

Lokförarbladet



Facket för Service och Kommunikation

Nr 35, December 2012, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg

*En riktigt God Jul och Gott nytt år
tillsönskas alla medlemmar*



Utlåning av förare till Södertälje stationering



Hemlig grupp nr 36 **Är det så här vi vill ha det?** **Personalfördelningen** **Projekt X60B**

Hej från valberedningen!
Problem i Södertälje, Portalen
2.0, Brev från planeringen

ATT HÄRSKA GENOM
ATT SÖNDRA

Varför ska man vara med i facket då?

Utlåning av förare till Södertälje Stationering

P.g.a att Ståg inte har kunnat rekrytera tillräckligt många förare till Söd inför trafikstarten den 9 dec så vill Ståg att Cst förare skall ta Söd turer fram tills att Ståg har utbildat klart de nya förare som skall placeras i Söd. Utlåning av förare skall behövas två till tre månader enligt Ståg.

Ståg har förhandlat denna fråga med Seko lok och vi blev överens om följande:

Förflyttning av personal från Cst till Söd kan göras på två sätt:



1. Ett visst antal förare uträknat efter behov lånas ut på månadsbasis till Söd, Söd blir då deras tjänsteställe under utlåningsperioden. Utlånade förarna börjar och slutar då sitt jobb i Söd. Restid utgår enligt avtal för resa mellan hem och tjänsteställe(Söd). Restidersättning enligt avtal per timme är 60,54 kr. För tid från klockan 19.00 dag före tjänstgöringsfritt kalenderdygn till klockan 07.00 påföljande tjänstgöringsdag är dock tillägget per timme 90,76 kr. Minimitid är minst en timmes ersättning även vid kortare restid. Vid resa med egen bil ersätts denna enligt skatteverket fastställda belopp.
2. Cst stationerad personal beordras åka pass från Cst till Söd med tåg eller taxi och köra tåg på söd turer, och sedan blir det passresa tillbaka till Cst. Arbetstiden börjar då räknas på Cst vid ordertavlan som vanligt med tid för orderläsning och gångtid m.m. och efter man kört på Söd så skall arbetstiden räknas tillbaka till Cst där man ska sluta som vanligt. Det är förare som har jour eller vrålskubbs personal som i första hand skall användas till detta. Maxtiden för hur länge vi får jobba skall följa vårt lokala arbetstidsavtal. Detta kan innebära att en Söd tur kan behövas besättas med två förare från Cst som får dela på turen för att det inte skall bli brott mot våra avtalsregler. Bl.a Rast efter 5 timmar skall hållas. Arbetsperiod skall hållas m.m.

Beordrar Ståg er på något annat sätt än ovanstående, eller att ni har några frågor så hör gärna av dig till någon av dina förtroendevalda.

Ludvig Eriksson

det presenterade gruppaketet) för att sedan dyka upp efter gruppvalet och läggas in på en så kallad "vik specialgrupp för ST medlemmar som vill ha avsteg ifrån avtalet".

Seko lok fick tidigt höra ett rykte innan turlistförhandlingarna hade startat att ST skulle få en egen grupp. Seko kunde inte tro på detta men tog då kontakt med planeringschefen och frågade om detta var sanning. Planeringschefen sa att det inte finns någon sådan grupp och han sa att ryktet inte stämmer.

Fortsatta turlistförhandlingar

På nästa turlistförhandling i början av dec skulle vi förhandla gruppaketet som planeringsavdelningen hade ritat förslag till. Vi fick även en vakanslista med de turer som blivit över och som inte hade fått plats i gruppaketet, dessa vakanta turer brukar vi använda för att byta någon tur på grupper för att förbättra gruppaketet. (På vakanslistan fanns inte turerna med som skulle vikas för grupp 36 och som skulle dyka upp efter gruppvalet).

Gruppval

De ST förare som blivit lovade i förväg att få gå på hemliga gruppen 36 plockades helt enkelt bort ifrån gruppvalet, för det var tydligen bestämt mellan Ståg och ST att dom skulle få sin egen grupp. Tittar man på listan som arbetsgivaren presenterar gällande resultat av gruppval så finns inte dessa ST förare med, inte ens på vikariegrupp.

