

# **\*Lokförarbladet \***

Nr 22 Sept 2010, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg



8L

120

**Ett kungarike för en kopp kaffe, sid 9**

**Lokala avtalsförhandlingar, sid 3**

Spelar det någon roll om man röstar ? sid 2

**MINNS DU VINTERN? sid 4**

**Riv upp Lex Laval! Sid 8**

**UNIFORMEN, SID 3**

**Flexibel personalpolitik, sid 7**

**Lite smått och gott från skyddsombuden, sid 10**

# Spelar det någon roll om man röstar?

Om mindre än två veckor är det val. Vissa påstår att det inte spelar någon roll om man röstar eller vem man röstar på, att det är så små skillnader i de politiska alternativen ändå. Detta är inte sant utan syftar bara till att få valet att handla om person och inte om politik. De som följt de senaste fyra årens samhällsutveckling vet att politik gör skillnad. Klyftorna har ökat mellan den som är sjuk och den som är frisk, mellan den som är arbetslös och den som har ett jobb, mellan kvinnor och män.

I valrörelsen 2006 anklagades fackföreningsrörelsen för att hitta på när de påstod att alliansens politik gick ut på att försvaga facket. Med facit i hand så hade vi rätt. Högeralliansens strategi med att chockhöja egenavgiften till a-kassan, i synnerhet för LO-grupper, fick snabbt genomslag när många medlemmar inte längre hade råd att betala medlemsavgiften till facket. Det nya systemet med olika avgifter har inneburit lägre avgift om du är tjänsteman eller akademiker, men kraftigt högre avgift om du är lågavlönad.



Viktiga frågor står på spel. Fyra år till med en regering som gör allt för att dela upp Sverige i ett A- och ett B-lag? Fyra år till med utförsäljningar och privatiseringar av gemensamma tillgångar? Utförsäljning och privatisering av SL trafiken ligger som ett förslag i Stockholm, och om det blir verklighet skulle det kunna innebära att pendeltågstrafiken delas upp på ett par olika privata aktörer, och då är det inte övertagande av tjänst enligt LAS §6b som ska gälla, utan de privata aktörerna kan anställa endast de arbetstagare de vill ta över, arbetstidsavtal m.m. följer inte med över utan kan försämrats. Centern driver förslag om att luckra upp lagen om anställningsskydd så att arbetsgivaren själva kan välja vilka arbetstagare som ska sägas upp vid övertalighet, istället för att följa den klassiska turordningsregeln om sist in först ut.

Dra ditt strå till stacken och gå och rösta.

Styrelsen.

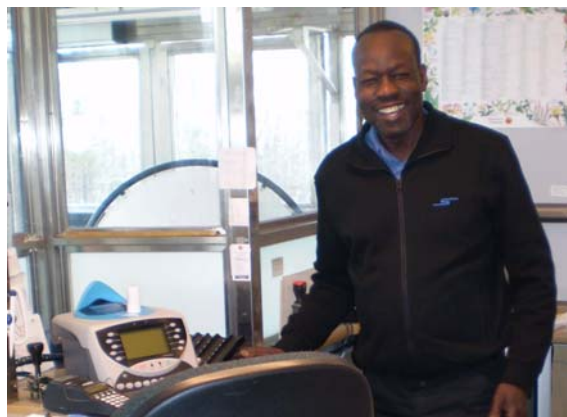
# UNIFORMEN

Vad gäller uniformstilldelningen kan det vara svårt att tyda vad som menas gällande tilldelning av skor, när man läser instruktionen som har delats ut av Stockholmståg.

För säkerhets skull vill jag förtydliga detta;

- Som nyanställd får du ut tre par skor, (sommarskor, vår/höst- och vinterskor).
- Sedan får man vänta 24 månader tills man får ut nya skor. Denna gång får man beställa TVÅ par. Vilken sort bestämmer du själv.
- Året därefter får du ut ETT par skor.
- Så här fortsätter det sedan vartannat år.

