

# Lokförarbladet

Nr 14, Dec 2007, Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna på Stockholmståg  
Redaktion: Styrelsen genom Ludvig Eriksson och Kristoffer Johansson



**\*Löneförhandlingar 2007**

**\*Turlistor**

**\* Provsjutning av vindrutor i Venedig**

**\*Läget på Stockholmståg inför 2008**

## Löneförhandlingarna 2007

Som tidigare meddelats är avtalet nu klart! Efter intensiva förhandlingar med flera träffar i veckan under en dryg månads tid är det nya avtalet äntligen i hamn.

Målsättningen har ända sedan första inledande träffen i mitten på oktober varit att den retroaktiva delen ska komma medlemmarna till del på decemberlönen, något som nu blev verklighet.

Så här i efterhand kan vi konstatera att trots ett gott förhandlingsklimat har det blivit en tuff resa mot målet och det var inte förrän i sista stund som vi kunde komma till avslut i förhandlingarna.

Vi har nu gjort en överenskommelse där vi får ut något som känns bra. Vi har härigenom värdesäkrat vårt lokala kollektivavtal långsiktigt. Arbetsgivaren vill justera kringtider/rationalisera och vi kan inte bara sitta och tjura i ett hörn och säga nej. Risken fanns att vi då framöver skulle kunna bli överkörda och kanske inte få ut något bra i avtalet.

### Lön

Ny slutlön fr.o.m.2007-09-01 blev 30.415:- vilket motsvarar ett lönepåslag på ungefär 4,38%.

Anledningen till att vi fått upp slutlönen utöver de centralt fastslagna 3,7% är att vi kunnat omfördela pengar ifrån stegen och lägga det på toppen. Retroaktiva lönedelar kommer också som extra tillskott nu på decemberlönen. Säkert välkommet när det är dags för julklappar!

Att flytta pengar ifrån stegen till slutlön hade vi förankrat på medlemsmöte. Likaså hade vi förankrat hos medlemmarna att vi kunde byta tid i turförteckningen mot att lokförare kan tjäna in nya ledighetsdagar.

Eftersom det nya avtalet dragit ut på tiden efter sommarens tillfälliga förlängning av det gamla centrala avtalet blir det inte mer än 3 månader innan det är dags för nästa lönehöjning som träder i kraft 1:a april 2008. Lönen blir då i slutlönesteget 31.500:- Från och med 1/4-08 höjs även stegen med 300 kr i varje steg vilket ger 21.967 kr i steg 1 och 24.341 kr i steg 2. Utbildningslönen hamnar då på 17.000 kr.

Inledningsvis ville Stockholmståg inte höja rörliga tillägg med 3,7%. Efter att Seko Lok kunde visa tidigare praxis på hur dessa tillägg hanterats och inte backade i frågan, så gav Ståg till slut med sig och gick med på att räkna in även de lokala tilläggen i lönepotten. Alla tillägg höjs därför med procentsatserna för år 2007 med 3,7% och för 2008 med 3,3%.

### Vrålkskubstillägg

Det har varit svårt att locka folk till vrålkskubben i och med att attraktionskraften urholkats när ersättningen halkat efter på senare tid. SEKO Lok har bearbetat Ståg under en längre tid om



att det är viktigt att vrålkskubben fungerar som det ursprungligen är tänkt. Vi kom nu överens om ett nytt "vrålkskubstillägg" på 200:-/dag.

Tillägget kommer att börja gälla från 1 januari 2008. Det är viktigt att vi fyller platserna på vrålkskubbsgrupperna så att "skubben" kan vara den resurs som den ska – nämligen att täcka upp för korttidssjukdom, vård av barn etc. Utan en fylld vrålkskubb haltar vikarie verksamhet.

## Ledighetsdagar

Under flera medlemsmöten och i kontakt med medlemmar har ett av de starkaste önskemålen varit att kunna vara ledig mera. Det sliter på att arbeta skift och att tvingas jobba varannan helg plus de ”röda” dagar som de flesta andra är lediga.

