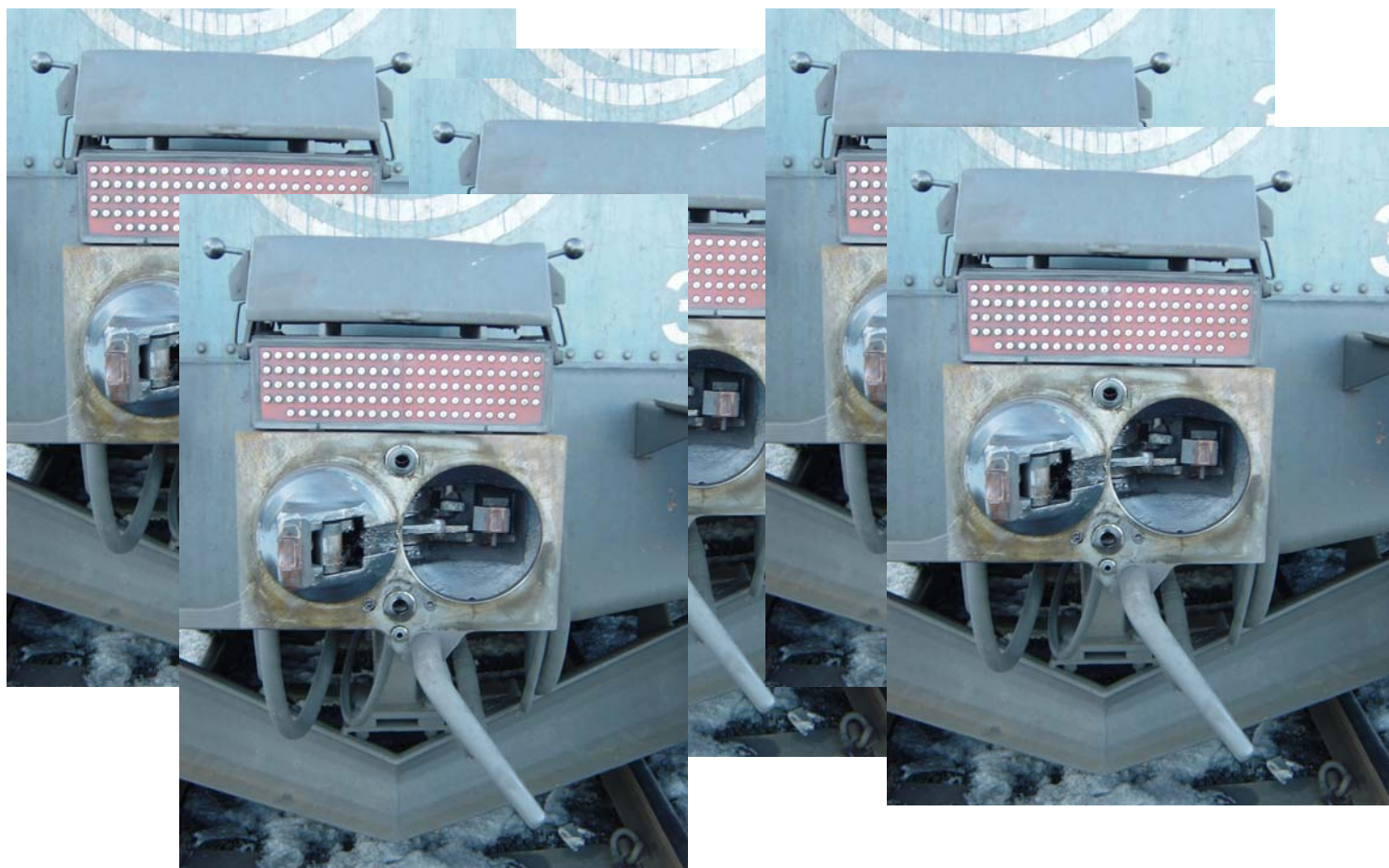


*Lokförarbladet *

Nr 20 Maj 2010, Facklig information från SEKO Lok på Stockholmståg



Lokala lön- och avtalsförhandlingar, sid14.

Lilla förhandlingsskolan, sid 10. Uniformsgruppen, sid 12. Noll koll, sid 12.

Försäkringar, sid8. Turlistor, sid9. Mejllista, sid9.

Lite info från skyddsombuden, sid7. Rebusar, sid14.

Viktigt angående Tagande ur säkerhetstjänst, sid5, STUDIER, sid5.

Föraren ansvarar för tågets säkra framförande i alla lägen, sid6.

Kör Stockholmståg över sin personal?
- Arbetsmiljön försämras, sid2.

- kör Stockholmståg över sin personal? - Arbetsmiljön försämras

Det börjar märkas att personalläget nu är gott. Det har blivit ett klart tuffare klimat i de lokala förhandlingarna mellan Seko Lok och Stockholmståg. I flera fall på sista tiden har vi inte kunnat enas med arbetsgivaren om saker som tidigare löpt på utan större problem.

