

Lokförarbladet

SEKO Lokförarna Stockholmståg

Killar som kan räkna. David och Sam och pensionen



Löneförhandlingarna

Södertälje

FV-dagar

Upphandlingen

Konstiga turer

Sjömän

Redaktören...

...ska väl föreställa jag det. Jag har tagit över ansvaret för att få ut Lokförarbladet varannan månad ifrån Astrid som har skött det med all ära.

Tanken är att jag som sekreterare ska ha ett helhetsansvar för informationen från styrelsen. Jag vill gärna tro att vi kan ha lite kommunikation också.

Lokförarbladet är en av våra kanaler att nå ut, en lite långsam men välläst kanal. Vill man få igång en diskussion vid fikabordet så är Lokförarbladet överlägsen.

Min förhoppning är att fler medlemmar utan förtroendeuppdrag skriver till tidningen, jag kommer personligen att tjata, lova och

hota för att få det att ske, eftersom det är viktigt att vi har ett bra debattforum där vi kan diskutera saker utan att de måste slås fast som eviga sanningar.

Snabba nyheter får ni via mailen eller Facebook, där jag har hjälp av Maria Nordström, och hemsidan som drivs av Mikael Haglund. Givetvis har vi kvar anslagstavlan och våra medlemsmöten. En stående diskussion på styrelsemötena är hur vi ska få fler medlemmar att dyka upp på våra medlemsmöten. Jag är inte så säker på att många medlemmar på medlemsmöten är ett bergsäkert tecken på en frisk och demokratisk klubb, jag ser inget konstigt i att man väljer att hänga med barnen eller åka till Åland istället för att gå på ett medlemsmöte om det inte är någon hjärtefråga som ska diskuteras. Jag skulle bli lika orolig om det var hundra procent deltagande som om det var noll.

Rent personligen tycker jag att det vore kul med lite kulturella aktiviteter ibland också. Jag börjar nu med att bjuda med alla som vill på en utflykt till Sjöhistoriska. Vi ska få veta allt om sjömän och sex.

Bara en sån sak. Kom gärna med förslag på vad ni vill att vi ska hitta på, därute finns det tydligen mer än järnvägmuseet...

Joacim Cleryd



"Jag ser inget konstigt i att man väljer att hänga med barnen eller åka till Åland istället för att gå på ett medlemsmöte om det inte är någon hjärtefråga som ska diskuteras. Jag skulle bli lika orolig om det var hundra procent deltagande som om det var noll."

Ordföranden har ordet

LÄGET PÅ STÅG

Löneförhandlingar lokalt

Ståg har redan i förväg deklarerat att dom vill inte förhandla om något extra utan dom vill göra klart lönerna fort och bara betala ut de centrala procentpåslaget på lönerna.

Seko lok har ändå förhoppningar om att vi skall kunna ha en sedvanlig förhandling om vad som kan göras för att göra en bra löneöverenskommelse.

Sekolok har träffat Ståg den 9:e april och lagt fram våra yrkanden. Ståg gav Seko lok inget svar på yrkanden utan vi satte en ny tid 23 april för att återuppta förhandlingarna.

Seko lok's yrkanden:

- Att kunna jämna ut förarlönen mellan ST och Seko lok.
- Extra tidsförskjutningstillägg till de som har fått en D-dag inlagd i månadsschemat och som inte fått besked om tur senast 3 dagar innan aktuell dag.
- Kunna gå ned i tid för personal som fyllt 62.
- Rätt till ledighet på 50 och 60 årsdagen. Skulle kunna sökas i samband med semesterval.

Green Cargo, MTR, tågkompaniet och Alstom har kunna jämna ut sina löner mellan ST och Seko.

Därav så tycker Seko lok att Ståg bör inte vara sämre utan vi ska kunna hitta en kostnadsneutral lösning som gynnar både Ståg och Seko.

Ny lön gäller fr.o.m. 1 april. Enligt central överenskommelse mellan parterna skall lönerna höjas med 2,3% om inte de lokala parterna kommer överens om annat.

Vi återkommer med mera information så fort vi vet något mer.