Huvudyrkandet från Seko Lok när vi gick in i de lokala förhandlingarna var att alla förare som inte har SJ-dagar ska kunna tjäna in tjänstledighetsdagar med fullvärde. Vi skulle även samtidigt värdesäkra SJ-dagarna som ska lösas in till de nya tjänstledighetsdagarna.

Stockholmståg ville ej gå med på en överenskommelse om att tjäna in ledighetsdagar - det skulle bli alldeles för dyrbart för dom. Vi fick argumentera och manövrera oss vidare för att hitta en öppning i förhandlingarna. Stockholmståg ville bl.a. inte gå med på att räkna intjänandet från trafikstart efter vårt ursprungliga förslag. Vi fick därför lägga kraft på att förbättra tidsplanen för intjänandet så att dagarna kan börja falla ut inom rimlig tid. Efter förhandlingar fram och tillbaka kom vi överens med företaget om följande tidsplan (räknat från avtalets startdatum 1/9-2007):

**2 års obruten anställning = 2 intjänade tjänstledighetsdagar**

**4 års obruten anställning = 4 intjänade tjänstledighetsdagar**

**6 års obruten anställning = 6 intjänade tjänstledighetsdagar**

Med tanke på osäkerheten som råder i vår bransch så känns det extra viktigt att vi hinner tjäna in åtminstone de första två dagarna innan det i värsta fall blir entreprenörsbyte och våra avtal ska nagelfaras av ett nytt bolag. På så vis blir dagarna en vedertagen realitet och inget som går att vifta bort innan de hunnit omsättas i praktiken.

De förare som har 6 eller 9 Sj-dagar idag får behålla sina dagar och får dem utbytt och värdesäkrade efter tidsplanen ovan till fullvärdesdagar, där de sista 3 dagarna för de som har nio dagar också räknas upp till fullbetalda på sista steget. Dom som har sex dagar får på sista steget efter 6 år ytterligare 2 dagar och hamnar då på 8 ledighetsdagar.



Utläggning av de nya tjänstledighetsdagarna kommer att sökas i samband med semestervalet och ersättningen för dessa dagar kommer att utbetalas på samma sätt som utbetalningen av Sj-dagarna dvs med en klumpsumma i februari och sedan löneavdrag den månad dagarna tas ut. Värdet av en tjänstledighetsdag är 4,6% av månadslönen per dag. När du sedan är ledig görs avdrag med 4,1% av månadslönen per ledighetsdag.

Här igenom så kommer vi framöver bara att ha en sorts ledighetsdagar som är lika för alla.

Antal	Efter två år		Efter 4 år		Efter 6 år	
SJ-dgr nu	SJ dagar	Tjledighdgr	SJ dagar	Tjledighdgr	SJ dagar	Tjledighdgr
9 dagar	7	2	5	4	0	9
6 dagar	4	2	2	4	0	8
3 dagar	1	2	0	5	0	7
0 dagar	0	2	0	4	0	6

## Vad har vi gett i utbyte för att få de nya ledighetsdagarna?

Givetvis kostar det företaget en del att låta oss vara en vecka mer lediga per år, även om vi når full bemanning. Tanken är att utrymme skall finnas för att lägga ut fler lediga dagar på kalenderperioder där överskott av förare finns.

Vi har i utbyte gått med på att korta bufferttiden/betald rast från 25 till 15 minuter. Och vi har minskat avbytestiden från 5 till 4 minuter samt gått med på att mäta samtliga gångtider, klargöringstider och disptider.

Vad gäller mätningarna så vet vi ännu inte hur detta kommer att påverka turförteckningen men företaget är givetvis intresserade av att effektivisera där det är möjligt. Tiderna kommer inte att mätas ensidigt av Stockholmståg utan SEKO ska vara representerade vid mätningarna och vi skall vara överens innan några nya tider fastslås.