Nyligen aviserade Stockholmståg vid en MBL-information att de framöver inför långtgående restriktioner för hyttåkning – passresor som idag ofta sker i förarhytt eller tågvärdshytt. Skrivningen i PSTSI 2.1 som vi hittills haft har lämnat öppet för personalen att åka passresor i förarhytten i tjänsten. Nu tar Ståg genom en bläckändring bort den möjligheten.

Seko Lok har förgäves påtalat de negativa konsekvenser som ett förbud mot hyttåkning innebär. Lokföraryrket är ett ensamarbete med liten möjlighet till social kontakt med sina kollegor, en kontakt som nu ytterligare kommer att minska. Jobbet blir mer enformigt och när en naturlig kontaktyta försvinner tappar vi tillfälligen till social interaktion och personlig utveckling. En överväldigande majoritet av tiden som vi jobbar sitter vi själva i hytten och de flesta av oss upplever en injektion de förhållandevis få tillfällen då en kollega knackar på och åker med en bit.



Stockholmståg har anfört tre huvudargument för att beröva oss möjligheten till ett personligt möte under arbetstid.

- Säkerheten anses bli äventyrad då föraren har sällskap i hytten.
- Det finns personer bland förarna som inte vågar säga nej till kollegor som vill åka med dig i hytten.
- Av omsorg för den anställde bör tillfällena då vi vistas i hytt begränsas. Vi kan påverkas negativt vid en eventuell händelse ex påkörning av människa.

Vi ska här bemöta de tre argumenten såsom vi tidigare gjort till Stockholmståg som dock uppenbarligen hyser en annan åsikt:

SÄKERHETEN: Noterbart är att företaget trots påstötningar från Seko inte med statistik kunnat styrka att hyttåkning skulle innebära någon ökad risk för felaktigt tagna beslut av förare. Faktum är att tågtjänst efter frågan backat något och nu hävdar att säkerhetsfaktorn inte är den springande punkten i det kommande förbudet. Säkerhetsavdelningen säger sig tro att fler personer i hytten bidrar till att uppmärksamheten försämras är men kan inte/vill inte presentera några fakta annat än indicier. Att exempelvis antalet rödljuskörningar skulle

minska om vi slutar att åka med i förarhytten finns ingen garanti för. Vi är övertygade om att den energi och de positiva följder som denna sociala kontakt ger är positiv för föraren och därför till gagn för företaget.

ARBETSMILJÖ: Samtidigt som ledningen inte tror att den enskilda föraren klarar av att neka andra förare förväntar man sig att han eller hon ska kunna se sin arbetsledare i ögonen och förklara att "jag vill helst inte att du följer med mig och tar medarbetarsamtalet under tiden som jag kör". Arbetsledarna har nämligen av Tågjämsavdelningen fått i uppdrag att vartannat år ha medarbetarsamtal ute i produktionen samtidigt som vi arbetar. Seko Lok ser positivt på att arbetsledarna då och då visar sig ute i den miljön där deras personal arbetar men tycker inte att det är för mycket begärt att Ståg *en* gång per år bryter ut den anställde ur sin tur för att ha ett samtal i kontorsmiljö i lugn och ro. Att företaget har framhärdat i den här lösningen beror nog snarare på en ekonomisk kalkyl - det kostar för mycket med avbyte till föraren.



ARBETSMILJÖ NR 2: Man kan ställa sig frågan om det gör någon skillnad? Vi arbetar ute i trafiken varje dag med de risker det innebär. Ingenting blir annorlunda för att vi åker i främsta hytten. Låt oss ta ett exempel: Efter avställning i Västerhaninge har vi passresa till Centralen där turen slutar. Vi knackar på rutan i Vhe och åker sedan med föraren i ledande hytt. I Högdalen händer det olyckliga att någon som är trött på livet ställt sig mellan rälen och inte flyttar sig trots upprepade "tåg kommer". Personaljouren får rycka ut och omhänderta tre anställda, de båda förarna och så tågvärden. Vad hade hänt om vi suttit i bakre hytt? Personaljouren hade likväl fått rycka ut och omhänderta alla tre –

om inte föraren i aktern blir omhändertagen finns ju ingen anledning att ordna avbyte till tågvärden vilket sker idag. Det är ingen skillnad att sitta i mitten eller i sista hytt. Tvärtom kan det ofta bli riktigt otrevliga scener längst bak i tåget där kroppen efter kandidaten ofelbart kommer att hamna, eller i alla fall delar av den. Därmed faller även det argumentet.

Vi har föreslagit att vi istället för att helt slopa hyttåkning istället ska införa en mer reglerad och kontrollerad form av passresor i hytt där vi gemensamt kommer överrens om hur det ska gå till när vi åker med i ledande hytt. Kanske kan vi skapa en verklighet där det för det lilla fåtal som inte önskar sällskap i hytten blir lättare att neka medåkning? Förslaget har mötts av kalla handen av Stockholmståg som inte sett det som något att ens fundera vidare på.

