

Lokförarbladet

Nr 12, Maj 2007, Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna på Stockholmståg
Redaktion: Styrelsen genom Ludvig Eriksson och Kristoffer Johansson

- *Medlemsmöte 21 maj
- *Personalläget
- *3-3 scheman
- *Avtalsförhandlingarna
- *X-helgs tillägg
- *Period övertid
- *Pottskåp på lok
- *Protokoll från senaste medlemsmötet
- *Uniformen

Medlemsmöte 21 maj kl 13.00

Klubb lokförarna på Ståg kallar till medlemsmöte

Plats: Tekniska nämndhuset, Flemminggatan 4, bolindersalen.

På dagordningen:

- **Avtalsförhandlingarna, lön, arbetstider m m.**
- **Gruppval & turförteckning inför hösten**
- **Val av nytt skyddsombud.**
- **Beslut om turordningsföljd vid semesterval.**
- **Beslut om inköp av bärbar dator till klubben.**
- **Beslut om att beställa en minnesbok gällande 100 års jubileum för den fackliga verksamheten för lokförarna i Stockholm**
- **X-helgställag**
- **Övriga frågor**

Personalläget:

Att vi saknar lokförare på Ståg är ingen nyhet. Hur och när vi ska komma upp i rätt antal förare är svårt att få något exakt svar på. Ståg ska rekrytera och utbilda förare i egen regi och tillsammans med andra tågbolag.

Just nu är vi ca 240 st lokförare på Ståg. Enligt Ståg's beräkningar så bör vi vara ca 285 förare för att klara full verksamhet. Enligt SEKO's beräkningar så hamnar vi på ca 294 st förare.

Att vi ska kunna rekrytera upp en personalstyrka på ca 50 förare till skall tas på största allvar. Varje förare som saknas eller lämnar företaget måste ses som en förlust. Att rekrytera upp rätt antal förare kan ta lång tid, kanske flera år. Att Ståg kan bli ett genomgångsföretag för förare vore olyckligt.



Lokförare lämnar Ståg. Så många lokförare som nu har lämnat Ståg under perioden sedan trafikstarten 18 juni 2006 har inte lämnat pendeltågstrafiken sedan Citypendeln skrämde iväg förare inför deras trafikstart år 2000. Hur Ståg ska agera för att ändra trenden till att försöka behålla förare på Ståg verkar inte var hög prioriterat på Ståg. Ståg verkar vilja accepterar en "viss sund rörlighet" att folk som inte trivs skall kunna söka sig vidare. Företag brukar normalt försöka skapa en arbetsplats där arbetstagarna trivs och inte försöker komma ifrån sitt arbete. Ståg lägger pengar på kortsiktiga aktiviteter som t.ex. 1700 kr för extra arbete och på ett bemanningsföretag som med "okonventionella metoder" ska hitta och tipsa om förare som vill komma hit.

SEKO Lok framförde tydligt till Ståg i december 2006 att Ståg bör göra några väl genomtänkta insatser för att förarpersonalen ska känna sig uppskattade och få motivation att stanna kvar och jobba på Ståg, även fast det brister här och var på företaget. Ståg verkade inte vilja ta SEKO´s förslag på allvar utan Ståg verkar veta bäst själva hur dom ska hantera personalfrågan.

X-helgs tillägg 1700 kr:

Att använda X-helgstillägget för att locka förare till extra arbete på alla helger är inte särskilt genomtänkt och hållbart under någon längre period. X-helgstillägget är till för att vi ska klara av att ha ett maximalt uttag av sommar semester under juni-augusti. Får vi inte tillräckligt med förare som vill jobba X-helger så faller upplägget med sommar semester för så många som möjligt.

X-helgerna är dom värsta helgerna under hela kalenderåret där det är som svårast att bemanna våra turer. För att arbetsgivaren skall klara helgerna så krävs en morot för att förarna skall i förväg binda sig till att jobba X-helg. Denna morot är just nu 1700 kr. Här har vi valt ett system att täcka upp för varandra när det saknas folk.

Nu används 1700 kr till alla helger. Får vi 1700 kr på alla helger så finns det ingen anledning att binda upp sig i förväg på X-helger. Vad ska Ståg göra nu för att lösa X-helgerna? Detta är nu andra året i rad som Ståg har problem med X-helgerna.

SEKO har framfört att Ståg har urvattnat vårt Semesteravtal när dom strör ut X-helgstillägg här och var. Om Ståg inte får folk till X-helgerna i sommar så är det företaget självt som har orsak till detta. Ståg bör nu komma till SEKO och diskutera permanenta åtgärder i semesteravtalet för att säkerställa X-helgerna.

Ludvig Eriksson

PAUS I VHE OCH SÖD.

Ståg önskar ta bort vår paus i Vhe. Ståg tror sig kunna spara minst tre gubbar på den åtgärden. Tidigare så har Ståg ställt in paus avlösaren i Söd på söndagar vid personalbrist, Ståg önskar gärna att pausen i söd på söndagar tas bort permanent .

Att arbetsgivaren vill att SEKO skall gå med på att planera bort pauser i turlistan känns ogenomtänkt och kortsiktigt. Detta skulle innebära en försämring arbetsmiljömässigt.

Att planera bort pauser i Vhe och Söd för att förare skall kunna köra mer tåg kan nog i längden inte innebära några vinster för Ståg. Får vi inga pauser blir det högre belastning på arbetet vilket resulterar i att fler förare kan finna anledning till att lämna Ståg. Högre arbetsbelastning leder också ofta till mera sjukskrivningar. Sammantaget så vinner nog Ståg inget på att försämlra turlistan för förarna för att spara folk, utan tvärtom så kan dom istället tappa greppet genom att fokuserar på fel åtgärder.