Förhandling om avtalsbrott

Seko lok fick höra rykten igen under vecka 50 nu efter gruppvalet att det skall finnas en hemlig ST grupp. Seko lok gick då in till arbetsgivaren för att kontrollera detta. Seko lok fick då ut gruppnyckeln på grupp 36. Tittar man högst upp i högra hörnet på gruppnyckeln så ser man datumet för när gruppen är sparad i planeringssystemet, 2012-10-29 vilket betyder att gruppen är gjord innan förhandlingar om grupperna var avslutad. Vi fick även reda på vilka personer som var tilltänkta att gå på gruppen. Ståg verkar då ge sken av att detta inte är något problem. Seko lok begärde då förhandling med Ståg om avtalsbrott, och förhandlingarna startade på onsdag den 19:e december. På dessa förhandlingar så tyckte Ståg att detta var beklämmande samt att dom måste prata med sin planeringschef som nu är på semester. Förhandlingarna ajournerades till den 15:e januari.

Det som Seko lok bla framförde var att Ståg bryter mot avtalstexten nedan och tidigare praxis på hur vi skall turlistförhandla tillsammans. Nu gällande avtalstext:

- *"Arbetstidens förläggning fastställs efter lokal förhandling avseende arbetsschema".*
- *"Särskild vikt skall läggas vid samarbete mellan parterna så att verksamhetsupplägg inklusive arbetsscheman upplevs som bästa möjliga lösning av såväl företag som anställda".*
- *"Inför fördelning av de olika grupperna av arbetstidsscheman, även vikariegrupper 1,2 och 3, skall berörda ges möjlighet att framföra önskemål om vilken grupp de vill tillhöra. Turordning för val bestäms av anciennitetslistan".*

När Ståg gör på detta sätt innebär det att man stänger ute Sekolok från att ha möjlighet att förhandla om alla turer, grupper och arbetsscheman för förarkårens bästa. Man utesluter också förare från att ha möjlighet att lämna önskemål om att kunna få gå på alla grupper. Principen om gruppval faller.

Hur går vi vidare?

Jag har under mina år som fackligförtroendeval under SJ tiden, Citypendeltiden och på Ståg aldrig varit med om något liknande. Hur ska vi nu kunna ha förtroende för en planeringsavdelning som fintar och uppträder oärligt? Vi får se om Ståg tar sitt förnuft till fånga och stoppar sådant här agerande. Fortsättning följer när vi ska träffas igen och förhandlar 15:e januari. Se grupp 36 nedan.

Ludvig Eriksson



Vad tycker du som enskild medlem om Stågs agerande?

Skriv gärna en rad till Seko lok's mail så vi vet vad ni tycker.

seko.lokforare@stockholmstag.se

STAG, Stockholmståg

2012-10-29

FÖRARE

Stationeringsort: Stockholm

Tjänsteställe: CST

Fastställd veckoarbetsid 36tim/man/vecka

Gruppnyckel 36 Helg

Gäller: T13, 121209--131214

Ändrad:

	Må	Ti	On	To	Fr	Lö	Sö	S bT	o bT
1	16423	F	FP	FP	11411 23:55-07:24 07:29	11472 23:31-06:30 06:59	11653 22:19-05:42 07:23		
2	11663	F	FP	FP	14510 13:49-22:54 08:26	14312 10:13-19:38 08:58	11853 17:08-00:46 06:53		
3	11863	F	FP	FP	11711 23:13-07:12 07:59	11412 23:55-07:24 07:29	11713 23:13-06:36 07:23		
4	11723	F	FP	FP	11891 18:49-02:20 07:31	11872 18:01-02:20 07:58	16413 22:16-06:14 07:58		
Summa arbetstid i schema (timmar)									92:26
Schablonbeäknad arbetstid, 30min*4 veckor =2,0 tim									2:00
Genomsnittlig arbetstid tid, timar/vecka									23:36

Anm:

Man Nr:	Anst Nr:	Namn:	Pf
1			
2			
3			
4			

	Kalendervecka:				
	1	2	3	4	
	5	6	7	8	
	9	10	11	12	
	13	14	15	16	
	17	18	19	20	
	21	22	23	24	
	25	26	27	28	
	29	30	31	32	
	33	34	35	35	
	37	38	39	40	
	41	42	43	44	
	45	46	47	48	
	49	50	51	52	
	Man Nr:	Anst Nr:	Rad i schema:		
1	0	1	2	3	4
2	0	2	3	4	1
3	0	3	4	1	2
4	0	4	1	2	3

Är det så här vi vill ha det?