Att tågjämsavdelningen talar om för oss hur vi upplever vårt jobb och ensidigt fastslår att vi inte är betjänta av den kontakt som passresor tillsammans med kollegorna utgör finner vi fräckt. När vi påtalar den negativa aspekt som vi upplever av ett förbud möts vi av argument såsom "ni har ju rast på centralen tillsammans, ni kan ju prata då" eller "det händer så mycket ute i pendeltrafiken så ni har fullt upp med att köra tåget". Det här är åsikter som kommer från personer som inte har som arbete att köra tåg, som inte gjort det regelbundet på lång tid och som inte har haft X60 som dominerande fordonstyp under den tid som de arbetat ute i trafiken. Det lyser igenom att vissa personer inom Stockholmståg anser att förarna idag har det för bra, kör för lite av den totala arbetstiden och nu förtjänar att tryckas till lite. När vi sedan gått från två till åtta arbetsledare för den åkande personalen inser man snabbt att det gäller att skapa sysselsättning för en hel avdelning och då verkar detta som ett suveränt förslag. Ut och rapportera in avvikelser...

Alla beslut får konsekvenser och detta är givetvis inget undantag. Förarna kommer att uppleva att deras arbete blir mindre attraktivt och mer asocialt. När anställda inte känner igen sig i den verklighet som företaget reglerar finns liten eller ingen vilja att följa beslut som framstår som klart felaktiga. Vi förtroendevalda har redan märkt av en skyttegravsmentalitet som växer där förare inte tror på Stågs idéer – genom att neka medarbetarsamtal med sin arbetsledare, genom att inte svara i sin tjänstetelefon på obetalt tid, genom att inte ställa upp när Driftcentret ringer och ber om en tjänst.



Vi kan få ett arbetsklimat som i större utsträckning än idag präglas av misstänksamhet mellan yrkeskategorier och avdelningar och där arbetsmoralen drastiskt sjunker. Inställningen som finns ute i produktionen idag där vi vid passresor aktivt hjälper varandra och Stockholmståg med problem som uppstår under gång exempelvis avstängning av bromsar och dörrar trots att vi formellt inte tjänstgör på tåget riskerar att försvinna helt. Av förklarliga skäl minskar viljan till en insats när förarna upplever att de blir ignorerade av sin arbetsledning. Efter vinterns kaos och den extrema situation som många gånger rådde förväntade sig säkert många ökad uppskattning för sina insatser – inte en knäpp på näsan. Företaget gödslar våra postfack med lösblad med instruktioner för hur vi förväntas agera i alla uppkomliga situationer. Sedan förklaras glatt att det är vi som är ansvariga, gör vi sedan fel och något går åt skogen finns alltid en paragraf som friskriver Stockholmståg från ansvar. ("Föraren uppger i samtal att han inte följt rutinen att ropa ut att dörrarna öppnas på vänster sida innan ankomst till Stockholms Södra")* *Från Ståg´s Säkerhetsrapport*

Vi inom Seko Lok kan på intet sätt försvara detta beslut inför våra medlemmar utan endast resignerat berätta att vi kämpat mot restriktionen hela vägen men att vi blivit överkörda av Stockholmståg i frågan. Ni som känner att det här är ett felaktigt och förhastat beslut av Stockholmståg – meddela er åsikt till er arbetsledare, till chefen för tåg tjänst och till säkerhetsavdelningen.

Förhoppningsvis ses vi i hytten även framöver!

Kristoffer Johansson

STUDIER

I förra numret av lokförarbladet utlovade vi en medlemskurs i anställningsavtalet till våren. Några anmälde intresse för att delta, men någon kurs har tyvärr inte blivit av eftersom förhandlingarna om det centrala branschavtalet har tagit en hel del tid i anspråk.

Av denna anledning har vi blivit tvungna att flytta kursen till i höst i stället.

De som redan anmält intresse kommer att informeras längre fram om vilka datum som blir aktuella. Du som vill delta på kursen men inte har anmält intresse, kan göra det genom att skriva ner ditt namn och telnr på en lapp som du lägger i klubbens postlåda.

Vi hör av oss när datum för kursen är satta, med hänsyn till ux och semestrar.

Astrid Hermelin

Viktigt angående Tagande ur säkerhetstjänst

På grund av uppkommen anledning så vill vi här trycka lite extra på vad som gäller vid tagande ur säkerhetstjänst. Denna fråga är mycket viktig för lokförare då den vanligaste enskilda orsaken till arbetsskada hos förare är påkörning.

Vid inblandning i en olycka eller ett tillbud, där den inblandade kan ha påverkats på sådant sätt att tjänstgöringen inte kan fortsätta på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt säkert sätt ska föraren tagas ur säkerhetstjänst, enligt Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4).

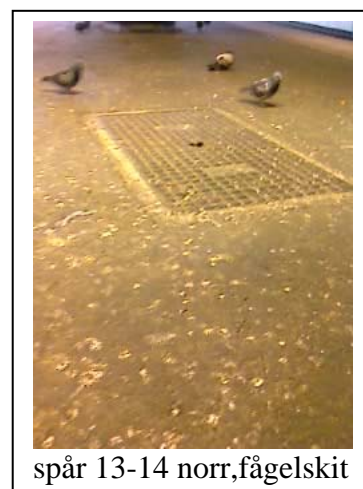
Seko lok anser att personalen inte skall drabbas av inkomstförlust vid påkörning. Det är inte lokförarens fel att han i sitt jobb blir utsatt för en påkörning. Detta borde vara enkelt att förstå, men så resonerar inte Ståg.