SEKO har framfört till Ståg att SEKO ej kan acceptera att Ståg hugger på våra turer p.g.a. nuvarande personalbrist. Arbetsmiljöverket har också i sitt beslut gällande pendeltågstrafiken sagt att pauser skall planeras in i turlistan med minst 2.5 timmar intervall och med 10 minuter arbetsfri tid. Alltså, pauser skall planeras in och *inte planers bort!*



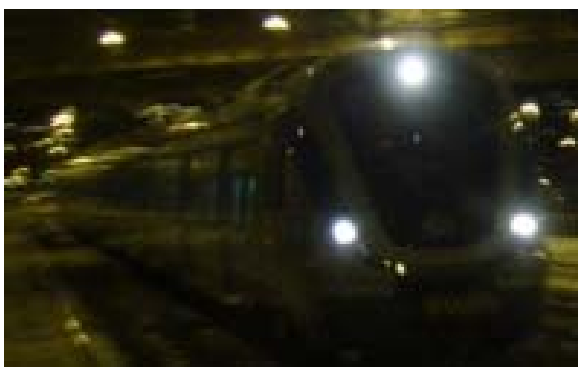
Övertidsarbete

Under perioden 20060618 t.om. 20061227 så har förarkåren på Ståg jobbat 10121.81 timmar övertid. Under ovanstående period så har det varit 227 st lokförare som har tjänstgjort som tågförare.

Slår man ut övertiden per person så blir det 44.59 timmar per person, vilket ger i genomsnitt 6.19 arbetsdagar per person under ovanstående tidsperiod. Det blir lite mer än ungefär 1 dags extra arbete per anställd förare i månaden, eller mer än en veckas extra arbete på ett halvt år per förare. Man kan också förstå att vissa förare har jobbat mycket mer och andra har inte jobbat någon övertid alls under ovanstående period.

Vad man kan säga om lokförarkåren så har dom i alla fall ställt upp för att hjälpa Ståg att kunna driva pendeltågstrafiken. Att då föreslå att vi även ska ta bort pauser på turer känns inte rätt.

SEKO tycker att det känns som att Ståg försöker pressa förarna att ställa upp mer och mer för att täcka upp Stågs felrekrytering vid trafikstart.



SJUKFRÅNVARO

Sjukfrånvaron bland lokförarna är förhållandevis låg, i jämförelse med andra personalkategorier inom Ståg så ligger förarna lägst på i genomsnitt mellan 5 – 6 % frånvaro. Att förarna ligger lågt kan bero på olika orsaker. Något som vi tror i alla fall på verkar sjukfrånvaron är hur man jobbar.

Arbetstidsavtalet som vi har påverkar sjukfrånvaron, hade avtalet varit fel så tror vi att det hade resulterat i mer sjukfrånvaro.

Hur vi jobbar med turförteckning och grupper kan också påverka sjukfrånvaron. Med andra ord så känns det som om vi ligger på en någorlunda bra nivå både vad som gäller avtal, turförteckning och grupper. Jämför vi oss med andra spårföretag som kör tågtrafik så tror jag att vi har lyckats ganska bra på Ståg.

Jag pratade med en förare som slutat på SJ i Stockholm och som nu jobbar hos oss, han sa att våra turer är mer genomtänkta vad gällande arbetstider. På SJ kunde han få turer som var runt 12 timmar långa, tidiga morgnar på ca 10 timmar som slutar vid 14 – 15 tiden. SJ föraren ansåg att han var mer utvilad och mår bättre med vårt arbetstids upplägg, som bonus får han också mycket mer tid hemma i och med att våra turer nästan alltid börjar och slutar på Cst. Vi har inte en massa obetald tid i turearna.

Ludvig Eriksson

Utebliven uppräknning av ersättning för SJ-dagar

Ersättning utbetalas i februari till dom förare som i sitt anställningsavtal i övergången mellan SJ och Citypendeln fick tjänstledighetsdagar. Ersättningen skall räknas upp varje år med den % lönehöjning som de centrala parterna är överens om. Nu i februari så hade inte beloppet räknats upp. Ståg säger att dom skall avvakta uppräknningen tills avtalsförhandlingar om lön är klara och att retroaktiv utbetalning kommer där efter.

Det finns förare som har 6 eller 9 tjänstledighetsdagar som kompensation för att dom blev av med semesterdagar i övergången från SJ till Citypendeln, det är dessa dagar som kallas SJ-dagar. Uttag av dessa SJ-dagar skall ansökas vid semestervalet. SJ-dagar planeras ut under gällande kalenderår och kan ej sparas till nästa år. Vid utläggning av SJ-dagar så planeras semesterdagar först, sedan så läggs SJ-dagar ut. Grundtanken med dessa dagar var att dagarna skulle ha liknande status som semesterdagar.

Arbetscheman 3-3

På grund av flera förfrågningar från medlemmar så vill vi berätta lite om vad vi vet om möjligheten att gå på ett 3-3 schema.

Det är ett par förare som arbetar på eget initiativ för att få till arbetscheman där man jobbar tre dagar och är ledig tre dagar. Dom förarna är medlemmar i ST-lok, men vad vi har hört så är deras förslag inte beslutat i deras styrelse och inte heller beslutat på något medlemsmöte.



För att kunna genomföra ett sådant schema krävs att vi jobbar långa turer för att komma upp i närhet av 36 tim/veckan. Turlängden blir i genomsnitt 10,14 timmar/dygn på ett sådant schema.