ALLTSÅ: Vartannat år har du rätt att ta ut två par skor, vartannat år ett par. Tänk på detta när du beställer dina skor, så du inte står utan t ex vinterskor om du redan har tagit ut två par skor tidigare samma år.



Astrid.

---

## LOKALA AVTALSFÖRHANDLINGAR

Seko Lok har träffat Stockholmståg två gånger; den 7:e och 9:e september och förhandlat lön och avtal. Förhandlingsklimatet är bra, det känns som om vi ska kunna hitta en uppgörelse som blir bra.

Stockholmståg signalerade tidigt att de ville slå ihop båda lönerevisionerna till en lönerevision (löneförhöjning) i stället för två. Enligt de centrala parternas uppgörelse skulle vi haft rätt till en löneförhöjning 1:a juni 2010 på 0,9% och senare en höjning 1:a Juni 2011 med 2,6 %, vilket ger sammanlagt 3,52% höjning av slutlönen. Seko lok´s medlemmar sa på medlemsmötet att de kan acceptera lösningen med en löneförhöjning om det genererar en högre slutlön än de 3,52% i slutändan.

Seko lok har föreslagit för Ståg en löneförhöjning i februari 2011 som genererar en högre slutlön än 3,52%. Ståg har svarat att dom vill skjuta löneförhöjning ytterligare några månader längre fram, och också samordna tidpunkten för löneförhöjning med tågvärdarna. Seko lok anser att ska vi gå med på detta så måste procenten på slutlönen öka ytterligare.

Vad gäller de övriga yrkanden som Seko lok har framfört (som fanns med i senaste numret av lokförarbladet) så har Ståg sagt nej till ett par punkter, men det känns ändå som om vi kan komma överens på ett par andra punkter.

Nästa tidpunkt för förhandling är 15:e september.

Ludvig Eriksson

---

Tidningen ETC Stockholm bifogade tidigare i somras en bilaga från Seko Stockholm, där följande artikel var införd. Den är skriven av Sofia Lundgren och hon beskriver här hur upphandlingar av järnväg och annan samhällelig verksamhet drabbar den enskilde på ett negativt sätt. En mycket bra artikel som jag därför vill ta med här i vårt lokförarblad.

Astrid.

## **MINNS DU VINTERN?**

### **KAOS!**

Sverige är ett land med fyra årstider. Det innebär bland annat vinter, -varje år! Hur kommer det sig att det blir trafik kaos varje gång snön faller?

Vinterns tågkaos var värre än vanligt och antalet förseningar och inställda tåg nådde rekordnivåer. Enligt forskare på KTH kostade trafikkaoset SJ:s och SL:s resenärer 150 miljoner kronor om dagen när det var som värst.

Sekos Johnny Nadéus förklarar kaoset med uteblivna investeringar och eftersatt underhåll som i sin tur kan härledas till bolagiseringen av SJ.

– Det finns en väldigt enkel förklaring till att tågen och tunnelbanan stod stilla i vintras och det är att det saknas folk som tar bort snön. På 20 år har vi fått 1500 färre som rensar snö och istället 1500 fler tjänstemän som beställer snöskottning.

### **Konkurrensutsattes**

I slutet av 1980-talet bestämdes att SJ skulle bolagiseras. Avreglering och privatisering skulle leda till lägre kostnader och bättre service, sades det. SJ delades upp i SJ som skulle köra tågen och Banverket som skulle sköta infrastrukturen, underhåll av spåren och snöröjning. Sedan ålades både Banverket och SJ att spara pengar.



Banverket Produktion, en egen resultat enhet inom Banverket med uppgift att utföra det fysiska arbetet med spåren, bildades. För att sänka kostnaderna så mycket som möjligt skulle denna enhet konkurreras ut.

– Sedan dess har tid och pengar lagts på förfrågningar, utvärdering av anbud och kontrakt med andra utförare istället för på att spåren ska vara driftsäkra, säger Jonny Nadéus.

