

LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 6, april 2006

Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl

Stockholmståg viktigaste förhandlingarna klara!

Arbetstider och anställningsvillkor

Efter många dagars förberedelse, många e-mail och telefonsamtal till Stockholmståg och flera förhandlingar så har vi nu nått målet gällande dom viktigaste avtalen. SEKO Loks yrkande gick att läsa om i infobladets tidigare nummer. SEKO Lok nådde alla sina mål i förhandlingarna förutom en textrad gällande: "övertidsersättning skall betalas för kortare tid än 15 min".

Lön

SEKO förhandlade också fram en löneökning gällande på Stockholmståg. Slutlön för förare ökar om 172 kr mån. (28967 + 172 = 29139) Löneuppräkningsen gäller fr o m 1 april. Retroaktiva belopp om 172 kr kommer att betalas på lön i juni.

Avtal övergripande villkor

Portalparagraf om övergripande villkor förhandlade SEKO fram. avtalet skall innebära fördelar inom dom tre företagen Euromaint, Trafficare och Stockholmståg vid personalrörlighet, omplacering och övertalighet.

Avtal om företagshälsovård

Kollektivavtal om företagshälsovård förhandlade SEKO fram. Avtalet ska säkra partsneutralitet, förebyggande hälsovård och företagshälsovården som en expertresurs.

Förhandlingarna

Medlemsmötes beslut om SEKO's förhandlingsutrymme för att nå målen behövdes inte tas till. SEKO kunde nå ett bra resultat ändå i förhandlingarna. Det kan kanske låta enkelt men det är inte hela sanningen. SEKO Lok har jobbat hårt för att avtalen ska kunna bli så bra som möjligt för våra medlemmar.

Stockholmståg har uppträtt på ett ärligt och föredömligt sätt vid förhandlingarna.

Ludvig Eriksson och Peter Blomgren

Övertagandeprocessen med Stockholmståg



Stockholmstågsbolagen(STB) kommer nu i dagarna att skicka hem ett erbjudande till all personal om anställning i något av de tre bolagen Euromaint, Trafficare och Stockholmståg. Våra viktigaste avtal är nu påskrivna, så vi lokförare vet vad vi kommer att få för anställningsvillkor och lön. Det dagliga arbetet för förare kommer att fungera likadant som tidigare i det nya företaget.

Stockholmståg vill att all personal svarar ja eller nej på Stockholmstågs utskick om erbjudande till anställning. SEKO Lok tycker nu att det är helt OK att skriva under.

All administrativ personal kommer att få erbjudande om anställning på ett av dom tre Stockholmstågsbolagen. Av 131 st administrativa på Citypendeln i dag så kommer 120 att gå in i Stockholmstågsbolagen. Detta innebär att 11 st administrativa personer inte kommer att följa med över. Några slutar självmant och några får ej erbjudande om nytt jobb. Dom som inte får erbjudande om nytt jobb är konsulter.

Vidare gällande administrativ personals erbjudande om anställning, så kommer det ej klarläggas exakt var alla administrativa ska jobba med på dom tre olika företagen, utan några personer kommer att få erbjudande till anställning utan att veta exakt sina arbetsuppgifter, arbetsuppgifterna kommer då att förhandlas fram senare.

Sommarturlistan håller Cip och Stockholmståg på att rita. Målet är att sommar turlistan skall hålla sig inom dom nya arbetstidsreglerna. Viss förståelse får vi ha om sommarturlistan inte kommer att se helt perfekt ut. Höstturlistan däremot skall bli bättre och mer genomarbetad.

- Stockholmståg AB har ändrat namn till Stockholmståg KB (Kommanditbolag). Vad det gör för finansiell skillnad vet jag ej, men arbetsrättsligt så har det ej någon betydelse vad gällande anställningsvillkor m m för personalen.
- Kläd utprovning fungerar bra. Troligtvis kommer leveranser av uniformspersedlar ske på Klarabergsviadukten i våra personallokaler som vanligt.
- Utvecklingsarbete med "Kompis" handdator pågår för fullt. Stockholmståg jobbar tillsammans med en referensgrupp med olika anställda personalkategorier för att det ska fungera på ett bra sätt. SEKO Lok kommer att begära en konsekvensanalys av hur vi ska arbeta med handdatorn innan vi förhandlar nya arbetsuppgifterna gällande "kompis" med arbetsgivaren
- Telefoner. Det är planerat att all personal ska kunna behålla samma telefonnummer som idag om det går. Kontorets fasta/trådlösa telefoner ska behållas som idag.
- Dagens pendelnet/intranät skall behållas på liknande sätt förut.
- SL-center och betalvärds tjänsterna har ISS Trafficare fått. Betalvärdarna skall ej bli utbildade väktare. ISS Trafficare har börjat besikta/inventera stationerna ut efter pendeltågnätet.
- Stockholmståg har sagt att dom skall ha flera bemannade reservtågsätt tillgängliga när dom ska ta över trafiken. SEKO Lok har då ställt krav om att uppställningsplatser för dessa fordon skall vara grusade, belysta runt tåg och på gångvägar till och från tågsätt, även måste dom beakta tillgång till toalett och personallokaler.