Ett sådant schema kan troligtvis se ut så här:

| | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|
| FP | | | | FP | FP | FP |
| | | | FP | FP | FP | |
| | | FP | FP | FP | | |
| | FP | FP | FP | | | |
| FP | FP | FP | | | | FP |
| FP | FP | | | | FP | FP |



Att jobba långa turer innebär i grunden att vi måste jobba längre på dygnets alla tidpunkter om arbetstidsfördelningen ska bli rättvis för hela förarkollektivet.

I det centrala och lokala spåravtalet finns en max gräns för hur mycket arbetstid man får jobba på ett arbetspass, vilket är nio timmar. På våra dagturer och eftermiddagsturer så kommer vi i närhet till nio timmar. På våra förmiddagsturer och natt-turer så ligger vi tillsammans i genomsnitt på ca 5 – 5,5 timmar arbetstid per dygn, vilket är ganska långt ifrån nio timmar.

På våra nu gällande arbetsscheman så har vi en utläggning av turer som ger en snitt tid på 7 timmar och 6 minuter för att inte överstiga 36 tim/veckan. Att då tänka sig att jobba en snitt tid på dygnets alla timmar upp emot 10 timmar, även på natt turer och förmiddagsturer känns för SEKO främmande.

På andra spårföretag där dom kör färre tåg och när dom kör till andra orter kan det vara svårt att hitta ett tåg att köra tillbaka med, då har dom då gjort avsteg från det centrala avtalet vid vissa enstaka tillfällen för att kunna behålla den tågtjänst som ska utföras åt arbetsgivaren. Här på Stockholmståg har vi inte det problemet, här går ju tågen med minst en halvtimmes intervall och arbetspassen kan då planeras på ett för kroppen bättre sätt att arbeta på.

Läser man **Banverkets Trainrapport** som är en vetenskaplig utredning om arbetstider för lokförare och hur det påverkar kroppen och människan så kan man få lite vetenskapliga riktlinjer för hur lokförare bör jobba ur hälsosynpunkt. Trainrapporten kom fram till att det är skonsammast för kroppen att arbeta korta turer vid nattarbete. Rapporten kom även fram till att man bör undvika komprimerade arbetsperioder, återhämtningen blir bristfällig och prestationsförmågan försämras då gradvis när man jobbar, vilket inte är lämpligt i säkerhetstjänst.

I de fall där det kunde fungera **att ha längre arbetsperioder** för att sedan ha längre återhämtningsperioder är på individnivå med arbetsscheman för dom som långpendlar till jobbet. Arbetsscheman med t.ex 8 arbetsdagar och 6 lediga dagar med långa turer kan fungera för de personer som bor långt ifrån sin arbetsort och när dom inte åker hem utan övernattar på arbetsorten. För sådana personer så blev det andra sociala vinster som t.ex. mindre restid och där igenom mer tid hemma som uppväger olägenheterna med långa turer. När förare inte sover hemma under sina arbetsperioder utan övernattar på arbetsorten så brukar dom använda den lediga tiden mellan turerna till att sova mer effektivt.



Att arbeta med ett 3-3 schema innebär att vi måste ogiltighetsförklara våra arbetstidsregler som ska följas lokalt, och då framförallt regeln om turlängden på natt och förmiddagsturer. Då kommer vi att hamna i ett läge där det inte går att jobba hela natt-turer på 3-3 scheman p.g.a. att vi gör för lite tid. Ska vi då konstruera nya turer som påminner om turerna som gjordes vid trafikstart för Citypendeln?

Med 3-3 system så måste vi jobba långa tidiga förmiddagar och långa halvnätter. Det blir då mer personal som ska till och från arbetet mitt i natten.

Istället för att en person har en natt-tur som vi har idag, blir effekten att dagens nätter kommer att splittras upp till två turer med del av natt tjänst för två förare. Detta innebär mer halvnätter och mer förmiddagar i turlistan

Med detta upplägg som var Citypendelns grundidé var inte särskilt bekvämt sätt att jobba på. Lokförarna på Citypendeln blev trötta på detta upplägg och det ledde till att SEKO fick förhandla fram en bättre modell med nya arbetstidsregler som vi fortfarande använder oss av idag. Vi fick då argumentera starkt för att få helnätter så att personal ska slippa åka till och från jobbet mitt i natten.

Förslag om Provgrupp 3-3

Det har framkommit att ST-förarna vill göra en eller två provgrupper för 3-3 system. Hur dom provgrupperna ska se ut och fungera har inte varit klart och tydligt. Det kommer att bli problem med att ha några enstaka grupper som ska ha egenritade



turer som gör avsteg ifrån avtalet. Problem uppstår bl.a. när det är någon som måste vikariera för dom som blir frånvarande på gruppen vid t.ex föräldraledighet, sjukdom eller semester. 3-3 förslaget innebar att dom förare

som gick på sådan grupp skulle täcka upp för varandra och ha egna avtalsregler och bestämmelser för hur dom ska vikariera för varandra. Detta innebär i så fall att vi i praktiken får ett gäng som är en egen grupp/lokstation i lokstationen med egna villkor.

SEKO ser just nu alldeles för mycket problem med detta förslag då förslaget som helhet inte innebär någon förbättring för alla lokförarna på Ståg, utan tvärt om, det finns stora risker att vi kommer att få mer trassel om hur vår tillvaro skall fungera när arbetsgivaren skall leda och fördela arbetet.

