

Sammanställning av punkter som berördes vid möte mellan representanter för Seko Lok och trafikregionråd Anton Fendert den 15 februari 2023.

Utrop ombord till resenärer.

- Blir nedprioriterat när lokföraren behöver göra andra saker, exempelvis prata med Trafikverket, arbetsledning mm.
- Det kan bli långa stunder utan info till resenärer om lokföraren behöver göra åtgärd utanför tåget. Vårt system ombord för förinspelade utrop går inte att sätta på repeat. På X60A kommer vi kunna lägga ut meddelanden via vår platta (eftersom skärmen för infosystemet kommer så långt från förarbordet med de nya monitorerna på plats i hytten har man gjort ett tillägg i Amigo, vårt verktyg för åkande personal) men då bara ljudfiler så för de som behöver kunna läsa infotexten ombord blir det svårare.
Alternativet är att invänta OTS (Operativ trafikstöd) minst 15–20 minuter eller längre, beroende på var vi står, för att sköta info ombord.

Bevakning av kupéerna under färd.

- Detta kan inte göras av lokföraren under färd.
- Viktig del för säkerhet och trygghet ombord för resenärerna.
- Vid brandlarm kan ombordpersonal (ej föraren) se hur läget är inne i tåget.
- Sjukdomsfall ombord kan upptäckas.

Rampservice

- Lokföraren kommer få extra samtal angående rampservice från arbetsledning och det hela riskerar att bli rätt rörigt för lokföraren som redan har mycket att hålla reda på.
- Spontana resor för personer med rullstol/permobil blir mycket begränsade och kommer dessutom att registreras via blanketter och app.
- Resan riskerar att ta längre tid för resenären med behov av rampservice.

Hittegods ska tas om hand av depåpersonal och inte som nu av tågvärd. Lokförare som hittar något i ett tåg ska lämna det på sits bakom hytt tills tåget kommer till depå. Kan städpersonal ta hand om hittegods som hittas under dagen?

Vi tror att det inte kommer vara så många som kommer få tillbaka något som glömts på tåg om rutinen ska vara att det ska ligga ute bland resenärerna hela omloppet tills tåget är åter i depån.

Nya monitorer på Stockholm City och Stockholm Odenplan finns fortfarande inte uppe. Analog monitorer behövs och problemet identifierades redan tidigt 2022.

PFA (plattformsavskiljande)-dörrar på Stockholm City och Stockholm Odenplan

- Dörrarna går inte upp automatiskt vid hytterna vilket innebär att tågvärd och lokförare måste nödöppna dessa dörrar. Detta är tungt och riskerar på sikt leda till belastningsskador. Problemet konstaterades tidigt 2022. Tågprofilen är förändrad i och med kamerorna och dörrföretaget Gilgen gjorde mätningar oktober 2022 för att se om det går att programmera om sensorerna som styr dörröppning. Det finns fortfarande inget besked om när detta ska vara ordnat.
Det finns ibland plattformsvärddar på plats som ska hjälpa till att öppna PFA-dörrarna utifrån men långtifrån alltid.
- Om person står lutad mot PFA-väggen försämrar det lokförarens sikt och möjlighet att kontrollera trafikutbytet – detta skulle kunna förbättras med hjälp av skyltar/markeringar som varnar väntande att stå för nära PFA-väggen. Kan också hjälpa om vi har avgångssignalare på plats på dessa stationer.

Dålig belysning på plattform gör att man vissa tider på dygnet ser dåligt i monitorerna vad som händer på plattform. Kamerornas kvalitet är del av problemet.

- Kan bli bättre med andra typer av lysrör på plattform?
- Kan bli bättre med belysning längs hela plattformen.
- Kan lösas med belysning monterat på tåget som lyser upp tågsidan i samband med resenärsutbytet. LED-list föreslås. Vi vet att det är knepigt att få till ombyggnation på befintliga fordon.

Utbildning av lokförare i det nya arbetssättet

- Vi saknar lärarledd utbildning i särfall och problem som kan uppstå vid ensam bemanning. Viktigt med diskussion och exempel.
- Vi saknar tillfälle att öva på trafikutbyte vid Stockholm City och Stockholm Odenplan där förfarandet är annorlunda än övriga stationer pga PFA-vägg.
- I nuläget ska lokföraren göra en självskattning om hur man ligger till inför att köra utan tågvärd.

Utbildning av nya lokförare

- Placering av monitorer i hytterna är för många körlärare i vägen och skymmer sikte framåt. Främst X60A. Kan leda till att färre vill vara körlärare.
- Utbildning av nya lokförare på LIA 1 eller första LIA på Pendeln behöver ha tåg med tågvärd/avgångssignalare. Det är mycket nog att lära sig köra utan att också ansvara för trafikutbytet. Risk för att många körlärare kommer vägra ta elever om det inte finns stöd med detta.
Kan simulator bidra till att öva tryggt?

Rapportskrivning kommer att prioriteras ner om inte resurser tillsätts.

Risk för att förseningar ökar

- Lokföraren ska utföra åtgärd på tåg som tågvärd annars kan göra – måste först ha samtal med Trafikverket, gå sträckan, utföra momentet, gå tillbaka, nytt samtal med Trafikverket.
- Lokföraren stannar "kort", stannar med tåget så att en del vagnar är utanför plattform.
- Lokföraren öppnar dörr på fel sida.
- Risk att ovana/trötta förare gör misstag – vi behöver få anpassade arbetstider i arbetspassen.
- Riska att en del förare aldrig vänjer sig = fortsatt personalflykt från Pendeln och lokförarbristen består.

Arbetsuppgifter som tågvärd nu utför som flyttas till annan yrkesroll eller till helt ny yrkesroll: Vi ser att många av tågvärdens uppgifter fortsättningsvis behöver göras och de som får nya uppgifter behöver också få utökande resurser för det = kostar pengar.

- Övervaka och utföra trafikutbytet – läggs på lokföraren = behöver mer pauser = mindre tid för att köra tåg.
- OTS personal och bilar 24 timmar om dygnet 7 dagar i veckan.
- Plockstäd ombord – läggs på städpersonal på station.
- Hittegodshantering – läggs på depåpersonal.
- Rampservice – läggs på stationspersonal med öppen spärrlinje som följd + ambulerande stationsvärd ombord på tåg som trafikerar områden utan stationshus.
- Klargörning av kupéer (kontrollera tex brandsläckare och evakueringsstegar) - läggs på städpersonal på station.
- Avsugning och tömning av tåg som tas ur trafik. Ensamarbete för lokföraren ska undvikas och extra resurs behöver vara på plats.
- Rapportskrivning – uteblir eller behöver läggas på annan personal eller utökad tid för rapportskrivning för lokförare = mindre tid för tågkörning.

Övriga nya arbetsuppgifter

- Underhåll i depåerna för den nya utrustningen på tågen.
- Rengöring i depåerna av den nya utrustningen på tåget