- ISS Trafficare kommer att annonsera externt att dom behöver några nya arbetsledare inför trafikstart. Annonserna skall även anslås internt på Cip.
- Stockholmstågs bolagens (STB) Driftcenter” där operativa ledningen för STB skall sitta, skall vara placerad på Klarabergsviadukten 49. Lokalen skall bli en särskild avskild lokal som kommer att hyras av banverket. Där kommer det att sitta fem stycken operativa personal från STB, Euromaint och ISS Trafficare. Våra trafiksamordnare skall sitta där. Banverket skall också ha två personer på plats där. Slabbbilder av skärmar som visar tåglägen och ställverksområden på liknande sätt som i ”rundahuset” skall finnas där. Ledningscentralen planeras vara klart 18 juni.
- Ny förhandlingsordning gällande Stockholmståg samarbete med banverket kommer att genomföras. Tidigare så har banverket fört talan mot SL i övergripande trafikfrågor. SL har nu beslutat att i fortsättningen skall Stockholmståg få föra talan direkt mot banverket



i dessa frågor för att trafik resultatet ska bli så bra som möjligt.

- 5st av dom sämsta X1:orna skall skrotas nu i April. Sedan skall 5 X1:or till skrotas i juni. SL har beslutat att i framtiden så skall det vara Stockholmståg själva som får bestämma takten för hur gamla enheterna ska skrotas.
- Stockholmståg har en överenskommelse med SweBus om att Swebus får ta alla extra resurser på hjul som måste sättas in vid trafikstörningar i pendeltågstrafiken.
- Stockholmståg köper ej dataplaneringssystemen Up-Crew (personalplanering) och M-flow(Faktura planering) av Citypendeln.
- Personallokaler vid Brohallen för åkande personal skall börja byggas. Personalorganisationerna är här med och framför sina krav.

För övrigt är dialogen mycket god med Stockholmståg vilket inger hopp inför framtiden.

Ludvig Eriksson

Lön

Löneförhandlingar på Citypendeln gav 2,5% ökning fr o m april på samtliga lönebelopp. Vilket blev i slutlön $28260 + 707 = 28967$ kr för lokförare.

SEKO förhandlade också fram en löneökning gällande slutlön på Stockholmståg. Slutlön för förare ökar om 172 kr mån på Stockholmståg. ($28967 + 172 = 29139$) Löneuppräkningsen gäller fr o m 1 april. Retroaktiva belopp om 172 kr kommer att betalas i samband med första lönen som betalas av Stockholmståg.

Nyheter i Avtalet om arbetstider och anställningsvillkor

- **Begränsnings periodens längd** för arbetstagare som inte tjänstgör på fast lista är sex veckor. *(Detta för att arbetsgivaren inte ska kunna förskjuta arbetstid mellan avstämningsperioderna)*

För arbetstagare med oregelbunden förläggning av arbetstiden får den ordinarie arbetstiden i **genomsnitt per vecka inte överstiga 36 timmar** om den ordinarie arbetstiden till någon del infaller under tiden 17.00 till 07.00 och fördelas under veckans alla dagar enligt schema eller beordring. *(Detta medför i praktiken att alla förare får 36 timmar i veckan, utom dom som jobbar enbart dagtid M-F)*

- **Fridagsperioden skall omfatta tiden 19 dagen före till 05 dagen efter.**

- **Veckovilans 7 dagars period** omfattar tiden från och med Söndag klockan 00.00 till och med Lördag klockan 24.00 om inte annat överenskommits i lokalförhandling.

- **Ny vik grupp 2.** Arbetstidsschema fastställs för en månad i taget gällande från och med den 15:e en månad till och med den 14:e i nästkommande månad. Arbetsschema meddelas berörd arbetstagare senast den 9:e den månad schemat ska börja gälla. *(Detta för att planeringen skall kunna minska ned antalet "D" dagar i schemat)*

- **Text gällande avtalsregler som reglerar utbildning för förare.**

- Arbetsperioden/omloppstid för **högst omfatta 10 timmar.**

- Ordinarie arbetstiden får **inte överstiga 9 timmar** under en arbetsperiod.

- **Viloperioden skall vara minst 11 timmar.**



- **Rast skall omfatta 30 – 60 minuter.** Under varje arbetsperiod får förekomma högst en rast. Rast är det enda obetalda uppehåll som får förekomma under en arbetsperiod. När

rasten förlagts i anslutning till tjänstgöring på tåg är **25 minuter i början av rasten betalda**. (Detta innebär att det max kan bli 35 minuter obetald rast i en arbetsperiod)

- Inriktningen vid planering av turlista är att en **paus skall vara 10 minuter** arbetsfri tid. Arbetsgivaren ska tillse att arbetet anordnas så att åkande personal kan ta behövliga arbetspauser på lämpligt ställe med tillgång till pausutrymme med toalett under arbetsperioden **med 1,5-2,5 timmars intervall**. Åkande personal får ta arbetspaus för toalettbesök även om det skulle förorsaka tågförsening.

- Arbetstiden för tjänstgöringstur mellan klockan **22.00 – 06.00 skall vara högst 8 timmar**. Arbetstiden får förlängas till **10 timmar om vilrum finns** och ett tjänstgöringsfritt uppehåll om två timmar ges mellan klockan 22.00 och 06.00

- Arbetsperiod som till någon del ligger inom tidsperioden mellan klockan **02.00 – 05.00 får inte förekomma två nätter i följd**. Vid konstruktion av arbetsschema för fasta grupper samt vik 1 och 2 bör det **eftersträvas att tidsramen blir 02.00 – 06.00**.

Tjänstgöringsfritt uppehåll i arbetsperiod som infaller under tiden mellan klockan 22.00 – 06.00 är **arbetstid**.

