

SPORVEIENS VO-NYTT

Nyhetsbrev fra vernetjenesten Sporveien



Vernetjenesten, OSA og Sporveiens juleglede 2019

Tradisjonen om å spre juleglede til Oslos befolkning fortsetter også i år.

Samarbeidet med OSA og Sporveien har blitt en tradisjon på femte året på rad.

To kvelder rett før jul stilles lys-trikken på egent sted og fylles med gratis mat, julebrus, kaffe, pepperkaker og twist til å spre juleglede til Oslos befolkning. Her kommer det innom de som ikke har så mye og de som trenger et avbrekk i julestria.

Det er litt logistikk som skal til for å bringe varm mat og brus fra Tøyen og ned til tikken, alle står på for at dette skal gå rundt. Vi møter mange overraskede mennesker som kommer inn og tar en mat-bit.

Det er vernetjeneste, tillitsvalgte og ansatte fra Etterstad som gjør dette mulig.

HVO Geirr D. Cranner



I dette nummer kan du lese om:

- * Vernenytt fra Grefsen verksted, Ryen verksted og fra trikken.
- * HVO Morten Waglen om 40 år i Sporveien.
- * Nytt fra AMU



V e r n e n y t t



Hva skjer på Grefsen?

Taket på Grefsen verksted blir påmontert sikkerhetsnetting i taket, dette for å sikre mot at deler av taket vil falle ned når man starter på nytt med arbeidet å pigge i betong. Under tidligere arbeider falt det ned deler fra taket, ingen har blitt skadet av dette men man iverksetter sikringstiltak slik at alle skal ferdes trygt. Det har ved anledninger blitt stengt spor ute i vognhallen grunnet nedfall fra taket, om sikringen på verkstedet blir vellykket vil det mest sannsynlig bli montert inne i vognhallen også.

HVO Geirr D. Cranner



Oppsetting av sikkerhetsnett på Grefsen verksted.

V e r n e n y t t



Oppstarten av anleggsarbeidene på Ryen verksted.

AF har startet å rigge seg til, selv om det var ventet kom det litt brått på en mandagsmorgen da det med et var mye færre p-plasser enn tidligere. Samme dag var det også avholdt HMS-møte hvor oppstarten ble tatt opp, det er viktig for verkstedet å få 10 dagers varsel på endringer noe som ble kommunisert til HMS-ansvarlig fra AF som var tilstede på møtet, hun ga et veldig godt inntrykk og forstod verkstedets problemstilling. Koordinator Ole Basso informerte om samarbeid med AF som er bra og at det blir noen tilpassinger på oppstarten slik at det blir minst belastning. Noen av de mest merkbare endringene utover parkering er kantina har flyttet ut som gatekjøkken, gardrobene er i en brakkerigg og færre p-plasser.

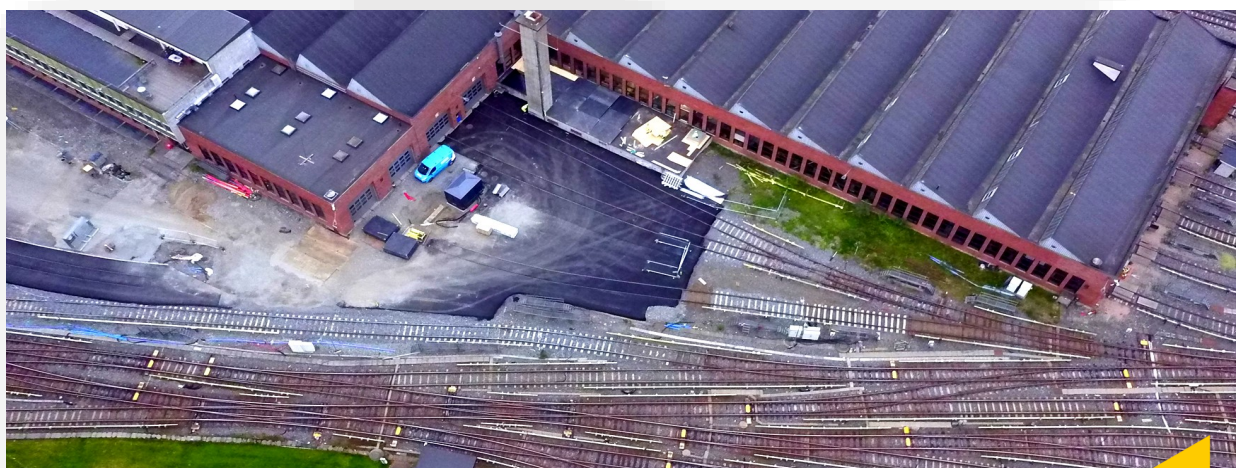


RYEN BASE.



