat med pappersarbete. När förarna har försökt ta kontakt har de fått veta att AL inte har tid för närvarande. Några har dock kommit fram på telefon.

6. De förare som har sökt i den sociala sökningen har fått jaga arbetsledare för att få veta om de har fått vad de har sökt. Ingen har på något sätt, vare sig via anslag eller via telefon, meddelat utfallet i den sociala sökningen och mamma-/pappajobben.

Och även i den sociala sökningen verkar det ha krånglat med detaljerna; Åsa Stark bad facket göra en undersökning om vilka som ville ha sociala tjänster. Undersökningen blev underlaget som användes vid sittande bordet för vilka det var som till sist fick sociala tjänster. Någon utlysning om att dessa tjänster kunde sökas skickades inte ut eller anslogs från arbetsgivarens sida. Någon sökning av sociala tjänster ägde med andra ord aldrig formellt rum.

När placeringen väl var klar, hade en förare exempelvis sökt V1 och fått det enligt en arbetsledare, men stod på DK-listan den 18/10 trots att V1 hade fridag då.

7. Framförallt är det själva placeringsförfarandet som helhet vilket ifrågasätts. Utöver sökningskalabaliken har tjänsterna gjorts på ett sätt som skapar en alltför tydlig uppdelning mellan ut och in. Mellantjänsterna är bättre än någonsin, men innehåser bara av två grupper och de mellantjänster och mellan/in-tjänster som överlappade mellan ut och in har försvunnit. Placeringen upplevs även vara obalanserad då S1 är helt borta från GUP som också bara har en K-grupp, medan Alvik har både två S1-jobb och hela 7 stycken K-grupper.

Mellan/in och in-jobben har gjorts oattraktiva, såpass att få aktivt har sökt dem. Både i Alvik och Gullmarsplan saknas folk på DK. En K-grupp med DK IN hade exempelvis kunnat lösa problemet med bemanningen på kvällar, men något dylikt verkar inte ha föresvävat vare sig tjänstemakare eller ledning.

Tjänsterna måste vara attraktiva för att bli sökta. -Så enkelt är det; injobben är för långa jämfört med förut och grupperingen är i allmänhet fortfarande inte bra.

NOTISER

TIDTABELLEN

Vi hade den 20/10 möte med Lena Eriksson (operativ chef på bana 1) om hur den nya tidtabellen fungerar. Vi tog upp de problem som finns med kortare vänttider, att tåg ska ankomma och avgå på samma tid och att den extra körtiden är lagd på fel ställen och inte där vi anser att den skulle behövas. Vi tog upp att ett minimum är 6 minuter i vänttid och Lena undrade då om vi verkligen måste gå på toa vid varje ändstation... SEKO menar att vi behöver marginal till bl.a. toabesök men också för att kunna utföra det arbete vi ska.

Lena meddelade att de vet att tidtabellen innehåller en del problem men att det är svårt att göra något åt det eftersom tidtabellen ingår i kontraktet med SL. MTR håller med om att tidtabellen behöver ses över men de kan inte säga när detta kan äga rum då en massa andra tidtabellsförändringar är att vänta framöver med diverse avstängningar som t.ex. avstängningen av linje 19 på bana 1.

Vad MTR däremot säger sig vara villiga att göra är att se över tidtabellens layout och ta fram en ny tidtabell som är liknande för alla banor.

Fortsätt att skicka in förbättringsförslag och synpunkter till oss på facket och till skyddet!

/Klubbstyrelsen

HÖSTTIDER = KALLA HYTTER

Det glädjer skyddsombuden att så många skriver noggranna rapporter angående frontrutorna. Nu är hösten här, om en månad är det vinter och då börjar problemen med kalla hytter och högt bullrande kupévärmare. Kom ihåg att alltid skriva på de kalla hytterna så att du och kollegorna slipper förkylningar.

TA DET LUGNT!

Tänk i allmänhet på att inte stressa, att ta det lugnt och värna om din hälsa. Tänk på att vara försiktig när du vänder på bryggorna. Spring inte vid ändstationerna för att hinna avgå i tid.