På ett kalenderdygn där två arbetsperioder förekommer får arbetstiden inte överstiga **11 timmar per kalenderdygn**.

Arbetsperiod som börjar under tiden mellan klockan 00.00 – 05.45 får innehålla maximalt **6 timmar arbetstid**.

Arbetsperiod som börjar under tiden mellan klockan 05.45 – 06.45 får inte innehålla mer än **7 timmar arbetstid**.

Arbetsperiod som börjar föregående dygn får inte sluta senare än klockan 07.30.

Undantag från gällande arbetstidsregler som beslutats vid lokal förhandling skall protokollföras. Giltighetstiden för undantaget skall anges.

- **Ordinarie arbetstid = All arbetstid i arbetsperioden** (begreppet egentlig arbetstid och annan arbetstid är nu borttaget, utan nu har vi bara arbetstid i arbetsperioden)

Natt efter tidig morgontur (samma dygn) skall om möjligt undvikas.

- **Föräldraledighet**

Arbetsstagare har rätt till ledighet för en förälder i form av förkortning av normal arbetstid med upp till en fjärdedel till dess barnet fyllt 12 år (delledighet utan föräldrapenning enligt §7 föräldraledighetslagen)

- För månadsvik utgår även **tidsförskjutningstillägg även om tidsförskjutningen är mindre än två timmar**.

Vi har även justerat lite mera små grejor än ovanstående i avtalet, för att avtalet ska fungera bättre. Ludvig Eriksson



SAXAT UR LOKFÖRARENS HANDBOK:

BEORDRING SOM STRIDER MOT LAG ELLER AVTAL

Om trafiksamordnare beordrar dig till arbete som strider mot lagar och avtal, tala då tydligt om att trafiksamordnare gör lag- eller avtalsbrott och att du inte vill medverka till det. Om trafiksamordnare i alla fall beordrar dig till arbete så kan det vara svårt i din situation att se helheten på problemet. Trafiksamordnare har viss rätt att beordra dig till övertidsarbete, t.ex. nödfallsövertid. Vill trafiksamordnaren inte ge sig, så bör du då gå med på att arbeta i rimlig proportion till vad som går att göra och vad situationen kräver.

Skriv rapport på händelsen och kontakta någon förtroendevald som får följa upp händelsen och driva ärendet mot arbetsgivaren. Har arbetsgivaren gjort lag eller avtalsbrott kan det leda till böter samt skadestånd för förlust eller kränkning som har skett.

DU KAN EJ JOBBA ÖVERTID

Om lokförare inte kan jobba övertid någon dag p.g.a. t.ex. barnhämtning på dagis eller kursverksamhet m.m. så bör lokföraren underrätta turfördelare eller

trafiksamordnare snarast om detta, helst långt i förväg. Arbetsgivaren vill att lokföraren ska underrätta personalfördelare eller trafiksamordnare senast kl 13.00 dagen innan, för att möjliggöra eventuellt turbyte.

ERSÄTTNING FÖR RESEKOSTNADER VID ÖVERTID

Inställer sig förare till övertidsarbete har föraren rätt att kräva ersättning för uppkomna resekostnader. Enligt gällande avtal §7 mom 5.

TAXI RESA

Om du får ofrivillig övertid p.g.a. att ditt tåg har blivit mycket sent, eller om trafiksamordnare beordrar dig att jobba övertid, och det då blir betydligt svårare för dig att åka hem t.ex. på natten. Meddela trafiksamordnare snarast att du ej kan jobba övertid, för det t.ex. blir stora problem för dig att komma hem. Vill trafiksamordnare i alla fall att du ska jobba övertid, försök då i så fall komma överens med trafiksamordnare om att få taxiresa hem. Trafiksamordnare har möjlighet att bevilja taxi kvitto till förare vid särskilda tillfällen.



Bladets insändare

För en tid sedan fick vi ta del av en rapport om X40 som författats av Sekos skyddsombud på SJ. Då det finns många likheter mellan de problemställningar man har på SJ med X40 och de vi har med X60, bad vi att få publicera rapporten i Lokförarbladet.

SKYDDSOMBUDSARBETET PÅ SJ, PROBLEM MED X 40 TÅGET

Nedan följer en redogörelse om hur vi skyddsombud i SEKO ser på arbetet med X40 tåget :

Första gången vi kom i kontakt med X 40-hytten var den 7/11 2001 . Vi kom till en tom mock-up och skulle då framföra synpunkter på placering av instrument och knappar . I första hand gällde det att godkänna den Mock-up som senare skulle visas upp i Västerås.

Definitiv placering av reglage , knappar och instrument skulle bestämmas efter en provperiod med ett tågsätt i drift . Vi utlovades delaktighet i projektet . Provperioden försvann successivt allt eftersom tågens leverans försenades och idag vill inte SJ medge att det var vår överenskommelse .Det blev aldrig någon provperiod överhuvudtaget.

I samband med första resan på en serieproducerad X 40 till Nässjö , den 7/9 2004 , framförde vi allvarlig kritik mot buller i hytten samt luftutblås från klimatanläggningen . Redan den 12/3 2003 hade vi poängterat vikten av att föraren skulle kunna reglera lufttillströmningen i hytten, så att den inte uppfattades som dragig .