Arbetsgivaren har ända sedan Citypendeltiden velat förändra kringtider i turförteckningen med hänvisning till att tiderna skall stämma överens med verklighetens behov. Om vi ensidigt bara säger nej finns det risk att arbetsgivaren tvingar igenom en justering längre fram och då kanske vi inte får ut något av det som vi vill ha.

### **Försäljning av fv-dagar.**

Stockholmståg har tidigare visat intresse för att köpa fv-dagar av de som har inestående fv-dagar. Vi blev överens om att försäljning kan ske av intjänade fv-dagar på frivillig basis, annars så skall dagarna läggas ut enligt avtal. Priset Ståg erbjuder är 5,4% av månadslönen/fv-dag.

### **Alla tillägg höjs med 3,7%:**

Nya belopp fr.o.m. 2007-09-01:

Undervisningstillägg	207 kr
Vikarietillägg	300 kr
Handledartillägg	164 kr
Tidsförskjutningstillägg	153 kr
Vrålskubbstillägg	200 kr - gäller fr.o.m. 2008-01-01

### **Summering avtalsrörelsen 2007**

Vi hade höga ambitioner när vi gick in i de lokala förhandlingarna – i botten hade vi de centralt genererade 3,7 procenten och en stark vilja att få fram ett avtal som skulle vara långsiktigt gynnsamt för våra medlemmar. För att klara verksamheten här på Ståg duger det inte med att rekrytera ny personal – det gäller att långsiktigt behålla de som redan jobbar här också! Våra villkor i vårt lokala kollektivavtal ska vara det som ser till att vi säkrar behovet av förare på pendeln.

Det som man förknippar starkast med en avtalsrörelse är väl lönedelen – ”hur mycket blev det i slutlön?” är väl en av de vanligaste frågorna vi fått den senaste tiden, men det är ju mycket mer som ska med i en uppgörelse. Ledighet är något som de flesta för att inte säga alla värderar mycket högt. Vi har känt av ett tryck från medlemmarna att vi vill ha mer ledig tid, fler lediga helger. Uppgörelsen om ledighetsdagar för alla är ett direkt resultat av detta. Målet och vår förhoppning är att den här uppgörelsen långsiktigt ska göra majoriteten av er nöjda och att de nya ledighetsdagarna tillsammans med satsningen på slutlönesteget kan bli något som lockar nya förare hit och får de som är här att stanna.

---

# Turlistor

## Fyllnadsval

Fyllnadsvalet blev inte riktigt som vi hade tänkt oss. Det var meningen att vi även skulle kunna välja "blint" på samtliga grupper, så att de luckor som blev efter de grupper som blev valda också skulle fyllas. Nu blir det ett nytt fyllnadsval, antagligen med inplacering 1 mars.

Vi har också diskuterat att vi ska kunna vikariera på en grupp om någon är långtidsfrånvarande. Då tillfrågas den som går på månadsutskrivning som valt den gruppen och står på tur från gruppvalet i höstas.



## Nynäshamn

Som tidigare sagts stängs Nynäsbanan den tredje maj.

När den öppnas i augusti är ombyggnaderna inte färdiga.

Vi vet inte om det kommer fortsätta gå lillpendel ett år till eller om långa tåg ska gå hela vägen, eller om det ska gå tåg på hel eller halvtimmestrafik dagtid. För att inte slita i turförteckningen medan SL funderar har vi med Kjell i spetsen föreslagit för arbetsgivaren att vi vill fortsätta med nuvarande turförteckning där föraren pendlar på Nynäs och de andra varven körs Bål-Vhe. Då slits inte turförteckning och gruppnycklar sönder vid nya beslut. Om vi skulle köra ett varv på Bål-Nyh måste vi stå över i Nynäshamn, ett varv tar då närmare fem timmar, det blir svårt att hitta lämpligt jobb efter rasten utan att hacka sönder hela turförteckningen.

## Trångsektorsplan

Banverket ser över tiderna för vissa tåg. De ska bl.a. hitta bättre lägen för insattstågen och flytta minuter på 25 och 28 tågen från norra sidan till södra sidan. Detta påverkar trafiken i hela Mälardalen och blir tidigast klart vid huvudtidabellsskiftet december 2008.