När du är tagen ur säkerhetstjänst är du inte sjukskriven utan du står till arbetsgivarens förfogande och skall därmed hålla kontakt med arbetsplatsen/arbetsledare/trafiksamordnare för besked om vad du ska göra. När du är tagen ur säkerhetstjänst har du full lön som om du skulle ha jobbat fram till läkarbesök hos företagshälsovården.

Det är bara du själv eller företagsläkare som kan

sjukskriva dig. Även om Ståg/arbetsledning/beteendevetare på företagshälsan tycker att du ska sjukskriva dig själv så bör du inte göra det förrän du fått träffat företagsläkare. Är du inte överens med arbetsgivaren om vad som gäller så skall

du inställa dig hos arbetsgivaren på arbetsplatsen för att vara tillgänglig för annat arbete. Blir det frågetecken/problem så kontakta facklig representant. Vid möte med arbetsgivaren så har du rätt att begära att facklig förtroendevald skall vara med.



Är det så att du blir sjukskriven så innebär det att du förlorar ersättning för förlorad arbetsinkomst, karensdag m.m. Skall du vara sjukskriven och sedan få ersättning för karensdag m.m. så skall du vara sjukskriven mer än 14 dagar. Arbetstagare som varit med om påkörning och blivit sjukskriven mindre än 15 dagar har känt sig sviken av Ståg då den drabbade sedan insett att dom inte fått någon ersättning för förlorad arbetsinkomst.

När kraven inte är uppfyllda för säkerhetstjänst av annan anledning t.ex. synen har förändrats, hörsel har förändrats, förhöjt blodtryck m.m. och upptäcks t.ex. vid periodisk läkarundersökning kan föraren bli tagen ur säkerhetstjänst fram tills föraren har t.ex. fått nya glasögon, hörapparat eller medicin. Här är föraren inte sjukskriven utan skall vara tillgänglig för arbetsgivaren för annat arbete fram tills föraren kan köra tåg igen. Blir det problem så kontakta facklig förtroendeval för hjälp.

Ludvig Eriksson

Föraren ansvarar för tågets säkra framförande i alla läge

Seko lok har fått indikationer ifrån förare att trafiksamordnare på DC pressar på förare att köra tåg i trafik under felaktiga omständigheter eller när tåget har allvarliga fel. Även fast tydliga instruktioner finns att tillgå så har t.ex tåg gått utan tågvärd, tåg med allvarliga bromsstörningar har ej tagit ur trafik, och tåg med trasiga vindrutetorkare får gå när det regnar även fast fordon finns att byta med.

Även en oberoende part som har följt med förare i hytten för att undersöka bromsproblem på X60 i förarmiljö, och hur det påverkar föraren ur ett helhetsperspektiv har noterat att "DC trycker på förare att köra".

OBS! föraren är ansvarig för tågets säkra framförande, enligt JTF bilaga 8H.

Det är din bedömning som förare i det aktuella fallet som gäller, igen annans bedömning. Föraren har rätt att stoppa arbetet tills föraren bedömer att arbetet kan utföras säkert, även om arbetsledning har en annan uppfattning. Alternativt så kan föraren uppskatta att fordonet bara kan framföras i en betydligt lägre hastighet t.ex. 40 km/tim om DC säger att tåget måste gå.

Ludvig Eriksson



Lite info från skyddsombuden

Arbetsmiljöverket har ju avslutat ärendet där vi krävt ett fönster i hyttddörren på X60. Man köpte Stag:s åtgärds paket rakt av. Dom lovar en översyn av bevakningsrutinerna på perronger och stationer, tillkallande av polis och väktare. Inget skalskydd alltså. Pendelklubben kör nu ärendet vidare en omgång till. Vi kommer stenhårt att följa upp Stag:s åtaganden och hjälper Pendelklubben i frågan.

En stor anledning till att AV resonerade som de gjorde var tyvärr bristen på rapporter och jag tror att det finns ett stort mörkertal här. När man har jobbat i några år blir hot och tillmälen en del av vardagen och det rinner av oss ganska snabbt. Vi är ett härdat gäng. Men det är viktigt att ändå plita ner några rader i en rapport så att vi får ett större underlag att jobba med.

Södertälje Hamn avancerar uppåt på "strullistan". Nya lokaler skall byggas alldeles intill tågex. Det blir ett nytt paus och rastrum och storleken är minimal. Fyra personer kan kanske samsas och Stag har lovat att vara tydliga med att det är lokaler endast för åkande personal. Jag ser ett Västerhaninge-scenario framför mig. Sju, åtta olika yrkesgrupper slåss om några matplatser. Det är såklart oacceptabelt. SL tar in fler yrkesgrupper men vill inte anpassa lokalerna till antalet.

Resultaten av den mysiga vintern har töat fram. Tavor, gångbryggor och trätrallar

sönderplogade (våra gångvägar behövdes tydligen inte plogas) och Trafikverkets respekt för våra uppställningsplatser är noll. I Sundbyberg på spår ett har jag stoppat all klargöring tills trallarna är reparerade. Senast den 24 maj ska det vara klart.

