

# LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 11, Januari 2007

Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Kristoffer Johansson



*Semestervalet,  
Uteblivna lönebelopp,  
EU-regler om arbetstider,  
Veckovilan,  
Förändringar i A-kassan,  
Studera fackligt,  
2 st Bladetsinsändare, m m*



Fackexpeditionen Seko Lokförarna

Telefonnr: 08-56 22 42 80

Öppettider: Torsdagar 09:30–15:30  
Lunch 12:00–13:00

Adress: Box 505  
101 32 Stockholm.

Internet: <http://klubb.seko.se/~k1105/>

# Semestervalet

**Det var trassligt för Ståg att genomföra semestervalet** som blev försenat p.g.a. att Ståg i första läget hade tillämpat fel turordning vid utläggning av semester kontra SJ-dagar. SEKO upptäckte felet dagen innan Ståg skulle anslå resultatet av valet. SEKO begärde då att semestervalet skulle göras om i korrekt turordning. SEKO påpekade också att dimensioneringen av uttaget av semester under hela kalenderåret kunde göras bättre, så att Ståg beviljar mer semester under de perioder då lokförare vill ha sin semester och bedriver mer utbildning under de perioder lokförarna ej önskar semester.

**Ståg korrigerade turordningsfelet** och gjorde även om dimensioneringen av uttaget för semester enligt SEKO's önskemål. SEKO uppskattar här det goda samarbetet från Ståg i att rätta till problemen.

Men, **försent upptäckte vi även ytterligare ett problem** som hade uppstått. Semestervalsgrupperna har kastats om upp och ned när det gällde höst och vår semester, så att de som låg högst upp på semestervalslistorna hamnade sist i turordning. Efter kontroll så hade den felaktiga turordningen använts tre gånger tidigare och med nuvarande gång så blir det fyra gånger.

**Vårt semesteravtal reglerar vilken turordning vi ska använda**, och avtalet hade inte följts i turordningen gällande för höst och vår semester. Att felet först uppstod var p.g.a. missförstånd och sedan har det bara löpt på liknande som tidigare år.

**Nu har felet existerat under fyra semesterval.** För att gå varvet runt med alla fyra semestervalsgrupper så tar det fyra år innan man som enskild ligger i den valgruppen som väljer först igen. Det kanske är dags att vända tillbaka igen inför nästa gång vi gör semesterval?

SEKO Lok tänker i vår ha ett medlemsmöte där vi kommer att ta upp förslag på hur vi ska hantera semestervalgrupperna i framtiden för att det skall bli så bra som det går för alla medlemmar. På detta möte kommer då medlemmarna att få möjlighet att besluta vilken turordning vi ska ha på valgrupperna.

Ludvig Eriksson



---

## Uteblivna lönetillägg

**Tidsförskjutningstillägg betalades inte ut på decemberlönen** för en stor del av förarkåren.

Tidsförskjutningstillägg skulle ha utgått p.g.a. att Ståg delgav förarna månadsutskrivningsbeskedet som gällde november månads turer försent i slutet av oktober.

**SEKO påpekade i slutet av oktober för Ståg** att dom skulle säkerställa att alla berörda förare får sina tidsförskjutningstillägg på decemberlönen. Ståg sa då att det självklart skulle utbetalas enligt avtal. Men så blev det inte.

Under november månad så gick alla förare mer eller mindre på månadsvik. De förare som senare gick in på gruppnyckel den 13é november gick då på månadsvik fram t.o.m. den 12é november.



**Enligt lokalt avtal** skall tidsförskjutningstillägg på månadsvik utbetalas för hela perioden om schemat inte blir känt inom angivna tider. I detta fall var den angivna tidpunkten den 25é oktober.

Det innebär att dom som gick på månadsvik och skulle fått besked den 25é skall ha tidsförskjutningstillägg för alla arbetsdagar under hela perioden. Och för dom som senare gick in på grupp skall ha tidsförskjutningstillägg för alla arbetsdagar t.o.m. den 12é november.

**Ståg skall nu reglera tidsförskjutningstilläggen** och pengarna utbetalas på januari lönen. SEKO Lok uppmanar medlemmar att kontrollera om antalet tidsförskjutningstillägg stämmer med utbetalning som gjorts i december och utbetalning som kommer i januari.

Ludvig Eriksson

---

# EU-REGLER GÄLLANDE ARBETSTIDEN

**I och med Sveriges medlemskap i EU** så skall Sverige rätta sig efter EG-lagstiftningen gällande arbetstid. Arbetstidsregler har inom EG vuxit fram under 1990 talet i form av flera direktiv som har antagits av EU. Fr.o.m. januari 2007 så skall direktivet om arbetstid ha direktverkan på alla arbetsplatser i Sverige som inte tidigare efterlever det.

## Direktivet föreskriver främst i korta drag:

- en dygnsvila om minst 11 timmar inom varje 24 timmars period
- max 8 timmars arbetspass vid nattarbete under en 24 timmars period.
- en ram om max 48 timmar arbetstid gällande veckoarbetstiden som avser både den normala arbetstiden och övertiden sammanlagda. Denna veckoarbetstid skall vara genomsnittlig under en fastslagen avstämningsperiod dock max högst fyra månader.
- Rast efter max sex timmar arbetstid.
- Veckovila om minst 35 timmar.

Med de regler som vi har i Svensk arbetstidslagstiftning samt i vårt kollektivavtal **så är våra bestämmelser som helhet bättre än EU-reglerna**. Uppfattningen om vad som är bäst i någon enskild fråga blir här för vår del en tolkningsfråga om hur vi bör ha det på arbetsplatsen med hänvisning till den tjänst som vi utför.

## EU-reglerna ger möjlighet till avsteg ifrån arbetstidsdirektivet.

Avsteg kan göras i centralt kollektivavtal. De avsteg som anses giltiga är sådana avsteg som skall vara mer förmånliga än direktivet. Görs avsteg som är mindre förmånliga, alltså att arbetstagarna inte får t.ex. en dygnsvila på 11 timmar i 24 timmarsperioden så skall det kompenseras direkt i nästkommande 24 timmarsperiod med en utökad dygnsvila eller så skall särskilt skydd för arbetstagaren användas. Vad särskilt skydd är för något framgår ej tydligt. Avsteg och efterlevande av direktivet skall också ta hänsyn till verksamheten som bedrivs och vad som går att genomföra.

Utifrån den verksamhet som vi har som lokförare **så kommer inte SEKO att ställa rigida krav** på att 24 timmars perioden med dygnsvilan 11 timmar skall följas slaviskt. SEKO ser att det kan ställa till stora problem med att behålla det nuvarande gruppupplägget med de grupper som vi i dag har om vi ska följa direktivet.

När SEKO Lok har kontaktat SEKO förbundet i EU-arbetstidsfrågan så har vi fått till svar att de tycker vi kan avvakta utvecklingen runt omkring på andra arbetsplatser för att sedan ta ställning till hur vi kan agera.

Den text som vi i dag har i det centrala kollektivavtalet med texten som är kopplad till det lokala avtalet gällande att nattvila skall vara 11 timmar mellan varje arbetsperiod skulle väl kunna vara ett godtagbart avsteg från direktivet, särskilt när man kopplar 11-timmarsregeln till de andra spärreglerna vi har i vårt arbetstidsavtal så har vi ett gott skydd mot att inte kunna jobba för mycket under samma dygn.

**SEKO Lok kommer därför att avvakta** och i dagsläget inte kräva att EU's arbetstidsdirektiv skall ändra vår tjänstgöring i våra arbetsscheman.

Ludvig Eriksson





**SEKO Lok har följt upp hur Ståg efterlever de arbetstidsregler** som vi har i vårt arbetstidsavtal. Vi följde upp en 6 veckorsperiod i augusti-september.



**Utfallet blev att Ståg bröt mot en del spärr regler** som vi har i avtalet. Ståg sa att de omedelbart skulle förbättra efterlevandet av våra arbetstidsregler. Det som var det stora bekymret var att säkerställa veckovilan.

# Veckovilan

Ståg hade brutit veckovilan vid över 170st tillfällen under denna 6 veckorsperiod.