Felaktigheter i turförteckningen

P.g.a. byggnationer i pendelområdet som vi alla märker av så ställs trafik in på vissa sträckor, vilket leder till att turer ritas om, ofta på helger. Det har uppdagats att enstaka turer som ritas om av planeringsavdelningen har ibland blivit



"Turritare har bl.a. medvetet kortat ned arbetstid i tur som normalt tar längre tid. Detta för att få ihop turerna på pappret så att turer övergripande skall hålla arbetstidsreglerna. Att dom har gjort så verkar bero på att dom då kan rita färre turer, vilket innebär att det går åt färre förare att köra trafiken."

fel och håller inte arbetstidsreglerna enligt lokalt avtal. Turritare har bl.a. medvetet kortat ned arbetstid i tur som normalt tar längre tid. Detta för att få ihop turerna på pappret så att turer övergripande skall hålla arbetstidsreglerna. Att dom har gjort så verkar bero på att dom då kan rita färre turer, vilket innebär att det går åt färre förare att köra trafiken. Problemet är bara att de enstaka turerna inte stämmer överens med verkligheten, det egentliga jobbet kan ta några minuter längre tid och turen kan spricka i längd. Man kan få jobba några minuter för länge innan rast, och paus kan vara för kort.

I och med att det oftast bara rör sig om några minuter så kan det vara svårt för förare att i första läget upptäcka problemet, utan man upptäcker det kanske mitt i turen att tiden inte riktigt räcker till. Förare kan då känna att man kanske inte vill bråka om några minuter, även fast detta skapar stress. Det har rört sig om för kort taxiresa i slutet av turen, ingen tid för att tömma tåg som skall ställas av, för lite gångtid, ingen tid för att koppla av eller till fordon, ingen tid för hyttbyte m.m. Är det t.ex. förkort taxiresa i slutet av turen finns risk att viloperioden mellan turerna kan understiga 11 timmar vilket inte är tillåtet.

Turer som inte är förhandlade.

De turer som ritas om p.g.a avstängningar m.m. är inte förhandlade och synade av Sekolok's turlistförhandlare. Sekolok förutsätter att de nyritade turerna skall hålla arbetstidsreglerna om Ståg inte säger annat. Sekolok's turlistförhandlare har förhandlat med Ståg om grundturförteckningen med turer som har en etta främst i turnumret. Där har Sekolok gått med på att tillåta avsteg på två natturer 11551/52 och 11731/32. Skulle det uppdagas andra turer som inte håller arbetstidsregler i grundturförteckningen så är dessa inte godkända. Det enda som Sekolok har godkänt är när dessa två natturer ritats om lite men själva avsteget inte har förändrats och kan då heta t.ex. 31551/52 och 31731/32.

Vissa inritade pauser är för korta

Sekolok's turlistförhandlare har i grundturförteckning inte godkänt Stågs sätt att tillämpa pausregeln, pauserna blir på vissa ställen för korta. Ståg har sagt att dom inte tänker ändra på detta i turförteckningen, även om det skulle innebära att enstaka tåg går någon minut försenade. Det resulterar i att vi som plikttrogna förare oftast stressar på för att tågen skall gå i tid. Men detta skapar i längden irritation mot planeringsavdelningen och förtroendet för

"Det resulterar i att vi som plikttrogna förare oftast stressar på för att tågen skall gå i tid. Men detta skapar i längden irritation mot planeringsavdelningen och förtroendet för Ståg sjunker om dom skall fortsätta så här."

Ståg sjunker om dom skall fortsätta så här.

Bevaka våra arbetstidsregler:

PAUSER

Pausregeln i arbetstidslagen är tvingande och kan inte förhandlas bort genom kollektivavtal eller turlistförhandling. Finns det inte tillräckligt med tid för paus inritat på turen så gäller följande:

- Det är lokförarens rätt att ta paus för t.ex. toalettbesök även om det skulle innebära tågförsening eller att du behöver lämna reservfordon. Pauser är ingen rast och pauser beräknas som fullbetald arbetstid.

Ring då Tkl och säg att du blir några minuter sen p.g.a toalettbesök.

Enligt lokalt avtal skall Ståg tillse att arbetet anordnas så att åkande personal kan ta behövliga arbetspauser på lämpliga ställen med 1,5 – 2,5 timmars intervall under arbetsperioden. På platsen för arbetspaus ska finnas tillgång till pausutrymme med toalett.

Inriktningen vid planering av turlista är att en paus skall vara 10 minuter arbetsfri tid.

RAST

Ett arbetspass får ej överstiga 5 timmar utan rast.

OBS! du skall ha minst 30 min i rastlokal. Gångtid och avbytestid räknas inte som rast.

Rast skall planeras in i turlistan och är tidsbegränsad mellan vissa klockslag. Man skall ha möjlighet att lämna fordonet/arbetsplatsen och man skall ha tillgång till matrum med nödvändig utrustning för förvaring, uppvärmning och förtäring av mat, samt toalett.