Ett banarbete är **inte** klart innan våra gångvägar är återställda.

Kom ihåg att klicka i "Delges skyddsombuden" när ni skriver rapporter. Det är lätt att glömma och det borde givetvis vara tvärt om: en ruta att klicka i när man **inte** vill att vi ska se rapporten.

Berra



Turlistor

Vinterturförteckningen gäller fram till midsommar, den 25 juni blir det sommartrafik. På sommaren går det inga insatståg, utom några tåg i v.26,32,33. Det går kvartstrafik på vardagar fram till kl ca. kl 20.00. På Gnesta kommer vi att köra utan passresor till Söd på helgerna, vi kör 27xx tåg till Söd och byter till Gnesta ett varv och kör till stan igen med ett 27xx tåg. Detta för att det bråkats om rasten på Gnestaturerna. Nynästrafiken går inte 5 juli-22 aug. på grund av banarbete. Till hösten går Nynästrafiken normalt igen, inga nattarbeten på vardagsnätter som det varit nu under våren.

Det blir många budningar på helgerna framöver, det är maraton, bröllop mm.

Det ser lite märkligt ut på morgondelen av nätterna i Södd, men det är för att alla tåg måste vara ute senast 5.23.

Sommarlista

Alla som går på grupp får sina turer för hela sommaren på en sommarlista, den delas ut nu. Du ska få turer som följer din gruppnyckel så bra det går. Finns inte den turen som ska ligga på din grupp ska du få en liknande tur. Finns det ingen 3000 tur som passar blir det en 2000 tur. Alla som har sökt ledigt på midsommarafton har fått det, men många som skulle arbetat morgon på midsommar har fått dagturer, då det inte finns morgonturer. Ibland har det lagts en natt extra när det blivit för mycket tid. Vi går igenom listorna för våra medlemmar och försöker ändra på det som inte ser bra ut. X helgsjobben är med på sommarlistan, du som går på skubben får dem på månadslistan, vrålskubben får fråga UX. X-jobben läggs ut efter samma turordning som gäller på årets semestervalslista.

Den 23 augusti återgår vi på ordinarie grupp.

T 11. Tågplan 2011.



Från T 11 som gäller från 12 dec 2010, kommer tågen till Nynäs köra igenom Västerhaninge på helgerna, det kan då bli helvarv Bål-Nyh. Vi får fundera på hur vi vill att det ska ritas i turförteckningen. Tågen kommer då att stå i Nyh 40 min.

Söd- Söd stängs av juni 2011-aug 2012. Tågen vänder då i Östertälje. Gnesta tågen kommer att gå, så de 26-27 tåg som har förbindelse till och från Gnesta kommer att gå till Söd. Depån kommer att användas, så vi kommer att hämta och lämna tåg där.

På SVB bron, som går där det delar sig mot Sub eller Solna ska det arbetas hösten 2011. Då kommer det vara enkelspår mellan Huvudsta och Karlberg. Under den perioden kommer det inte att gå några 29XX tåg på Kän linjen. Nynäs stängs i sju veckor den hösten också.

Detta kommer att ske under nästa gruppvalsperiod, varför vi bör fundera på hur vi ska göra med gruppval. Hur mycket kommer det att påverka grupperna, eller är det viktigare att gå kvar på sin grupp som följer semestervalsperioden.

Anna, Ronny, Marie och Anders i turlistekommittén.

Mejllista

Vi har gjort en mejllista så att vi kan ge facklig information den vägen. Det var lite pyssel att få listan korrekt, namn försvann osv. Om du inte fått Astrids information om de centrala förhandlingarna är du inte med på listan. Då ber vi om ursäkt och hoppas du kontaktar mig eller någon annan i styrelsen så att du kommer med. Om du inte vill ha information via mail kan du också säga till så slipper du. Vi skåpar fortfarande viktig information.

Anna Groth

Försäkringar

Tack för visat förtroende för mitt fortsatta arbete i styrelsen. I mitt förtroendeuppdrag ingår bl.a att visa omsorg för dem som är långtidssjukskrivna samt att vara försäkringsrådgivare. Så jag vill nu passa på att ta tillfället i akt och påminna om vikten av att vara rätt försäkrad och kontinuerligt se över sitt försäkringsskydd.

Visste du t.ex att du kan få ersättning för gamla sjukfall? Fackens avtal har nämligen ingen preskriptionstid så har du inte fått ersättning när du varit sjuk så är det inte försent än.

Genom LO kan du boka in dig på en medlemskvart som är en personlig genomgång av försäkringsskyddet, gå in på www.medlemskvart.lo.se för att anmäla dig eller få mer information. Nedan har jag också listat några hemsidor där man kan få mer information om försäkringar.

www.facketforsakrar.se

www.lo.se

www.medlemskvart.lo.se

www.kommunal.se

www.skyddsnet.se

www.afaforsakring.se

www.fora.se

Irja Brofjorden

Lilla förhandlingsskolan

Det är inte alltid lätt att hålla reda på alla begrepp som man läser i media när avtalsrörelsen pågår. Här ska vi försöka reda ut begreppen:

Svenska modellen.