Vila upp dig ordentligt på fritiden.

Var med din familj och njut av livet.

/Klubben och skyddsombuden

”...företaget bryr sig mer om tåghjulen än om tågpersonalen...”

...hört i tunnelkorridorerna
(Red.)

UNIFORMEN

Det kommer en vinterjacka! En riktig vinterjacka. Om leveransen fungerar så är den här i januari. Skor har börjat levereras ut till alla de som beställt. Ni som ännu inte gjort det, besök grottan för att prova ut skor eller beställ via er ”närmsta chef”. Uniformsbutiken ligger i ”Grottan” vid T-centralen, norra uppgången, en trappa ned från mässen.

OBS! Ni behöver stationsnyckeln för att komma in! Öppettider: Måndag-fredag, kl 8-12 & 14-18. Stängt lördagar, söndagar och övriga helgdagar. Ring innan ni dyker upp för att säkerställa att det är folk där.

Telefon: 08-57 86 1700

E-post: uniform@mtrstockholm.se

SEKO har förhandlat att alla får tid åter för att hålla på med uniformen. 25/10 kom det därför in 4 nya fräscha timmar på tid åter-kontot!

Tyvärr verkar MTR vilja införa regler om hur man ska bära sin uniform, att man inte får bära kavaj(levereras i vår) tillsammans med byxor med benfickor. SEKO motsätter sig detta och i avtalet finns inget stöd för MTR:s idéer. *Fortsättning följer...*

Carolin Evander
ansvarig för uniformsfrågor i klubben

INSÄNDAREN

Varför lyssnar ingen????

Ett ordspråk som är känt inom förarkåren lyder så här: *Varje gång en chef tänker till blir det katastrof för oss förarna.* Detta fick jag återigen bekräftat den gångna allhelgonahelgen!

Under alla mina år här i företaget har vi kört långa tåg på allhelgona helgen och för att vidare underlätta för oss förare och trafikanterna, man har även haft extra tåg på Farsta linjen, det vill säga förstärkningståg, för att kunna bemöta kundströmmen till Skogskyrkogården. Denna rutin har man haft under SLs tid och Connex/Veolia adopterade denna när de tog över verksamheten, men nu har vi MTR och då ska visst trafiken skötas på ett annat sätt! Vi ska visst bara köra tåg och cheferna ska göra tänkandet.

Innan allhelgonahelgen fick vi höra att det ska gå endast korta tåg (två vagnar) denna dag och det kommer att funka bra! MTR kommer även att tillsätta tre fullängdståg (tre vagnar) för att underlätta för trafikanterna/kunderna. I början trodde jag att detta var en skämt och att man så småningom snart skulle tänka med rätt kroppsdelen och köra fullängdståg hela lördagen den 6e. November/Alla Helgons Dag. Vi som arbetade denna dag vet vilken helvete vi fick gå genom; trafikantströmmen var som vi predikade HÖG och det var korta tåg som MTR hade planerat för att bemöta dagen.