Tidigare i höstas skåpade ST information kring det kommande gruppaketet till sina medlemmar. Jag råkade få ett exemplar av informationen i mitt fack och vill citera en del av det man skrev, som återkoppling till det Ludde skrivit ovan:

ST skriver bl a:

"Vi vill jobba för medlemmarna på ett konstruktivt sätt och istället för att skylla på vad andra gör så vill vi kunna stå med rak rygg för det vi själva gör.

Vi kommer aldrig gå in för att försämra för det stora kollektivet eller dumpa avtal, utan försöka anpassa grupperna så att de ska passa så många som möjligt."

I samma utskick "betackar man sig för påhopp om att ST skulle vara ansvariga för att helgruppen tas bort". Seko Lok veterligen har ingen anklagat ST för att ta bort helgruppen. Det beslutet ligger helt och hållet hos arbetsgivaren. Däremot ifrågasätter vi i Seko Lok att ST så lättvindigt accepterar arbetsgivarens beslut, och att man genast ritar förslag på nya helgrupper utan någon kompensation för de som inplaceras där!

Seko Lok anser att vi kunde ha avvaktat året som kommer, för att se om arbetsgivaren fick rätt eller inte när man beslutade att helgruppen skulle tas bort. Om det visat sig att Ståg hade fel i sin analys hade vi kanske kunnat återinföra helgrupperna med det upplägg de hade förut, med fler liknande grupper precis som det var tänkt från början. Denna taktik kan vi nog tyvärr glömma nu, med det upplägg ST har haft.

ST är som sagt inte ansvariga för att helgruppen tas bort.

Personalorganisationerna hade en överenskommelse på prov med Ståg som var bra för alla parter år 2011 och 2012. Att denna överenskommelse nog inte kan komma att återinföras om det skulle behövas, kan man däremot anklaga ST för. Den iver ST haft för att visa framfötterna och slå sig för bröstet kan nu innebära att de lägger krokben både för sig själva och hela förarkåren på Ståg.

Att ST i år förhandlat fram en egen grupp med arbetsgivaren, där man plockar ut turer INNAN gruppaketet är klart, helt för egen vinnings skull är dessutom under all kritik. Gruppen har skapats innan gruppaketet varit färdigt, vilket är en förklaring till varför många av heljobben på övriga grupper blivit så mycket sämre till nästa år. Man har alltså kunnat välja och vraka bland turerna, och valt ut de turer man tycker sett bäst ut och gjort de till "sina". Övriga grupper har sedan skapats med det som blev över. Detta bevisar bara att ST inte arbetar för kollektivet utan enbart för egen vinning och endast för ett fåtal! Förvånansvärt är också att vår arbetsgivare har gått med på detta!

Till sist, en reflektion:

- Hur kan ST säga att man "arbetar konstruktivt och att man står med rak rygg för det man gör"?
- Hur går ST's agerande ihop med att de säger att de "aldrig kommer att gå in för att försämra för det stora kollektivet eller dumpa avtal"?
- Hur kan ST påstå att man "försöker anpassa grupperna så de ska passa så många som möjligt"?

Astrid Hermelin

PERSONALFÖRDELNINGEN

Vi har fått in rapporter ifrån förare om att det är svårt att få tag på personalfördelningen när man ringer in, dom är frånvarande vid olika tillfällen. Förare tycker det är märkligt att en sådan viktig funktion inte bemannas fullt ut, det bör alltid finnas någon att få tag på. Förare tycker det ser ut som om personalfördelningen kan flexa och komma och gå som dom vill, ofta blir det att prata med en telefonsvarare i stället.

