

SPORVEIENS VO-NYTT

2018 Nr 3

Nyhetsbrev fra vernetjenesten Sporveien

Vernesamling 2018

Ble avholdt 19.6 på Felix konferansesenter.



Godt samarbeid med HMS avdelingen for å både finne tema og gjennomføring. 66 deltakere, verneombud og ledere som var tilstede. Flere hadde innlegg, både interne og eksterne. Tema var utfordringer ved skiftarbeid og helse og med tilhørende tiltak, vernetjenestens rolle, sykefravær.

Det kunne minne mer om en HMS samling enn vernesamling og det fungerte godt, det viktige er å få fokus på samarbeid, medvirkning og involvering.

Videre arbeid i HMS gruppene for å se hvordan man kan ta innspillene videre ut i Sporveien. Helseaspektet ved skiftplaner blir viktig for Sporveien å ta med i det videre arbeidet med utarbeidelse av skiftplaner. Veldig godt arbeid i gruppene gjennom dagen. Involvering og medbestemmelse gikk igjen hos alle gruppene. Tilsvarende livsfaser, eksempelvis hvorfor er ansiennitet førende for skiftplan og ikke andre aspekter?

Cato snakket om hvilke utfordringer med oppgraderinger, prosjekter og vekst Sporveien vil ha frem mot 2020. Involvering og rollen til vernetjenesten.

STAMI. presenterte statistikk på skift som gir øket risiko på menneskelige feil og kan da være årsak til uønskede hendelser og ulykker. Det var også vektlagt hvilke helserisiko natt og skift som ikke roterer med klokka.

Noen grupper har startet og kommet godt i gang med dette. Men vernetjenesten oppgave er sammen med arbeidsgiver å jobbe med tiltak som er forebyggende slik at man i utgangspunktet ikke blir langtidssyk.

Viktig at både ledere og vernetjeneste var tilstede på samlingen. Det gir enda bedre grobunn for godt samarbeid og god samhandling fremover. Innholdet i samlingen var veldig relevant og spisse for linjen. Gode tilbakemeldinger i etterkant.



HVO Geirr D. Cranner.



I denne utgaven:

- ⇒ Vernesamling
- ⇒ Nye trikker.
- ⇒ Sol og sommer
- ⇒ Nytt Fra
- ⇒ Portrett Verneombud
- ⇒ AMU



Gratulerer!

Sporveien har som kjent besluttet at CAF skal levere 87 nye trikker til Oslo. Dette har vært en lang prosess med mange involverte fra flere fagmiljø, det har vært deltakere utpekt fra bl.a. OSA, verneombud har også deltatt under utvelgelsesprosessen. Som Cato Hellesjø sier, trikken er sikret de neste 30år. Det er arbeidsplassen for alle på trikken vi snakker om.

Neste fase blir designfasen, her skal det være mulig å komme med innspill på utforming som vil gi oss en god arbeidsplass. For førere er det særdeles viktig at førerplassen gir god ergonomi og gode innstillingsmuligheter. Hvor stor mulighet til påvirkning kjenner jeg ikke til, dette er en standard vogn som blir bestilt og hvorvidt det vil være mulig å endre på layouten kjenner jeg ikke til. Vernetjenesten er opptatt av å samarbeide og jobbe for arbeidsmiljøet og arbeidsplassen.



En Google søk på CAF Urbos 100 som er modellnavnet Sporveien skal kjøpe viser flere forskjellige førerrom.

Noen ser ergonomisk bra ut og andre ikke fult så bra. Det er derfor viktig at vi ikke bommer på dette, dette er HMS i praksis og vil kunne ha direkte utfall på sykefraværet.



Førerrommet må i størst grad kunne tilpasse seg fører og ikke fører

som må tilpasse seg førerplassen. Vi har mange oppegående folk i Sporveien med mye kunnskap. BHT har fysioterapeut som også har deltatt i utvelgelsen og som skal delta videre. Slik som prosjektet til nå har det vært god og bred involvering, jeg tror det vil fortsette også videre og at vi vil få en god og trygg arbeidsplass for alle som jobber med trikk.