Men projektet har präglats av stort hemlighetsmakeri . Vi gavs ingen möjlighet att se slutgiltiga resultatet av hytten på fabriken i Tyskland . Vi har aldrig fått tillgång till Testförarnas rapporter, då dessa uppgavs vara hemliga.

Ett år innan första fordonet levererades framförde vi allvarlig kritik mot leveransprojektet på ett 20-tal punkter. SJ konstaterade då att ***"För de allra flesta punkterna ovan kvarstår att i färdigt fordon verifiera att kraven är uppfyllda , precis som för alla övriga delsystem "***

Detta väntar vi fortfarande på.....

När första tåget levererades till Sverige var all placering av komponenter i hytten låst i form av placering och utformning ex.vis hyttbelysning , avstånd till reglage och knappar.

När vi till slut fick tillgång till hytten på det första tågsättet , den 2/4 2004 , kunde vi skyddsombud konstatera att hyttutformningen avvek från det vi tidigare kommit överens om . Ex 8 st tågs fel nödutrymningsväg i hytten m.m. SJ fick senare dispens av

Arbetsmiljöverket för dessa fordon under en begränsad tid . I januari påbörjas nollställningsarbetet då dessa fordon kommer att åtgärdas

Jämför gärna med Citypendeln där skyddsombuden fick köra fordonet upp till Norra Norrland och vara med i vintertester.

- Den 23/10 2001 hade vi framfört krav på mikrovågsugn/kokplatta .
- Den 23/10 2001 krävde vi genomlysta knappar i instrumentpanelen .
- Den 6/11 2001 framförde vi krav på FM-radio i hytterna eller högtalare ansluten till fordonets radioanläggning.
- Vi ställde krav på bra TV-monitorer för att lösa problemet med sikt bakåt .
- Vi krävde att DDU-skärmen skulle kunna bländas av vid körning i mörker .
- Vi jobbade med en ändrad körspak (Det ursprungliga förslaget var ratt eller en bred "limpa") .
- Vi arbetade fram en bra lösning för fotstegen vid hyttddörren.
- Vi la förslag om ett skjutbord för placering av Tdt/körorder ,typ NSB:s signatur

Den 23/10 2002 begärde vi att få ta del av liknande fordon i trafik i Europa . Detta



nekades p.g.a. kostnadsskäl .

Vi har från början försökt få X 40 att bli ett modernt fordon med en bra arbetsmiljö . Vi kan tyvärr bara konstatera att X 40 i sin nuvarande utformning lämnar mycket övrigt att önska .

Även om det nu är sent att få förarhyttens utformning riktigt bra , är det fortfarande tid för

SJAB att ändra attityd för att minska problemen. Vi märker nu en viss förändring med nye chefen Erik Fahlgren som verkar villig att förändra . Det återstår att se om SJAB i praktisk handling kommer att visa att företaget tänker ta det ansvaret för vår arbetsmiljö.

Hasse Karsberg och Kjell Smith, lokförare och skyddsombud på SJ

KARENSDAG

Det är väl ingen som med glädje tittar på lönebeskedet och ser avdrag för karensdag. Vi får ibland frågan om det går att ”komma runt” karensdagen. Svaret är enkelt: Nej det går inte. Man kan inte lägga in en semesterdag, KFÖ, FV-dag eller liknande i stället för karensdag. Det tillåter inte lagen.

REAKTIONER PÅ SEKO'S UPPFÖLJNING AV ARBETSTIDSREGLER

I förra numret av Lokförarbladet redovisade vi vår uppföljning av hur arbetstidsregler efterföljs. Vi har mottagit en del reaktioner till vår skrift i frågan. Det är bra att ni reagerar och uttrycker er mening!

De flesta reaktioner har varit i stil med att ”Seko inte vill att vi jobbar fler tidiga turer i rad eller fler nätter i rad”. Problemet är att Seko inte uttryckt något sådant. Läs oss därför gå igenom vad vi sa i förra numret.

Under rubriken ”Syfte och mål” gick bl.a. följande att läsa:

”Målet med undersökningen är att i den mån avvikelser förekommer, skall åtgärder diskuteras i samråd med företaget. Arbetets genomförande skall i all väsentlig omfattning överensstämma med regelverket.”

Det är väl ändå rimligt att vi skall arbeta enligt reglerna, annars är det ingen idé med regler. Frågan är om man skall anpassa arbetet efter reglerna, eller reglerna efter hur vi vill arbeta. Därom uttryckte vi ingen åsikt.

Längre fram i texten gick det att läsa att:

”Seko har ingen anledning att hindra medlemmar från att få önskemål beviljade”

I själva sakfrågan uttryckte vi inte någon åsikt i texten, utan vi sa att vi har bett företaget om deras synpunkter och förslag till åtgärder utifrån resultatet. Något svar från företaget har vi emellertid inte fått.

Hur kommer det sig att det skapats ett rykte om att SEKO inte vill att deras medlemmar arbetar fler tidiga turer eller nätter i rad. Jo, det har visat sig i samtal med medlemmar att denna felaktiga beskrivning till stor del skapas av personer på andra avdelningar i företaget. Vi har inget emot att andra än våra medlemmar läser Lokförarbladet, men det är önskvärt att man inte drar felaktiga slutsatser av en text och försöker påstå saker till våra medlemmar som vi inte sagt.

SEKO Lokförarna tittar f.n. på hur saken skall lösas, och vi ber att få återkomma i frågan.