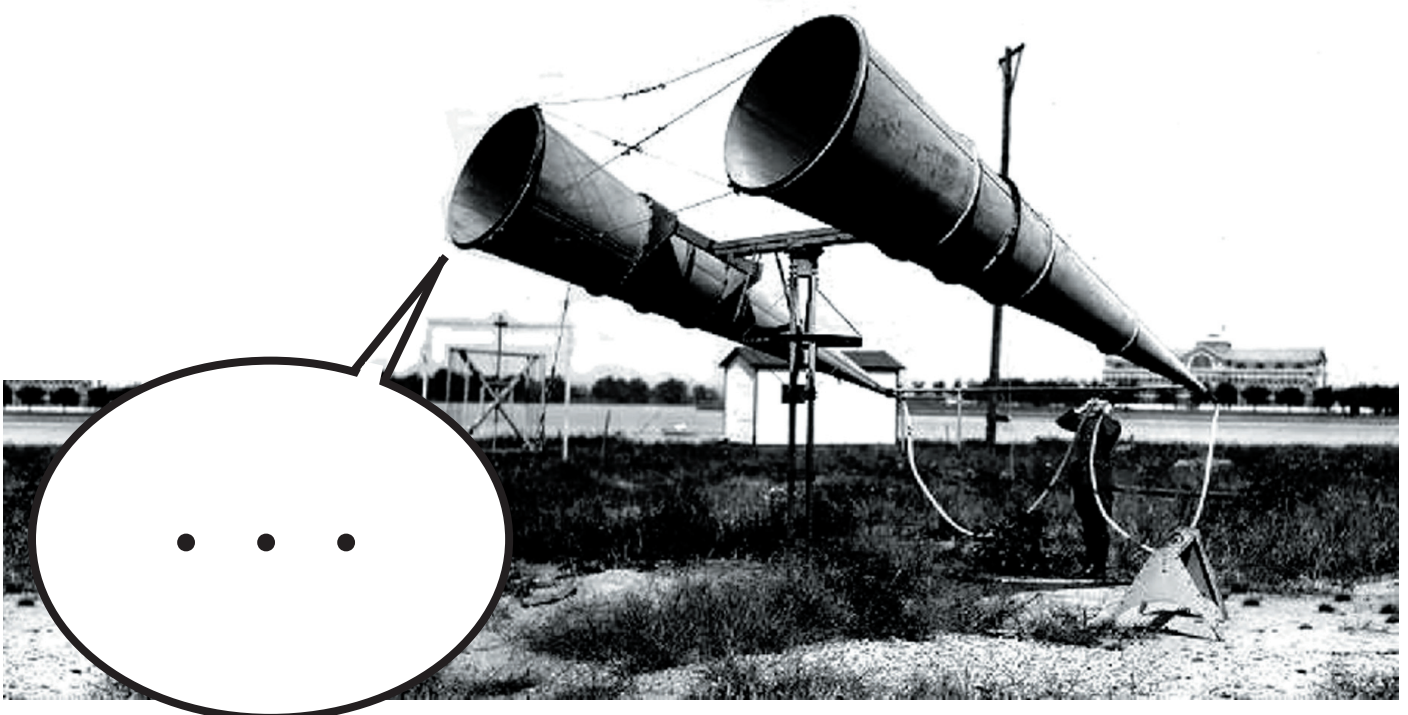
Hur kan man vara så vårdslös och dum? Min fråga är, vilken eller vilka jä--a chefer/konsulter avgjorde att vi ska ha tvåvagnståg allhelgonadagen? Kom inte och säg att ni förstår problematiken och lider med oss förare, för det gör ni inte. Det var vi förare som fick ta kritik från trafikanterna denna dag och förklara för dem att ingen på vårt företag är intresserade av att lösa några problem nu för tiden! Jag själv slutade denna dag att arbeta kl. 12:43, så personligen slapp jag det värsta, men jag tyckte synd om mina kollegor som blev drabbade i onödan.

När jag stod på plattform tre vid Gullmarsplan och väntade på linje 19, såg jag linje 18 komma in med två vagnar och ni kan gissa; den var fullpackad till taket och MTR-operan blev ännu roligare när jag hörde den kvinnliga informatörens röst i högtalarna: *"Ni som ska åka med linje 18 kan vi meddela att vi har ett fullängdståg på gång och ett lämnar station Kristineberg nu!"*

Tror ni folket som stod vid Gullmarsplan och inte kom med linje 18 jublade? Som tur var kom linje 19 direkt efter och jag kunde kliva in i en förarhytt, så att jag slapp bli lynchad.

Tack för ordet och *visst är MTR fantastiskt...*

Acke Tikmany



FRÅN DET EUROPEISKA FACKLIGA MÖTET I ATEN

— Detta möte ägde rum mellan 17-18 september 2010 och SEKO Klubb 119 deltog. —

Alla vi, som efter inbjudan av PAME (den fackliga fronten i Grekland) samlades och deltog i det europeiska fackliga mötet i Aten, uttryckte vår kämpande solidaritet med arbetarklassen och det grekiska folket för den klassorienterade kampen de har fört och fortsätter att föra mot de icke populära åtgärder som införts av regeringen i PASOK, med stöd av IMF, EU och EG-fördraget.