Rast skall omfatta minst 30 minuter arbetsfri tid men kan uppgå till 60 minuter. Om rasten är längre än 60 minuter räknas all överstigande tid som arbetstid. I varje tur/arbetsperiod får det finnas högst en rast med obetald tid. Finns det flera raster än en i turen



"Skulle det inträffa en olycka kan det aldrig betraktas som förmildrande omständighet att du gått med på utebliven rast, snarare tvärt om."

så skall de andra rasterna vara på betald arbetstid.

Kommer ditt arbetspass att överstiga 5 timmar t.ex. vid tågförsening, ring transportledare/OPL snarast. Din rast kan då behöva tidigareläggas. Arbetsledningen är skyldig att se till att du får ta din rast på lämpligt ställe, t.ex. vid slutstation där tågen vänder eller på Cst. Detta gäller även om det skulle innebära tågförsening.

Skulle det inträffa en olycka kan det aldrig betraktas som förmildrande omständighet att du gått med på utebliven rast, snarare tvärt om. Du kan anses som oansvarig i ditt agerande som lokförare med säkerhetstjänst och ansvar över tågets säkra framförande.

NATTVILA / VILOPERIOD

Sammanhängande ledighet för vila mellan turerna skall uppgå till minst 11 timmar. Kortare vila får ej förekomma enligt lokalt avtal och EU direktiv.

Passresa, gångtid och avbytestid får ej inkräkta på viloperioden.

Om du upptäcker att du kommer att få avkortad viloperiod så att det understiger 11 timmar kontakta personalfördelare eller Opl på kontorstid och Opl på annan tid.

OBS du har rätt att få besked om nästa tjänst efter viloperiodens slut redan då du kontaktar ovanstående. Får du inget besked om nästa tjänst efter avslutad viloperiod så inställer du dig som reserv på tjänstestället efter avslutad förskjuten viloperiod.

Ludvig Eriksson



Pensionen!

Hej på Er!

Det är mycket man ska ha koll på som lokförare... Pensionen känns nog rätt så avlägsen, i alla fall om man som jag har 30 år kvar dit. Jag har ganska länge funderat på hur man ska tyda årsbeskeden från collectum som kommer en gång per år. Jag omfattas av det som kallas ITP1. Är man född 1979 eller senare omfattas man av ITP1, är man född 1978 eller tidigare omfattas man av ITP2. På en av

"Man utgår ju från att det finns ett system som fungerar och att man själv är lite dum som inte förstår hur det fungerar."

sidorna redovisas belopp av månadslön men beloppen där stämmer inte överens med lönespecifikationen och alla månader finns inte med alla år. Jag satt en eftermiddag vid lokförarbordet och diskuterade detta med Sam Ekemark som också hade funderat en del om hur det fungerar med tjänstepensionen. Vi fick det inte riktigt att gå ihop med vad som fanns att läsa om tjänstepensionen på nätet. Sam skickade en mail till löneavdelningen och frågade angående hans tjänstepension och det verkade som att det inte stämde riktigt. Frågan gick vidare till facket och togs upp på en mbl-förhandling. Stockholmståg tittar nu på frågan tillsammans med Collectum. Läs mer om din tjänstepension på collectum.se eller skapa ett konto på minpension.se för att se en prognos över din pension som inkluderar tjänstepensionen!

David Carlsson

Nytt om upphandlingen

Vi har tillsammans med Seko Pendelklubben och Seko Verkstadsklubben en grupp som jobbar mot de företag som vi antar kommer att lämna anbud i upphandlingen för pendeltågen i Stockholm.

Tillsammans med våra systerklubbar företräder vi en stor majoritet av all produktionspersonal här på Stockholmståg. Vad är det då vi pysslar med?



Vi driver framför allt några stora frågor i detta skede:

- Vi ställer krav på företagen som ska lägga bud att de ska ta över all personal ifall de vinner kontraktet. Vi vill inte se underentreprenörer som kommer in där villkoren för de mer "lättutbytbara" tjänsterna skickas ned i källaren. Vi har i färskt minne hur SJ behandlade sin personal när de återtog städningen i egen regi.
- Vi vill att verkstamheten bedrivs i egen regi i så stor utsträckning som möjligt – alltså ETT företag. Vi tror att verksamheten fungerar som bäst då. Ska någon del skötas av underentreprenör är det viktigt för oss att behålla det portalavtal som vi haft och har på Stockholmståg idag.

- Vi går inte med på försämringar i våra lokala kollektivavtal. Det nya företaget ska ta över våra avtal och vi ska vara överens INNAN Seko kan skriva på ett nytt centralt spåravtal (det gamla går ut 30 Mars 2016) och då bli bundna av fredsplikt.