LAGERTELT, PARKERING OG RIGGOMERODE FOR LAKKBOKS

HVO Geirr D. Cranner



ANNLEGGSSOMRÅDE FOR UTVIDELSE AV VEDLIKEHOLDSPOR

V e r n e n y t t



Sandpåfylling i tidene fremover. Hvordan løse dette? Er det er nødvendig å tenke på?

SL 79

Når du føler at du har brukt en god del sand under kjøring slik at det har minker, er det viktig at nivået blir sjekket ved endeholdeplass. Fyll opp sand hvis det trengs. Det er ikke nødvendig at man fyller sand helt opp slik at sandkassen blir full, men at det er forsvarlig å kjøre. Skal du derimot ha avløsning og har brukt en del sand, gi beskjed til avløser om dette slik at sandnivået blir sjekket ved endeholdeplassen og blir etterfylt.

Dioden for sandnivået har til en tid og annen hatt rødt lys som har blinket selv om sandkassen er full. Gi beskjed til TLS om dette slik at dem kan gi beskjed til verkstedet.



Sandnivå SL79

SL 95

SL 95 har ett sandnivåpanel som overvåker hvor mye sand som har blitt brukt. Når sanden på vognen har minket til ett gitt nivå vil sensorene gi beskjed til fører om at det begynner å bli lite sand. Selv om det lyser i panelet, er det nok sand til å vare en god stund. Følg med på hvor mye sand som brukes og meld ifra til trafikkleder hvis du mener at det på fylles mer sand. Blir



Varsel om lavt sandnivå SL95

det for lite sand må du innom Grefsen vognhall for etterfylling eller eventuelt en endeholdeplass.

Ved avløsning så gir du beskjed til avløser om lampene for sandnivå og hvor mye sand du har brukt etter at de lyste.

Med vennlig hilsen

Asad Khan

Verneombud Trikken



Portrett av et hovedverneombud



En hilsen fra konduktør, banearbeider, ledningsmontør og HVO for IE og PE Morten Waglen



41 år i Sporveien! Er u gæ`ærn? Ja jeg er kanskje det, men på en bra måte håper jeg. Høye lønninger og statusjobb var ikke viktig for meg, så jeg har jobbet hele livet med kollektivtrafikk. Ramlet ut av hæren januar 1978 og skulle jobbe som konduktør på Holmenkollbanen et halvt år før videre studier. Første dagen på kurset hørte jeg om bordtennistrening i Sangerhallen samme kveld og droppet inn der. Fascinert av sprettede spillere (husk jeg hadde vært et år i forsvaret) og bordtennis ble jeg med på pub for en øl etter trening. Ble forelsket i både det ene og det andre og følte meg hjemme fra første stund i bedriften og spesielt i et miljø som besto av mye folk på venstresiden. De var opptatt av politikk, faglig politikk og det å ha det moro. Jeg var en allrounder med egne meninger så jeg trivdes i de fleste sporveismiljøene. Arbeidsmiljøet, de trivelige og interessante kollegane, etter hvert jobb på bane- og strømforsyningsavdelingene og alt det morsomme vi hadde i blant annet bedriftsidretten, gjorde at det planlagte halvåret ble forlenget med 41 år.

Jeg kunne skrevet bøker om alle flotte mennesker, fag-

foreningen, samfunnsendringene som påvirket oss, togbranner, ulykker som Midtstua-ulykken og Tåsen, om utbygginger, drifts-stopper og alt som skjer og berører oss enten det er oss selv eller kollegaer. Vi opplever og deler gleder, sorger, fødsler, giftemål, dødsfall, tragedier, ulykker, selvmord sykdommer. Vi er et lite samfunn der de fleste av oss deler med hverandre det vi opplever og går igjennom.