Beordring av turer är inte heller till fyllest. Några förare har sagt att dom meddelas sin tur via mail när dom är hemma på sin fritid och inte har telefonen på förrän dom skall gå till jobbet. Förare som har D-dag eller går på vrålskubben får själva försöka få tag på en personalfördelare som inte svarar när dom skall få reda på sin tur nästa dag. Enligt avtal skall man delges om hur man jobbar nästa arbetspass innan man går hem för dagen, men detta följs inte fullt ut.

Förare tycker att personalfördelningen bör kunna vara bemannad även på helger och kvällar. Detta är en viktig funktion som måste fungera annars kan det bli tåg som ställs in p.g.a. missad meddelning av tur till föraren.

Seko lok har tagit upp detta problem på flera MBL möten med Ståg och dom har sagt att dom skall återkomma med en plan för att det skall bli bättre. Ståg verkar tro att det nya dataplaneringssystemet IVU ska lösa alla problem i framtiden.

Har förare inte blivit delgiven sin tur så ska han inställa sig nästa arbetsdag för jour kl.08.00, eller inställa sig på jobbet efter att föraren fått korrekt nattvila om 11 timmar. Detta enligt gällande lokalt arbetstidsavtal.



Projekt X60B

Pendeltåg att ersätta X10 vid trafikstart av Citybanan, och utökad trafik.

Skyddsombudens deltagande i X60B

Skyddsombuden i fordonsutskottet har bjudits in av Ståg och SL att delta vid utformningen av i första hand förarhytten på de nya pendeltåg som ska ersätta X10 vid starten av Citybanan 2016/2017. SL har tagit beslut om att lösa ytterligare en option på 46st pendeltågsenheter typ X60B. Dessa 46 st X60B a 107 meter, totalt 4922 meter X60B, ska ersätta 51 st X10 a 50 meter, totalt 2550 meter, gör att ett överskott finns till utökad trafik. Kostnaden för detta har budgeterats till drygt 4,4 miljarder kronor och leverans är planerad till 2016 – 2017. SL och Alstom har valt X61 Väst Trafiks förarhytt som plattform och utgångsläge. Vi på Ståg är ju väl bekanta med X60 och X60As hyttutformning och den hytten är planerad utefter hur vår trafik är upplagd, nästan alltid plattformen till höger om hytten i

färdriktningen. Vi kommer att driva detta upplägg vidare i X60B, och försöka förbättra detaljutformningar och funktioner ännu bättre.



Förarhytt X61 VT



ERTMS/ETCS- skärm X61 VT

Ny utformning av hytten

Att SL vill gå vidare med en nyare utformning av förarhytten kan vi förstå. Man vill inte sätta sig i en risksituation med att göra samma misstag av hyttutformningen som man gjorde med X60, den blev dyr att bygga om. Skyddsombuden klagade då på X60s utformning hos Arbetsmiljöverket (AV). Det resulterade i ett antal vites förelägganden på tillsammans nästan 20 miljoner, bara på hytten! Nu återstår bara ett ärende hos AV, "Luminans, risk för bländning", bara 4 miljoner i vite. Det är ett mycket arbetsamt och tidskrävande sätt att driva ombyggnader av tåg på med att tvingas driva ärende hos AV. Att det blev fel då var för att Alstom och SL inte lyssnade på lokförarnas och tågvärdarnas skyddsombud.

Arbetstempot nu är mycket högt för Alstom vill frysa designen på förarhytten så snart som möjligt. Men vi har en lista med ca 90 synpunkter, stora och små som ska vridas och vändas på.

Nyheter med X60B

De största nyheterna med X60B är att ATC panelen försvinner och ersätts med ERTMS/ETCS- skärm. Det innebär att ATC panelen ligger i ERTMS- skärmen som en aktiv bild. I ERTMS- skärmen finns en analog digital hastighetsmätare och något som kallas "planeringsyta" för körtillstånd, mm. Kvar finns DDU- skärmen för TCMS, och en nedflyttad PIS- skärmen i instrument panelen. Vi upplever förarbordet och instrumentpanelen som större och bredare, vilket både är bra och mindre bra. Den övriga instrumentering är den samma, men den har lite modernare utformning i vissa komponenter. Färgsättningen i X61 VT är mörkt grå, men vi vet inte exakt hur vår hytt ska färgsättas, men i blått kommer den inte att bli, för blå är en "sovande" färg, enligt vetenskapen. Obra färg i förarhytter på tåg.