I februari 1972 hade Sverige 20 snöplogningslok utplacerade i järnvägsnätet, beredda att rycka ut och röja där det behövdes. I februari i år fanns bara två av dessa kvar i sådant skick att de kunde användas för snöröjning.

### **Urspårad avreglering**

Banverket Produktion är numera ett statligt aktiebolag vid namn Infranord AB. Det ska konkurrera på lika villkor med bolag från hela världen. Att då samtidigt dras med kostnader för snöplogningslok i beredskap går inte. Inte heller SJ, som ska konkurrera med andra tågoperatörer, har råd att samtidigt hålla lok och vagnar i reserv för extremt väder.

Karin Svensson Smith, trafikpolitisk talesperson för Miljöpartiet, menar att den svenska järnvägen blivit en urspårad avreglering där det ”gäller att plocka vinstintressen på bekostnad av drift och underhåll”.

– Den största anledningen till att man inte kunde hantera snövädret i vintras är uppstyckningen av järnvägen. Underhållet styckas upp i smådelar och säljs ut till lägstbjudande samtidigt som man avreglerat järnvägen som helhet. Det innebär att SJ ska konkurrera med andra företag och inte har samma möjlighet att investera i sådant som är långsiktigt bra.

I samband med avregleringen tog SJ Fastigheters uppgifter över av Jernhusen AB som fick krav på sig att gå runt snarare än att fylla någon uppgift i Järnvägssystemet.

– Det har inneburit att bolaget stängt ”olönsamma” stationer där människor annars kunnat stå inne och vänta när det blivit kallt. Jernhusen har tvingats höja hyran på verkstäderna vilket fått som konsekvens att operatörerna dragit ned på underhållet av fordonen, säger Karin Svensson Smith.

Miljöpartisten har svårt att se hur järnvägen ska kunna fungera bättre i framtiden när inga långsiktiga satsningar görs.

– Ingen har ansvar för framtiden och då kan heller ingen ta på sig de stora kostnader som det innebär att utveckla ny vagnar. X2000 beställdes av SJ:s generaldirektör. Det tog tio år att ta fram det tåget. I dag finns det ingen som har vare sig rådighet eller motiv att göra motsvarande. Och X2000 behöver bytas ut. Vi behöver modernare tåg.



När SJ hade monopol på tågtrafiken kunde tåg allokeras om och sättas in där de behövdes.

– Nu har riksdagen beslutat att 30 bolag ska få köra tåg. Det innebär att varje bolag har få lok och vagnar och ingen möjlighet att sätta in extratåg. Tågen som gick sönder i vintras håller fortfarande på att repareras, säger Johnny Nadéus.

### **Seko vill ha en enda aktör**

För att komma till rätta med problemet vill Seko sammanföra kärnverksamheterna under en aktör igen. Förbundet får medhåll från miljöpartisten Karin Svensson Smith.

– Människor ska inte behöva stå och frysa utomhus för att stationshusen har bolagiserats under Jernhusen och lagts ner. Tågverkstäderna ska utföra underhåll på tågen, inte generera hyrespengar till staten, säger hon.

– Tågtrafiken ska utgå ifrån folks behov och inte för att privata företag eller statskassan ska tjäna pengar. Vi vill ha ett företag som bedriver trafiken och ett som har hand om järnvägen och underhållet. Det här med att vi ska leka entreprenörer är en katastrof. Både den nuvarande

och tidigare regeringar har använt tågtrafiken som en ideologisk experimentverkstad – och de som drabbas är alltid trafikanterna, säger Johnny Nadéus.