Noen endringer på hvordan vi utfører arbeidet må det komme med nye vogner. Nå er alt så nytt enda og man vil etter vært se hva vi må endre på. Jeg er overbevist på at vi vil finne frem til gode løsninger når vi skriver et nytt kapittel i Oslos trikkehistorie. For første gang i trikkens 126 års historie at



Oslo bytter hele vognparken, oppgraderer infrastruktur og baser i et helhetlig program.

Gleder meg til åra som kommer med ny arbeidsplass.



VO Trikken Geirr D. Cranner

Sol og sommer, glede og ubehag.

Den siste måneden har vi nytt godt av et fantastisk vær her i Oslo. Selv om det har gitt oss noen fantastiske dager i parken og ved stranden på fritiden, har det også gitt oss store utfordringer på jobb.

Siden jeg selv er fører, så vil mye av denne artikkelen komme fra mitt perspektiv. Denne ekstreme varmen påvirker min hverdag, med nedsatt hastighet og reguleringer. Hvis det i tillegg er redusert/deffekt klimaanlegg i førerrommene mine, kan jeg bli varm og irritabel i tillegg. Ringvirkninger av dette kan da bli nedsatt overvåkenhet over kjøringen, siden jeg er sliten. Og det blir også lettere munnhuggeri til trafikkleder/ kolleger/ passasjerer.

Vi som kjører tog, og de som gjør sitt ytterste for at vi skal klare å kjøre togene, har hatt mye å ta tak i de siste ukene.

Dette merket vi i T-banen spesielt på den ekstremt utfordrende onsdagen(30.05.18) med TRE store trafikkstoppende solslyng, i tillegg til de vanlige solslyngene. Før det toppet seg med en parasoll i majorstutunnelen som kortsluttet kjørestrømmen. Men som alltid fikset sporveiens flinke folk utfordringen.

At alle tog kjørte ut på torsdagsmorgen fra riktig vognhall, og klarte å kjøre hele rutenettet, det var ikke en selvfølge. Utfordringen som oppstod var at det ble kjørt inn en del tog tidligere enn planlagt, og at for mange av dem havnet på Avløs. Det ville dermed bli overfylt der med normal innkjøring. Togsett var også på galt sted i forhold til planlagte servicer. Dette ble løst ved aktivt samspill mellom stillverk og TLT om endringer av innkjøringstog seinere på kvelden og gjennomført ved hjelp av velvillige førere/piketter. Togsett var jo som følge av dette heller ikke inne på riktig tid, og vask og klargjøring måtte gjennomføres på kortere tid enn normalt. Her var det rengjørerne som brettet opp ermene og la inn en ekstra innsats. Dette var det forholdet som hadde størst potensiale til å medføre redusert utkjøring dagen etter. Resultatet av denne ekstrainsatsen var at utkjøringen gikk som normalt. Alle involverte fortjener ros for den innsatsen som ble lagt ned.



Ledelsen i T-banen tok ansvar. Fra onsdagskvelden, til og med søndagen ble det delt ut brus, is og kjeks til operativt mannskap. Dette forandret ikke arbeidsforholdene eller regulariteten, men et slikt enkelt tiltak forbedret arbeidsmoralen betraktelig.

Våre kolleger på trikken har enda større utfordringer.

SL79 har ikke AC, og det er målt temperaturer opp til 40 grader. Førerne der har fått ettermontert en vifte som hjelper litt med luftsirkuleringen, men den bråker så mye, at mange velger å ikke bruke den.

SL95 har jo AC, men jeg hører at den AC'en er like lunefull som på MX'en. I tillegg er jo førerrommet relativt avstengt, slik at man har lite bevegelse i luften.

Dette har Trikken tatt tak i. På de varmeste dagene settes det inn klimahoppemann Disen-Kjelsås. Det er også lagt ut kaldt vann i kjøleskapet på betjeningsrommet, Disen.