I Sverige är det arbetsmarknadens parter som ska enas om vilka löner och villkor som gäller på arbetsmarknaden. Här finns lagar som bland annat reglerar anställningsskyddet (LAS), rätten till semester (semesterlagen), arbetstidslagen samt rätten till studie- och föräldraledighet. Dessa lagar är väldigt viktiga men de reglerar inga detaljer. Alltså finns det väldigt mycket kvar att förhandla om och reglera via kollektivavtal. Utan kollektivavtal skulle vi stå oss slätt gentemot arbetsgivaren. I många andra länder regleras löner via politiska beslut och lagar om minimilöner. Det innebär bl.a. att väldigt många får just minimilönen och inget annat. Detta är ett system vi inte vill ha i Sverige, varför det är extra viktigt att stå upp för vår kollektivavtalsmodell.

Vilka är arbetsmarknadens parter?

Två av de största aktörerna på arbetsmarknaden är LO och Svenskt Näringsliv.

LO är arbetarnas förbund, där bl. a. vi som medlemmar i Seko ingår. Svenskt Näringsliv är på samma sätt som LO en paraplyorganisation för de olika arbetsgivarorganisationerna.

Beroende på vilken del av arbetsmarknaden man jobbar på så är man medlem i olika fackförbund med en motpart på arbetsgivar sidan. Vi i spårtrafiken på Seko har Almega som motpart, medan fackförbundet Handels har arbetsgivarorganisationen Svensk Handel som motpart. Både Handels och Seko ingår i LO, precis som Almega och Svensk Handel ingår i Svenskt Näringsliv.



Avtalsrörelsen 2010.

Årets avtalsrörelse har varit speciell på många sätt, bl.a. då 90 % av alla avtal löpte ut samtidigt och eftersom det är lågkonjunktur. Sedan cirka 15 år tillbaka är det praxis att industrin går ut först och förhandlar om sina avtal. Detta p.g.a. att man ansett att den konkurrensutsatta industrin ska sätta märket för hur mycket utrymme det finns för löneökningar. Tidigare har industrins samtliga fackförbund, arbetare som tjänstemän, skrivit avtal samtidigt. I årets avtalsrörelse blev det inte så då IF Metall skrev på innan de övriga var klara. Av den anledningen har LO sagt att det riktmärke som industrin tidigare satt, inte ska ses som ett riktmärke för övriga fackförbund i årets avtalsrörelse.

Svenskt Näringsliv anser dock att IF Metalls avtal är att se som ett riktmärke, varför bl.a. fackförbundet Pappers gick ut i strejk för sina medlemmar.

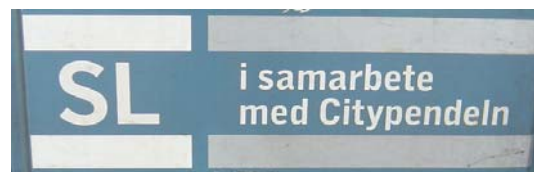
LO-samordning

Alla fackförbund inom LO har enats om ett par gemensamma avtalskrav. Dessa krav ska samtliga fackförbund driva genom att stötta varandra med sympatiåtgärder. Tanken med denna LO-samordning är att ha en enad front mot arbetsgivaren där förbund med högre löner

stöttar förbund med låglönegrupper. I år driver man också en gemensam linje för att lösa bemanningsfrågan, dvs. företagens ökade inhyrning av bemanningsföretag efter att ha avskedat personal som egentligen har företräde. Vi kan konstatera att LO- samordningen inte lyckats så bra i år eftersom IF metall skrivit ett löneavtal som arbetsgivaren anser vara norm för alla andra. Däremot har samordningen lyckats bra med bemanningsfrågan då förbund efter förbund skrivit avtal med sin motpart om en reglering.

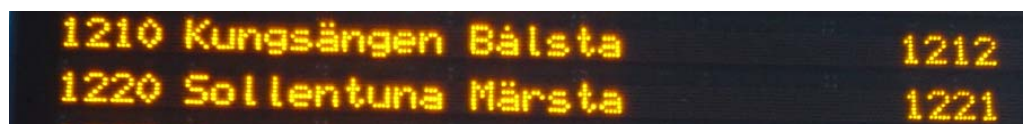
Fredsplikt.

När det centrala avtalet är påskrivet råder fredsplikt, trots att de lokala förhandlingarna kvarstår. Almega ser helst att vi enbart har lokala avtal där företagen själva bestämmer löner och arbetstider. De vill inte att vi skriver starka centrala avtal som ger bra villkor för alla. Lokala avtal med lokal strejkrätt kanske vore något, men det är inte vad Svenskt Näringsliv och Almega menar, utan snarare att fackföreningsrörelsen skall splittras till små svagare enheter, utan samlad kraft och styrka.



Spåravtalet.