### **Köpte tillbaka järnvägen**

Han pekar på exempel från andra länder som visar att avreglering av infrastruktur inte fungerar. England och Nya Zeeland har drivit avregleringen av infrastrukturen längst. Där fick man först sänka hastigheten för att underhållet var så dåligt och efter flera dramatiska dödsolyckor valde regeringarna att återreglera järnvägen. År 2001 nationaliserades den brittiska järnvägen efter tre allvarliga olyckor med sammanlagt 41 döda resenärer. Två år senare köpte även regeringen i Nya Zeeland tillbaka järnvägarna sedan fem järnvägsarbetare dött i arbetsolyckor.

– Karin Svensson Smith vill hellre att Sverige närmar sig landet vi ofta blandas ihop med – Schweiz. Där får järnväg och tågtrafik kosta tre gånger så mycket per invånare i statliga anslag som i Sverige. Tågtrafiken betraktas inte som något som ska vara vinstdrivande utan som en grundläggande service som samhället ansvarar för.

– Där har man bestämt att det här är en samhällelig verksamhet. I likhet med sjukvård och grundläggande undervisning ska tågtrafiken fungera i hela landet. Det här är ingen verksamhet som lämpas för konkurrens eftersom de olika delarna måste hänga ihop. Det är ett naturligt monopol där ägaren måste ha ett långsiktigt perspektiv.”



### **DETTA HÄNDE MED SJ OCH BANVERKET:**

- **SJ resor** blev SJ AB,
- **SJ Gods** blev Green Cargo AB,
- **SJ Teknik** blev Euromaint AB,
- **SJ Data** blev Unigrid AB (sålt till Cap Gemini och EDB),
- **SJ Terminalservice** blev Trafficare AB (sålt till ISS) och
- **SJ Fastigheter** blev Jernhusen AB.
- **Banverket Projektering och Vägverket Konsult** knoppades 2009 av till aktiebolaget Vectura.
- **Banverket Produktion**, som utförde underhåll och nybygge av järnvägar på kommersiella villkor i konkurrens med privata bolag, ombildades till Infranord AB den 1 januari 2010.
- Den första april i år avvecklades Banverket och övertogs av Trafikverket.

# Flexibel personalpolitik?

En förarkollega sökte nyligen tjänstledigt med anledning av att ha träffat en ny kärlek bosatt på annat håll än i Stockholm. Att vara bosatt i södra änden av Sverige och samtidigt köra pendeltåg i huvudstaden låter sig inte göras samtidigt vilket vår kollega givetvis insåg. Eftersom det är ett stort steg att ta att rycka upp bopålar och dra iväg 50 mil på vinst och förlust tänkte föraren att det vore bra med en provperiod för att se hur det utvecklar sig - därav ansökan om tjänstledigt.

Svaret från Stockholmståg dröjde, möjligen beroende på semestertider, men när det kom så var det nekande. Ingen tjänstledighet kunde beviljas. Något motiv till det fanns inte tillgängligt men efter påtryckning angav företaget att tjänstledighet är något som beviljas restriktivt och ytterst sällan.

I det här fallet hade lokföraren sökt tjänstledigt i 1 år men var efter det negativa beskedet villig att acceptera 6 månader eller till och med 3 månader. Syftet var ju att kunna prova den nya boendesituationen och förhoppningsvis om den föll väl ut permanentera lösningen.



Seko Lok kontaktade trafikchefen och HR-chefen för att höra Stockholmstågs syn på saken. Det kunde upplevas fyrkantigt höll de med om men det var inte mycket att göra. Om en får tjänstledigt så infinner sig snart en lång kö med anställda som vill vara lediga av allsköns anledningar. Seko Lok tycker det är en tråkig inställning. I det aktuella fallet rör det sig om en lokförare som varit anställd i snart ett decennium, som nu istället såg sig tvungen att säga upp sig. Hade flytten gått enligt planerna och tjänstledigheten beviljats hade föraren likväl sagt upp sig och då inte kostat Stockholmståg en krona

extra men den anställde hade kunnat känna en trygghet som nu saknas. För om det inte skulle fungera därefter så hade det gått att komma tillbaka och köra pendel för Ståg igen.