## Nattrafik

SL vill att vi ska köra pendeltåg på helgnätterna, och att det ska gå kvartstrafik i sommar. Men det är inte klart än. Att öka sommartrafiken bestämde SL, vilket kom mitt i semesterplaneringen så Ståg fick sänka taket för semesteruttaget i sommar. Men sedan säger Banverket att de har en del arbeten i sommar och inte vill ha mer trafik, fortsättning följer. Nattrafik fredag och lördag diskuteras också men det blir till hösten om det blir av. Det blir jobbiga nätter, men vi får försöka rita dem korta. Det tråkiga blir att en kort natt får vi arbeta igen en annan dag. Otack är världens lön.

Turlistkommite´n

Anna Groth

Anna Groth	073 661 5731
Kjell Axelsson	073 661 5602
Ronny Stenlund	073 661 5649
Carina Sundström	073 661 5721



# Läget på Stockholmståg inför 2008

Stockholmståg håller nu på att summera sitt budgetår för 2007. Det som har varit de stora problemen är personalbrist och fordonsproblem med X60.

Ståg's ekonomiska prognos ligger så gott som i fas med budget 2007. Den största avvikelserna som skenat i väg är personalkostnader, särskilt på förarsidan. Intäkterna ifrån SL har däremot varit goda och väger upp de negativa siffrorna i budgeten.



Att intäkterna ifrån SL har varit bättre än beräknat beror på att Ståg har gjort några tilläggsavtal med SL, bl.a. på grund av försenade och dåligt fungerande fordonsleveranser av X60. Tilläggsavtalen genererar mer pengar till budgeten 2007 än som planerats i det ursprungliga anbudet och avtalet med SL.

SL har deklarerat att de vill att Ståg skall köra kvartstrafik under sommarperioden 2008. Även så vill SL utöka natt trafik på helger. Om Ståg får uppdraget så innebär det att det kommer att gå åt mer åkande personal för att klara trafiken.

Så fort Ståg har kommit upp i fullt antal anställda förare så vill Ståg göra sig av med inhyrningar för att de kostar för mycket pengar.

SL säger att fullgör Ståg sitt antagande så kommer de att få förlängt förtroende. Just nu så ser SL att de största problemen är fordon och brist på personal. Brist på personal är direkt kopplat till Stågs verksamhet och kan ej accepteras av SL som orsak till inställda eller försenade tåg.

Att Ståg vill få förlängt förtroende känns självklart. Ståg kommer att ha svårt att hitta lönsamhet under denna första 5 års period och dom skulle gärna vilja försöka köra trafiken under ytterligare 5 år fr.o.m. 2012. Ståg kommer att göra allt under 2009 och 2010 för att visa att de kan köra pendeltågstrafiken bäst.

Om SJ som nuvarande 100% huvudägare av stockholmståg är positivt eller negativt för oss personal på Ståg kan diskuteras. SJ ger signaler om att dom vill vara 100% ägare av Ståg under resten av avtalsperioden, får dom förlängt kontrakt med SL i ytterligare fem år så kan dom tänka sig att sälja en del av Ståg till någon annan part som kan bli delägare.

## Provskjutning av vindrutor i Venedig

Efter stora skador på frontrutorna i förhållande till tågets fart och stenars storlek så krävde SEKO's huvudskyddsombud att man skulle prova frontrutornas hållfasthet. Stockholmståg ansåg att vi skyddsombud hade rätt i våra misstankar.

I slutet av juni så gick vi och Stockholmstågs representant upp till SL och hade ett möte om frontrutor. Där krävde vi att det skulle göras en frontrutetest enligt SJ Tb 20.100. Kravet är att en ruta skjuts med en projektil som väger 0,9 kg och är ganska aggressivt utformad.