SEKO kan ej acceptera Ståg´s inställning och hantering av arbetstidslagen angående arbetsgivarens ansvar att säkerställa veckovilan. SEKO har ställt krav på Ståg att avtal och lagar skall följas. Ståg har sagt att dom skall bättra sig, SEKO har också fått indikationer på att bättring sker.

Läser man arbetstidslagen med kommentarer så framgår det klart och tydligt att:

**”Även en kort arbetsinsats, t.ex. ett övertidsarbete, bryter veckovilan så att en ny ledighet om 36 timmar sammanhängande måste läggas ut om lagen skall följas”.**

Vidare framgår det också att:

**”Arbetstagaren har inte rätt att avstå från veckovilan. Det innebär att arbetsgivaren är skyldig att se till att arbetstagaren verkligen tar ut veckovilan”.**

På andra arbetsområden t.ex. banverket, elektriker med flera så brukar veckovilan säkerställas genom att betald ledighet läggs ut i veckoperioden där arbetstagaren annars normalt skulle ha jobbat.

**Arbetstidslagen 14 §. Arbetstagarna skall ha minst trettiosex timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar.**

**Ståg säger att p.g.a. personalläget har de svårt att kontrollera och efterleva veckovilan.** SEKO Lok ser problemet mer som ett planeringsproblem. SEKO Lok har visat förslag till Ståg om att ha klara rutiner för de som får beordra övertidsarbete så att veckovilan säkerställs.

**UX eller Driftcenter bör innan de beordrar övertidsarbete säkerställa att veckovilan fås.** Om situationen kräver kan det göras genom t.ex. ett turbyte, FP-dags byte efter överenskommelse med berörd person, eller efter utläggning av 0-dag i veckoviloperioden.

SEKO Lok ska fortsätta att följa upp hur Ståg efterlever arbetstidsavtal och lagar under en tid framöver för att se om det går åt rätt håll.

Ludvig Eriksson

---

## Förändringar i A-kassan

Nu i januari när fack och a-kasseavgift dras med autogiro eller aviseras via räkning är det nog en hel del av er som sätter kaffet i halsen.

**Helt plötsligt har det blivit nästan dubbelt så dyrt!** Vad beror då detta på? Jo, regeringen har föreslagit en ökad egenfinansiering av a-kassan vilket ska ge ca 10 miljarder extra till statskassan. Dessa pengar behövs för att kunna finansiera det nya jobbavdraget som man beslutat om från 1 januari 2007.

På grund av detta **tvingas Seko höja avgiften till a-kassan med 245kr/månad** och medlem. Ny avgift från 1:a januari blir 349kr för anslutna som är med i facket och 367kr för de som är direktanslutna. Avgiften till Seko förblir oförändrad under 2007. Viktigt att tänka på är att den nya a-kasseavgiften inte betalas av dem som är helt arbetslösa, det räcker dock att arbeta en timme under en månad för att betraktas som



arbetande och därmed skyldig att betala full avgift. Skattereduktionen för både a-kassan samt fackföreningsavgiften tas bort. Medlemsavgiften kommer även i fortsättningen att aviseras månadsvis.

Den förhöjda ersättningen som funnits de första hundra dagarna och gett 730 kr försvinner. Ny högsta ersättning blir 680kr/dag. Brytpunkten ligger kvar på 18.700kr/mån.

#### Så här ser ersättningskalan ut:

Dag 0-200 = 80 % av inkomsten (för lokförare 14.960:- innan skatt)

Dag 201-300 = 70 % av inkomsten (för lokförare 14.960:- innan skatt)

Dag 301- = 65 % av inkomsten (för lokförare 14.960:- innan skatt)



Den fallande skalan får alltså ingen effekt för oss lokförare, vi ligger ju redan från dag ett på runt 65 % av lönen i ersättning. För att uppfylla arbetsvillkoret ska du ha arbetat minst 80 timmar per månad under sex månader inom en ramtid på tolv månader. Alternativvillkoret innebär att man måste ha arbetat sex månader sammanhängande med minst 50 timmar i varje månad - totalt minst 480 timmar. Hur hög din ersättning blir beror sedan på din inkomst de senaste 12 månaderna. Har du varit arbetslös någon eller några av de månaderna kommer de inte att generera någon ersättning.

**Exempel:** du jobbar heltid 6 månader och uppfyller då arbetsvillkoret. Blir du sedan arbetslös beräknas din ersättning på de senaste 12 månaderna vilket endast ger dig ersättning motsvarande halva lönen.

#### Lämna a-kassan?

Det kommer att bli problem för de medlemmar som jobbar mindre än 80 timmar per månad eftersom de då inte är berättigade till ersättning vid arbetslöshet. Samtidigt kan de inte lämna a-kassan utan att samtidigt gå ur facket. I Seko:s stadgar finns kravet för medlemmar att även vara anslutna till förbundets a-kassa. Risken är att Seko tappar de deltidsarbetande medlemmar som inte jobbar tillräckligt med timmar för att kvalificera sig för arbetsvillkoret. Vem vill vara med och betala för något som sedan inte går att utnyttja? Diskussioner pågår inom förbundet för en eventuell dispens för dessa medlemmar.

Fler frågor eller funderingar:

akassan@seko.se 020-678 00 00

Kristoffer 073-661 58 19

## EFTERLYSNING!

Seko Lokförarna har blivit kontaktade av socialtjänsten i Nynäshamn. De söker efter en lokförare som vill vara kontaktperson åt en tågintresserad 15-årig kille. Personen ska helst bo någonstans efter Nynäshamnslinjen.

Om intresse finns får ni gärna kontakta Desireé Äppedal på tel 08-520 680 67 så kan hon lämna mer information angående omfattning och detaljer.



## Backåkning

**Nu är de nya rutinerna för backen i Södertälje igång.** Framöver kommer vi inte att ha några problem med pauserna måndag-lördag i alla fall. På söndagarna ligger den gamla backåkningen kvar med samma problem som tidigare vad gäller indragna backåkarturer.



Det har kommit till Seko's kännedom att företaget medvetet planerat bort pauserna i Söd genom att redan vid månadsutskrivningen lägga ut PSO-turer. Detta är givetvis helt oacceptabelt!

**Ambitionsnivån måste enligt Seko vara betydligt högre.** Arbetsmiljöverkets riktlinjer när det gäller pauser är att **pauser skall planeras in, inte planeras bort.**

Efter förhandling i frågan har Ståg nu beslutat att ta till PSO-turerna endast som en sista åtgärd. Eventuell budning av dessa får skötas av UX eller Driftcenter.

Med anledning av de nya rutinerna i backen har de naturliga överlämningarna försvunnit. Detta medför att föraren vid ankomst till Cst inte alla gånger har helt klart för sig hur tågets status är (vi har ju endast kört det från ena änden). Tänk på att förhöra er så gott det går med kollegan i backen angående eventuella fordonsfel eller andra problem.

Kristoffer Johansson

---

## Kompis

**Ståg kämpar på med vår "kompis" handdatorn.** Det charmiga namnet till trots har den väl knappast hittills motsvarat våra förväntningar vad gäller vänskap. I bästa fall framstår väl den nya kamraten som gravt opålitlig.

När nu en **ny version** (vilken i ordningen?) lanseras hoppas teknikentusiasten i mig att det verkligen fungerar bättre denna gång men det återstår väl att se. Tidigare erfarenheter förskräcker.

Ny version eller inte, till dess utbildning ges är det helt **frivilligt om ni vill engagera** er i "kompisen" eller inte.

Arbetsgivaren har inte förhandlat med SEKO Lok om vad vi skall göra för arbetsuppgifter med datorn och hur arbetstidsberäkningen skall vara när vi använder oss av handdatorn.



---

## Studera fackligt!

**Under året blir det nya kurser** för dig som är intresserad av lite facklig utbildning och förkovring. Det är kurserna Fackets grunder och Facklig grundutbildning som är de mest aktuella. Dessa kurser är tvärfackliga, dvs medlemmar från andra fackförbund och yrkesområden inom LO kommer också att delta.