Med tanke på att vi behöver rekrytera upp uppskattningsvis femtiotalet lokförare de närmaste åren så hade det varit en vinst vilket som för företaget. En chanstagnation utan risk - men principen får gå före.

Det finns formellt inget tvång att bevilja tjänstledigheter annat än med stöd av studieledighetslagen och föräldraledighetslagen, Seko Lok efterlyser dock en mer flexibel inställning. Det kan aldrig vara fel att bedriva en generös personalpolitik. Om inte annat så kommer det underlätta när vi nu ska rekrytera nytt folk.

Kristoffer

# Riv upp Lex Laval!

I år har frågan om utländska bemanningsföretag på den svenska arbetsmarknaden återigen aktualiserats i och med bärplockarsituationen i Norrland. Men detta påverkar ju inte mig, kanske du tänker nu. Helt fel; det här påverkar alla oss som arbetar i Sverige och för den delen även i övriga EU. Vad är det som säger att det arbete du utför inte skulle kunna utföras av en person från ett annat land med lägre löner? Med lite språkundervisning och en svensk lokförarutbildning kan man plocka in förare från vilket land som helst i princip, till ett mycket lägre pris självklart och troligtvis med helt andra avtal.

Sedan den 15:e september 2008 kan en arbetsgivare själv avgöra om anställda måste hämtas från länder utanför EES (europeiska ekonomiska samarbetsområdet), före dess avgjorde myndigheter detta efter att ha konsulterat arbetsmarknadens parter. Är det såhär vi vill ha det? Nej, givetvis inte! Sverige är ett land med en lång och fin tradition där man värnar om arbetaren och dennes rättigheter. Dessutom bryter ju detta mot "löftet" som är själva grunden till fackföreningsrörelsen; *"Vi lovar och försäkrar att aldrig någonsin under några omständigheter arbeta på sämre villkor eller till lägre lön än det vi nu lovat varandra. Vi lovar varandra detta i den djupa insikten om att om vi alla håller detta löfte så måste arbetsgivaren uppfylla våra krav!"*

Vad kan man då göra för att förhindra det här? Först och främst kan man tänka lite extra på hur man lägger sin röst i riksdagsvalet i år. I beslutet 2008 att avskaffa det fackliga vetot röstade Miljöpartiet med allianspartierna. Socialdemokraterna däremot vill riva upp den så kallade Lex Laval som begränsar fackets rätt att ta till stridsåtgärder mot utländska arbetsgivare med tillfällig personal i Sverige. De vill också att utländska företag som är verksamma i Sverige ska vara skyldiga att ha en representant här, så att facket kan teckna kollektivavtal med en behörig person.



Allt detta handlar ju till syvende och sist om våra egna löner, för om vi blint accepterar att en del av arbetskraften på vår arbetsmarknad jobbar för lägre löner och med sämre avtal hur ska vi då kunna förhandla fram bättre löner för det arbete vi utför? Vi kan inte längre begränsa vårt fackliga arbete till att stanna vid vårt lands gränser, utan måste nog i fortsättningen fundera på hur vi tillsammans med våra kamrater runt om i världen ska tackla det här problemet.

Martin

---



# Ett kungarike för en kopp kaffe

Till att börja med vill vi säga att vi uppskattar omtanken som arbetsgivaren visar genom att erbjuda sina anställda fritt kaffe på jobbet. I en undersökning som delgavs läsarna i en av våra kvalitativa aftontidningar uppgavs kaffet på arbetsplatsen vara den tredje viktigaste faktorn när det gällde att avgöra hur nöjd en anställd var med sitt arbete. Huruvida den undersökningen är representativ för medarbetarna på pendeln låter vi vara osagt. Men, och det finns ett stort men - kaffet i våra maskiner smakar inte i närheten av gott. Det smakar skit. Hur man kan misslyckas så kapitalt med att framställa kaffe är för mig en gåta. Ingenstans har jag smakat kaffe som ens i närheten varit lika odrickbart som här. Trots byte av maskiner, trots byte av pulver i maskinerna, trots att vi dagligen ser att de är och servar/rengör maskinerna. Vad är då felet?