Projektilen skjuts i en hastighet av 270 km/h på en frontruta som är nerkyld till +5grader (plus minus 2 grader). Mötet kom fram till att ett test skulle göras efter semestrarna. Efter semestern så meddelade SL att det skulle göras ett test hos ruttillverkaren Isoclisma. Isoclisma ligger i Italien, närmare bestämt i Venedig. Det bestämdes att testen skulle göras i början på november, den 8/11 och 9/11. Vi anlände till

glasfabriken med dess provskjutningsanläggning en timme försent. Vi hade fått skjuts med en representant från Ahlstrom, och vi åkte vilse ett tag.

När vi hade kommit fram så var en tryckluftsdreven kanon laddad. Isoclimas direktör som heter Eddey Hinkley visade upp projektilen som skulle användas. Han var väldigt säker på sin sak, att rutan skulle klara testet. Rutans temperatur var 4,9 grader. När skottet gick så for projektilen rätt igenom rutan som om man skulle ha slängt en sten genom en fönsterruta.



Eddey Hinkley visar projektilen



Det blev krismöte efter provskjutningen. Efter diskussioner och analyser av företaget så kom man fram till att det var för kallt för rutan. Den verkliga tempen var enligt Isoclisma under +3 grader där projektilen träffade.

Hål i rutan

Vi ringde omedelbart till Stockholmståg och förklarade att man var tvungen att ha frontrutevärmern på hela tiden för att rutan skulle vara tillräckligt varm så att rutan skulle hålla för stenkastning. Alla X60 tågs frontrutor skulle mätas så att värmeskiktet var helt och att det kom spänning fram till rutorna. Alla X60 tåg skulle vara uppmätta efter påföljande helg. Sedan beslöts det att det skulle göras en ny provskjutning senare samma månad.



Innan vi åkte ner till Venedig för andra gången så förberedde vi för att det kanske skulle kunna bli en misslyckad provskjutning, alltså att rutan inte skulle hålla. Det skulle medföra att det skulle bli ett skyddsstopp på X60 för hela pendeltågstrafiken.

Temp mätning av rutan

Kontakt hade tagits med Arbetsmiljöverket och Seko förbundet och Stockholmståg om det skulle bli en misslyckad provskjutning. Det medförde att så fort att det var klart med provskjutningen så skulle jag

ringa hem till Hasse Johansson som är ledamot i SEKO styrelsen och Stockholmståg och meddela resultatet.

När vi kom ner nu den 28/11 var det redan riggat för en provskjutning. Efter att man hade skjutit projektilen så höll rutan. När Torbjörn/jag tittade efter i datorn som registrerar skotthastigheten så visade det sig att projektilen endast hade hållit en hastighet av 185 km/h. Jag ifrågasatte då provet då det hade varit överenskommet att det skulle skjutas enligt SJ testen där hastigheten är 270 km/h på projektilen.

Det blev då ett nytt möte där det visade sig att det var SL som hade beställt en skjutning med den lägre hastigheten. Provet motsvarade då ungefär att en frontruta träffas av en sten i 160 km/h i – 25 grader kallt. Det motsvarar inte kraven som är ställda på frontrutan att den skall tåla en sten i 160 km/h i – 35 graders kyla. Jag lyckades tvinga fram ett nytt prov dagen efter den 29/11 som motsvarar SJ testen som man var överens om efter den förra provskjutningen, för att se om rutan skulle hålla måtten som motsvarar kraven som är ställda på tåget.



Tryckluftskanon

Det var väldigt spänt i provlokalen innan skjutningen skulle bli av. Hasse var beredd vid



telefon hemma i Stockholm. Kl 08:43 på morgonen så sköt man projektilen och rutan höll. Jag gick fram till datorn där hastigheten registrerades och såg att det var en hastighet av 277 km/h. Jag ringde hem till Stockholmståg och meddelade att rutan höll.

Skjut- rör med nedkylningskammare i bakgrunden

Rutan var nedkyld till 6,2 grader och projektilhastigheten var 277 km/h, det motsvarar ungefär att rutan träffas av en sten

som väger 0,9 kg i -32 grader kallt. Enligt ruttillverkaren så har vi fått en ruta som motsvarar högsta standard som var på 80 talet. Senaste kvaliteten på rutor som finns enligt Isoclima är rutor som tål stenträffar enligt SJ provet. De klarar träffar ner till -15 graders kyla utan att man måste ha frontrutevärme till.