Jeg begynte i bane-avdelingen i 79 og erfarte at det var lurt å følge med på hva gamlingene gjorde. Selv om de så gamle og inntørka ut, (jeg vet jeg er der nå ja) så hadde de arbeidsteknikk som jeg skjønnte jeg måtte lære. Like etter fikk jeg være med på den første store jobben når det ble skiftet pukk, skinner og sviller Majorstua - Nasjonalteateret. Jeg lasket faktisk skinnene i en tunell. Der på Vest's bane-avdeling var det en gjeng som syntes det var sport å jobbe hardt og vi satte noen rekorder. Det ble drøye tre år der, men en stadig dårligere rygg pga av for lite hjelpemidler til tunge løft gjorde at jeg begynte i Strømforsyningsavdelingen. Der var jeg med å serve det gamle strømskinneanlegget i tunell-taket i fra Majorstua til Nasjonalteateret, jeg hjalp det østeriske firmaet som hang opp kjøleledningsanlegget der siden jeg kunne litt tysk, vi hang opp den første provisoriske kjøleledningen fra nasjonalteateret og ned til Stortinget når øst og vest ble sammenkoblet og vi gjorde kabelarbeidet på det første strømskinneanlegget som ble påbegynt vestover.



Det har blitt mange år på El-kraft som det nå heter, og jeg har jobbet med alt fra lys og ledningsfall til utbygginger av baner og andre prosjekter.

Få har gjort mer hærverk på kjøleledning da en kollega og jeg var de som rev ned det gamle på Sognsvanns- og Østerås-banene før det ble bygd om. Ingen andre skulle tjene penger på å rive ned hjertebarnt vårt. Disse banene ble forresten bygget på utrolig kort tid grunnet fantastisk innsats fra oss ansatte. Det har vært mange andre prosjekter, med mye slit og men også moro, arbeid går lettest da. Jeg har fått være med på utviklingen fra et nedslitt vestlig banenett til et samordnet T-banenett.





De siste årene har jeg fått gleden av å jobbe som hovedverneombud på IE og PE, altså infrastrukturenhetene og verkstedene. Det har vært mange utfordringer og ikke alltid like lett å takle for en eldre kroppsarbeider, men jeg har gjort så godt jeg kan.

Det å lære seg data og diverse annet kan være utfordringer, men det har vært noen veldig interessante år der noen saker er vunnet og noen er tapt, av ulike årsaker. Jeg trekker fram saken om lakkering av MX-vognene og det som ble lakk-hallen i Majorstua vognhall. Det startet med et provisorisk opplegg, der kvalitet og helse kom dårlig ut. Bedriften fulgte våre og Arbeidstilsynets råd og vi fikk bevist at riktig HMS og planlegging er bra for helse, effektivitet, kvalitet og økonomi for bedriften. I stedet for flekkmalning av MX ene med tvilsomme arbeidsforhold, ble det hellakkering i et sertifisert lakkelt under forhold som hele tiden følges opp. Alle var fornøyde, da er det morsomt å jobbe med HMS. Vi har fått de fleste prosjektfolkene til å se det som naturlig å følge våre ønsker, for da blir det bra.

Over tretti år med vakt har medført det meste med jobber til alle døgnetstider, alt fra selvmord, branner, ulykker til trær over sporet. Der utkallinger kunne være et slit, men også en unnskyldning for å slippe unna ting. En utkalling verdt å huske er en 1.juledag på Slemdal. Jeg fikk beskjed om at det var røket en bardun, så jeg skulle bare ta en rask tur før middagen. Det VAR røket en bardun, men i tillegg også to kjøreledningsstolper, kjøreledning og flere barduner som lå på bakken. Det skjer mye i kulda når metallet krymper! Bane-avdelingens vakt fikk vekk det ødelagte, vi hang bardunene opp i trær i nabo-hagene, vi fikk kjøreledning på plass og trafikken i gang igjen. Det var minus 10 grader, vi var uten stolper, mat og varmt drikke, men vi fikk trafikken i gang. Så var det hjem for å spise rester.

Utallige ganger har jeg vært med på å få i gang trafikken i Sporveien, men har også greid å stoppe trafikken med avsporing og annen moro. Ikke alle avgjørelser har vært like smarte, men da trøster visdomsordet: For å gjøre noe galt, så er du faktisk nødt til å gjøre noe.