**Fackets grunder** vänder sig till dig under 30, som kanske inte har varit med i facket förut. Här får du chansen att öka på dina kunskaper om vilka rättigheter du har på jobbet. Du får info om kollektivavtalet vad gäller din lön, övertidsersättning och OB-tillägg. Du ges kunskap beträffande arbetsmiljön och vilka krav du kan ställa där. Du lär dig argumentera bättre. Dessutom ges info om hur LO fungerar och verkar, både ur ett historiskt perspektiv och idag. Facklig grundutbildning vänder sig främst till medlemmar över 30. Funderar du på vad ett fackligt medlemskap egentligen är värt? Vad går medlemsavgiften till? Här får du lära dig mer om facket! Du ges ordentliga grundkunskaper om dina rättigheter och om hur du kan vara med och påverka. Ni diskuterar fackets historia och organisation samt lagar och avtal.

**På vår anslagstavla utanför SEKO expeditionen** hänger en folder du kan fylla i om du vill anmäla dig till Fackets grunder. Anmälan lägger du i SEKO klubb lokförarnas brevlåda, så tar vi hand om den åt dig. Du får skattefri ersättning för förlorad inkomst med 80 kr per timme. Är du intresserad av att läsa Facklig grundutbildning? Anmälan till den görs via e-mail till ABF. Prata med mig så hjälper jag dig! Kom ihåg att du har rätt till ledigt för studierna, bara du lämnar in din ledighetsansökan minst två veckor innan kursstart!

Prata med dina lokförarkollegor! Det kan vara kul att gå flera tillsammans på samma kurs!

### Kursdatum:

Facketts grunder anordnas i Stockholm, ABF-huset, följande datum: 5-7 mars, 19-21 mars, 28-30 mars, 13-15 april (helginternat vid Anneberg i Nacka), 15-17 okt, 26-28 okt, 7-9 nov och 14-16 nov.

Facklig grundutbildning anordnas också i Stockholm, ABF-huset. Utbildningen pågår en dag i veckan under fem veckor. (Totalt fem dagar, 40 timmar). Det blir två kurser under våren och två under hösten, samtliga på fredagar:

VT 2007, Kurs 1: 23/3, 30/3, 13/4, 20/4, 27/4. Kurs 2: 11/5, 25/5, 1/6, 8/6, 15/6.

HT 2007, Kurs 1: 21/9, 28/9, 5/10, 12/10, 19/10. Kurs 2: 2/11, 9/11, 16/11, 23/11, 30/11.

**Vill du gå en studiecirkel till våren?** (I t ex keramik, foto, dans, språk, data – ja, vad du vill!) Anmäler du dig till en cirkel på ABF får du som LO-medlem hela 30% rabatt på kursavgiften!

**Studerar du på universitet/högskola eller komvux och är SEKO-medlem?** Ansök om SEKOs litteraturstöd! Du kan få max 1000 kr per termin och totalt 6000 kr. Förutsättningen är att du läser minst 5 högskolepoäng eller att du går en gymnasieutbildning. Om du studerar på deltid skall studierna omfatta minst 25 %. Du måste bifoga vissa intyg med din ansökan om litteraturstöd, bland annat kurslitteraturlista och kvitton över inköpta böcker. Läs mer om detta på informationen vi har på anslagstavlan.

Astrid Hermelin, studieansvarig.

Tfn 073 661 5688

---

## Uniformsinformation ☺

**Vinterpaketet har nu kommit till de allra flesta** hoppas vi! Likaså bör softshelljackan ha delats ut vid det här laget till samtliga som har beställt den.

• **OBS!** Har du inte fått vinterjackan eller saknar något annat som skulle ha medföljt leveransen av vinterkläderna? Ring till Å la carte och prata med Maria Svensson, så hjälper hon dig. Maria finns på telnr 08 442 7110.

• **Ett par skor skulle ha ingått i leveransen med vinterkängor.** Den ena modellen fanns inte på lager hos fabriken i vissa storlekar och blev därför inte levererad till alla. Nu har man fått hem alla storlekar och de levereras ut under de första veckorna i januari till dem som saknar.

• **Vi har tidigare berättat** om en ny cardigan som ska ersätta nuvarande ruggen. Den inkommer vecka 5 och levereras ut till alla någon/några veckor senare. Någon storleksutprovning blir det inte då man utgår från den storlek som valdes på ruggern.

• **I månadsskiftet april/maj kommer sändningen av den nya uniformen.** Sedan tar det någon/några veckor tills den har distribuerats till alla. Det blir som tidigare beskrivits två olika modeller av byxor (en med benfickor och en utan), en ny modell av arbetsväst, shorts med benfickor samt en kjol i lite annat snitt än den tidigare, allt i svart. Skjorta och pikétröja blir fortsatt blå. En ny modell av sommarjacka i dam- och herrstorlek är också framtagen. Den blir mörkt antracitgrå med svarta detaljer.

• **Ryggsäcken är inte beställd i skrivande stund.** Några detaljer som inte var bra på provet som togs fram har gjort att frågan dragit ut på tiden en del. Förhoppningen är dock att ryggsäcken kommer med det nya sommarpaketet i maj.



**OBS!** Har du en trasig ryggsäck kan du få en ny hos Carina. Den gamla modellen finns fortfarande att beställa om du behöver en ny. Det är inte meningen att du ska köpa en egen väska bara för att vi inte fått fram en ny modell än!



Avslutningsvis kan vi meddela att Ståg kommer att ha ett möte 25 januari där frågor kring hanteringen av uniformen skall diskuteras. Vem som blir ansvarig för byten av storlekar, plagg som ej levererats, reklamationer, utprovningar av nya uniformsartiklar, info till personal etc, etc, skall då behandlas. Information om vad detta möte resulterar i ges i nästa lokförarblad!

Astrid & Hasse

---

## Insändare nr 1 av Jacob Schutz

Stockholm 8 Januar1 2007

Hej!

**Ett drygt halvår har nu gått sedan Stockholmståg KB tog över driften** av pendeltågen i Stockholm. Före övertagandet var svansföringen hög och S-Tåg ledning mer eller mindre skröt om sin förträfflighet och i olika sammanhang gjordes det mer eller mindre narr av Citypendeln, kan vi få se bildbandet från furuviksdagarna igen? All personal var positiv inför övertagandet och det fanns höga men rimliga förhoppningar om att saker och ting skulle bli bättre för såväl resenärer som anställda. Så har inte blivit fallet.

**Personalläget har varit ansträngt** och detta har i sin tur lett till att det varit i princip omöjligt att få ut ledighet utöver lagstadgad semester, ibland knappt ens den. Detta har i nästa led lett till att ett antal personer valt att avsluta sina anställningar på Stockholmståg. Viljan bland lokförare och tågvårdar att göra ett bra arbete har sjunkit markant sedan i juni och det är många som inte längre gör det där lilla extra för att få verksamheten att gå runt. Det kan gälla att köra en sväng extra till märsta för att det inte finns något avbyte eller att skynda sig lite extra när man får vända långa tåg själv i Södertälje när backåkarna dragits in pga personalbrist och den lagstadgade pausen därmed uteblir.

**Stockholmstågs anbud** bygger på uppenbara felkalkyleringar vad avser hur stor personalstyrka det behövs för att verksamheten ska gå att bedriva som det är tänkt och även lovat. Om det vore Stockholmstågs verksamhet helt och hållet så skulle det vara upp till er att göra lite som ni ville men nu utför ni trafiken åt SL och har därför lovat och förbundit er att leverera en fullt fungerande trafik. Vidare har ni lovat genom ett lokalt avtal med fackföreningarna att leverera löner, utskrivningar, ledigheter mm.

**Ni brister allvarligt i era åtaganden** mot såväl SL och era anställda och det är såväl de anställda som resenärerna som blir lidande. Nu efter drygt ett halvårs trafik kan man inte längre påstå att verksamheten befinner sig i något uppstartskede, särskilt inte som Stockholmståg lovade ett smidigt och omärkligt övertagande. Fakta är att trafiken skötts väsentligt sämre nu än sista åren Citypendeln körde.