Thomas Schiechl



Avg.	Tåg mot	Beräknad spår ny tid
1205	Sollentuna Märsta	
1210	Kungsängen Bålsta	1212
1220	Sollentuna Märsta	1221
1225	Kungsängen	
1235	Sollentuna Märsta	
1240	Kungsängen Bålsta	
1250	Sollentuna Märsta	
1255	Kungsängen	

INFORMATION OM SKYDDSOMBUDSJOUREN



Vi är tre skyddsombud, ett från varje fackförbund, som har "jour" en vecka vardera i taget.

Vid en incident eller händelse ska vi bli kontaktade av personaljouren (JAL) som ger oss information om det som har hänt, vilka som har varit inblandade och hur ni mår just för tillfället. Vi ringer upp er en eller två dagar senare och frågar hur det är med er och om ni behöver hjälp med något.

Syftet är att stödja och hjälpa, medmänskligt men även fackligt om det behövs. Tveka inte att ta kontakt med oss om ni har några frågor eller bara vill lätta ert hjärta.

Vi har tystnadsplikt!

För SEKO Lokförarna	Anna Wickbom	6519
För ST Spårtrafik	Mats Hanqvist	6373
För SEKO Pendelklubben	Rolando Rojas	6845



BRISTANDE KVALITÉ I PENDELTÅGSTRAFIKEN

Under det senaste halvåret att förseningarna i trafiken ökat och därmed har kritiken från resenärerna ökat. Vad är det som orsakat den sämre punktligheten?

SL GÖR ALDRIG FEL

Det är lika bra att vi vänjer oss vid tanken att SL aldrig gör fel och heller inte har någon skuld till att trafiken inte fungerar tillfredställande. Här följer några exempel.

- Det är inte SL:s fel att SL beställer mer trafik än vad det finns resurser till.
- Det är inte SL:s fel att SL inte beställt tillräckligt underhåll av sina fordon.
- Det är inte SL:s fel att SL utformar tidtabellsupplägg som genererar förseningar.
- Det är inte SL:s fel att SL trafiksatt fordon (X60) innan de är tillräckligt utprovade.
- Det är inte SL:s fel att SL:s inköp av nya fordon gjorts många år senare än vad som borde gjorts.
- Det är inte SL:s fel att SL upphandlat trafik av en entreprenör som inte haft förmåga att uppfylla alla avtalade krav.
- Det är inte SL:s fel att SL köpt tåg med sådana brister att Arbetsmiljöverket kräver omfattande och kostsamma åtgärder.



I en artikel i Metro för ett par månader sedan fick Bankverket, Citypendeln och SL några korta frågor. Den sista frågan var hur man ansåg att de två övriga parterna skött sina åtaganden. Vare sig Bankverket eller Citypendeln ville uttala sig därom. SL visade däremot ingen blygsamhet utan belastade både Bankverket och Citypendeln med ansvaret för att trafiken inte fungerar tillfredsställande. Nej, något eget ansvar har SL inte.

ÄR DET CITYPENDELN SOM BÄR ANSVARET?

Visst har Citypendeln ett ansvar, men det är orimligt att lasta Citypendeln för alla förseningar och problem med trafiken.

Uppgifter gör gällande att Citypendeln gör en förlust om 50 mkr årligen. Andra uppgifter gör gällande att Stockholmståg kommer att få 100 mkr mer för trafiken årligen. Om dessa uppgifter stämmer, vad kan vi då dra för slutsatser?

Citypendeln har ett kontrakt där inkomsterna inte täcker kostnaderna. Citypendeln får naturligtvis skylla sig själva om de gör dåliga affärer.

Om Citypendelns dåliga affärer resulterar i dålig trafik, så måste även SL ta på sig ett ansvar för detta. Man får det man betalar för, och SL har betalat dåligt och får därmed dålig trafikskvalité.

ÄR DET BANVERKET SOM BÄR ANSVARET?

Även om det finns brister i infrastrukturen så kan inte Banverket lastas för alla förseningar. Bankverkets verksamhet styrs i mångt och mycket av politiker. Det är politiker som bestämmer Bankverkets budget, och många gånger är det politiker som bestämmer vad Banverket skall göra med pengarna.

Banorna norr och söder om Mälaren har rustats upp (byggts om) för mångmiljardbelopp. Detta har medfört ett mycket större resandeantal i Mälarenregionen, och trycket på Stockholm, där

många tåg har sin start- resp. slutpunkt, har ökat avsevärt. Satsningarna i Stockholmregionen har på intet sätt motsvarat behovet, varför man nu kan tala om en slags järnvägstrafikinfarkt.

I stället för att lösa kapacitetsbristen i Stockholm valde politikerna att satsa på andra, förvisso angelägna, projekt som Bottniabanan. Vi får se om Miljöpartiets Peter Eriksson även lyckas att övertyga Göran Persson i valrörelsen att bygga banan vidare till Haparanda. Peter Eriksson var



för övrigt starkt pådrivande till att trängselskatteförsöket kom till, även om de socialdemokratiska Stockholmspolitikerna, med Annika Billström, i spetsen sa nej. Trängselskatteförsöket har ju ytterligare satt press på tågtrafiken i Stockholmregionen.

Vi vill påpeka att SEKO Lokförarna inte tar ställning för eller emot vare sig järnvägbyggande i Norrland eller trängselskatteförsöket. Vi vill bara belysa att Banverket heller inte kan lastas för allt ansvar då deras handlingsfrihet många gånger är begränsad av politikernas vilja och ibland även deras partipolitiska taktiska drag.