Ludvig Eriksson

Period övertid

När arbetsgivaren planerar ut arbetstid på oss så skall dom stämma av den ordinarie arbetstiden så att den överensstämmer med vårt avtal om max 36 tim arbetstid i veckan. Vi jobbar i genomsnitt 36 tim/veckan och det skall kontrolleras/stämmas av på en sexveckorsperiod eller enligt annan överenskommelse t.ex de antal veckor som kan vara på ett arbetsschema 4 eller 8 veckors period.

Vi har avtalstext på hur detta ska ske. Detta innebär att när vi har kommit till slutet av vår avstämningsperioden så skall arbetsgivaren se till att vi jobbar korrekt antal

timmar i veckan i genomsnitt. Arbetsgivaren får då inte bara ge oss mer och mer arbetstid när det t.ex saknas folk. Har vi t.ex. i början av avstämningssperioden jobbat långa turer så ska vi ju rimligtvis jobba kortare turer i slutet av perioden om det skall gå ihop. UX skall vara uppmärksam på detta.

Finns det inga korta turer att ge så skall UX stämma av med en 0-dag. En 0-dag är en arbetsdag med noll timmar arbete. Om dom skall ge oss mer tid än våra 36 timmar i veckan så blir det avstämningsovertid.

Om arbetsgivaren vill beordra förare till övertid så skall dom enligt avtal anlita dom som frivilligt ställer upp på det. Med andra ord så bör UX ringa upp berörd förare och fråga om han eller hon vill jobba övertid, annars görs detta fel. Det man kan ha överseende med är om det hänger över lite tid p.g.a att det inte fanns någon annan tur, max 4-5 tim periodövertid.

Startdatum för avstämningssperioden är trafikstart för Stockholmsståg fr.o.m.18 juni. Sedan är det bara att räkna 6-veckorsperioder framåt. För dom som går på 4-veckorsgrupp så får dom räkna 4-veckorsperioder från 18 juni där arbetstiden skall stämmas av. För dom som går på 8-veckorsgrupp så gäller 8-veckorsperioder och framåt för avstämning av arbetstiden.

Ludvig Eriksson



Gällande avstämningssperioder:

För dom som går på **6 veckors scheman** så är den senaste perioden som stämdes av fr.o.m.den 25 jan t.o.m. 7 april. Nästa period som skall stämmas av blir då fr.o.m. 8 april t.o.m.19 maj.

För dom som går på **8-veckors scheman** så är nästa period fr.o.m. 25 mars t.o.m. 19 maj som skall stämmas av.

Och för **4-veckors scheman** så är senaste

Inför avtalsförhandlingar om Lön och Arbetstider

Dom **lokala förhandlingarna om lön har inte startat ännu.** Dom centrala förhandlingarna gällande spårtrafik måste bli klara först så att vi på lokal nivå vet hur mycket % av vår lön vi har att få i vår lönepott som sedan skall fördelas.

När det gäller förhandlingar om anställningsvillkor och arbetstider så har vi fått indikationer på att **arbetsgivaren gärna vill köpa arbetstid** som vi har i våra turer. T.ex avbytestid, gångtid, orderläsningstid och betald rast. Att man skulle minska t.ex. avbytestiden mot en summa pengar i mer månadslön.

Arbetsgivaren hoppas därigenom kunna rita effektivare turer, t.ex att dom inte behöver planera in lika många pauser, eller att dom kan lägga på ett halvvarv i slutet av turen. Om våra medlemmar är intresserade att sälja någon arbetstid och där

igenom få t.ex. höjd månadslön skall vi **diskutera mer ingående på nästa medlemsmöte.**

Förnyade arbetsuppgifter kan generera lönepåslag. Det som har tillkommit för förare i och med X60 tågen är bl.a. öppning av dörrar på alla stomlinjer. Knaptryckningen ger också en ökad arbetsbelastning vid momentet stopp och start ifrån stationer. Man kan tycka att knaptryckning är en obetydlig arbetsuppgift, men, om man följer upp vad det innebär att ansvara för att dörrarna öppnas på rätt sida vid trafikutbytet så inser man ganska snabbt att gör föraren fel så kommer den föraren att ifrågasättas om han uppträder korrekt i sin förarroll. Ansvaret på förarna har ökat.

Förarna har jobbat mycket övertid sedan trafikstart för Ståg. Att förarna ställer upp och arbetar utöver sitt normala arbetstidsmått tjänar Ståg pengar på. Det brukar arbetsgivare ta hänsyn till vid lönesättning.

Pottskåp på lok

Är det tåget som kör föraren eller är det föraren som kör tåget? Klassiskt så har det alltid varit tåget eller tågomloppet som kört föraren, att vi alltså har fått våra turer ritade efter tågomloppen. Nu när SEKO driver idéer om ett mänskligare upplägg för att rita turförteckningen så skall resultatet bli tvärt om, det är lokföraren som kör tåget. Alltså, det är en människa bakom spakarna och då måste hänsyn tas till naturliga behov som raster och pauser när turerna skall ritas.

Att det är människor som kör tågen har ibland varit svårt att förstå. Historiskt på SJ när det vart tal om att föraren måste kunna gå på toaletten så kom den briljanta idén upp om att införa ett pottskåp/urinskåp på loken i maskinrummet. Pottskåp infördes och användes fram till mitten av 1980 talet.



Finessen med pottskåpet var att lokföraren inte behövde stanna tåget för att uppsöka toalett utan han kunde galant sitta vid körspakarna och kissa i en stor pappers mugg. Pappersmuggen fick stå i hytten med urin fram tills att tåget gjorde ett uppehåll, då kunde föraren gå in i maskinrummet och ställa sin mugg i pottskåpet. I pottskåpet fanns en hållare av sträckmetall där man skulle placera muggen. I pottskåpet fanns också nya muggar med tillhörande lock.