**Nedan ett utdrag från SL:s egen hemsida** måndagen 8 Januari 2007, en ganska genomsnittlig dag på Stockholmståg:

Pendeltåg Samtliga linjer  
Arkiverat 2007-01-08 09:12  
Inställda avgångar på grund av personalbrist:  
Jakobsberg - Älvsjö kl 7.12, 7.42, 8.29.  
Tumba - Jakobsberg kl 6.47, 7.32.  
Jakobsberg - Tumba kl 7.56.  
Upplands Väsby - Tumba kl 7.05.





Tumba - Ulriksdal kl 8.02.  
Kungsängen - Tumba kl 7.16.  
Tumba - Stockholms central kl 8.17.  
Upplands Väsby - Stockholms central kl 7.35.  
Inskrivet 07-01-08 06:08 Uppdaterat 07-01-08 07:57

Pendeltåg Märsta / Södertäljelinjen

Arkiverat 2007-01-08 08:21 Inställda avgångar på grund av personalbrist:  
Södertälje C - Stockholms central kl 6.48.  
Inskrivet 07-01-08 06:21 Uppdaterat 07-01-08 06:21

Pendeltåg Bålsta/Nynäshamnslinjen

Arkiverat 2007-01-08 08:21  
Inställda avgångar på grund av vagnfel:  
Karlberg - Kungsängen kl 6.59.  
Kungsängen - Stockholms central kl 7.38.  
Inskrivet 07-01-08 07:11 Uppdaterat 07-01-08 07:11

Pendeltåg Märsta/ Södertäljelinjen

Arkiverat 2007-01-08 08:15  
Inställda avgångar på grund av vagnfel:  
Tumba - Södertälje C kl 6.37.  
Södertälje C - Stockholms central kl 7.03.  
Inskrivet 07-01-08 06:44 Uppdaterat 07-01-08 06:44

Pendeltåg Bålsta / Nynäshamnslinjen

Arkiverat 2007-01-08 07:30 Inställda avgångar på grund av personalbrist:  
Stockholms central - Bålsta kl 5.40.  
Bålsta - Stockholms Central kl 6.41.

**Notera att vi har den mildaste vintern på många år** och att problemen inte heller är att härleda till brister i Banverkets infrastruktur utan att det är Stockholmstågs egen verksamhet som inte håller måttet.

Jag har fått känslan av att företagsledningen är helt avtrubbad av alla havererade morgonrusningar senaste månaderna och att sådant som ovan bara bemöts med en axelryckning. I själva verket borde varje morgon som denna vara föremål för kraftiga analyser och förslag till åtgärder.

Kan man få se en skriftlig redogörelse till de bakomliggande orsakerna att trafiken inte fungerar? Kan man någon gång få höra någon i ledningen säga att denne har ansvar för att saker inte fungerar? Hur lång tid tar det innan problemen är undanröjda?

SL till exempel brukade skylla problemen på pendeln på Citypendeln och X1. Om deras enkla analys delas av er så är det bara att sitta med armarna i kors och vänta ut sista X1:an.

Med vänliga hälsningar!  
Lokförare H Jacob Schütz.



# INSÄNDARE NR 2 TILL LOKFÖRARBLADET

Av: Thomas Schiechl

## STOCKHOLMSTÅG – DET FÖRSTA ÅRET

### BESLUTET (NOV 2005)

Den 29 november 2005 beslutade SL:s styrelse att Stockholmståg skulle ta över Pendeltågstrafiken från den 18 juni 2006. Stockholmståg ägdes då av SJ (ca 70%) och Tågkompaniet.

### INFORMATIONSMÖTE (DEC 2005)

Redan i december bjöds vi in till informationsmöte. Innan ett av mötena träffade jag, Ludde och Peter Tågkompaniets Janne Johansson. En sak Johansson sa kommer jag speciellt i håg: "Vi skall ta mig fan fixa det här!".

Informationsmötet präglades av optimism och framåtanda. Man hade lösningar på i stort sett alla problem. Personal i jourbilar skulle ta hand om allt från akuta städbehov och klottersanering till att öppna stationer om stationspersonal blir sjuka eller försover sig. Till och med VD:n skulle städa stationer om det saknades personal. Möjligheterna inom Kompissystemet visste inga gränser, och man fick nästan intrycket att Kompis skulle köra tågen själv, och då i tid. Vilken Kompis!

Det var väl ingen, eller ytterst få, som trodde att Stockholmståg skulle lösa alla problem. Alla, eller de flesta, trodde nog på en tydlig förbättring, inte minst tack vare att Stockholmstågs ekonomiska resurser skulle bli cirka 100.000.000 kronor mer.

### NYTT AVTAL (JAN-APR)

Seko klargjorde redan tidigt att man ville slutföra de avtalsförhandlingar som kört fast med Citypendeln. Janne Johansson ville dock vänta med detta till efter trafikstarten, när allt lugnat ner sig. Genom stor skicklighet av Sekos Peter Blomgren och Ludvig Eriksson lyckades man ändå få Stockholmståg till förhandlingsbordet under vintern, och i april skrevs ett nytt avtal under. Är det någon som i dag tror att vi hade fått ett nytt avtal om vi väntat med förhandlingarna till efter trafikstart?



### HASTIGHETSNEDSÄTTNING FAS-ÄS DEL 1 (JUN)

Den 18 juni 2006 tog Stockholmståg över trafiken. På sträckan Västerhaninge-Bålsta rådde det förseningar till följd av hastighetsnedsättning mellan Farsta och Älvsjö p.g.a. sabbotage. Det var ett av alla problem man fick "ärva" från Citypendeln. Arbetsmiljöverket hade i beslut till Citypendeln ställt krav att tåg mellan Farsta och Älvsjö skulle framföras med Sth 40 km/t. Citypendeln försökte med alla medel krångla sig ur beslutet. Stockholmståg hade möjlighet att strunta i beslutet eftersom det formellt sett var ställt till Citypendeln, men Färnström sa: "Sånt håller vi inte på med". Stockholmståg respekterade beslutet, eftersom sakfrågan inte hade ändrats bara för att det var en ny operatör som ansvarade för trafiken. Ansvarsfullt och bra gjort!

### AV- OCH TILLKOPPLINGAR I VHE (JUNI-JULI)

Andra, tydliga problem var av- och tillkopplingarna med X60 i Västerhaninge. SL:s envisa krav har hela tiden varit att tågen skall gå hela vägen till Nynäshamn. För tänk vad Nynäshamns kommunalråd Iilja Batljan skulle säga om hans medborgare skulle tvingas byta tåg i Västerhaninge – vilken förnedring! Stockholmståg hade troligtvis inte något val än att göra som SL ville, men man gjorde rätt att styra X60 till Nynäshamn-Bålsta. Det blev kaotiskt med omfattande förseningar och inställda tåg. Det var dock enligt Sekos mening bättre att genomföra det oundvikliga experimentet under sommaren än i samband med hösttrafikstarten. Dessvärre fick Stockholmstågs åkande personal ta mycket stryk, och många mätte dåligt. Efter en månad var den värsta pinan över, det blev tågbyte i Västerhaninge. Mer om detta senare, under rubriken "Personalbristen".



### KOLLISION I MÄRSTA – DEL 1 (JULI)

Kollisionen i Märsta skapade rubriker i media och störningar i trafiken eftersom spår 7 var avstängt i en vecka. Det var knappast något som Stockholmståg önskat sig.

Som facklig förtroendevald deltog jag vid uppspelning av ställverkslogg och telefonsamtal mellan förare, tågklarare och trafiksamordnare. Jag var även med när Stockholmståg skulle samtala med den Seko-anslutne föraren som var inblandad. Stockholmstågs representanter försökte, med mycket goda resultat, att skapa en bra och trygg stämning i samband med samtal med föraren. Utredarna vinnlade sig om att se till omkringliggande faktorer som kunnat påverka utgången. Man påpekade bl.a. att stopplyckor normalt saknar betydelse för en förare av tåg, då stopplycktor normalt är släckta. Det är därför olämpligt att som i Märsta (spår 7) ha en stopplyckta som signal som avgör när tåg får sättas igång från station. Stopplycktan i Märsta är bara tänd när avkortad tågväg lagts in till spår 7, dvs i samband med tillkoppling. Alltså upplever vi inte att lycktan är tänd, möjligtvis med undantag för ett par minuter då vi väntar på tillkoppling. Utredarna behandlade även det faktum att vi inte fått erforderlig utbildning i de nya telefonerna (handdatorerna). Telefonen utgjorde vid olyckstillfället ett störande moment och det är troligt att detta bidragit till olyckan. För den intresserade finns utredningen att läsa i dagrummet. Mer om utredningen senare.