VEM BÄR DÅ ANSVARET?

Det är inte en uppgift för SEKO Lok att bedöma vem som bär ansvaret. Vårt syfte med denna artikel belysa SL:s notoriska hållning att skylla alla problem på andra.

SL är trafik huvudman. SL "äger" trafiken. SL äger fordonen. SL beslutar om vem som skall köra trafiken. SL beslutar om vem som skall underhålla fordon och i vilket omfattning.

SL bäddar dessutom för problem då man till resenärerna utlovar en allt för hög punktlighet. I samband med lövfällning blir tåg försenade. Under vintern får man räkna med visa förseningar. Det går inte att marknadsföra X60 som en slutgiltig problemlösare. Låt vara att X60 klarar 35 minusgrader, men gör infrastrukturen det?

För att få ordning på trafiken måste man förvisso lösa vissa tekniska frågor, som underhåll av fordon och infrastruktur. Med det är lika viktigt att skapa och marknadsföra realistiska förväntningar på hur trafiken skall fungera.

STOCKHOLMSTÅG

Såväl SL:s styrelseordförande, Anna Berger-Kettner, som SL:s VD, Lennart Janälv, har i omgångar uttalat sig om att allt kommer bli bra när Stockholmståg tar över trafiken den 18 juni. Deras uttalanden är logiska utifrån deras egna orsaksanalys av bristerna i trafiken, dvs att Citypendeln bär det huvudsakliga ansvaret för den bristande trafikkvalitén.

Problemet är bara att Berger-Kettner och Janälv har gjort en felaktig analys av orsakerna till den bristande trafikkvalitén. Det kommer naturligtvis inte ske några avgörande förändringar natten mellan den 17 och 18 juni. Berger-Kettner och Janälv har bara skapat en stor och orättvis press på Stockholmståg att all skall fungera den 18 juni. Det kommer dock att vara samma infrastruktur och fordon, samt i väsentlig omfattning samma personal. Den nya ledningen kommer säkert att ha förmåga att göra förbättringar, men effekterna av dessa kommer att märkas framförallt på sikt.

Det är troligt att Stockholmståg kommer att få en "smekmånad" under sommarens lågtrafikperiod. När väl lövhalka, och senare vintern, gör sig gällande kommer problem att uppstå och därmed kritik, inte minst från våra vänner på SL.

Thomas Schiechl

X60

De problemställningar vi redovisat i tidigare nummer av Lokförarbladet kvarstår, även om vi på olika sätt arbetar för att lösa problemen. Vi har i dagsläget ingen ny, spännande information men vi lovar att återkomma.

Vi vill däremot ta upp ett par reaktioner vi fått från våra medlemmar - bra att ni reagerar!!



TCMS-SKÄRMEN

Flera medlemmar har fått uppfattningen att Seko kräver att TCMS-skärmen alltid skall vara släckt. Samtidigt tycker medlemmar att skärmen är ett mycket bra hjälpmedel.

Då vi i Seko tidigare varit dåliga på att informera om X60 är det inte konstigt om Sekos synpunkter kommit att bli något missförstådda. Här är ett försök till klarläggande i frågan.

På ett tidigt stadium åkte våra representanter runt och tittade på andra, nya fordonstyper för att se på, och få kommentarer till, lösningar i framförallt hytten. Ett av de råd man fick var att se till att monitorer i hytterna skulle vara släckta (som grundinställning). Anledningen till detta var främst att ljuset från skärmen stör mörkerseendet och koncentrationen. Stöd för denna åsikt finns även i forskning och föreskrifter.

Vad Seko har framfört som krav i frågan är:

- Skärmens grundinställning skall vara i släckt läge. Föraren skall dock själv kunna välja om skärmen skall vara tänd eller släckt.
- När mer allvarliga fel uppstår (t.ex. fränkopplad traktionsgrupp), vill vi att skärmen automatiskt tänds upp.
- När mindre allvarliga fel uppstår (t.ex. 2 grader förhöjd motortemperatur), vill vi inte att skärmen automatiskt tänds upp. När man har tid, t.ex. vid hyttbyte kan man själv tända felen och gå igenom alla fel.

Inte minst viktigt att påpeka är att för den som önskar, skall det kunna gå att ha skärmen tänd hela tiden. Alltså, Seko lägger sig inte i hur den enskilde föraren väljer att använda skärmen.

LUMINANS

Flera medlemmar har frågat varför vi driver frågan om ljuskontrastförhållandena (luminans) i hytten. Man har uttryckt att färgval i hytt och framförallt på panelen är bra – det ser rent och fräscht ut. Detta håller vi naturligtvis med om.

Vår uppgift är dock att bevaka att vår arbetsmiljö i varje fall uppfyller rekommendationer och regler baserat på forskning. De färgval man gjort bidrar dessvärre till sämre ljuskontrastförhållanden än vad rekommendationer och regler säger. Detta medför en försämrad arbetsmiljö, varför Arbetsmiljöverkets experter ställt krav.

Arbetsmiljöverket har nyligen gjort kompletterande ljusmätningar på X60. Vi har ännu inte fått svaren, men klart är att X60 har mycket sämre luminansvärden än både X1 och X10.

ÄR SEKO FÖR NEGATIVA TILL X60?

Medlemmar har till uttryckt att de tycker att Seko har för mycket negativ kritik på X60. När vi rannsakar oss själva och den information vi förmedlat, både förstår och respekterar vi att medlemmar får intrycket är vi är negativa.