När man kom och skulle klargöra ett lok så kunde man påträffa muggar med urin både framme i hytten och i pottskåpet. Vem som skulle ansvara för att muggar med urin skulle avlägsnas från loken framgick inte tydligt. Ofta var det dom som städade loken som fick ta bort dessa muggar.

Nu när vår planeringsavdelning är produktionsinriktade och vill ta bort pauser och få oss att köra mer effektivt på turerna för att spara några gubbar så kanske det är dags att damma av idén med att ha pottskåp på tåget.

Ludvig Eriksson

Medlemsmöte Seko Klubb Lokförarna vid Stockholmståg 4/4-2007

1. Mötets öppnande

Mötet öppnades och deltagarna hälsades välkomna av klubbens ordförande Ludvig Eriksson.

2. Godkännande av dagordning

Mötet kunde godkänna dagordningen.

3. Val av protokolljusterare och rösträknare

Göran Strand utsågs att justera protokollet samt att agera rösträknare vid behov.

4. Förslag till system för uppflyttning på grupper

Anna Groth och Ludde går igenom de två förslag som Seko Lok tänkt föra fram till arbetsgivaren. Antingen använder vi oss av det för gamla SJ-förare bekanta systemet med ”kryss i rutan” där krysset indikerar att den anställda kan tänka sig att bli uppflyttad om tillfälle ges. Det ligger i detta alternativ på den anställda att bevaka sitt kryss och meddela arbetsgivaren om han eller hon önskar ta bort krysset då uppflyttning inte önskas. Det andra alternativet är att ett fyllnadsval görs när vakanser uppstår. De som för tillfället går på Vik-listan kan då söka grupp och inplacering sker efter anciennitet. Arbetsgivaren vill i båda alternativen endast ha en inplacering per år – nämligen 1/3 med val dessförinnan 10/1.

Mötet väger för och emot och beslutar sig till sist för systemet med kryss i rutan. Det blir gruppvalssökningen som avgör till vilken grupp eventuell uppflyttning ska ske. Dock ska krysset sättas efter att ordinarie gruppval blivit känt och inte som tidigare i samband med valet. På så sätt kan den anställda lättare avgöra om behov av uppflyttning föreligger. Det vore även önskvärt med två fasta datum per år där uppflyttning sker istället för endast ett menar mötet som tror att det hela då blir mer flexibelt. Ser S-tåg behov av uppflyttningar mellan de fasta datumen ska det kunna göras efter samråd med den fackliga organisationen. Uppflyttning ska endast kunna ske utanför den egna gruppen och alltså inte inkludera helgbyten inom samma grupp.

5. Förslag till att kunna söka 3-6 FV-dagar i samband med semestervalet

Förslaget som är lagt av medlem innebär i korthet att de som vill får söka och får utlagt 3-6 FV-dagar per år i samband med ordinarie semestersökning. Detta för att få sammanhållen ledighet och bättre kunna nyttja dessa dagar.

Mötet resonerar kring det lämpliga i förslaget – oro finns för att dessa dagar, som kommer att läggas ut sist i planeringen med lägst prioritet alltid kommer att hamna i november – den månad som blir över då vår och höst semestrarna lagts ut och SJ-dagarna fördelats. Värde i att kunna söka FV-dagarna har då begränsats kraftigt plus att dagarna då kan tvingas ut av företaget på tid som den anställda inte önskat. Mötet är dock inte överens – medlem påpekar att ”jag tar hellre en vecka på Mallis än ser den regna bort här hemma i november”

Frågan bordläggs för tillfället och kan tas upp igen när tillfälle ges och ett nytt förslag tagits fram. Ett önskemål kommer upp: medlem önskar se på lönespecen antalet uttagna samt kvarvarande FV-dagar. Det skulle göra det lättare för den enskilde att hålla koll på dessa dagar. Styrelsen ska kolla upp med S-tåg om detta låter sig göras.

6. Förslag till löneyrkande

Inga lokala förhandlingar har startat eftersom de centrala överläggningarna fortfarande är i sin linda och inte dragit igång på allvar. Därför finns inte så mycket att meddela i dagsläget till mötets stora besvikelse. Bland de krav som rests centralt är ettårsavtal samt 3,9 procent påslag på månadslönen de mest angelägna. Inför kommande lokala förhandlingar vill styrelsen höra medlemmarnas åsikter angående eventuell försäljning av tid för inlösning till månadslön. Mötet säger i detta läge nej till försäljning av rapportskrivningstid, gångtid samt avbytestid. Ska någon tid säljas i framtida förhandlingar vill mötet förvissa sig om att vi får bra betalt.

Förhoppningen inför de lokala överläggningarna är att kunna löneglida utöver de centrala procenten men eftersom inga förhandlingar startat är det svårt att sja om utgången i detta läge.

7. Förslag till att kunna tjäna in tjänstledighetsdagar

Mötet ser det fackliga förslaget med intjäning av lediga dagar för att premiera anställda som stannar hos arbetsgivaren som positivt. Dock är mötet inte beredda att sälja något för att få igenom detta. Det återstår att se vad arbetsgivaren har för åsikt i frågan.

8. Nästa gruppval

Gruppval kommer att hållas med beräknad inplacering i september. Förhoppningsvis hinner företaget få klart listorna i tid.

9. Övriga frågor

Mötet godkänner att S-tåg får ta ut folk på gnet på X-helg helgen innan anställds huvudsemester.