Vårt lokala kollektivavtal bygger på Branschavtalet för Spårtrafiken. Spåravtalet berör cirka 20 000 anställda i hela Sverige, i företag som t.ex. Stockholmståg, SJ, MTR, Green Cargo, Roslagståg, A-Train, Euromaint och Trafficare. Branschavtal Spårtrafik är ett avtal mellan facken Seko, Saco-Tj, ST och arbetsgivarorganisationen Almega. Under 2009 ordnade Seko avtalskonferenser där förtroendevalda från hela landet gick igenom och sammanställde våra krav. I december utsågs 10 förtroendevalda från olika yrkesgrupper inom Seko spårtrafiken, till att ingå i förhandlingsdelegationen. De centrala förhandlingarna inleddes den 2 mars med Valle Karlsson från Sekoförbundet som ansvarig ombudsman för spårtrafikavtalet. När förhandlingarna pågick, fick vi som satt i förhandlingsdelegationen rapporter från Valle om hur samtalen mellan honom, ST:s resp TJ:s ombudsmän och Almegas ombudsman gick, och vilka förslag Almega kom med. Vi i förhandlingsdelegationen tog sedan ställning till de olika förslagen, bestämde om vi ansåg att vi borde gå ut i konflikt (slutgiltiga beslutet tas alltid av förbundsstyrelsen) eller om vi kunde komma överens. Först nu när det centrala branschavtalet spårtrafik är färdigt kan våra lokala förhandlingar påbörjas.



Hur har förhandlingarna gått?

Vi påbörjade förhandlingarna 2 mars. Avtalet gick ut den 31 mars, men gällde fortlöpande antingen till dess att någon av parterna sade upp det (vilket aldrig skedde) eller tills ett nytt avtal tecknades. Vi var aldrig avtalslösa!

Först satt vi och väntade på att Industrin skulle bli klar. I slutet av mars började vi förhandla på riktigt. Vi fick flera bud som vi sade nej till och några gånger satt vi och förhandlade till långt in på kvällen, men utan resultat. 2 maj kom vi äntligen fram till en lösning som parterna kunde enas om, vilken ni redan har delgivits.

Eftersom lönenormen redan var satt av Industrin, var det tyvärr inte mycket vi kunde göra gällande höjningen av lönen i Spårtrafikavtalet. (3,5 % totalt över 22 månader). Istället fick vi koncentrera oss på att göra ett bra avtal i övrigt:

- Upprättat skydd för den som av hälsoskäl inte kan vara kvar i säkerhetstjänst.
- Förstärkta regler vad gäller inhyrning av bemanningsföretag efter uppsägningar.

- Förbättrade riktlinjer inom arbetsmiljöavtalsområdet.
- Utökning från 4 till 5 månaders ersättning vid föräldraledighet, för den som varit anställd minst sex år.
- Vi stoppade Almegas krav på en förlängning av begränsningsperioden från 12 veckor till ett år. Detta var Almegas viktigaste krav i förhandlingarna. Ett krav vi inte på något vis kunde acceptera!

Detta är en del av de förbättringar som har genomförts. De har stora värden som inte är att förglömma nu när löneökningarna tyvärr inte blev som vi önskat.

Nu gäller det att fördela vår löneökning på ett så gynnsamt sätt som möjligt, den möjligheten har vi lokalt. Hur vi ska göra beslutas om på nästa medlemsmöte i slutet av maj, då du kan vara med och påverka. Det ligger i DITT intresse att delta med din åsikt och din röst!

Astrid Hermelin

Uniformsgruppen

Uniformsgruppen har träffats två gånger hittills det här året. I uniformsgruppen ingår arbetsgivarrepresentanter och fackliga förtroendevalda från SEKO och ST.

Nytt att berätta från dessa möten är att vi har enats om att arbeta fram en ny modell på sommarjackan. Den jacka som nu ingår i vårt sortiment är i kraftigaste laget och upplevs av många medlemmar som både stor och otymplig i modellen. Förhoppningsvis har vi en ny variant av sommarjacka till nästa säsong. Dessutom arbetar vi på att ta fram en ny modell av vintertröja.

Sommarpaketet kompletteras i år med sex par strumpor. Till vinterpaketet väljer du ytterligare sex par. Därefter kommer du att få tre par strumpor i varje paket du beställer. Det är nu krav att vi har svarta strumpor till uniformen.

Astrid Hermelin

Noll koll

För något år sedan blev jag uppringd från administrationen som, i korthet, undrade varför jag underlåtit att rapportera om en incident där en kvinna hade ramlat ner mellan tåget och plattformen. Jag sa fy vad hemskt, men jag hade ingen aning om att så skett. Fem minuter senare ringde det igen och jag meddelades att jag kunde "andas ut" för att "dom hade blandat ihop datumen".

I somras fick jag återigen ett telefonsamtal och nu undrade man om mitt 27XX hade passerat Cst. Jag förstod inte riktigt frågan men svarade ändå att ja, det hade det gjorts. "Jag vet", sa personen i andra änden av luren, "jag har nämligen kollat i Tför men det är alltid bäst att kolla med föraren". Sen fick jag veta att en (1) person hade ringt in med klagomål om att tåget var inställt.