Sedan är det självklart så att ett nytt företag kommer att ha nya idéer och tankar kring hur verksamheten ska bedrivas. Vi är öppna för att diskutera verksamhetsförändringar men det måste vara ordning och reda. Ett bra övertagande för oss är när verksamheten flyter på som planerat och våra medlemmar kan göra ett bra jobb utan att behöva oroa sig över hur det kommer att bli. Det ska märkas så lite som möjligt både för oss och för kunderna som reser med oss. Vi byter märke på jackan och jobbar på.

När vi träffas ber vi uttryckligen att få träffa tilltänkt VD om sådan finns och de som är ansvariga för anbudet. Det är ingen mening med att ha träffar om de vi träffar inte har befogenhet att fatta beslut.

Vi har kontaktat alla de stora firmorna som har kapacitet att lägga bud på den här nivån och alla utom en har varit villiga att träffas och prata – Arriva. De hänvisar till ett internt beslut där de bestämt att de varken kommenterar officiellt ifall de lägger anbud eller träffar andra intressenter än de som de själva anser behöver. Tråkigt tycker vi men kanske är det så att de har nog med problem efter att ha räknat alldeles galet i tidigare anbud och nu gör kraftiga förluster i Sverige? Vi får se om de har kraft att lägga något skarpt bud denna gång.

Dessa företag har vi träffat vid ett eller flera tillfällen:

- Stockholmståg/SJ
- Abellio
- Keolis
- MTR
- Tågkompaniet/NSB

- Transdev (fd Veolia) ska vi träffa i början på maj

Flera av de företag som vi träffat har haft många frågor hur verksamheten bedrivs och vilka avsteg som regelmässigt görs i våra avtal när vi tex skapar turer och scheman.

Ett bra övertagande för oss är när verksamheten flyter på som planerat och våra medlemmar kan göra ett bra jobb utan att behöva oroa sig över hur det kommer att bli.

Alla möjliga frågor kommer upp, både högt som lågt tex Hur många förare är vi? Hur många anställda per chef är det? Vilken typ av utbildning har vi årligen? Hur många dagar? Vem är det som klargör? Hur hanterar vi gångtider och passresor – räknas de in i arbetstiden? Hur ser personallokalerna ut? Har vi behov av parkeringar? Hur går semestervärdet till? Hur söker vi ledigt? Hur sjuka är vi? Betalar vi för uniformen? Var är vi stationerade och varför? När har vi gruppval? Betalar vi för kaffet?(!!) etc etc.

Vi svarar givetvis gärna på alla frågor som vi kan och vill gärna att de som lägger bud har så mycket kunskap som möjligt eftersom det ökar chansen att de då vet vad verksamheten kostar att "dra runt". Det är inte lätt ens för de med kunskap och insikt i verksamheten att veta vad allt kostar så ni kan ju tänka er hur det är för någon som kommer utifrån, kanske från en annan bransch dessutom.



Vi märker på de vi träffar att flera av de är vana vid betydligt mer allmänna avtal som är mer lika de centrala och inte har lika höga kostnader. Vi har bra rykte i branschen och en bidragande anledning är att det är ordning och reda på Stockholmsståg och att vi har bra avtal som gör att de anställda trivs på sin arbetsplats. Det är vi stolta över och det kommer vi att slåss för att behålla!

Något som alla de vi träffat säger sig vara oroliga över är att någon av de andra firmorna (oklart vem) kommer att lägga ett underbud för att få kontraktet och på så sätt förstöra för de seriösa anbudsgivarna. Vi delar den oron och gör vad vi kan för att göra kostnaderna tydliga. Vi vill inte hamna med en arbetsgivare som blöder ekonomiskt och som måste börja med att skära i verksamheten.

Sedan är det så att själva kontraktet med SL ser klart annorlunda ut jämfört med när Stockholmsståg vann förra gången. Det ligger mer ansvar men också mer ekonomisk risk på entreprenören än det gör idag. Det ställs också väsentligt högre krav på nöjdare kunder än

"Vi vill inte hamna med en arbetsgivare som blöder ekonomiskt och som måste börja med att skära i verksamheten."

idag och det verkar bli kraftiga viten ifall målen inte nås. Här ser vi ett klart problem – det är vinna eller försvinna i en sådan här tävling och alla deltagare kommer att vara tvungna att skriva under på att alla kunder (nästan) blir nöjda med trafiken om de vinner. Hur det sedan ska gå till praktiskt när felkällorna i så stor utsträckning ligger utanför vår kontroll (Trafikverket) blir en hård nöt att knäcka.