X60 är vår framtida arbetsplats. I vår iver att påverka och skapa opinion så att vi får en så bra arbetsplats som möjligt, har vi inte varit tillräckligt tydliga att förmedla vår positiva hållning till X60. **Vi tycker naturligtvis att X60 är bra och ett jättelyft för vår arbetsmiljö.**

Den kritik mot X60 vi förmedlat genom Lokförarbladet har nästan uteslutande varit kritik som det finns stöd för i lagar och föreskrift, samt inte minst stöd från myndigheter och experter. Problem med värme i hytter och kupéer, fränkopplade traktionsgrupper, stillastående fordon och dylikt, som orsakat trafikstörningar och inställda tåg har vi inte kritiserat. Vi ser detta som en inkörningsfas där SL/Alstom med all säkerhet arbetar hårt för att lösa problemen.

Thomas Schiechl

SEKO OCH POLITIKEN

Det är inget att hymla med att det finns medlemmar inom SEKO Lokförarna som inte helt uppskattar SEKO/LO:s koppling till Socialdemokraterna. Låt oss därför titta lite på varför den finns och vad den betyder.

KORT OM LO OCH SAP:S BILDANDE

Fackföreningar började bildas under 1800-talets andra hälft, men först 1906 blev det tillåtet i lag att bilda fackföreningar.

LO (Landorganisationen), där i dag SEKO är ett av 15 förbund, bildades 1898 som en sammanslutning då existerande fackföreningar. En av de första kampfrågorna var att det skulle vara tillåtet att bilda fackföreningar, samt kravet om 8 timmars arbetsdag.

När SAP (Socialdemokraterna) bildades 1889 utgjorde fackföreningsrepresentanter en stor majoritet av de representerade organisationerna. Det fanns alltså en stark anknytning mellan Socialdemokraterna och fackföreningsrörelse redan från början. Hjalmar Branting sa redan på 1880-talet att den fackliga och politiska organisationen skulle "gå hand i hand och gemensamt arbeta för det stora målet: arbetarklassens fullständiga frigörelse".

Det finns alltså djupt rotade, och naturliga, band mellan fackföreningsrörelsen och socialdemokratin.

KORT OM VÄGEN FRÅN DÅ TILL NU

Lite tillspetsat, och sett ur ett fackföreningsperspektiv, kan man säga att Socialdemokraterna fungerat som fackföreningsrörelsens politiska gren som på politisk väg skall uppnå de mål fackföreningsrörelsen satt upp.

Kopplingen mellan LO och SAP har under resans gång, från då till nu, varit naturlig och i många fall bidragit till förbättringar och en gynnsam (ekonomisk) utveckling för LO:s medlemmar. På 50-, 60- och 70-talet genomförde SAP/LO många reformer om vi idag upplever självklara. Ta t.ex. 8 timmars arbetsdag, semester rätt, föräldraledighet, medbestämmande (MBL) och anställningsskydd (LAS).

Därmed inte sagt att vi påstår att SAP/LO kan tillskrivas all förtjänst för den starka utvecklingen efter andra världskriget. Det faktum att vi inte deltagit i två världskrig samt att vi haft en stark och framgångsrik industri har varit en förutsättning för den starka ekonomiska tillväxten under 1900-talet. De finns naturligtvis många andra viktiga faktorer.

NUTID

I dag kan man knappast kämpa för "arbetarklassens fullständiga frigörelse". Själva begreppet "arbetarklass" har med åren blivit allt mer otydligt, eller som någon sa: "Idag är det de arbetslösa som är arbetarklass".

På 70-talet såg många på Sverige som ett framgångsland. I dag har andra länder kommit ifatt och gått förbi oss vad gäller välfärd.

Det nära samarbetet mellan LO och SAP som tidigare setts naturligt, ifrågasätts oftare både inom och utanför "rörelsen". Exempel på att banden mellan LO och SAP lättas upp är att LO-medlemmar sedan många år inte längre är kollektivt anslutna till SAP.

En fråga som ofta kommer upp är det ekonomiska stöd om LO ger SAP. Stödet finns fortfarande, men det har förekommit att till och med LO-toppen hotat med att dra in det. Vissa förbund (musikerförbundet) eller avdelningar (t.ex. gruvavdelningar) ger inget direkt stöd till SAP.

Det ekonomiska stöd som LO och dess förbund ger till SAP har varit flitigt omdiskuterat de senaste åren. Det är inte helt enkelt att få grepp om storleken på stödet. På LO:s hemsida säger man att deras stöd är 6 miljoner kronor per år (25 öre på månad och medlem) medan andra uppgifter menar att det direkta och indirekta stödet från LO och dess förbund uppgår till så mycket som 70 till 100 miljoner kronor per år (3-4 kronor per månad och medlem). Sanningen kanske ligger någonstans mitt emellan.

Oavsett stödets storlek är det mer en principiell fråga snarare än ekonomisk belastning för medlemmarna. Den som ger ifrån sig pengar förväntar sig normalt något för dessa pengar. Det är väl klart att LO förväntar att SAP tar hänsyn till LO:s intressen i politiken. LO har, som ovan nämnts, hotat med att dra in stödet när åsikterna mellan LO och SAP gått isär.

Kritiker menar här att stödet kan betraktas som bestickning/muta enligt brottslagstiftning samt att LO som enskild intresseorganisation har allt för stort inflytande direkt in i regeringskansliet.