Så i vintras fick jag ett mail från min arbetsledare som fått mailet från sin överordnade, som i sin tur fått det från fjärren. Enligt detta skulle jag ha varit dryg och oförsämd mot tkl när jag inte fått gå tidigare med mitt tjänstetåg från Vhe. I mailet bifogades en utskrift av vad som hade dryftats under samtalet. Jag svarade min arbetsledare att bortsett från tågnummer, klockslag och datum stämmer ingenting. Konstigt, sa hon, men efter fyra dagar och lite efterforskningar visade det sig att fjärrens dator inte kan hålla koll på almanackan och hur det än förhöll sig var inte jag boven i dramat.

Vad lär vi oss av det här då? I varje fall skulle jag vilja säga att Ståg inte på ett tillfredsställande sätt hanterar kundklagomål. Det vore väl trevligt om dom ringde och ställde frågor istället för att göra (felaktiga) påståenden. Tvärtom är du skyldig tills motsatsen bevisats. Ståg tar parti för resenärerna, fjärren, SL, vem som helst, bara inte sina anställda. Varför trodde jag att det finns en idiotsäker dokumentation kring tågföring, säkerhetssamtal, rapportskrivning m.m.? Det gör det ju inte. Rätt vad det är ringer det i telefonen och du måste lägga ner tid och energi på att försvara dig mot grundlösa anklagelser och bevisbördan ligger på dig. Det är heller inte lätt att bemöta det fjärren påstår för dom äger bandinspelningarna och lämnar bara ut dom när det verkligen hänt något allvarligt. Nu har jag i alla fall begärt att framtida utredningar som rör mig ska ske, inte på min fritid, inte på min rast och inte när jag sitter och kör tåg. Vill dom prata med mig får dom skapa utrymme för det och ge mig möjlighet att ta med mig ett fackligt ombud.

Roger Magnusson



Insändare

Vi ser gärna att medlemmar skickar in/lämna in insändare till lokförarbladet. Nästa lokförarblad planeras komma ut 18 juni, har ni något så bör det vara oss tillhanda den 17 juni. Har ni något läsvärt, skicka det till: seko.lokforare@stockholmstg.se.

Lokala löne- och avtalsförhandlingar

Seko lok kommer att fastlägga riktlinjer inför lokala löne- och avtalsförhandlingar på medlemsmöte den 27 maj kl.13.00. Det som bland annat kommer att tas upp är:

- hur vi kan förhandla om lönerevisionerna lokalt. Enligt centralt avtal så är det ett löne- utrymme på 3,5% på två år som ska fördelas. Lönen höjs från 1 juni 2010 med 0.9% och från 1 juni 2011 med 2,6%. Det finns en möjlighet att förhandla lokalt om att slå ihop lönerevisionerna till en tidpunkt för hela perioden om det kan generera någon förbättring i slutändan.

- Om det kan vara värt att flytta pengar ifrån lönestegen till slutlön.

- andra förbättringar/förtydliganden i avtalen.

Ludvig Eriksson

REBUSAR

1. Cyklisterna och flugan

Christian och Peo befann sig 50 km ifrån varandra på varsin cykel. På en given signal började de cykla i riktning rakt mot varandra med hastigheten 25 km/tim. Peos lilla tama husfluga satt som vanligt på hans panna, men började samtidigt att flyga mot Christian i en hastighet av 45 km/ tim. Därför mötte naturligtvis flugan Christian först och landade på hans panna, bara för att omedelbart vända och flyga tillbaka mot sin husbonde. På det sättet växlade flugan mellan de två cyklande i jämn hastighet ända tills dessa möttes. Det slumpade sig inte bättre än att de råkade krocka med varandra och slå ihop pannorna så att flugan förolyckades!

Detta kan väl tas som en uppmaning till ökat trafikvett, men en fråga finns också kvar att besvara:

Hur lång blev flugans sista färd i det här livet?

2.Tennisturneringen

Richard, som är en eldsjäl inom tennisen, var en gång med och arrangerade en tävling i sin favoritsport. 230 personer anmälde sig till turneringen, som skulle avgöras som tennisturneringar brukar, med utslagsmatcher i flera omgångar tills endast två personer återstår och spelar final. Men då 230 spelare skulle delta fick vissa stå över första omgången, så att antalet kvarvarande blev 128. Detta förklaras med att 128 är det tal närmast under 230 som kan halveras i flera omgångar så att det slutligen blir två kvar. **Hur många matcher innehöll turneringen sammanlagt?**
OBS! Problemet har en logisk lösning!

Evamarie Håden





SEKO Lokförarna på Stockholmståg

MEDLEMSMÖTE

27 maj 2010, kl 14.00

Mötes lokal: *Gnesta*, Stågs personallokaler

PÅ DAGORDNINGEN

- Förslag till yrkanden inför lokala löne- och avtalsförhandlingar.
- Förslag till uppflyttning på grupp vid vakanser på grupper.
- Förslag till riktlinjer för grupper och turförteckning och hur vi ska hantera grupperna i samband med banarbeten och avstängningar i trafiken under nästa gruppvalsperiod.
- Övriga frågor

Klubben bjuder på smörgåsar.

Hjärtligt välkomna
SEKO Lokförarna, styrelsen