Ordningen på UX eller snarare bristen på ordning tas upp av medlem som fått se sina ledighetsansökningar försvinna oförklarligt. Till dess att ordningen förbättrats blir rådet till medlemmar med angelägna handlingar att stöta på och ta personlig kontakt, gärna flera gånger för att förvissa sig om att inget faller mellan stolarna.

Vi kommer att få tre gruppchefer istället för dagens två. Namnet på den tredje är ännu inte offentliggjort.

Städningen i personallokalerna i Södertälje fungerar dåligt. Skyddsombuden får återigen trycka på i frågan så att det blir bättre.

Stockholm 19/4 2007
Sekreterare
Kristoffer Johansson

Justeras
Göran Strand

Vad finns det för anledning att vara med i facket?

En gång var det fackliga medlemskapet inte en fråga om man var med eller inte – utan vilken organisation och klubb man tillhörde. Idag är organisationsgraden lägre och frågan om medlemskapets värde uppstår oftare. Här på Stockholmståg har vi av traditionen en stark lokal facklig verksamhet där en stor majoritet av förarna är medlemmar. Seko Lok har faktiskt ökat medlemsantalet de senaste åren och går mot strömmen i stockholmsavdelningen som tappat medlemmar år från år.

Ändå upplever vi att frågan om medlemskap eller inte är mer aktuell än någonsin. Varför ska man då som enskild arbetstagare lägga flera hundralappar varje månad? Och spelar det någon roll om man är med?

Visst – om en eller annan hoppar av betyder det inte slutet på vår verksamhet, men det är just antalet vi organiserar som ger oss den styrka och slagkraft vi har när vi sätter oss vid förhandlingsbordet - lokalt



likväl som centralt. När Seko Lok kallar till förhandling med arbetsgivaren i en för oss viktig fråga företräder vi nästan 200 förare! Klart som fan att arbetsgivaren lyssnar och intresserar sig mer då än när något av de andra fackförbunden gör samma sak med kanske en tiondel så många bakom sig. För att inte tala om den enskilde föraren som har att övertyga arbetsgivaren helt ensam...

Detta är det enskilt viktigaste argumentet för medlemskap – sen kan vi fylla Seko tidningen med erbjudandet om semesterbyar på västkusten och inbjudan till litteraturkvällar hur mycket vi vill. Det är mervärden och endast ”gräde på moset”.



Att vara många kan vara bra vid konflikter som t.ex. strejk, SEKO förbundet kan då varsla och ta ut andra fackklubbar till sympati åtgärder mot andra arbetsgivare. Styrkan i att vara många hänger sedan givetvis ihop med att det förbund man tillhör bedriver en verksamhet som gynnar dess medlemmar. Kämpar inte Seko för oss så spelar det ju ingen roll hur många vi än är.

Arbetsgivarna har liksom vi i facket förstått att ensam inte är stark och har även de organiserat sig med Svenskt Näringsliv som huvudorganisation.

Avtalsrörelsen – vad är det?

I Sverige, till skillnad från många andra länder, saknas lagstadgade villkor för lägstalöner och andra anställningsvillkor. Istället har vi i ”den svenska modellen” byggt upp ett system som bygger på kollektivavtal, det vill säga att fack och arbetsgivare i branschen träffar avtal om vilka villkor som ska gälla. Det är fackets uppgift att se till att alla företag omfattas av dessa avtal. Facket har också laglig rätt

att vidta stridsåtgärder mot de företag som vägrar. Ett exempel på detta som inträffat nyligen är blockaden mot salladsbaren Wild'n Fresh i Göteborg. Denna arbetsgivare vägrade att teckna kollektivavtal med facket och blev därför satt i blockad. Ledarsidorna i den borgerliga pressen gav stort utrymme åt denna aktion och drog sig inte för att jämföra den med Davids kamp mot Goliat. Det man glömmer att skriva på dessa sidor är att fackets stridsåtgärder även var i arbetsgivarnas intresse. För vad tror ni ägarna till konkurrerande lunchrättningar skulle tycka om att ett företag tillåts snedvrída konkurrensen genom att slippa de kostnader avtalet innebär? Det var fackets skyldighet att agera, eftersom svenska löntagare inte har något annat skydd än kollektivavtalet!

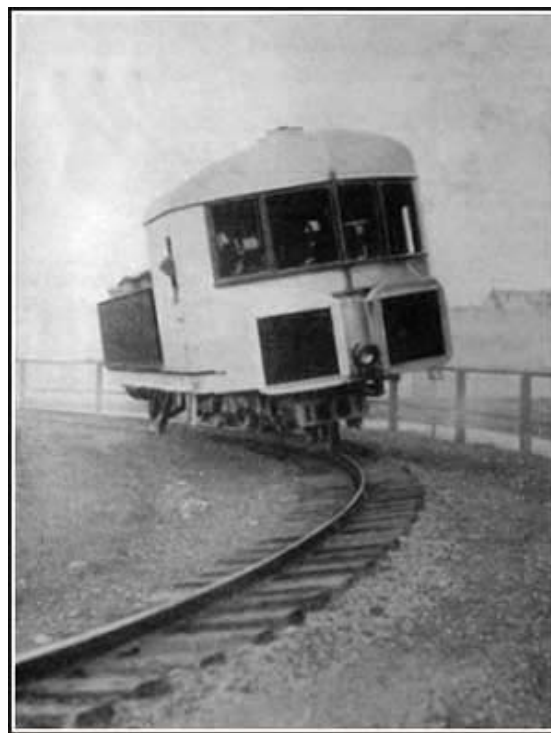
Den dag facket blivit så svagt att det inte förmår upprätthålla kollektivavtal på de flesta arbetsplatser har även den svenska modellen spelat ut sin roll och vi har ingen annan väg att gå än att lagstifta om arbetets villkor.