Så kan vi jo også nevne uniformen vår. Jeg, og mange synes den er fin på vinteren, men på sommeren er den veldig varm og tett. Selv om skjorten blir klam og full av svetteflekker er det selvfølgelig buksen som er verst her. Ullbukse bak store vinduer i solsteiken, det blir varmt det. Her har våre kvinnelige kolleger mulighet til å gå i bukseskjørt.



Sol og sommer, glede og ubehag.

Det skal jo sies at vi mannfolk også kan gå i bukseskjørt, jeg har selv gjort det. Og det er mye luftigere og svalere enn buksen. Men hvorfor fikk vi ikke en pen uniformskjorts nå når uniformen ble revidert? Er det virkelig styggere med herrelegger enn damelegger? Hvem er det som fronter den forskjellsbehandlingen? Ja ja, nok om mitt lille hjertesukk, shorts som uniform.

Vi t-bane-førere er jo litt bortskjemte når det gjelder temperatur. Vi har jo faktisk klimaanlegg i førerrommene (som stort sett virker). Trikkeførere, renholdere/verkstedpersonell som jobber inne i varme vognhaller, og de som står i tropenatten og kapper og sveiser sammen sporene våre har en helt annen virkelighet. Jeg kan ikke forestille meg hvordan det er å stå med påkrevd vernetøy i sommervarmen og sveise! Eller vaske X antall togsett på kort tid, før de må ut i trafikk igjen.

All ære til mine kolleger i gult som gjør dette hver kveld.

Med disse utfordringene, hva kan vil Verneombud gjøre? hva sier arbeidsmiljøloven om arbeid i slik varme?

AML § 4-4. Krav til det fysiske arbeidsmiljøet

Fysiske arbeidsmiljøfaktorer som bygnings- og utstyrmessige forhold, inneklimate, lysforhold, støy, stråling o.l. skal være fullt forsvarlig ut fra hensynet til arbeidstakernes helse, miljø, sikkerhet og velferd.

Arbeidstilsynet sier dette på sine sider:

Regler om temperatur

Lov eller forskrifter inneholder ingen faste temperaturgrenser, men Arbeidstilsynet anbefaler at temperaturen holdes under 22°C ved fysisk lett innearbeid i perioder med oppvarmingsbehov. Temperatur under 19°C eller over 26°C skal unngås.

Som vi ser er det ingen fastsatte regler om hva som er for varmt og hva som er for kaldt, men det er lov å bruke skjønn. Her kan Verneombudet om nødvendig minne ledelsen på at: det er arbeidsgivers ansvar å legge opp arbeidet best i forhold til arbeidstagers helse, miljø og sikkerhet. Det er også lov å KREVE. Sitter du og kjører tog med innetemperaturer på 28-40 grader, så kan/(skal) du kreve togbytte/rokking/ klimahoppemann. Har du annet arbeid og det ikke er mulig med slike tiltak, for eksempel hvis du skal utføre service på tog/trikk inne i en varm vognhall. Så må arbeidet legges opp på best mulig måte. Det må kanskje innføres flere små klimapauser. Hvis mulig kan servicen flyttes til en kaldere tid på døgnet.

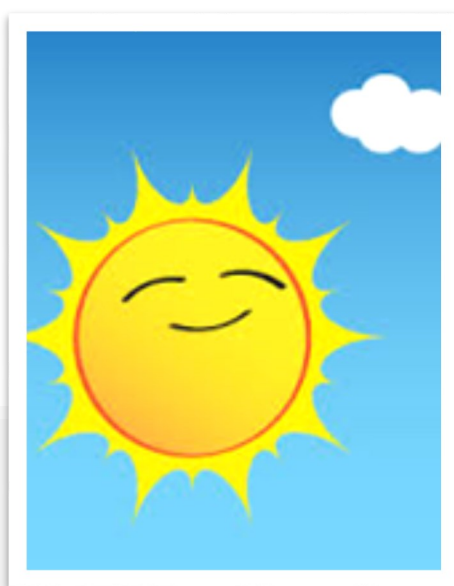
Dessverre(?) er dette et forbigående problem. Vi er snart nok tilbake til gråværsdager.