I stora drag så är X60B hytten mycket lik X60, med S1, S2, S3 och luftstativskåpen på samma ställe som i X60, det är bara detaljer som skiljer. Västtrafik har inte någon instruktörsförarstol i hytten och det är nog det enda man saknar jämfört med X60.

SL och Alstom har berättat att väggen mellan hytt och kupé kommer att förändras. Detta för att det kommit nya direktiv på brandklassning som måste följas. Vi har i nuläget ingen information om hur eller vad som förändras. Förarstol och förarövervakning blir samma som nu sitter i X60 men med detaljusteringar till det bättre.

Vi skyddsombud har varit med på transporter, prov och testkörningar av X61, ofta till/från Tillberga för att kunna "klämma och känna" på tåget. Vi har även besökt Väst Trafik i Göteborg och pratat med lokförarna där om deras erfarenheter av X61 VT.

Till den yttre utformningen har vi inte kommit ännu, men X61 VT har 5 ljusöppningar och ett mycket bättre frontljus än X60. Det finns även 1000V tågvärme och 400 V intag i fronten, men de konkurrerar med utrymmet för våra fotstegen i fronten.

Hälsningar Hasse Johansson HSO Seko Lok



Blå X62 Norrtrafik (sth 180 km/h), Grå X61 Västtrafik (sth 160/h).

X61 Västtrafik

Hej från valberedningen!

Snart är det val i vår klubb. I år är det extra roligt eftersom det är så många som blivit nominerade!

Som valberedning utgår vi ifrån hur medlemskåren ser ut. Vi eftersträvar att alla åldersgrupper och åsikter ska vara representerade i styrelsen och i turlistekommittén. Vi vill även säkra en kontinuitet så att det fackliga arbetet i klubben inte blir lidande.

Inför valet kommer vi att lägga ett förslag till hur vi tycker att styrelsen och övriga poster ska vara tillsatta utifrån dessa kriterier.

Men kom ihåg att det bara är ett förslag.

Det är du som medlem som bestämmer hur du ska rösta!

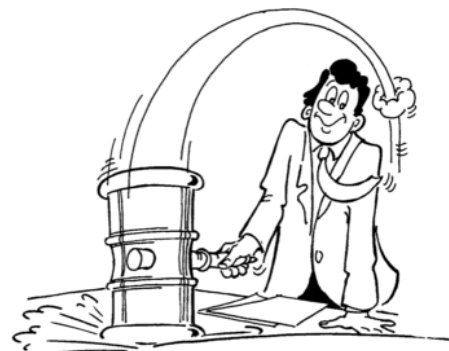
Vi är en stor förarkår och det är svårt att veta vilka de nominerade är. Därför kommer det att finnas foto och en kortare presentation på de nominerade på anslagstavlan utanför vår expedition.

Valet pågår under en månad. Vi kommer att placera en valurna utanför expedition där vi vill att ni lägger era röster.

Med vänlig hälsning

Valberedningen Seko Lokförarna Stockholmståg

Marta Aguirre och Nico Quaglia



Problem i Södertälje

Trafiken i backen i Södertälje är nu igång efter en längre tidsplanerad avstängning och ytterligare en lång tids försening av den ursprungliga trafikstarten. Stockholmståg hade planerat för ett test av anläggningen innan spåren skulle öppnas för ordinarie trafik. Jag var en av de som skulle "driftverifiera" innan de ordinarie tågen skulle börja rulla.

Efter att starten blivit framflyttat i omgångar meddelade trafikverket slutligen kvällen innan att inkoppling av strömmen skulle ske klockan 03.00 natt mot trafikstart. Provturerna in och ut ur depå och i backen samt till Södertälje Syd skulle då gå ett par timmar innan de riktiga utgångarna. Väl tight redan från början alltså. På plats i depån tillsammans med 3 andra förare vid sjutiden på morgonen har vi redan nåtts av beskedet att inkopplingen är försenad. Prognos 07.40. Klockan blir halv åtta och ingenting händer, ny prognos 08.30. När ytterligare en timme förflutit flyttas prognosen fram en timme till och vi inser att det inte hinns med något test. Jag pratar med OPC och får ta mig till Cst för reservtjänst istället. När jag efter att min tur slutat ser att prognosen nu är satt till kvällen blir jag inte direkt förvånad...