Samtidigt får vi inte glömma att andra intresseorganisationer stöder andra politiska åsikter på olika sätt. Sedan 1900-talets början finns SAF (numera Svenskt Näringsliv) som motpol till LO. Att göra en kartläggning av olika bidrag till olika politiska organisationer är en allt för tuff uppgift för SEKO Lokförarna, men klart är att om man kritiserar principen att LO stödjer SAP, bör man även ta hänsyn till stöd som utgår från andra intresseorganisationer.

FRAMTID

Att LO och SAP inom överskådlig framtid skulle gå helt skilda vägar förefaller osannolikt. Förutom den starka historiska kopplingen har LO och SAP fortsatt många värderingar man delar. Man skall dock inte utesluta att banden mellan LO och SAP kommer att fortsätta att i viss mån lättas upp. LO har många medlemmar som inte nödvändigtvis röstar på SAP, och SAP får ju inte bara röster från LO-medlemmar utan från alla samhällsklasser.



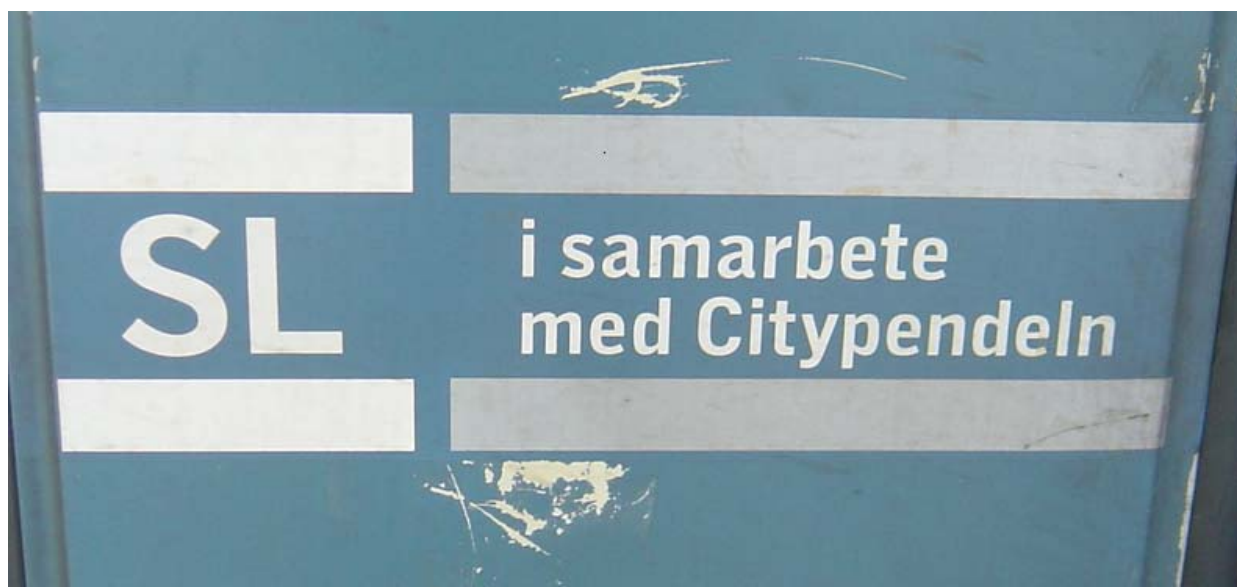
VARFÖR VARA MEDLEM I SEKO LOKFÖRARNA?

För oss förare är det framförallt viktigt att vara medlem i en fackförening, men vilken förening avgör naturligtvis var och en själv.

Det finns ett inte oväsentligt antal medlemmar i SEKO Lokförarna som är kritiska samarbetet mellan LO och SAP, men ändå väljer SEKO framför andra fackföreningar. Grunden till detta kan förvisso variera, men det förefaller som att man väljer SEKO Lokförarna tack vare de resultat man uppnått genom åren, även om man är kritisk till LO:s samarbete med SAP.

När man tillhör någon form för förening eller organisation, oavsett sammanhang, delar man normalt sett inte alla åsikter. Det är klart att resultatet av SEKO Lokförarnas arbete inte på alla punkter alltid uppskattas av alla medlemmar. Det viktiga är dock att försöka se till helheten och alternativen.

Thomas Schiechl



DIALOG MED POLITIKER

Att jobba fackligt enbart bara för att det är kul att "vara med" när arbetsgivaren tar beslut är inte tillräckligt. SEKO Lok försöker också "ligga steget före" genom att aktivt påverka politiker som har makt att påverka pendeltågstrafiken. Detta för att få till politiska beslut som inte ska motverka medlemmarnas intressen med t.ex. sämre arbetsförhållande.

Vi har ofta en dialog med politiker i SL's styrelse om vad det är som gör att pendeltågen inte går i tid, inställda tåg, varför X60 inte fungerar som dom ska, och varför Brohallen är dåligt planerad vad gällande kapacitet att få in och ut fordon?

Fackligt arbete påverkas ofta direkt av politiska beslut. Som t ex regeringsbeslutet om avreglering och upphandling av tågtrafik. Vi har bittra erfarenheter av experimentet som politikerna i Stockholm utsatte personalen för på Citypendeln vid övergången mellan SJ och Citypendeln.

Politik och fackligt arbete är knutet till varandra på ett eller annat sätt.

Ludvig Eriksson