2004 tecknade Seko ett 3-årigt centralt kollektivavtal med arbetsgivarna som nu löpt ut den sista mars i år. Nu pågår arbetet för fullt med ett nytt centralt avtal. Seko har liksom övriga LO-förbund krävt ett 1-årigt avtal med 3,9 % löneökning. När parterna väl kommit överrens centralt flyttas förhandlingarna ned på lokal nivå och det blir upp till oss i den lokala klubben att på bästa sätt fördela den lönepott som finns. I de lokala förhandlingarna finns givetvis tillfälle att kräva mer än det centrala avtalet gett – dock är det viktigt att tänka på att

fredsplikt då råder eftersom vi är överrens med arbetsgivarna centralt. För att vi som klubb ska vara trovärdiga är det alltså ingen mening att stövla in till Kjell Färnström med ett lönekrav på 25 %. Risken är då att han tackar för besöket och så står vi där utan en krona mer än det centrala utrymmet.

Så fort vi har ett centralt avtal underskrivet kan vi i Lokförarklubben sätta igång med våra förhandlingar. Givetvis är ambitionen att vi ytterligare ska kunna förbättra villkoren i vårt lokala avtal.

Kristoffer Johansson



Något för Getingmidjan?

Läs mer om det gyrostabiliserade tåget på:
<http://www.nyteknik.se/art/47158>

SEKO Lokförarna på Stockholmståg

Styrelsen:



Ludvig Eriksson
Ordförande
Förhandlare
Rehabiliteringsansv.
073-661 57 29



Kristoffer Johansson
Vice Ordförande
Förhandlare
Ungdomsansv.
073-661 58 19



Evamari Hådén
Kassör
Försäkringsrådgivare
073-661 57 15



Christine Forsberg
Sekreterare
Jämställdhetsansvarig
073-661 58 02



Astrid Hermelin
Studieansvarig
Uniformer
073-661 56 88



Anna Groth
Turlisteförhandlare
Drogpolicy
073-661 57 31



Hans Johansson
X60, Uniformer
Drogpolicy
073-661 56 91



Ronny Stenlund
Turlistombud
Pensioner & försäkringar
073-661 56 49



Björn Trygg
Ersättare
073-661 58 07



Jonas Skyllberg
Ersättare
073-661 57 80

NY MEDLEM I SEKO?

Alla nya medlemmar - och gamla - som ännu inte har fått någon facklig grundutbildning, erbjuds härmed en medlemsutbildning på tre dagar. Vi pratar tillsammans om vad Seko gör, fackets roll i Sverige, det politiska läget, vart medlemsavgiften går, vad avdelning respektive klubb gör och mycket, mycket mer.

Utbildningen ger en bra grund för såväl nya som gamla medlemmar.

Du får information om varför det är så viktigt att vara med i facket och vad som kan hända om vi väljer att inte ansluta oss, eller att gå ur.



Kontakta mig så tar jag hand om din intresseanmälan.

Datum är ännu inte bestämt, men din anmälan är inte bindande om det visar sig att du inte kan komma.

Det är Seko Stockholm som anordnar kursen och du får 85 kr per timme skattefritt i ersättning!

Astrid Hermelin, 073 661 5688

TURLISTOR

Som ni märkte blev det inte något gruppval under våren. Turförteckning och gruppnycklar är ritade med tanke på att inte alla hade utbildning på X60 under vintern. En stabilare turförteckning med blandade turer skulle ritats under våren och ingått i ett nytt gruppval med mer variation i grupperna. Men så blev det alltså inte.

Dessutom har 7 insattståg ställts in och turer utgått eller ändrats på grund av sprickorna på X60. Detta har rört till det i vissa grupper, särskilt de riktade. Vi skulle vilja se att mer tid läggs på att hitta turer som passar att byta in i de fallen. Att ändra i gruppnycklarna för återstående tre veckor i juni känns lite sent. Det är bättre att vi lägger allt krut på att vi får ett gruppval till första september så att alla inte hamnar på månadsutskrivning i höst igen. Men vi är lite oroliga, det finns ingen planering, det är sommarlistorna som ritas just nu och hösten är inte påbörjad. Tyck gärna till och kom med idéer och förslaget om gruppvalet.

I sommar blir det den vanliga sommarreduceringen från 22 juni till 19 augusti och de som går på grupp får sin utskrivning för hela sommaren i juni. På Nynäs går det lillpendel ett år till och Nynäsbanan stängs av 30 juli till 19 augusti för upprustning. I höst ska spåret ner till Nynäshamns färja stängas av så tågen kommer snabbvända i Nynäshamn. Det blir då tre omlopp på Nynäs mot fyra idag.

På medlemsmötet den 4 april diskuterade vi olika uppflyttningsförslag vid luckor i grupperna, mötet kom fram till att vi kryssar i en ruta om vi vill bli uppflyttade och att vi kan anmäla det efter valet när vi vet vilken grupp vi fick. Men detta är inte överenskommet med Ståg än. Det viktiga är att vi får ett system och att alla vet vad som gäller.

Turlistkommittén

Anna Groth
Kjell Axelsson
Ronny Stenlund
Carina Sundström



Uniforms info

Alla ska nu ha fått en beställningsblankett i sitt postfack från Stockholmståg och deras leverantör Å la carte AB om nya uniformen. Det är den sista beställningsblanketten som gäller. Detta pga att den första hade några fel, men storlekstabellen från den första är ok. Den ska lämnas in senast 4 maj 2007.