SL har skjutit fram tiden något och vill nu ha in anbudet i Augusti. Tilldelningsbeslutet ligger kvar i slutet på året.

Ett stort tack till Stockholmståg som insett värdet i det arbete som Seko bedriver (det ligger självklart även i Stågs intresse att kostnaderna för verksamheten blir kända av de andra tävlande) och låter oss använda facklig tid på företagets bekostnad för att träffa konkurrenterna. Bra tänkt!

Kristoffer Johansson

Läget i Södertälje

Jan-Tor karlsson är nytt ombud i styrelsen för Södertälje. Här nedan beskriver han vad som händer just nu i kringelstan.

Enformiga Turer

Ända sen de nya grupperna började gälla så har turerna för dom som är södertälje stationerade blivit mer enformiga. Turer som tidigare var mer varierat med åkning upp mot stockholm har numera blivit backåkningsturer med inslag av Gnesta vändor.

Det är delat läger på förarna i Södertälje vissa gillar Backåkningsturerna och vill över bron så lite som möjligt och sen är det dom som vill ha lite mer variation i sina turer med åkning på samtliga ben inom pendeltågstrafiken.



Dom risker som finns med att ha det så enformigt är att det kan vara svårt att bibehålla en hög säkerhetsnivå. En möjlig lösning vore om Cst stationerade var med och delade bördan av backåkningen så Söd förare kunde få mer varierad körning. Då Cst förare är nere och åker på Gnesta regelbundet så måste det gå att planera in dom på backåkningsturer med.

En kollega uttryckte det så här: ” Den nuvarande situationen med stor svårighet att rekrytera nya förare till Södertälje blir knappast bättre av dessa turer.

Jag har otroligt svårt att se att en enda människa genomgår lokförarutbildning i 64 veckor med 100.000+ kronor i studieskuld för att få äran att köra X60 ett par hundra meter fram och tillbaka i Södertälje.”

Jan-Tor Karlsson

Utläggning av FV-dagar

Flera medlemmar har kontaktat oss eftersom de inte fått ut sina FV-dagar de haft inestående innan påskhelgen. Avtalet är klart på den punkten, dagarna ska ut i första hand på den dag de infaller alternativt om så inte kan ske inom två månader efter intjänande. Saldot i ”banken” ska var nollat inför påskhelg och julhelg alltså 2 gånger per år. Detta för att undvika att vi bygger berg av dagar som sedan inte går att planera ut.



Normalt brukar vi inte begära något skadestånd eller göra någon stor sak av att det ligger några dagar och skvalpar på våra konton även när vi enligt avtal ska ha fått de utlagda. I många fall är det medlemmen själv som vill spara dagarna och inte lägga ut dem direkt efter som de kanske passar bättre att ta ut vid ett senare tillfälle. Men när en medlem aktivt söker ut dagarna och begär att de ska ut enligt avtalet har de självklart rätt att få ut sina dagar.

Vi har suttit ned med Ståg som håller med och sagt att de som vill ska få dagarna utlagda. Trots detta ringer och mejlar medlemmar om att de efter kontakt med PSF inte får ut sina dagar. Här verkar internkommunikationen inte fungera på planeringen. Ni har alltid rätt att få ut dagarna enligt avtal! Hör av er till oss om ni trots att ni har dagar inestående inte får ut de så hjälper vi er. En annan lösning som finns i avtalet är att Ståg köper era dagar och på så sätt slipper att lägga ut dem. Varje dag är värd 5,4% av aktuell månadslön och har företaget behov kan de alltid fråga er om ni vill sälja dagar.

/Kristoffer

Uppvaktning

Två av våra medlemmar, Inga Pudja och Anders Johansson, har nyligen gått i pension. Klubben har uppvaktat med en gåva och önskan om en härlig och lycklig tid som glada och lata pensionärer.

Astrid Hermelin

Sex and the sea

Just nu pågår utställningen "Sex and the sea" på Sjöhistoriska museet. Utställningen är gjord av bland andra regissören Peter Greenaway och handlar om sanning och myter om sjömäns sexualitet. Som svepskäl för att gå och se den kan vi ju anför att Sjöfolkförbundet numera är en del av SEKO, men mest verkar den väldigt bra och intressant.

Ni som vill hänga med träffar mig i fikarummet **onsdag 6e maj klockan 14.**

Inträdet är gratis och vi tar oss dit på våra skattade tjänstekort.

Sjöhistoriska skriver så här på sin hemsida: "Utställningen innehåller sex och grovt språk och är därför rekommenderad från 15 år."

Tänka sig. När nästan ingenting i världen är barnförbjudet längre.

Joacim Cleryd