Da vil jeg avslutte med å ønske alle mine kolleger en fortsatt god sommer, og en god ferie!

Hilsen

Jan Einar Gundersen

Verneombud T-banen



Nytt fra...



«Luftfanger» designet og utviklet av fører

En dag for et par uker siden fikk jeg anledning til å teste «luftfangeren» som er designet og utviklet av fører 0685 Magnus Jordhøy. Den er enkelt i designet, enkel i bruk og gir en fantastisk effekt. Oppsummert.

Den krever i og for seg ingen montering i så måte. Den plasseres enkelt ned i skinnen til skyvevinduet på venstre side av førerplassen. Så skyver man vinduet fremover slik at vinduet går inn i luftfangerens slisse, og dermed sitter luftfangeren klar til bruk. Den sitter såpass godt at det ikke er noen fare for at den blåser av. Selv ikke i 70 km/t på dager med vind.

Det er jo som kjent slik at ved å ha vinduet åpnet på SL79, så får du et lite vindpust akkurat i det du setter i gang fra stillstand. I fart kommer det svært lite/ingen luft inn. Det denne luftfangeren gjør er å «sope» luft inn på fører. Den fungerer også slik at ved å



Helt enkelt genialt, helt genialt enkelt.

HVO Nils Trikken Samuelsen.

Oppgraderingen på Grefsen verksted.

Etter ca fire ukers utsettelse skal nå endelig oppstarten komme i gang, det blir først tiving av «Mortens kro» og oppsetting av mesaninen som skal huse vognleverandør frem til alle vogner er levert 2024.

Det vil være store og omfattende arbeider med ombyggingen som vil påvirke arbeidsmiljøet for de som jobber på verkstedet. Verkstedet vil

ha full operativ drift gjennom hele anleggsperioden, vedlikeholdet av SL79 vil flytte opp til Holtet når SL95 har gjennomgått oppgraderingsprogrammet. Det er derfor viktig at alle passer på egen og andres sikkerhet og helse.

Bruk verneutstyr som hørselvern når det eksempelvis er støende arbeider som betongsaging. Det er mulig man bør tenke nytt innenfor hørselsvern, det kan være arbeider hvor det er nødvendig at to eller flere må snakke sammen for å utføre arbeidet på sikker måte og for å ivareta kvaliteten på arbeidet.

Det finnes på markedet hørselvern med toveis kommunikasjon som kan være en løsning på dette. Det er en løsning man sammen bør se på.

HVO Geirr D. Cranner.



Nytt fra...



Ny opprettet samarbeidsgruppe

med seksjonsleder, verksted, teknisk og verneombud.

Samarbeidsgruppen er en undergruppe til HMS-gruppen.

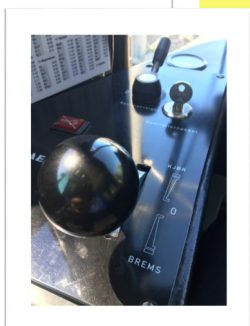
Samarbeidsgruppen har til hensikt å finne gode løsninger, være relasjon mellom fører, ledelse og verksted på utfordringer førere har på førerplassen.

Her vil ting bli tatt på det laveste nivået mellom verneombud/bedriften/verkstedet osv.

Poenget er "være effektive og løsningsorienterte.

viktig at alle som trenger det benytter seg av tilbudet. Slike muligheter oppstår ikke ofte.

VO Omar Samdani.



Vernetjenesten ønsker alle en riktig god sommer.

Nyt dagene og det utrolige været vi har!!.

VO Omar Samdani.