Vi hyllar PAME:s ledande roll i kampen. Genom sin strategi och taktik belyser PAME kärnan i krisen och verkar för dess lösning till förmån för det arbetande folket.

Vi uttrycker vår solidaritet med kampen för alla arbetare i hela Europa och för att de inte skall betala för kapitalets kris.

Den kris som drabbar Europa, och den kapitalistiska världen i allmänhet, är en följd av överproduktionens kris som orsakats av kapitalets jakt och tävlan efter ökade profiter.

Krisen finns i alla europeiska länder och alla regeringar, antingen neokonservativa eller socialdemokratiska, följer och tillämpar samma strategi. Krisens bördor vältras över på arbetarklassen, fattiga bönder och småföretagare. Man privatiserar stora delar av den offentliga egendomen och tar bort kärnan i alla sociala erövringar.

Kapitalets linje

Under dessa kritiska och komplicerade förhållanden och i och med de allmänna angrepp på arbetarklassen, är den roll som en klassorienterad fackföreningsrörelse spelar av enorm stor vikt. Och i denna tid av kapitalets kris har förekomsten av två olika linjer i den fackliga rörelsen blivit uppenbar.

Å ena sidan finns raden av konsensus, kompromisser, underkastelse under konkurrenskraftens flagga och lönsamheten för monopolen i varje land. Denna linje är enig med finansvärlden i stort och med EU-byråkratin.

Direkt eller indirekt stödjer denna linje de åtgärder som EU och regeringarna vidtar för att monopolen skall kunna upprätthålla sina vinster och inte förlora ett enda öre av sin profit. Denna linje håller miljarder euro som skall ges till arbetsköparna, i namn av krisen, för att folk inte skall förlora sina jobb. Det här är linjen som instämmer med noll i löneökningar och t.o.m. lönesänkningar. Det är linjen som säger att det är okej att avskeda vissa anställda för att rädda andra. Det är linjen som accepterar flexibla anställningsformer och arrangemang av arbetstiden i namn av att hålla nere arbetslösheten, etc. Detta är dock även linjen som leder

till nederlag för arbetarna. I Europa får denna linje sitt uttryck genom att de reformistiska fackföreningarna samarbetar med Europeiska kommissionen, EU: s organ, arbetsköparnas organisationer och statliga organisationer. Dessa fackliga organisationer är för social dialog, kompromisser och eftergifter.

Fackkampens linje

Å andra sidan finns fackföreningar som följer en inriktning av klassorienterad kamp, olydnad, motattack och organisation av kampen mot antipopulär politik och mot EU. Den här linjen kämpar för social frigörelse av arbetarklassen och vill störta exploatering av människan. Denna linje kämpar mot monopolen, mot multinationella företag och för arbetarna. Den här linjen vägrar acceptera att krisens bördor vältras över på arbetarklassen. Det är linjen som säger nej till uppsägningar. Den säger ja till löneökningar, till varaktig, stabil och full sysselsättning, till 7-timmars arbetsdag, till 35-timmars arbetsvecka, till 5-dagars arbetsvecka, till en minskning av pensionsåldern och till offentlig, gratis utbildning och hälsa. Det är linjen som säger nej till privatiseringar och som uppmanar till kamp genom massiv olydnad. Med det menas olydnad mot EU: s alternativ, som kan ge rättvisa åt negationen av det irländska folket och Frankrike som fanns i folkomröstningarna i dessa länder. Denna linje kämpar även för att avsluta imperialistiska krig.

Vi har en plikt att bidra till denna kamplinje eftersom en massiv klassorienterad kamp över hela Europa håller på att utvecklas och samordnas. Kampen måste äga rum genom hela fackets arbete, inte minst i de vardagsproblem som berör våra medlemmar och folket i allmänhet. Samtidigt ska problemens orsaker avslöjas.