Saker kan strula, det kan komma snö, sjukskrivningar eller försenade materialleveranser. Men när Trafikverket efter ett och ett halvt år och efter löften dagligen under den sista månaden till Ståg och SL att allt kommer att vara färdigt till trafikstart inte förmår leverera är det bara dåligt. Än värre är kanske att Södertäljeanläggningen efter ibruktagande har flera brister. Växling in och ut från depå är onödigt krångligt med stopp vid flera olika manövertavlor. Vi ska planenligt växla in på "snett höger", olika telefonnummer vid ingång och utgång, flera dvärgsignaler står dåligt placerade (skymd bakom en kontaktledningsstolpe bla) och har redan genererat minst en stoppassage. Vi hade fått ut en ny TRI SÖDD i flera omgångar redan innan starten men ingen hade märkt upp knappsatserna på manövertavlorna i depån etc. etc. Den igenfyllda gångvägen ut till depån och de taxiresor och kostnader dessa genererar är tragikomiskt i sig men känns tyvärr inte som något olycksfall i arbetet. Vi ser gång på gång vad Trafikverket duger till.



Varför klarar inte Trafikverket sitt uppdrag? Det enkla svaret är att de befinner sig alltför långt från kunden. När pendeln inte går eller när skyltsystemet inte fungerar (under den ett och ett halvt år långa avstängningen fanns tydligen ingen tid att se till att högtalare eller skyltar uppdaterades) så är det inte Trafikverket som blir utsatta för folkets vrede. Det är SL och ytterst

personalen på Stockholmståg som får bära hundhuvudet och stå till svars när resenärerna vill ta ut sin ilska på någon.

Nå, trafiken är nu igång och visst kommer tågen in och ut ur depån om än något sent. Då kommer vi till nästa stora problem, eller utmaning om man så vill – fordonsläget. Vi som jobbar under hösten och märkt av det redan ansträngda fordonsläget har nog alla undrat hur det ska gå när Uppsalatrafiken skulle börja rulla. De fordon som köpts in har varit i trafik ett bra tag nu och inte inneburit något överskott av fordon. Snarare har det varit jämt skägg att få ut den trafik som ska ut redan under hösten.



Vi har pratat med kollegorna på verkstan i Älvsjö och Bro som varit minst sagt tveksamma till att fordonen räcker till trafiken. Hur gick det då? Måndag 9/12 gick trafiken officiellt igång med stor kampanj från SL:s sida. Uppsala prioriterades givetvis och tågen gick, om än med timmesförseningar som ni vet. Redan på tisdagen saknades det fordon och insatserna fick ställas in. Fram till i tisdags har det varit inställda insatståg

och även många inställda tåg på Gnestatrafiken dagligen. Igår, onsdag gick så insatserna igen och även Gnesta vad det verkade. Vi får se hur långt det varar, hur länge håller X10:orna nu när de ska utnyttjas på heltid igen och utan att hinna med ett ordentligt underhåll?

Portalen 2.0

Vi har tidigare i Lokförarbladet skrivit om portalavtalet – det avtal mellan Seko klubbarna och Stockholmståg som bla reglerar rörlighet inom Stockholmstågsbolagen. Avtalet slöts inför övergången mellan Citypendeln och Ståg och fungerar som ett skydd för personal som annars riskerar att hamna i kläm. I avtalet som även gäller hos Stågs underentreprenörer (vid starten ISS och Euromaint) står att de olika företagen ska ses som en enhet och att personalpolitiken ska vara likvärdig. Avtalstexten i portalen är omfattande och tillämpningen av detta avtal har gett ett mycket bra resultat för personalen och i förlängningen även för arbetsgivaren.

I somras hörde Ståg av sig och förklarade att de ville förändra portalavtalet och skickade ett förslag till nytt avtal. Den text som vi fick var strippad på all avtalstext och bantat till en dryg sida floskler utan värde över huvud taget. Ståg blev sedan förvånade att Seko missuppfattat detta och tolkade det som en försämring?