## VILRUM FÖR NATTJÄNST (JUN-AUG)

I avtalet hade Stockholmståg utlovat vilrum för nattjänstgöring som var längre än 8 timmar. Det var inte rimligt att förvänta att dessa skulle vara tillgängliga vid trafikstart. Under sommaren färdigställdes vilrum i Bro och Älvsjö, som man hade utlovat.

## DELSAMMANFATTNING

Så här långt har det mesta fungerat bra med Stockholmståg. Det man lovat innan övertagandet hade man levt upp till. Saker som gick lite snett vid trafikstart kunde redas ut i god anda. Men redan i juli börjar dock orosmolnen att hopa sig.

## FACKLIGT ARBETE (JULI)

Stockholmståg tar beslut om att ej bevilja Seko ledigt för löpande fackligt arbete under hela juli. Normalt går det fackliga arbetet på sparlåga under juli, men att helt stoppa det löpande arbetet är inte bara oroväckande, utan även ett lagbrott. Seko hade kunnat att tvista i frågan och begära skadestånd. Detta gjorde Seko inte.

## ARBETSTIDSREGLER (JULI)

I juli ville Stockholmståg förhandla om utökat antal X-helger. Seko biföll Stockholmstågs förslag, men tillade att man måste respektera arbetstidsreglerna. Tidigare år har man använt X-helger till att locka gnetare även på vardagar. Detta gör man genom att flytta fridagen i veckan (vardag) till en arbetslördag eller arbetssöndag. Fridagen på en vardag blir då ordinarie arbetsdag. På lördagen eller söndagen, som i grunden är en arbetsdag, gnetar man på sin ordinarie tur, men med X-helgstillägg. Detta upplägg är avtalsbrott, och dessutom spricker normalt veckovilan, dvs lagbrott. Stockholmståg såg ingen anledning att göra något åt detta, utan menade att om förarna vill arbeta på det sättet så får de göra det. Här skall man komma i håg att Stockholmståg inte har rätt att strunta i vare sig arbetstidslag som arbetstidsavtal, oavsett vad Seko eller enskilda förare säger.

Under juli fick vi klagomål från medlemmar att arbetstidsregler inte följdes. Vi kallade Stockholmståg till förhandling för att få klarhet i frågan. Det framgick under förhandlingen att Stockholmståg inte ansåg det vara av avgörande betydelse att följa arbetstidslagar och arbetstidsavtal. Att ensidigt besluta om avsteg från lagstiftad natt- och veckovila var enligt Stockholmståg inget större problem. Stockholmstågs representant uttryckte även att om han var medlem i Seko, och Seko insisterade på att Stockholmståg skall följa lagar och avtal, så skulle det vara en grund för honom att gå ur Seko. Man undrar vad denna person anser sig ha att vinna på detta uttalande.

Seko delade inte Stockholmstågs uppfattning i frågan om arbetstidsregler och arbetstidsavtal, vilket vi tydligt påpekade. Seko informerade Stockholmståg att man kommer att göra uppföljning(ar) av hur arbetstidsreglerna följs, och att vi förväntade oss att Stockholmståg kommer att respektera lagar och avtal.

## PERSONALBRISTEN (AUG)

Den 10 augusti tog Stockholmståg en informell kontakt med Seko. Man informerade oss om att det skulle råda en omfattande personalbrist från den 21 augusti, dvs höstrafikstarten.

Stockholmstågs sätt att lösa problemen var en, som man kallade, "paketlösning". För all övertid på fridagar skulle tillägg om 1.700 kr utgå, utöver ordinarie övertidsersättning. Allt fackligt arbete skulle bedrivas på övertid, med samma ersättning. Slutligen ville man ha dispens för att låta förarna arbeta mer än 200 timmar övertid under 2006. Seko såg mycket allvarligt på situationen, och kallade därför till en formell förhandling.



Den 15 augusti hölls förhandlingen, dvs bara 6 dagar innan höstrafiken skulle starta. Från Sekos sida ville vi gräva djupare i de ganska flyktiga och oprecisa förklaringar Stockholmståg lämnat till varför det skulle råda en akut personalbrist.

En av förklaringarna var enligt Stockholmståg det nya avtalet, och här framhölls speciellt införandet av pauser. Man skall komma i håg att Stockholmståg under förhandlingarna i februari och mars varit positiva till pauser. Man skall också komma ihåg att Arbetsmiljöverket under våren tog beslut om att pauser skall införas. Således blev frågan om pauser inte längre en avtalsfråga utan en myndighetsfråga.

Vill Stockholmståg ta bort pauserna får man gå till regeringen och be dem att ändra beslutet. Det är ingen idé att gnälla på Seko eller lokförarna i stort.

I juli kontaktade Stockholmståg SL för att lösa problemen med av- och tillkopplingar i Västerhaninge.

Stockholmståg ville vända alla tåg i Västerhaninge och köra "Lill-pendel" mellan Västerhaninge och Nynäshamn. Felet

Stockholmståg gjorde var att man ansåg sig tvingade att erbjuda SL en kompensation. Som plåster på såren för att inte ha genomgående tåg till Nynäshamn erbjöd Stockholmståg därför halvtimmestrafik till Nynäshamn plus ett extra fordonsomlopp för att trafiken skulle bli mindre störningskänslig. Man kryddade erbjudandet ytterligare med att köra fler insatståg i rusningen.

Stockholmståg skulle naturligtvis ha sagt till SL: Antingen kör vi vidare enligt avtal med av- och tillkopplingar, och med påföljande trafikstörningar och inställda tåg, eller kör vi "Lill-pendeln" enligt gällande tidtabell (dvs. 30 minuterstrafik under rustningen och annars timmestrafik).

Det var ju SL:s trafikupplägg som inte fungerade, och de var ju SL:s fordon som inte klarade av- och tillkopplingar. Varför skall då Stockholmståg kompensera SL? Det borde ju vara SL som skall kompensera Stockholmståg för att man inte levererar fordon som håller avtalad standard.

Seko frågade Stockholmståg varför man erbjöd SL ett upplägg som skulle kräva betydligt mer personal och fordon, när man en månad senare skulle ha akut personalbrist. Stockholmståg svarade att man i mitten av juli inte visste att det skulle råda personalbrist en månad senare. Man tillade att man inte fått några indikationer från tur- och personalplanerarna att man skulle sakna förare. Det är inte speciellt smakfullt att inför en personalgrupp ge en annan personalgrupp

skulden utan att den senare personalgruppen får uttala sig. En chef borde väl i alla fall ansvara för den verksamhet man själv förestår. Dessutom är det väl så att om man inte visste att det skulle råda brist på förare, kan vi utgå ifrån att man inte kontrollerat om man hade de förarresurser som krävdes för att klara det man lovat SL.

Stockholmstågs lösning var att erbjuda förarna en extra övertidsersättning så att de, som man sa, inte skulle ha råd att vara lediga. Ett sådant uttalande är inte förenligt med vare sig arbetsmiljölagsstiftning eller trafiksäkerhetslagstiftning.

Med anledning av att Stockholmståg begärde dispens för utökad övertidsuttag, frågade Seko vilket behov som förelåg. Till vår förvåning svarade Stockholmståg att man inte definierat behovet. Alltså, man lovar utökad trafik utan att veta om man har resurser till det, och man begär dispens för övertid utan att veta om man behöver detta. Seko hade dock tagit reda på om det fanns ett faktisk behov. Under första halvåret hade 3, av totalt cirka 250, förare arbetat mer än 100 timmar övertid. Det är hälften av övertidskvoten på ett helt år. Cirka 247 förare kunde under

andra halvåret arbeta 100 timmar eller mer. Uppskattningsvis fanns den en potential att under andra halvåret ta ut väl över 30.000 övertidstimmar motsvarande cirka 5.000 turer.