Fackföreningarna från den europeiska konferensen är överens om att:

1. Fortsätta och utveckla våra kontakter och möten, i syfte att bättre samordna och mer aktivt utveckla de kämpande krafterna i Europa.

2. Anordna en gemensam demonstration/protest vid huvudkontoret för ECB, i Frankfurt (Tyskland) och Europeiska kommissionens huvudkontor i Bryssel (Belgien), år 2010.sjätte stycket)

3. Organisera tre sektoriella möten inom livs-medelssektorn, transportsektorn och kommunikationerna med huvudmotivet: ”utvecklingen i sektorn mot den politiska privatiseringen” under 2011.

4. Samarbeta och delta i initiativ från *World Federation of Trade Unions* samt att främja principerna om klassorienterad kamp och att agera tillsammans med Europeiska regionala kontor i WFTU.

TJÄNSTER & PERSONALLÄGET FÖRR OCH NU

En av våra trevligaste och mer erfarna kollegor som sedan många år har jobbat som tunneltåg-förare i Gullmarsplan kontaktade oss med en bra idé. Hon gav oss några nedskrivna tjänster som hon jobbade med under 1982, 1992 och 2002. I och med publiceringen här kan vi se vilka slags tjänster en tutförare anno 1982, 1992 och 2002 kunde jobba med, och så kan vi jämföra dessa med våra tjänster som vi nu kämpar med.

Vi kan till exempel se att långa körpass redan förekom långt tidigare, innan Connex/Veolia-tiden. Och vi lär oss att det förutom S1-, K-, V- och F-systemen fanns ett för många av oss okänt fridagssystem som man kallade för 'femtedagsledighet'. Läs förarens förklaring av hur det fungerade. Kanske något som borde återinföras?

Samma förare påpekade för oss att hon inte upplever den största skillnaden mellan då och nu i tjänsternas utformning, utan i personalläget. Hon menar att det på den tiden innan Veolia tillträdde alltid fanns gott om personal, vilket gjorde det möjligt att byta tjänster, få ledighet med kort varsel och permissioner beviljade utan problem. Hon vittnar om att man alltid kunde anpassa arbetet efter sina privata behov. Man kunde t ex alltid gå på föräldramöten. Och om något oförutsett i det privata inträffade kunde man alltid komma loss från arbetet. Det fanns nämligen gott om reserver. Det gjorde livet så mycket enklare.

Nu för tiden får vi däremot i ungefär alla lägen köra vidare. RED.

1982
 (ut-period)
 to 7/10 res GUP 9³⁰-13²⁰
 14⁰⁰-18⁰⁰
 fre 8/10 28-1 N 7³¹-8⁴³ H⁰
 19-22 H⁰D 9⁴²-9⁵² H⁰
 res GUP 10³⁵-11³¹
 13⁰⁰-17⁰⁰
 lö 9/10 HY 4⁴² ann.
 18-5 HY 4⁴⁷-8⁴¹
 19-4 N 8⁵⁹-11²¹
 sö 10/10 res GUP 2³⁵-5³⁵ (söndag morgon)
 DK femtedagsledigt

(in-period)
 må 20/9 17-7 N 18⁰²-18⁴⁷ VY
 17-2 S 20¹²-24³¹ HY
 ti 21/9 19-1 S 14⁵⁷-17⁴⁵
 19-2 H⁰D 18⁰⁶-18¹⁶ H⁰
 res GUP 19³⁵-20⁵³
 18-11 S 20⁵³-21⁴⁰ HY
 o 22/9 res GUP 12⁴⁵-16⁰⁵
 16⁴⁵-21¹⁵
 to 23/9 19-6 S 11⁴⁵-14³³
 18-6 S 15²⁹-17⁴¹
 18-45 FAS 18⁰⁵-19⁴⁰ H⁰
 DK femtedagsledigt: jobba 4 dagar, ledig 1 dag, jobba 4, ledig 1, jobba 4, ledig 3. 17 dagars ouslopp. Rullande Schema. Trippeln kan ligga varsomhelst i veckan.