19/12 hade Ståg kallat till en förhandling i frågan. Även nu hade de med sig sitt förslag från i somras och ville starta om från början. Vi fick frågan om vi hade något förslag till nytt avtal eller andra reaktioner på det vi tidigare fått tillsänt oss. Det blev en mycket konstigt förhandling, kanske den allra konstigaste jag varit med på. På ena sidan satt arbetsgivaren och sa att de gärna ville ha ett nytt, mer modernt avtal som speglar 2013 och inte 2006. När vi undrade vad det var i det gamla avtalet som var omodernt och som behövde förändras fick vi inget bra svar. De sade sig inte ha några problem med innehållet i det gamla avtalet men återkom gång på gång till att de nu vill utgå från det innehållslösa förslaget från i somras. Seko undrade då om det handlar om pengar men det dementerades av arbetsgivaren. Vi å andra sidan är fullt tillfreds med det avtal som vi har idag och har inga problem med att behålla detta men självklart kan vi sätta oss ned och justera texten så att det stämmer överrens med verkligheten idag. Seko har också förslag på förbättringar om vi nu ska omförhandla avtalet.

Slutsats: Vi har idag ett avtal som den ena parten (Seko) upplever fungerar bra och som enligt vår arbetsgivare:

- Inte kostar för mycket
- Inte innehåller något som de inte kan leva med

Trots detta vill de alltså omförhandla avtalet men kan inte ge exempel på vad det är de vill ta bort eller lägga till. De var däremot intresserade av vad i avtalet som Seko inte kunde tänka sig att avstå ifrån. Vi kom av förklarliga skäl ingenstans med gårdagens förhandling. Som Seko ser det ligger nu bollen hos arbetsgivaren som får komma med ett seriöst förslag till nytt avtal om det ska vara meningsfullt att träffas igen.



Brev från planeringen

Igår kom ett mail från planeringsavdelningen som gick ut till all åkande personal. I mailet stod att läsa att lokförare kunde bli schemalagda på turer som finns på annan stationeringsort, dvs cst-stationerad personal kan få en södertäljetur och omvänt. Vi skulle då få passresa i början och slutet av turen men det syns inte i turförteckningen. Det här förfarandet är vi inte överrens med arbetsgivaren om. Vi har gjort upp om utlåning av lokförare på månadsbasis med reseersättning per timme. Vi har också öppnat för att Ståg

kan använda förare som har reservtjänst så länge tiderna håller sig inom arbetstidsavtalet. Med den här lösningen som beskrivs i maillet riskerar vi att turerna blir för långa eftersom passresan är arbetstid och måste räknas in i omloppstiden.

Ska vi skicka personal mellan stationeringsorterna bör det ritas PSO-turer där det klart och tydligt står hur lång arbetstiden på turen blir samt vilket tåg som vi ska åka pass med. Seko Lokförarna vill påminna om de arbetstidsregler som vi har i avtalet:

Arbetstiden får inte överstiga 9 timmar under en arbetsperiod om högst 10 timmar.

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

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

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

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

Vi tog upp detta igår med Ståg och förklarade det olämpliga i att gå ut med information som inte är fullständig och där vi inte är överrens. Blir det problem för er med turer som spräcker våra regler så skriv en rapport och hör av er till oss så hjälper vi er.

Till sist, äntligen kom schemat ut för jul och nyårshelgerna. Hoppas att ni får ett härligt avslut på 2012. Vi ses nästa år!

Kristoffer Johansson



ATT HÄRSKA GENOM ATT SÖNDRA

Ingen som har varit på arbetsplatsträffen kan ha undgått vad syftet var. Att skjuta in sig på våra grupper. Metoden som användes var att koppla dessa till vår anciennitet. Helt logiskt, dessa två företeelser hänger ihop. Ett mycket lägligt mail hade kommit till arbetsledningen från en anonym, relativt ny förare där innebörden var "varför får vi unga inte några bra grupper?". På eftermiddagen togs detta upp till diskussion men mottagandet av förarkåren var väl minst sagt svalt, åtminstone på min arbetsplatsträff. När det inte gick med lirkande så hårdnade attityden och ett vanligt argument när vi ska ge upp förmåner kom: "det är livsnödvändigt för företaget". Mja...