Seko hade också tagit reda på hur man tidigare behandlat dispenser för övertid. Under de senaste 30 åren har det i Stockholm inte vid något tillfälle förekommit att generella dispenser givits för utökad övertidsuttag. Dessutom kan inte Seko lokalt ge sådana dispenser.

Stockholmståg ansåg sig inte kunna gå tillbaka till SL för att säga att man lovat mer än vad man kan hålla. Trafiken skulle till varje pris upprätthållas. Seko lät Stockholmståg betala ut den extra övertidsersättningen, men till de övriga punkterna i förslaget sade vi nej. Vi påpekade ånyo att vi förväntade att Stockholmståg skulle följa gällande avtal och lagar vilket man lovde att göra. Vidare påminde vi dem om att en uppföljning av arbetstider kommer att göras.

Stockholmståg gick in i en återvändsgränd som är svår att backa sig ur. Fler förare hyrdes in, till en kostnad som säkerligen är 3 gånger så hög som för den egna personalen. Den egna personalen fick erbjudande om övertidsersättning som i stort är 3 gånger större än lön på ordinarie arbetsdag. Dessutom fick inhyrd personal även den extra övertidsersättningen på 1.700 kronor. Detta hjälpte emellertid inte utan tåg har under hösten regelmässigt





ställt in p.g.a. personalbrist. Detta betyder i sin tur att Stockholmståg tvingas betala böter till SL. Pengarna som skulle användas till förbättringar, strömmar i stället ut från Stockholmståg.

## LEDIGHET – DEL 1 (SEPT)

När Stockholmståg inte kunde upprätthålla utlovad trafik, trots generösa övertidsersättningar, tog man ensidigt beslut stoppa beviljande av ledigheter. Detta är brott mot MBL, avtalet och möjligen semesterlagen. Vidare drog man på eget initiativ in backåkningsturer, varvid en del pauser försvann. Även detta är såväl avtals- som MBL-brott. Efter ytterligare diverse brott mot lagar och avtal kallade Seko till förhandling i slutet av september. Den övergripande frågan vid förhandlingen var den om förtroendet för Stockholmståg. När man gång på gång bryter mot lagar och ingångna avtal är det klart att man undrar om detta är en medveten strategi från Stockholmståg. Det var ju inte den bilden av företaget som Janne Johansson och Sven Malmberg presenterade i december 2006.

Stockholmståg lovade att häva stoppet för ledighet som måste läggas ut enligt lagar och avtal. Backåkningsturerna skulle återinföras, och man lovade att respektera lagar och ingångna avtal. Med facit i hand vet vi att man ändå ställt in backåkningsturer regelmässigt.

## KOLLEKTIVA OCH INDIVIDUELLA AVTAL (HÖSTEN)

För den åkande personalen regleras i regel lön och andra ersättningar i vårt lokala kollektivavtal. Alltså, det som gäller för en förare gäller för alla förare (kollektivet). Inom administrationen tillämpas även individuella avtal.

När det stod klart att akut förarbrist rådde ville Stockholmståg att även den administrativa personalen med förarkompetens skulle köra tåg i viss omfattning. Det är ju klart att arbetsgivaren vill nyttja de möjligheter man har och eftersom det i avtal finns inskrivet att tågtjänstgöring kan förekomma som en del av arbetsuppgifterna. Resonemanget var logiskt.

Den administrativa personalen med förarkompetens tog inte sällan tidiga morgonjobb innan man gick till sina ordinarie arbetsuppgifter. I stor omfattning kunde man själv välja turer i den geografiska riktning där man bor. De korta morgonjobben medförde att man kunde vara på Centralen på morgonen eller tidig

förmiddag. Kollektivanslutna förare på grupp, som bor i samma riktning, kunde samtidigt få nöja sig med tidiga jobb som började på Centralen.

Hur de individuella överenskommelserna är utformade varierar säkert. Det har enligt väl initierade källor förekommit att man fått kvalificerad övertid plus 1.700 kronor när man kör tåg på sin ordinarie arbetsdag några tidiga

morgontimmar. Denna ersättning är förvillande lik förarnas avtal, dock med ett väsentligt undantag. När vi arbetar över på ordinarie arbetsdag får vi inte 1.700 kronor.

Uppgifter gör gällande att man dessutom fått taxi till hemadressen för färd till station där klargöring skall ske. Sug på den karamellen Bålstabor! Ni får vackert ta er till Kungsängen även om det hade gått alldeles utmärkt att ordna taxi från Bålsta station, utan att man kommer i klammerier med Skatteverket. Stockholmståg har ju tidigare deklarerat att man men hänsyn till just skattelagstiftning inte kan låta taxi hämta personal på hemadressen även om detta skulle bli billigare för företaget. Detta gäller tydligen inte längre, i vare fall inte för vissa.

Vi kan konstatera att administrativ personal med förarkompetens och individuella löneöverenskommelser lyckats mycket bra i sina förhandlingar. Vi skall glädjas åt deras framgångar, eftersom detta rimligtvis måste betyda att det finns ett mycket bra förhandlingsutrymme för Seko att stärka de kollektivanslutna förarnas avtal. Vi skall inte nöja oss med sämre villkor än förargrupper med individuella avtal. Tvärtom, det är ju vi som arbetar på lördagar och söndagar, och det är ju vi som arbetar julafton, nyårsafton och midsommarafton. Vi borde om något ha bättre ersättningar.

## ”NYSTART” FÖR X60-PROJEKTET (SEPT)

När Citypendeln en gång i tiden drog igång X60-projektet hade man en projektledare som enligt fack och skyddsombud var föga intresserad av att lyssna på



förarna. Det gick inte alls bra och till slut insåg även ledningen för Citypendeln detta. En ny projektledare tillsattes (Hans-Ivar Glans). Han hade förmågan att lyssa på alla parter, däribland arbetstagarna genom fack och skyddsombud. I samband med att Stockholmståg tog över trafiken avslutade SL X60-projektet och därmed försvann även Hans-Ivar Glans. Den person som under Citypendeltiden inte klarade att driva X60 frågorna fick nu förnyat förtroende. Alla är värda en ny chans, men om man direkt faller in i det gamla mönstret att ifrågasätta om fack och skyddsombud skall ta del av viktigt information, så är förtroendet snart förbrukat. Det blir inte bättre av att även ansvarig chef medvetet undanhåller viktig information och går ut med besked om att inte informera skyddsombud och fack i vissa ärenden. På en och samma gång lyckas Stockholmståg bryta mot Medbestämmandelagen, Arbetsmiljölagen och Förtroendemannalagen.



## KOLLISION I MÄRSTA – DEL 2 (OKT)

I många avseenden kändes det tryggt när man såg hur Stockholmstågs utredare arbetade. Man tog hänsyn till en rad omständigheter, men det finns en omständighet man inte beaktade lika noga. Redan i utredningens inledning stod det klart att ”Samlade uppgifter” (SU) innehöll fel. Stockholmståg hävdade först att SU inte var ett styrande dokument och man beskrev det som ett ”icke-dokument”. Seko frågade då vad som styr planenlig växling och uppställning av fordon på Stockholmståg. Efter en stunds mumlande kom man fram till att SU är det dokument som kan styra planenlig växling och uppställning. För att beslysa problemen med SU grävde Seko djupt i gamla rapporteringar. Tre rapportkopior togs fram från åren 2003-2005 där fel i SU tydligt redovisats. Rapporterna innehöll även förslag till hur SU skall förbättras. Man har dock inte rättat till påpekade fel i SU, och naturligtvis inte beaktat de förslag som presenteras.

Rapporterna överlämnades till utredarna för att utgöra ett underlag för kommande utredning. Den otillåtna passagen av stopplycktan var enligt utredarna en direkt bidragande orsak till olyckan, men det fel i SU som medförde att norrgående tåg kom in på fel spår i Märsta borde väl också bedömas att ha varit en bidragande orsak.