DATAOPPLÆRING:

Verneombud har fått bedriften til å arrangere «Dataopplæring» for de som har meldt sin interesse. Opplæringen vil ta for seg alt fra Zalaris, Hastus, Intranett, søking av ferie/vakt osv. Det er



Portrett Verneombud.

Mitt navn er Jeanette Gård. Før jeg

startet i Sporveien jobbet jeg som vokter, blant annet på T-banen. Jeg kommer fra en

sporveisfamilie, så jobb i sporveien kom naturlig. Startet her i april 2005. I tillegg til førerjobben har jeg også jobbet som jobb-instruktør i en del år. Jeg er nå 39 år, er gift og har en datter på to år.



banen? Jeg er spent. Spesielt på CBTC, hvordan blir vår arbeidsdag når dette innføres? Jeg er skeptisk til flere tog. Jeg ser jo allerede i dag at dette kan skape flere forsinkelser osv. Blir mye K og L kjøring i sentrum. Skal vi ha flere tog, så tror jeg vi i tillegg til CBTC må bygge ut og fornye infrastrukturen osv. Det skal bli spennende å følge

denne prosessen.

Du har en cafe avtale med en kjent/historisk person (død eller levende) Hvem skulle det vært? Og hvorfor?

Dette skulle vært Stephen Hawking, jeg liker teoriene hans om universet, det får meg til å tenke gjennom ting, se ett større "bilde" på tilværelsen vi lever i, og det fanger meg virkelig.

Hva gjorde at du ble VO?

Jeg valgte dette fordi jeg syntes det er utfordrende på mange måter, jeg liker å snakke med mennesker, jeg liker å involvere meg og engasjere meg i jobben vi utfører fra flere hold. Du er med på å skape et godt arbeidsmiljø, gjøre en forskjell.

I din tid som VO, hva mener du har endret seg?

I starten følte jeg vel at jeg ikke gjorde så mye. Det er viktig at HVO er flink til å delegere oppgaver på oss VO, dette syntes jeg nå har blitt bedre. Jeg har også fått en del viktige kurs som var veldig aktuelle for meg som VO. B.la et kurs som går ut på det psykososiale, samt det obligatoriske 40 timers kurset, som går mer på gjeldende lover og regler. Jeg er nå blitt mer involvert i saker, det er bra.

Hvordan ser du på fremtiden i T-

Hvordan trives du som VO?

Jeg trives veldig godt som VO, så dette er noe jeg vil fortsette med.

Hvilke personlige egenskaper mener du er viktige å ha som VO?

Som VO mener jeg det er viktig at man er flink til å lytte, man må ta det som blir sagt på alvor. Det er vel også greit å være utadvendt snakke med folk, ikke ta ting personlig men heller distansere seg litt.

Hva er din hjertesak som VO?

Det er viktig at kolleger og andre som har vært utsatt for en hendelse føler seg trygge på at de kan snakke med meg. Jeg vil være der for dem, og gjøre det jeg kan for å ivareta de på en god måte. Jeg har ikke hatt så mange saker enda, så en spesifikk hjertesak har jeg ikke. Jeg brenner uansett for å følge opp kolleger som ikke har det så bra, hjelpe de opp og frem.

Hvis du skulle endre EN ting i sporveien, hva skulle det vært?

La mannlige kolleger også få mulighet til å bruke en form for kortbukser på de varmeste dagene som et uniformsplagg.

Hvor ser du deg selv om 10 år?

Tja.....kanskje som trafikkleder eller HVO i T-banen.