Det har altså blitt over 41 år i Sporveien og med meg som med andre har livets begivenheter skjedd mens jeg jobbet her. Slikt som forhold, kone, fødsler og oppfølging av unger, dødsfall av nære og alt stort og smått. Jeg har også opplevd å være langtidssyk og har bestandig blitt reelt behandlet av Sporveien.

Det bygges over hele Sporveien nå og det er mye å følge med på. Det er mange flinke folk som prøver å gjøre sitt beste. Enten det er vanlig HMS arbeid eller involvering i disse prosjektene, så er det dessverre nedturer også fordi det er ikke bestandig budsjettene strekker til slik at man får de beste løsningene. Men prosjektene går bedre med bedre involvering, så det er en utvikling i riktig retning. Men det har vært lærerikt, utfordrende og morsomt å jobbe som, og med verneombud og tillitsvalgte. De som jobber med HMS er gjerne flotte folk med engasjement og de har vært med på å gjøre dette vervet mitt til en fin opplevelse. Jeg håper det går bra med vernearbeidet og alle disse prosjektene. Det er mange flinke og hyggelige verneombud i Sporveien.

Etter et langt liv i Sporveien som konduktør, banearbeider, ledningsmontør, tillitsvalgt, verneombud, akankontakt, alle mulige verv i bedriftsidrettslaget, hovedverneombud og ikke også som kollega og venn, så kan jeg vel si at jeg har engasjert meg i bedriften på de fleste måter. Det er vel ikke mange som kan si de har solgt kjøtt til halve Sporveien. Idrettslaget på HKB fikk noen kroner for å videreselge kjøttvarer på 80 tallet og jeg arvet den jobben. Jeg må nevne en av alle opplevelser og turer med bedriftsidrettslaget. Det er mye som er sensurert, men å få spille



bordtennis mot de beste i Sverige fordi Stockholm sporveier ikke skilte aktive og oss puddingene var spesielt. Jeg fikk vel ikke mange poeng, men når jeg blir spurt om hvilket nivå jeg var på så sier jeg som det er at jeg har spilt mot de beste i Sverige. Alle disse opplevelsene i Sporveien føler jeg at jeg har fått enormt mye igjen for, så det kan jeg anbefale dere andre. Engasjer deg, skap moro for deg selv og andre.

Jeg må si at det føles rart å bli AFP'er, for jeg også var faktisk ung en gang. En tynn spjæling ble til en (ikke så tynn lenger) eldre mann. Jeg var 20 når jeg begynte i Oslo Sporveier og etter 41 år, der vi ble kalt både Kollektivtransportproduksjon og InfraPartner, så er jeg glad jeg avslutter i noe som heter Sporveien. Jeg har hele tiden vært medlem i OSA. Det har vært begivenhetsrike år og det med navnet på bedriften vår er bare en av mange verdige kamper som har gjort meg stolt av å være medlem der. Vi har med vår styrke og samhold påvirket Sporveien og byens utvikling. Til slutt vil jeg rette en takk til alle de som har gjort mine år i Sporveien til en veldig god opplevelse. Kanskje jeg skriver en bok om det, så send morsomme historier til meg.

Fersk pensjonist Morten Waglen.

Det var rart og tomt å komme på jobb mandag 2 september og ikke komme bort å slå av en prat som vi pleide å gjøre.

Morten vi startet sammen HVO for

drøyt 4 år siden, på de fire årene har jeg lært og blitt kjent rundt om i Sporveien og lokal historie.

Vi har hatt mange turer rundt om i Sporveien som har vært en vanderende historie leksikon gjennom Oslos kollektivtrafikk og hvordan man jobbet tidligere, det har også vært besøk innom noen pølseboder som du kjenner godt til. Du har også fått inn nye standarder på likerettere, en lang kamp om rømningsvei har resultert i

nye likerettere blir bygget med dette, senest Ullevål hvor arkitekten ført hadde tegnet rømning via WC

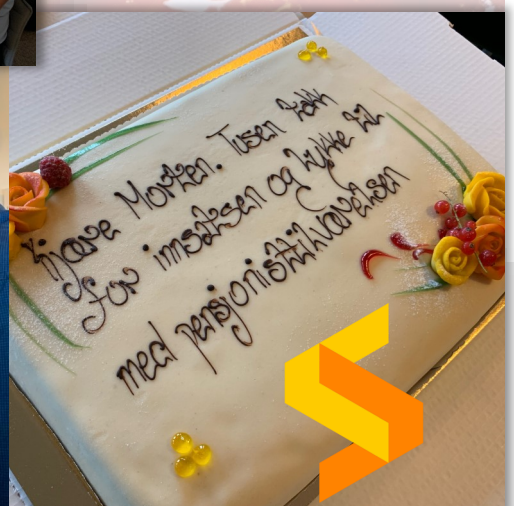
Vi har fra dag en hatt et godt samarbeid og vi har kunnet luften tanker og saker med hverandre, har hatt masse god støtte og hjelp gjennom de årene som HVO sammen.