När utredningen presenterades i oktober hade man tonat ned felet och dess betydelse i SU. Intet var nämnt om att förare vid upprepade tillfällen rapporterat om fel och brister i SU. Det fel som vid aktuellt tillfälle inverkat på olyckan ansågs inte ha utgjort en bidragande orsak till olyckan. Det fanns heller inget konkret vad gäller att göra förändringar i SU, utan man säger bara att man bör titta på innehållet i SU. De mest betydelselösa dokument i Stockholmståg har omfattande uppgifter för dokumentstyrning. SU ingår tydligen inte i Stockholmstågs dokumentstyrningssystem och anmärkningsvärt nog så ingår inte SU i trafiksäkerhetsdokumentationen. Vidare så förekommer det fortsatt fel, otydliga uppgifter eller uppgifter som ej förankrats på lämpligt sätt.

Den enda åtgärd som Stockholmståg gjort, och som vi förare kunnat se, är en ny rutin för avgång från utgångsstation och Centralen. Problemet är att inga, eller ytterst få, använder rutinen. För att en åtgärd skall få effekt måste den vara funktionell så att den används. Den som genomför åtgärden måste följa upp att åtgärden fått avsedd verkan. Jag undrar om Stockholmståg gjort en sådan uppföljning.

Stockholmståg utreder själva olyckor och tillbud. Har Stockholmståg själva gjort fel som på något sätt bidragit till olycka eller tillbud är det klart att man vill tona ned betydelsen av de egna felen. Detta är dessvärre mänskligt, och jag hade troligtvis gjort detsamma. Skall Stockholmståg fortsatt utreda tillbud och olyckor i den egna organisationen borde de som utreder händelser inte direkt arbeta med de operativa frågorna.

## ARTIKELN I STOCKHOLMS CITY (OKT)

I föregående nummer av Lokförarbladet återfanns en artikel med rubriken ”Det är fel på avtalet”. Artikeln beskrev hur personer på Stockholmståg koncentrerar sig på att kritisera avtalet för att flytta fokus från sin egna brister. Bara en vecka senare kunde vi i Stockholm City läsa rubriken ”Pendeltågen får stå still – förarnas raster går före”.

De uttalanden som gjordes var i Stockholmstågs namn. Seko tyckte därför att det var viktigt att Stockholmstågs VD skulle klargöra Stockholmstågs åsikt. Ett uttalande kom i form av ett internmeddelande. Någon tydligt klargörande till de uppgifter som fanns i artikeln kom inte. Det blev ett mer allmänt hållet uttalande. I uttalandet påstods att medarbetare inte varit medvetna om att de diskuterat med en journalist. Jag har själv blivit uppringd av personer utan att veta vem det är jag talar med. Det första jag då gör är inte att diskutera arbetstidsavtalet



på min arbetsplats, utan jag tar nog snarare tillfället i akt att fråga vem jag pratar med.

Det är olyckligt att vi förare framställs som lata och orsaken till att trafiken inte fungerar. Samtidigt måste var och en ha en så stor frihet som möjligt att uttrycka sina åsikter, så länge man står för sina åsikter.



## JOHANSSON/MALMBERG FÖRSVINNER (NOV)

Tågkompaniets Janne Johansson och Sven Malmberg är troligtvis de personer som haft störst inflytande när Stockholmstågskonceptet skapats och designats. Under första halvåret var både Johansson och Malmberg klart framträdande, inte minst i avtalsförhandlingarna. Efter trafikstart har de knappt syns till, och i november sålde man Tågkompaniet till NSB, samtidigt som det stod klart att det går mycket dåligt för Stockholmståg. När Stockholmståg vunnit anbudet sa Janne Johansson, "Det här skall vi ta mig fan fixa!". 10 månader senare med en rejäl slant på banken och fria från att behöva lösa problemen kan vi säga "Grattis grabbar, det här har ni ta mig fan fixat!"

SJ har samtidigt utnyttjat en hembudsklausul vilket medför att SJ blir ensam ägare till Stockholmståg. Många trodde redan för ett år sedan att så skulle ske – ni hade rätt.

## X60 – BROMSAR (OKT-NOV)

De har varit många olika bromsrelaterade fel på X60: Fel vid driftbromsning, fel vid ATC-ingripande, fel på säkerhetsgrepp mm. Sakkunniga har hävdat att felen är av mycket allvarlig karaktär, medan Stockholmståg inte ansett att felen behöver åtgärdas innan fordonen trafiksätts. Stockholmståg förefaller att ha gjort enskilda bedömningar för enskilda fel medan skyddsombuden gjort en helhetsbedömning av alla fel. Järnvägsstyrelsen har mot bakgrund av den information man fått från Stockholmståg inte sett anledning att ingripa.

Skyddsombuden fick, som så många gånger förr, driva ärendet vidare till Arbetsmiljöverket. Vid möte hos Arbetsmiljöverket deltog Stockholmståg, Banverket och Järnvägsstyrelsen. Skyddsombuden fick möjlighet att presentera sin helhetssyn och som underlag för kritiken mot X60 hade man MÅNGA

FÖRARRAPPORTER. Utan förarnas rapporter hade det näst intill varit omöjligt att driva ärendet. Även om det inte alltid märks så fyller era rapporter en funktion. Arbetsgivaren visar ofta inte något större intresse för rapporterna, men skyddsombud och fack har många gånger stor, eller avgörande, nytta av dessa.

Mötet resulterade bl.a. i att Järnvägsstyrelsen skall göra en utredning för att få klarhet i om bromssystemen på X60 behöver verifieras om. En mycket viktig poäng i sammanhanget är att det nu finns dokumenterat och diariefört att såväl Stockholmståg och SL som nämnda myndigheter nu mycket väl känner till alla kända fel och brister i bromssystemen. Händer det något oönskat så kan nu ingen komma och säga: "Det där kände vi inte till".

## LEDIGHET – DEL 2 (NOV)

Under oktober satte återigen en chef stopp för all ledighet. Det gjordes utan att informera vare sig andra berörda chefer eller fackföreningar. Brott mot MBL-lagen och brott mot avtalet. Återigen fick Seko kalla till förhandling – återigen fick Stockholmståg häva stoppet och bevilja ledighet enligt lagar och avtal. När mötet var över tog det fyra dagar för ansvarig chef att meddela personalfördelningen att man hävt stoppet. Det gjorde det knappt lättare för personalfördelningen att beskedet kom efter att man lagt ut alla tjänstgöringslistor för december.

Det har dessvärre visat sig att ledighet ändå inte läggs ut enligt avtal och överenskommelser i förhandlingar. Det förkommer även att ledighet läggs ut förutsatt att föraren föbinder sig att jobba extra på den lediga dagen.

Vidare så presenterades inte tjänstgöringsscheman för december enligt avtal. Passande nog lät Stockholmståg bli att redovisa tjänstgöringsscheman för perioden 23-31 december. Det gör väl inte så mycket eftersom det måste vara väldigt få som är intresserade av att få reda på om man jobbar jul och nyår. Närväl tjänstgöringsscheman presenterades och förarna fick besked om eventuella ledigheter, så lär alla flyg-, buss- och tågbiljetter vara slut – om man nu hade någon tanke på att resa bort under julhelgen.

## HASTIGHETSNEDSÄTTNING FAS-ÄS DEL 2 (NOV)

Så var tiden inne för det årliga allvarliga tillbudet mellan Farsta och Älvsjö, till följd av sabotage. Sabbotörerna hade troligtvis kommit in på banområdet genom hål i staketen. Ett tåg (X60) körde i hög hastighet på ett brunnslöck av gjutjärn med omfattande fordonsskador till följd. Det hade mycket väl kunnat sluta med en urspärning i över 100 km/t.

I juni tog Arbetsmiljöverket beslut om att hastigheten skulle sänkas till sth 40 så länge det





var håll i staketen. Nu hade vi samma situation, nämligen en allvarlig olycka och håll i staketen. I juni respekterade Stockholmståg Arbetsmiljöverkets beslut. Nu, fem månader senare, tog man *inte* beslut om att sänka hastigheten till 40 km/t, trots påtryckningar från skyddsombuden. Den enkla anledningen till detta var att man inte vågade ta något beslut utan att fråga Färnström. Med tanke på vad Färnström uttryckte i juni borde det väl inte finnas något tvivel om hans inställning i frågan. Ansvariga på Stockholmståg såg till att bolla ärendet mellan olika personer så att man slapp att ta beslut.