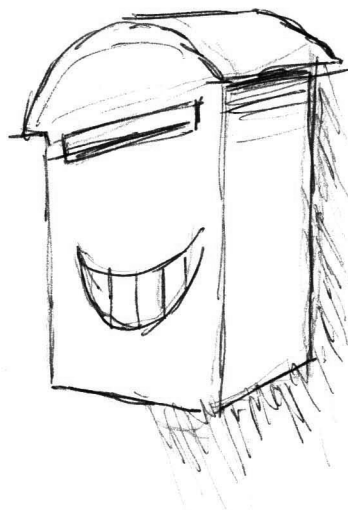
2002
 ons 9/10 17-26 S 13³³-16⁵⁵
 18-2 S 17³⁷-19⁴⁷
 hästerna
 19-40 N 20⁰⁰-22⁰⁵ H⁰
 1907 -
 -1909 fre 11/10 19-38 N 19⁴⁰-21⁵⁰
 19-33 S 22³¹-25⁰⁷ H⁰
 sö 13/10 18-6 N 19²³-22³⁰
 19-33 N 23⁰⁵-25⁰⁷ H⁰
 ✓3 4 veckors ouslopp

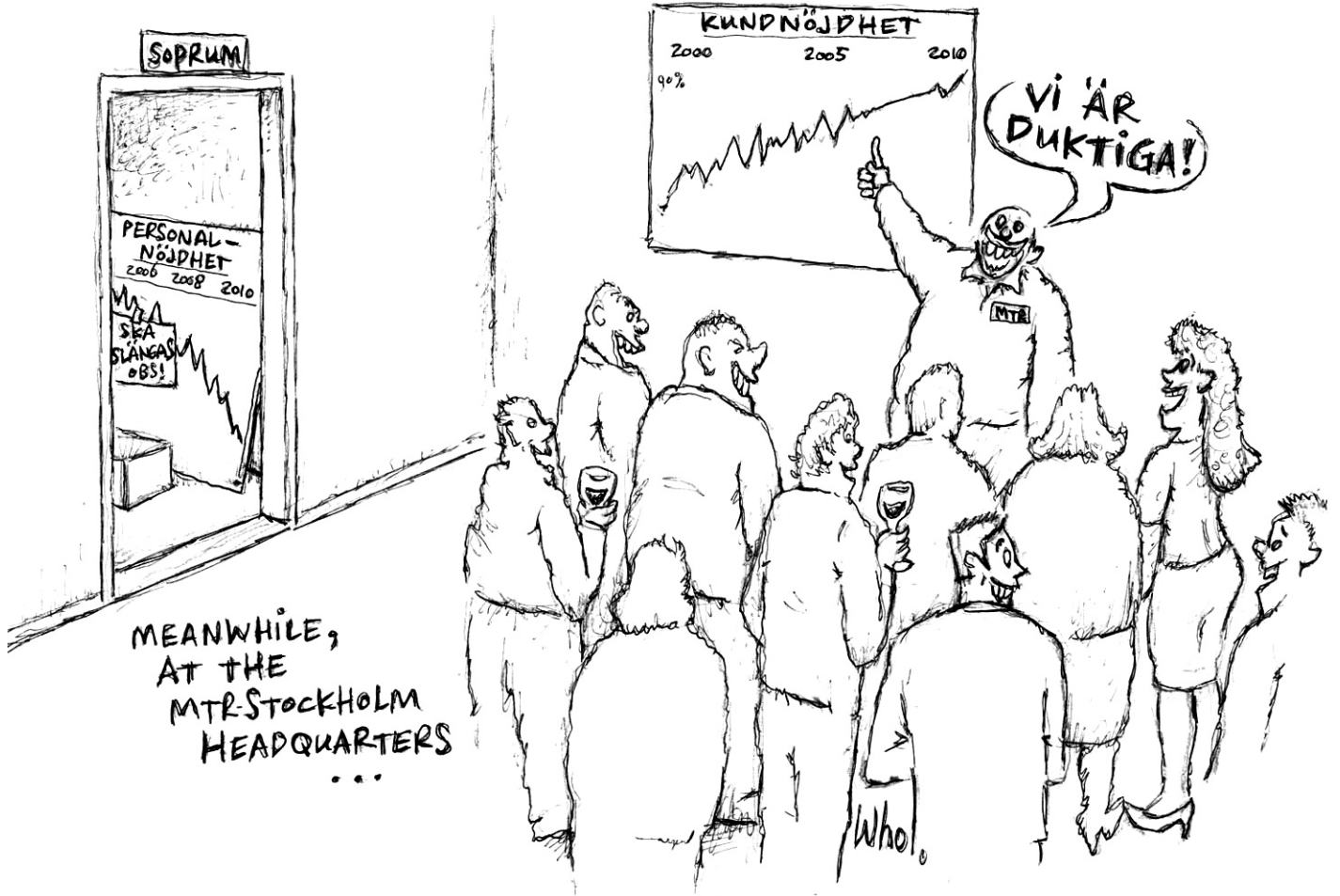
HITTA ARBETSLEDAREN!