Bevisligen går det att göra gott kaffe i dessa maskiner – ni som haft Märsta-natten och varit morgonpigga nog att utnyttja hotellfrukosten på överliggningen har kanske lagt märke till att de har en identisk kaffemaskin som levererar bra kaffe. Flera restauranger och hotell runtom i både Stockholm och landet har dessa och där verkar det fungera.

Är det vattnet? Har inte märkt att vårt kranvatten skulle smaka annorlunda än normalt. Pulvret? Kanske har vi Euroshoppers ratade fjolårsskörd i maskinen? Vet ej - men något måste göras. Jag har nog under de åren jag jobbat här sällan sett en fråga engagera medlemmar som denna så något i kvällspressens undersökning verkar stämma.

Missnöjet är utbrett och massivt, arbetsledarna på Tågtjänst har en egen bryggare och brygger således eget morgonkaffe som de intar under frukostmötena (någon i ledningen som noterat den missade chansen till interaktion mellan chef och anställd?), UX/administrationen har egen bryggare nere i nålfiltsmattkorridoren, halva personalstyrkan verkar dessutom ha kaffeklippkort på Roberts/SjuElva/Pressbyrån. Det kanske mest utmärkande är att vi själva offerar de få minuter vi har i Södertälje Hamn och fixar kaffepulver från spärren och brygger eget när vi har en maskin halvmeter bort.

Vi måste få till bättre kaffe på arbetsplatsen! Ingen gynnas av avtalet som finns med den nuvarande leverantören förutom kanske just leverantören. Hur avtalet mellan Stockholmståg och kaffefirman ser ut är höljt i dunkel men kan de inte fixa riktigt kaffe så måste det brytas och ny firma kontrakteras. Det verkar finnas tretton kaffefirmor på dussinet så det borde inte vara så svårt. Som bonus kan vi sedan bocka av den tredje punkten på "nöjd medarbetar listan". Seko Lok driver frågan till gagn för alla vanekoffeinister.

# Lite smått å gott från skyddsombuden

I Bro ligger det byggbråte och grushögar på vår gångväg till överliggningen och vi blir tyvärr tvungna att gå runt. Belysningen är dålig och den ska ses över av ansvariga från depån. Man har tänkt sig att, om ett år, köra några omlopp X10 med uppställning i Bro. Det blir trångt på spåren där ute. Det kommer 12st nya tåg till Arlanda-trafiken som man har tänkt trycka in i depån. Fortsättning följer...

Snart vill Ståg ha möjligheten att vända tåg i Flemingsberg och Handen. Spåren är anpassade till X60 men inte provkörda. Det försöker vi göra i höst.

Lokalerna i Söc ska förhoppningsvis bli renoverade under avstängningen nästa år. Inte en dag för tidigt, de är rätt nerkörda.

Den så kallade bromsutredningen har begärt två månader till hos Arbetsmiljöverket att bli klara med sin utredning. Hasse, som håller i frågan, har inget emot det. Snarare tvärt om, så att alla aspekter blir grundligt utredda.

Diskussionen om att styra över egna vaktresurser går vidare. Ståg väntar tydligen på att något kontrakt ska löpa ut. Senaste budet är juni 2011. Vi är inte nöjda med det svaret. Man skyller på SL men det är Ståg som har ansvar för vår säkerhet på jobbet. Hotet och våldet minskar inte direkt i vår vardag. Några otäcka händelser har inträffat nyligen där ett fönster i hyttedörren hade kunnat rädda situationen.

Berra



---

Nästa lokförarblad beräknas komma ut 29 oktober.

Vi emotser gärna att ni skickar in insändare i lokförarbladet senast den 28 oktober. Skicka in till [seko.lokforare@stockholmstag.se](mailto:seko.lokforare@stockholmstag.se).

---