Banverket, däremot, förefaller ha lärt sig något av händelserna i juni. Efter 3-4 dagar började man att laga stakten.

## SEMESTERVAL 2007 (NOV)

Från det att semestervalen inlämnades till det att resultatet skulle anslås har förvånansvärt många förare blivit uppringda. Detta hände även mig. Den huvudsemesterperiod jag angivit i första, andra och tredje val fick jag inte. En dag när jag körde tåg blev jag uppringd. Jag erbjöds möjlighet att välja en annan period, bara jag bestämde mig på en gång. Om jag inte önskade den nu föreslagna perioden så skulle jag få mitt fjärdeval. Jag blev positivt överraskad att man tog sig tid att ringa upp och ge mig ett nytt alternativ, i stället för att bara ge mig fjärde valet. Samtidigt var jag förvånad över att det i år var svårare att få den semesterperiod som jag fick föregående år. I år ligger jag ju i en högre valgrupp.



En förare fick sin höstsemestervecka i januari, trots att han i princip kunde ta vilken höstvecka som helst. Föraren började ana oro och kontaktade Seko. Det visade sig att Stockholmståg hade hittat på nya tolkningar av avtalet. Vi har sedan många år ett semesteravtal och vi har en praxis för hur avtalet skall tolkas. Det är inget fel att ändra i avtal eller tolkning av avtal, men då måste man vara överens om detta. Det går inte att göra som Stockholmståg, att under pågående valperiod ändra förutsättningarna för personalens semester, och det utan att informera personalen om detta. Brott mot MBL-lag, brott mot avtal. Stockholmståg fick göra om semesterplanen vilket medförde att resultatet anslogs en vecka senare.

## ARBETSTIDSREGLER (JUN-DEC)

I september lämnade Seko in en begäran till Stockholmståg att redovisa arbetstidsscheman för alla

förare. Uppgifterna skulle vara Seko tillhanda den 9 oktober. Stockholmståg lät på lösa grunder skjuta på redovisningen och när jag i den senare delen av oktober avgick från Sekos styrelse hade redovisningen ännu ej inkommit. Under min tid som förtroendevald fick jag ändå en tydlig bild av läget.

Stockholmståg har från övertagandet den 18 juni systematiskt brutit arbetstidsavtal och arbetstidslag. Seko har vid upprepade tillfällen begärt att Stockholmståg skall följa lagar och ingångna avtalet. Detta har Stockholmståg då bekräftat att man skall göra, för att i nästa sekund bryta mot såväl lag som avtal.

Stockholmståg har ett inte oväsentligt antal förare inhyrda. Seko ville att inhyrda förare skall arbeta enligt det lokala arbetstidsavtalet. Grunden till detta är att avtalet är framtaget med tanke på de förhållanden som råder på vår arbetsplats. Dessutom är det mindre risk för särbehandling (såväl positiv som negativ) om alla arbetar under samma förutsättningar. Detta ville inte Stockholmståg. Man hänvisade bl.a. till att förare som bor långt från Stockholm måste arbeta på 8-6 schema för att få fritid hemma. Detta betyder att arbetstiden måste komprimeras att dessa förare måste få långa arbetspass för att göra tillräckligt med arbetstid. Seko invände mot att inhyrda förare skulle särbehandlas (såväl positivt som negativt). Stockholmståg bedyrade att inhyrda förare inte skulle behandlas sämre eller bättre till följd av andra fridagsscheman. Arbetstidsavtalet i övrigt skulle respekteras.

Vi har kunnat konstatera att det förekommit att inhyrda förare fått en viss typ av turer samtidigt som Stockholmstågs förare som önskat sådana turer fått stå tillbaka. Vi har också konstaterat att administrativ personal fått riktade morgonturer samtidigt som Stockholmstågs förare som bor i aktuell riktning fått morgonturer som startar på Centralen. Det gäller att satsa på rätt hästar om man skall vinna V75:an.

## KLÄDER (JULI-DEC)

Leverans av kläder har inte fungerat. Stockholmståg har under hösten gjort upp egna överenskommelser med enskilda förare. Det kan röra sig om att fått köpa t.ex. ryggsäck eller vinterjacka och sedan lämna in kvitto. Andra förare som haft behov av ryggsäck eller jacka har inte fått denna möjlighet. Det har för Stockholmståg påtalats att man måste informera alla förare om vilka möjligheter som finns för t.ex. inköp av ryggsäck eller jacka. Stockholmståg har dock struntat i att informera personalen eftersom det skulle bli dyrt om alla köpte ryggsäckar ute i handeln.





## DET SAMLADE INTRYCKET

När Henke Larsson i VM:s åttondelsfinal missade straffen mot Tyskland, skrek sportradions Lasse Granqvist ut i etern: "Det är ruttet". Och visst känns det ruttet när Stockholmståg systematiskt bryter mot lagar och avtal. Visst känns det ruttet när Stockholmståg tycker Seko är "taskiga" när vi kräver att FV-dagar läggs ut. Visst känns det ruttet när Stockholmståg tycker att Seko är "rigida" när vi kräver att Stockholmståg skall följa lagar och avtal.

Min uppfattning är att Stockholmståg har en cynisk syn på betydelsen av att följa lagar och avtal. Man har brutit mot avtalet så många gånger att Seko skulle kunna boka en sessionssal hos Arbetsdomsstolen under ett halvårs tid. Seko har hittills inte drivit ett enda mål i domstol, och Stockholmståg kallar Seko för "taskiga" och "rigida".

Stockholmståg erbjuder icke kollektivanslutna förare bättre villkor för övertidstjänstgöring. Dessa förare tar knappast några ordinarie, eller övertidspass, på

julafton. De har snarare möjlighet att ta ut en veckas kompensationsledighet under julen, medan vi kör tåg. Är det verkligen Seko som är "taskiga"?

Jag har avlagt mig uppdraget i Seko Lokförarnas styrelse. Det är fler anledningar till detta men en mycket starkt bidragande orsak är de problem som beskrivs i denna insändare. Det är inte alls motiverande att göra överenskommelser och avtal för att i nästa sekund konstatera att Stockholmståg bryter mot dessa.

Finns det då inget positivt? Jo, det är klart, men det positiva överskuggas dessvärre av allt det negativa. Just detta är ett problem i sig. Stockholmståg har alla möjligheter att bryta den negativa trenden. Det finns även enkla åtgärder som snabbt skulle få positiva effekter på personalläget och därmed trafiken. Det förefaller desvärre vara så att Stockholmståg inte ser alla möjligheter. I stället tenderar man att koncentrera sig på diverse utredningar. När man befinner sig i ett kritiskt läget gäller det att handla, och att handla snabbt. Utredningar i all ära, men dessa får komma när läget har stabiliserats sig, annars är risken att resultatet av utredningen inte får någon nytta.

Jag och många med mig var övertygade om att det inte kunde bli sämre när Stockholmståg tog över trafiken. Detta ställningstagande känns i dag lite förhastat. Jag tror dock att det kommer att bli bättre på Stockholmståg – för att det måste bli bättre än den situation vi har nu. Vi får vänta och se vad man hittar på under 2007.

December 2006  
Thomas Schiechtl, Förare

---

## Viktiga åtgärder

Seko Lok har i förhandling med Ståg påpekat att det nu är viktigt att skyndsamt göra vissa åtgärder för att skapa ett personalläge som är gott och att då försöka få en psykosocial godtagbar arbetsmiljö, även fast det brister här och var.

Seko Lok har framfört till Ståg att det bör sättas in något åtgärds paket för att skapa en stabilitet i verksamheten och som kan uppfattas som trovärdig av personalen. Inga bara att betala ut 500 kr per gnetpass. Att locka till gnet utan att ta ansvar för helheten känns som att man försöker pressa personalen lite till och lite till och lite till.

Personal som ställer upp önskar något tillbaka och personal vill också kunna få ledigt vid behov annars kanske dom försvinner till andra företag.

Ludvig Eriksson