KONTAKT OSS

Sporveiens Hovedvernombud:

Geirr D. Cranner,
(vara: Morten Waglen)
HVO Sporveien AS.
Tlf: 977 28 126

Morten Waglen,
(vara: Geirr D. Cranner)
HVO Sporveien IE, PE,
Tlf: 951 79 955

Mounir Sabeur Pedersen,
HVO Sporveien T-bane,
Tlf: 400 59 876

Nils Trikken Samuelsen,
HVO Sporveien trikken,
Tlf: 468 69 680

Personlige vara til AMU:

Jan Einar Gundersen,
VO i Sporveien T-bane,
Tlf: 911 97 155

Abdul Najeeb,
VO Sporveien Trikken,
Tlf: 932 35 316

Marius Juul Johansen,
Sporveien PE,
Tlf: 404 03 719



AMU

AMU representanter

AMU 22.6. på agendaen denne gangen;

***Oljeutslippet på Ryen:**

Her ble det redegjort for hendelsen og hvordan Sporveien ble varslet. Det er en pågående intern gransking av hendelsen samtidig som politiet etterforsker. Verksted på Ryen gjennomgår varslingsrutinene sine for å kunne unngå slike hendelser i fremtiden.

***Solslyng og punktlighet:**

Samme dag som oljelekkarsen hadde flere MX kjørt av strømskoene, dette ga store utfordringer da lagerbeholdningen var svært lav. Under samme punkt ble det også tatt opp hvilke utfordringer dagens ruteoppsett gir, det ble enighet at man skal sammen se på løsninger

***Omorganisering av føreravdelingen på T-banen:**

Rekrutteringen er i gang og det har vært ca 100 søkere på stillingene. Tillitsvalgte er kritiske til valgte løsning, men det understrekes fra arbeidsgiver at hensikten er best mulig arbeidsmiljø for den enkelte.

***Trikkeanskaffelsen:**

CAF har etter en lang prosess blitt valgt til leverandør av nye trikker. Ombyggingen på Grefsen starter opp, her skal verksted og 3+4 etg i administrasjonsbygget oppgraderes. Arbeide har startet opp.

***Sykefravær:**

Det er ulik praksis på karensdager på overtid innenfor Sporveien, dette skyldes manko på fagfolk som signalmontører. Da enkelte avdelinger ikke følger/ kan følge rutinen bør man se om rutinen trenger en revisjon. HR tar dette videre.

***HVOene:**

HASTUS2016 om at BML spesielt på Grefsen har store utfordringer etter oppgraderingen, det har vært et felles møte som tok for seg å løse utfordringene. Det er også utfordringer med fila HASTUS skal levere til Zalaris (Lønn) her har det blitt avdekket feil noe som medfører ekstra arbeid. Det er derfor viktig å følge med på lønnslippen.

Etter mye om og men har det blitt besluttet å anskaffe lakkelt som skal overholde forskrifter og HMS på Majorstuen slik at MX vognene kan lakkeres trygt uten at arbeidsmiljøet rundt blir forringet.

Det er også viktig at trikkeverkstedet får rett verktøy slik at man unngår belastningskader på ferdig verksted men også under byggeperioden.

Den nye førerbrakka må kobles opp mot det sentrale brannvarslersystemet på Ryen. Vernetjenesten ønsker å bidra til å senke sykefraværet.

Det er utfordringer med grensesnittet entreprenør og operatør rundt E-sporet på Holtet, dette er rundt vedlikeholdet av fasilitetene. Det har blitt startet opp et samarbeidsforum med verksted, teknisk, ledelsen trikk og VO.

HVO Geirr D. Cranner

Administrasjon:

Sporveien Trikken AS:

Birte Sjule,
Jan Egil Meling.

Sporveien T-banen AS: Bjørn Granviken

Ingerid Elise Østbye Ekenes.

Sporveien AS:

Cato Hellesjø,
Per Magne Mathisen
Ingeborg Holten.

Arbeidsrepresentanter:

Sporveien Trikken AS:

Tore Eton,
Nils Trikken Samuelsen (HVO Trikken),
Geirr Cranner (HVO konsern).

Sporveien T-banen AS:

Kjell Leirflaten
Mounir Sabeur Pedersen (HVO T-bane).

Sporveien AS:

Rune Aasen,
Morten Waglen (HVO Sporveien),
Harald Jeppesen

HMS-avdeling:

Kjersti Pernille Øyen

AMU-sekretær:

Siri Therese Ribsskog

