



VECKOBLADET

Något nytt från facket Alvik varje vecka

Relationsproblem

Det går inte att komma ifrån att det ibland finns vissa relationsproblem mellan förare, tågvård och tågvård plus. Det går inte att sticka under stol med det. Ända sedan företaget beslöt att skapa särskilda grupper av förare och tågvårdar för en särskild vagn typ har vi kunnat konstatera att det finns ibland uttalade och ibland outtalade motsättningar, relationsproblem, mellan förare och tågvårdar. Företaget valde att "skapa" denna uppdelning. De resurser som ställdes till förfogande i form av pengar, tid och människor har inte relaterats till de resultat som har åstadkommit. Än idag har vi inte sett några utvärderingar. Relationerna blev inte bättre (tror jag) sedan tågvård plus infördes i somras. Dessutom har en hel del förare och tågvårdar lämnat de ursprungliga C20-grupperna så deras verksamhet med sina särskilda arbetsledare förefaller ha gått i stå. Eftersom vi kommer att få vänta ett tag (ett bra tag) på leveransen och installationen av det nya dörrsystemet på C20 kommer tågvård plus att vara kvar. Även om arbetsledningen förtvivlat försöker ta bort dem genom att tumma på säkerheten. Med det i åtanke kommer det att vara så att vi har en förare, en tågvård plus och förhoppningsvis en tågvård i varje C20-tåg. Dessa tre har olika arbetsuppgifter och det måste klaras ut emellan hur det ska vara. Det går inte att bedriva en social verksamhet via internkommunikationen i samband med tågkörningen. Körningen och det säkra framförandet av tåget kommer först för föraren. Uppgiften att övervaka dörrstängningen kommer först för tågvård plus. Uppgiften att gå igenom vagnarna och vara till hjälp för trafikanterna kommer först för tågvärden. En hel del av förarna som har C20-behörighet ingår inte i några särskilda arbetsgrupper eller "team". Förarna har sina tjänster och arbetar utifrån dem. Jämfört med en spårvagnsförare och en konduktör (tågvård) ser situationen annorlunda ut i tunnelvagnarna. Konduktören har andra arbetsuppgifter som gör att relationen mellan förare och konduktör fungerar smidigare. Dessutom finns det mycket mer tid över för att klara ut eventuella meningsskiljaktigheter än vad som finns i tunnelbanan.

Ändrad trafik och ändrade tjänster?

Det diskuteras just nu att kunna göra ändringar i den befintliga trafiken på bana 1. Med en förändring av trafiken kommer även en förändring av tjänsterna. Ingenting har ännu bestämts. Vi har inte fått något besked om eventuell omplacering innan årsskiftet. Det befinner sig på diskussions- och planeringsstadiet. Den nya trafiken kan innebära att extra-tågen dras in. Även djupt insomnade chefer tycks vakna upp och se verkligheten ibland. Undrar om det kommer att gå som i filmen Uppvaknanden eller om det blir en permanent förändring? Vi avvaktar med spänning.

Samverkan

Den ena handen vet inte vad den andra gör. Så kan det kort sammanfattas, det här med samverkansgrupper på bana 1-nivå. Vissa chefer lägger ner dem, andra vill ha dem kvar. Det senaste beskedet som vi har fått säger att nu ska det finnas en samverkansgrupp på bana 1 och dessutom lokala grupper vid Alvik, Gullmarsplan, Högdalen och Vällingby. SAM Tub 1 (eller vad den kommer att heta) kan troligtvis även innefatta affärsverksamheten på bana 1 (dvs stationspersonalen). Trots detta ligger funderingarna från skyddsombuden kvar vad gäller inrättandet av en skyddskommitté om det inte går åt rätt håll. Mer information kommer förhoppningsvis senare i veckan.

Skrivet söndagen den 24 oktober av Roland