Tyvärr är inte tilldelningen förhandlad med oss, utan Ståg och Å la carte har kommit överens om mängden av ex tröjor, skjortor och byxor för denna leverans utan våran medverkan. Ett brott mot MBL, tråkigt tycker vi och förväntar oss en skärpning i dialogen med de fackliga organisationerna i denna fråga.

Vi är fortfarande osäkra på den slutliga utformningen av några plagg. Men hoppas att Å la carte kunna göra de justeringar som vi önskat, men eftersom vi inte har sett alla slutresultatet så,,? Detta beror på att man inte hade den tid som erfordras för att utforma och justera ett nytt plagg, prov 1, prov 2, ev prov 3 och slutligt utförande till produktion i Asien plus frakt hit med båt, totalt ca 4 - 6 månader. Vi hoppas att alla plaggen ska var så bra som bara möjligt med passform, kvalité och utformning. För vi har jobbat mycket med detta samt att tilldelningen ska räcka till alla.

Leveransen av kläderna är beräknad till vecka 22 och enligt den senaste informationen vi har ska det inte vara någon försening. Det är Postens företagspaket som ska leverera paketet till hem adressen. Är man inte hemma så går paketet till sitt ordinarie paketutlämningsställe typ ICA eller liknande och man får en avi i brevlådan och själv hämta ut paketet.

Är det något som är fel så prata med Ståg uniformsansvarige Carina Eriksson för råd till problemlösning.

Hasse och Astrid, SEKO lok representanter i uniformsgruppen.

EMF information

Senaste nytt angående frågeställningen om de värden av elektromagnetiska kraftfält (EMF) som vi har uppmärksammat i X60 är läget följande.

Först en rättelse av tidigare artikel i Lokförarbladet om EMF. Enheten Tesla (T) är ett högt värde. Vi använder mikrotesla (μT) i våra mätningar och det är en miljondel av 1T. Inte en tusendel som det stod skrivet i tidigare Lokförarblad, beklagar felet.

Vi har varit på en EMF mätningpresentation hos SL och statens provningsinstitut (SP) i oktober 2006. Där redovisades de mätningarna som hade utförts våren och sommaren 2006. Den ena av mätningarna som presenterades var en sk persondosmätning som vi hade deltagit i. Den andra var en kompliterande teoretiska beräkningsmätning om de tidigare mätresultat är trovärdiga eller ej. Pga det dåliga mätutförandet på den första dosmätningen, önskade vi att få utföra flera dosmätningar på X60, som bekant hade stora tekniska brister under den tid som första mätning utfördes. Nu har vi gjort 4st nya dosmätningarna med bättre fungerande fordon. På de senaste 4 mätningarna blev resultatet lite annorlunda, nämligen att medelvärdet blev lite högre än de tidigare mätningarna i hytter på X60. Mao att 6st inkopplade traktionsgrupper förbrukar mera ström i kontaktledningen än ex 4st.

I vintras skrev vi (SEKO lok, SEKO pendelklubben och ST spårtafik) ett brev till Stockholmståg där vi ställde två frågor med bakgrund av den dokumentation och kunskap som vi hade då. Att X60 har högre medelvärde än X1/X10 i förarhytten och att oron är stor hos personalen för ohälsa. Samt att vår arbetsgivare skulle ta tillfället att värna sin personal och påverka fordonsägaren SL att genomföra forskning genom att pröva "aktivmotkompensering" av EMF för att kunna finna en lösning av problemet.



Professor Kjell Hansson – Mild på Arbetslivsinstitutet i Umeå har en teknik som kanske skulle kunna fungera, men den är inte prövad i skala 1:1 på rullande tågfordon än. Kostnaden för ett prov skulle kunna vara ca: 200 - 250 tusen kronor.

Att exempelvis "labba" med X1or skulle kunna gå bra tycker vi, för dom ska ju snart skrotas och om de har ett par borrhål i hytten mer eller mindre, spelar ju ingen större roll.

Stockholmståg skickade vårt brev vidare till Arbetsmiljöverket för utlåtande om den uppkomna oron och som stöd till deras svar till oss. AV har bedömt med bakgrund av den forskning och den kunskap som de har om ohälsa att det inte finns skäl för den oro som vi påstår.

AV har i ett tidigare svar till SL, sagt att SL inte har följt "försiktighets principen" som är inskriven i "miljöbalken". Det borde SL gjort anser AV i samma svar, även om "försiktighets principen" är frivillig. Och SL borde ju veta att inom järnvägen så finns det höga EMF värden, och det bör man bekämpa kraftfullt.

Men, AV hade inte tillgång till resultaten av den sista dosmätningen vid sin bedömning och svar till Stockholmståg, den som hade lite högre medelvärde än de tidigare. Men vi vet inte om det skulle ha påverkat AVs svar till Stockholmståg.

Vi tycker att Stockholmståg agerar svag i denna fråga som berör så många av oss som jobbar ute i tågen. Man har ju sin ägare SJ att hålla i handen och då skulle man kunna agera tillsammans för framtida forskning och stark påverkan på tillverkare och fordonsägare, att så här ska det inte vara, åtgärda med ombyggnad. Man skulle även kunna få vårt stöd i frågan. Vad som återstår nu är om våra centrala fackliga organisationer kan hjälpa oss, och att vi kan få detta till en bransch fråga. Sista ordet är förhoppningsvis inte sagt i denna fråga, så fortsättning följer.

Hasse Johansson