Vi skyddsombud kommer att kräva att tågens frontrutor skall ha den bästa möjliga hållfastighet som motsvarar vårt klimat här i Sverige, det vill säga att rutorna skall tåla sträng kyla utan att man måste slå till värme till frontrutorna för att det skall hålla för stenträffar.

Frontruta uppsatt i provbänk



Hälsn Torbjörn Eriksson, huvudskyddsombud

---

## Nya avtals överenskommelsen

Det har inkommit mycket ros och lite ris angående vissa frågetecken kring den nya avtalsuppgörelsen. Målet är att långsiktigt säkra och höja avtalsvärdet.

Nu önskar våra medlemmar att vi säkrar ledighetsdagar för alla anställda. Att vi skulle få det gratis är bara att glömma. Vi var tvungna att använda oss av något som arbetsgivaren önskar, och det var att justera kringtider i arbetstidsavtalet.

Hade vi inte justerat dessa kringtider nu så hade vi fått göra det längre fram i ett läge då vi har gott om folk. Arbetsgivaren är den som leder och fördelar arbetet och kan ställa krav på att kringtider skall anpassas efter verkligheten och arbetsgivarens behov. I ett sådant eventuellt framtida scenario så hade förarkåret inte fått mycket för justering av tiderna och absolut inga ledighetsdagar.

De förare som inte har några extra ledighetsdagar är de förare som inte har varit med sedan SJ tiden. För varje år som går så blir antalet SJ-dagar och antalet förare som har SJ dagar mindre. Ju färre förare som har SJ-dagar så ökar risken att de kommer att försvinna på sikt. Med denna nya överenskommelse så säkrar vi även SJ dagarna för de gamla förarna samtidigt som alla andra också får dagar.

Några äldre förare med SJ dagar har påtalat att de tjänar för lite på arbetstidsförändringarna i jämförelse med de som nu inte har extra ledighets dagar

och som sedan får nya dagar. De förare som nu inte har extra ledighetsdagar har stått tillbaka i lön när dom legat i lönestegen och givit pengar till de förare som ligger i slutlön. Att flytta pengar ifrån lönestegen till slutlön har vi tidigare gjort två gånger på Citypendeln och nu så gör vi det även här på Ståg 2007 och 2008.

Likaså har det inkommit besvikelse ifrån nyare förare när de förstått att de inte får någon löneförhöjning i stegen. De har istället fått möjlighet att nu kunna tjäna in ledighetsdagar vilket är bra långsiktigt. Att de nyare förarna får stå tillbaka i löneutrymme för att de äldre förarna får mer i slutlön kan ses som kortsiktigt fel men i längden så kommer de flesta att ligga i slutlön och då får de som nu är nya förare tillbaka det som dom försakat senare.

På liknande sätt måste vi se de nya arbetstidsförändringarna om att alla förare skall kunna få extra ledighetsdagar med tiden. De äldre förarna kan tycka att de kortsiktigt förlorar lite och får stå tillbaka nu, men långsiktigt så kommer alla att vinna på ett starkare kollektiv avtal för alla.

Tiden var nu också mogen för att de äldre förarna bjuder tillbaka ifrån det som dom tidigare har fått i lön av de yngre förarna som legat i stegen, för att nå målet för allas bästa.

De nya arbetstidsförändringarna är svåra för arbetsgivaren att kunna utnyttja på ett bra sätt. Våra andra regler om paus, rast, max arbetstid i arbetsperioden, max omloppstid, slut 19.00 före fredag m m ligger kvar och skall följas. Det innebär att förändringarna kommer troligtvis knappt vara märkbara utan det kommer antagligen upplevas som vanligt när vi är ute och kör på våra turer.

Skall vi ha ett starkt kollektivavtal så måste vi också släppa på en viss egoism.