Rätt svar: Ingenstans. Arbetsledaren har låst in sig på sitt kontor. :)

... OCH
NÄSTA GÅNG
DU INTE
FÅR TAG I
EN ARBETSLEDARE...
FÖRSÖK MED
ATT PRATA MED
NÄRMASTE
BREVLÅDA.
KANSKE
DET HJÄLPER!?







SEKO KLUBB 119

BJUDER UNDER V.50 MEDLEMMARNA PÅ JULBORDSKRYSSNING

Det lackar mot jul och då vill vi bjuda våra medlemmar på någonting alldeles särskilt. En resa på havet under vintertid är en mycket speciell upplevelse och i goda kamraters lag blir den desto bättre. Vi möts på morgonen vid stadsgårdskajen där Viking Line-båtarna avgår, umgås, facket informerar litet grann och på eftermiddagen äter vi julbordsbuffé, njuter av drycken som ingår och har allmänt trevligt, helt enkelt.

PRAKTISK INFO

Båten avgår kl. 07:45, samling 07:00 inne i terminalbyggnaden. Vi byter båt på Åland och denna ankommer sedan Stockholm kl. 18:45.

På resan kommer en till tre representanter från klubbstyrelsen att medverka, för att sköta det praktiska samt för att hålla en kort information under resan till Åland.

Mer detaljer kring resan kommer du att få via mejl efter att du har anmält dig.

HUR DU ANMÄLER DIG

Uppgifter du behöver uppge är ditt namn, personnummer (krävs av Viking Line), vilken bana du jobbar på samt vilken dag du vill åka med. Anmälan görs till din fackexpedition eller allra helst till Moncef på tel.nr. 08-686 41 64. Du kan även mejla din anmälan till: julbord.klubb119@gmail.com.

Anmäl dig senast den 2:a december!

JULKRYSSNINGSDATUM:

Måndag 13/12	(V1, V6, K4)
Onsdag 15/12	(V2, V7, K2)
Torsdag 16/12	(V9, V4, K1)
Fredag 17/12	(V1, V5, K5)
Lördag 18/12	(V1, V3, V5, V8, K3, K4, K5 och S1)

***OBS!** Klubben täcker inte förlorad arbetsförtjänst, men har ordnat så att alla fridagsgrupper har möjlighet att åka på sin fridag.*

VAD INGÅR I KRYSSNINGEN?

Facket betalar själva resan, frukosten, julbordet samt den dryck som ingår. Övriga kostnader, såsom tax-free eller övriga måltider/dryck, står du för själv.

På utresan har vi en konferenslokal bokad, där klubben kommer att informera om sammanslagningen med klubb 120.

På hemresan kommer det att finnas två hytter där du kan lägga ifrån dig dina saker, så att du slipper släpa runt på dem under resan.

Varmt välkommen och trevlig resa!

Vi ses ombord! :-)

MVH
Klubbstyrelsen