Nå har du blitt pensjonist og skal oppgradere hytta på Nesodden, tror ikke tia vil stå stille selv for en gammel sliter med alle de prosjektene du skal sette i gang og engasjement i forskjellige styrere og vell. Der vil du få god hjelp av den menneskelige egenskaper du har med å snakke med folk.

På vegne av vernetjenesten vil jeg takke deg for al

hjelp, støtte, historietimer og samarbeid de fire årene, årene som bare forsvant. Har satt veldig pris på deg som kollega og som en god venn.

*HVO Geirr Delphin
Craner*





Arbeidsuhell på Holtet, det har under hele prosjektiden innmeldt flere ganger om bl.a. manglende belysning at sporene på tomta som benyttes av førere. Det har også kommet nye hydrauliske penser som må legges på en annen måte en de vekslene som førere er mest vandt til, samtidig som slissen til pensejernet har blitt endret. Pensejernet passer ikke til slissen og medfører at pensejernet glipper når man legger med tyngde. Lite informasjon om dette har medført arbeidsuhell med påfølgende sykemelding, rutiner om varsling må gjennomgås da mye har gått galt her. Det må også komme ett pensjern som passer til alle penser og det må på plass informasjon om bruk.

SL79 dør 1, her kom det beslutning om å skrinlegge ombyggingen når man i HMS-gruppe trikk blir enige om kompenserende tiltak.

Togsidekameraene har i mange år ikke fungert tilfredsstillende, dette også tatt opp tidligere. Det er også økende tendenser til vold mot ansatte, begge saker må få øket fokus fra HMS-gruppa.

Det meldes om en kraftig oppgang av tagging innvendig på MX, dette gir store utfordringer for renhold både på HMS og manskapsiden.

Det har blitt montert tanker på til sammen 12000L diesel på Majorstuen for oppvaring, disse kan så utsatt til og bør bli beskyttet mot

sammenstøt. Tankene inneholder miljødiesel og er derfor ikke klassifisert som skadelig.

Det er stort fokus på sykefraværet og hvordan dette blir rapportert, man har forsinkelse på de ferske tallene.

Sykefraværet har også sort innvirkning på **Overtid**. Overtid er det stort fokus på i Sporveien og ellers i samfunnet. Det må søkes foreninga om utvidelse slik at det ikke blir brudd. Brudd må tas svært alvorlig og det må komme på plass verktøy som gjør det lettere for ledere å følge med på overtid for alle ansatte.

Lakkboksen som skal bygges på Ryen har det vært utfordringer med innsending av § 18-9 papirer til arbeidstilsynet, her trenger man å gå igjennom rutinene rundt dette.

Driftssentralen har utfordringer med inn klima, GK skal logge temperaturer fremover. Mange av årsakene kommer utenfra og kommer inn med tilgangsluft som kan være vanskeligere utbedre.

Overgang til Phonero har medført at flere har opplevd utfordringer med dekkingen, enkelte har fått gå tilbake til Telenor. Man har tatt lærdom av overgangen til ny leverandør og vil ta det med seg når Unibuss skal bytte leverandør.

HVO Geirr D. Cranner

AMU representanter.

Administrasjon:

Sporveien Trikken AS:

Birte Sjule,
Jan Bøgh Andersen

Sporveien T-banen AS:

Anders Rygh
Ylva Erbach

Sporveien AS:

Cato Hellesjø,
Per Magne Mathisen
Christina Wiggen.

Arbeidsrepresentanter:

Sporveien Trikken AS:

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

Sporveien T-banen AS:

Iftikhar Hussain
Erik Norman-Larsen
(HVO T-bane).

Sporveien AS:

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

HMS-avdeling:

Kjersti Pernille Øyen

AMU-sekretær:

Siri Therese Ribsskog