Jag vill förtydliga för nyblivna medlemmar att det inte är så mycket ancienniteten som grupperna arbetsgivaren är ute efter. Målet är, förmodligen, att avskaffa våra rena natt- morgon- eftermiddagsgrupper och så vidare. Då kan arbetsgivaren ta ut max arbetstid per vecka. I praktiken leder det till att om du har klivit upp vid tre på morgonen för att pulsa runt i djupsnön i Älvsjödepån några morgnar så belönas du i slutet av månaden med några tiotimmars eftermiddagsjobb.

Det är inte så mycket att säga om det, det är arbetsgivarens plikt mot aktieägarna att försöka höja lönsamheten, liksom det är vår plikt som facklig organisation att stå upp för våra medlemmars intressen.

Det händer ganska mycket nu, inte bara hos oss. Arbetsmarknaden är skakig vilket förstås gynnar arbetsgivarna. Vi kan nog se fram emot en tuffare attityd i förhandlingarna framöver.

Stockholmståg har redan nu inlett förhandlingar om delar av vårt lokala avtal, portalavtalet. Förhandlingarna är märkliga på så sätt att de inte kan berätta vad de vill förändra. Det enda svar våra förhandlare får är att avtalet är "otidsenligt", vilket brukar betyda att våra villkor kostar för mycket pengar.

Det är livsviktigt att vi håller ihop som kollektiv. Vi måste stötta våra förhandlare så de kan möta arbetsgivaren med råg i ryggen.

Självklart är det också upp till oss förare att ställa krav på vår fackliga organisation, så de inte gör konstiga eller oövertänkta överenskommelser som saknar förankring i fikarummet.

Vad det gäller SEKO är jag inte det minsta orolig.

Joacim Cleryd
Lokförare



Varför ska man vara med i facket då?

För mig är det bara helt självklart. Klart jag ska tillhöra en organisation som verkar för mina intressen. Man behöver inte vara långt ut på vänsterkanten för att hajja att det finns en konflikt mellan arbetsgivare och arbetstagare. Vinstdrivande företag tycker det är onödigt med arbetsmiljö, arbetstidsregler och löneökningar. I upphandlade branscher måste det tvärtom bevisas för uppdragsgivaren att man kan slimma organisationen. "Personalomkostnaderna är vår största utgift". Jaha? Vem är förvånad? Så ligger det nog till i tjänstesektorn.

Historiskt sett har arbetarrörelsen bokstavligt talat gjort skillnaden mellan liv och död. Genom krav på lagstiftning och avtal har arbetarnas villkor gradvis förbättrats. Fackföreningar har slagits för sina medlemmar och vunnit små segrar i taget. Inte minst inom järnvägen har detta varit avgörande för arbetarna. Långtifrån alltid går avtal medlemmarnas väg men föreställ dig en situation där arbetsgivaren tillåts obehindrat att styra och ställa. Ändå har vi inte en hundra procentig organisationsgrad. Hur kommer det sig?

Det florerar en uppfattning om att man klarar sig själv, man kan förhandla för sig själv. Det är i stort sett bara inbillning. Som oorganiserad kan du bara förhandla om arbetsgivaren går med på det.

Vissa kanske tycker att medlemskapet kostar för mycket. Ja, medlemsavgiften vore lägre om vi alla delade på den.

Kanske tycker man att det senaste avtalet var dåligt. Måhända, men med fler medlemmar bakom ryggen kan man förhandla fram bättre avtal.

Kort sagt, ju fler vi är desto starkare, och är du inte med oss behöver du inte vara mot oss men du åker snålskjuts.

Inte nog med det. Vi har huvudsakligen två fackförbund att välja på som förare. Vi har ett (organiserar mer än två tredjedelar av förarna på Stång) som utan större åthävor förhandlar och förvaltar branschens förmodligen bästa avtal. Å andra sidan har vi det marginella andra som inte blygs för att ta åt sig äran för det störres framgångar, sparkar in öppna dörrar, silar mygg och sväljer kameler. Utan att nämna namn och utan att peka finger, utan att blada ett snyftbrev i alla förarfack så vet ni kära medlemmar, hur det ligger till.

Roger Magnusson

