

Lokförarbladet



Facket för Service och Kommunikation

Nr 36, Mars 2013, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg

- **fackligaförtroendevalda 2013.**
- **Årsmötes protokoll.**
- **Verksamhetsberättelse 2012.**
- **Verksamhetsplan 2013.**
- **Erfarenhet ingenting värt hos Stockholmståg?**
- **Roslagsbanan februari 2013**
- **Studier**
- **Medlemskontakt**
- **SEKO Centrala löneyrkanden m.m. 2013.**

SEKO LOKFÖRARNA PÅ STOCKHOLMSTÅG 2013

Fackexpeditionen Tele: 08-762 23 42
Öppettider: torsdagar kl 09.00 – 16.00 Lunch 12.00 - 13.00
Adress: Box 505, 101 30 Stockholm
Faxnummer 08-762 28 82

Hemsida: <http://www.pendelforarna.se>

Styrelsen:

Ludvig Eriksson	Ordförande, förhandlare, arbetsmiljöansvarig.	073-661 57 29
Kristoffer Johansson	Vice ordförande, förhandlare, rehabansvarig.	073-661 58 19
Evamari Hådén	Kassör.	073-661 57 15
Astrid Hermelin	Studieansvarig, repr. uniformsgruppen.	073-661 56 88
Roger Magnusson	Sekreterare.	073-661 57 79
Joacim Cleryd	Ledamot.	073-661 57 67
Martti Muhli	Ledamot Södertäljestationerade.	073-661 57 48

Ersättare:

Irja Brofjorden	Försäkrings- & pensionsansvarig	073-661 57 11
Christian Roa	Ersättare	073-661 62 45

Andra förtroendevalda:

Anders Persson	Turlistombud	073-661 57 44
Swante Löfstedt	Turlistombud	073-661 57 84
Kerstin Hansson	Turlistombud	073-661 62 74
Ida Elo	Turlistombud	073-661 59 69
Ingela S Ottosson	Revisor	073-661 58 01
Linda Engdahl	Revisor	073-661 62 26
Johnny Bäckman	Revisorsersättare	073-661 55 58
Esbjörn Gelin	Revisorsersättare	073-661 56 63
Nicolai Quaglia	Valberedare	073-661 55 91
Gudrun Schiller	Valberedare	073-661 56 76
Linda Helsing	Valberedare	073-661 58 04
Ulf Gustavsson	Hemsideansvarig	073-661 55 87

Skyddsombud:

Hans Johansson	Huvudskyddsombud, Fordonsansvarig	073-661 56 91
Maciej Sas	Skyddsombud/Ers HSO, Fordon	073-661 60 82
Göran Axelsson	Skyddsombud, Rehab- & arbetsskadeansvarig.	073-661 56 36
Cecilia Hansson	Skyddsombud, Infra/lokaler	073-661 62 32

Protokoll från årsmöte 2013-02-13 SEKO Klubb Lokförarna Stockholmståg

1. Mötets öppnande

Ludvig Eriksson förklarade mötet öppnat.

2. Mötets behörighet

Mötet beslutades vara behörigt utlyst enligt stadgarna.

3. Godkännande av dagordning

Dagordningen godkändes.

4. Val av mötesfunktionärer

Till ordförande valdes Kjell Axelsson.

Till sekreterare valdes Roger Magnusson.

Till justerare och rösträknare valdes Joacim Cleryd och Hans Björnsson.

5. Behandling av verksamhetsberättelsen

Verksamhetsberättelsen lästes igenom.

6. Behandling av kassörsberättelsen

Punkten bordlades till ett senare medlemsmöte.

7. Behandling av revisorsberättelsen

Revisorsberättelsen lästes igenom. Revisorn Ingela Ottosson föreslog att beslutet om styrelsens ansvarsfrihet, på grund av felaktigheter i balansräkningen, skjuts upp i väntan på att samtliga revisorer och kassören reder ut felen.

8. Styrelsens ansvarsfrihet

Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet med reservationen att revisorerna och kassören rättar till balansräkningen.

9. Rapport från valberedningen

Nicolai Quaglia meddelade att 96 medlemmar röstat i årets val och samtliga röster var giltiga. Valdeltagandet var alltså bra mycket högre än föregående år.

10. Fastställande av val till klubbstyrelsen

- a. Ordförande på två år: Ludvig Eriksson (88 röster)
- b. Två ordinarie ledamöter på två år: Kristoffer Johansson (85 röster), Joacim Cleryd (66 röster)
- c. En ordinarie södertäljestationerad ledamot på två år: Martti Muhli (86 röster)
- d. Två ersättare på ett år: Irja Gårdman (59 röster), Cristian Roa (57 röster)

11. Övriga val

- a. Två revisorer på ett år: Linda Engdahl (79 röster), Ingela Ottosson (72 röster)
- b. Två revisorsersättare på ett år: Johnny Bäckman (83 röster), Esbjörn Gelin (87 röster)
- c. Turlistkommitté, tre ledamöter på ett år: Ida Elo (67 röster), Kerstin Hansson (67 röster), Swante Löfstedt (71 röster)
- d. Ett södertäljestationerat turlistombud på ett år: Anders Persson (74 röster)
- e. En hemsidesansvarig på ett år: Ulf Gustavsson (89 röster)

12. Val av valberedning

Mötet valde Linda Helsing, Nicolai Quaglia och Gudrun Schiller. Valberedningen utökades därmed med en stol.

13. Datum för nästa årsmöte

Datum för nästa årsmöte bestämdes till 12 februari 2014 kl 14.00.

14. Datum för nästa budget- och nomineringsmöte

Nästa budget- och nomineringsmöte äger rum 6 december 2013 kl 14.00.

15. Övriga frågor

Inga övriga frågor fanns att diskutera.

16. Mötets avslutande

Mötesordförande Axelsson förklarade mötet avslutat.

Stockholm 2013-02-21

Vid protokollet

Justeras

Justeras

Roger Magnusson

Joacim Cleryd

Hans Björnsson



VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2012

SEKO Klubb Lokförarna Stockholmståg



Styrelsen för klubb SEKO lokförarna på Stockholmståg får härmed avge följande berättelse för år 2012:

2012 var ett händelserikt år med utökad trafik, många nya kollegor och nya tekniska lösningar. Ståg var tidigt ute med rekrytering inför trafikstarten mot Uppsala vilket ledde till det aldrig skådade goda personalläget. Vi förare uppmuntrades att söka tjänstledigt och ta ut semester för 2013 i förskott. Reserver satt i knät på varandra på 49:an eller kommenderades ut på plattformstjänst. Seko Lok godkände att ett antal förare under en begränsad tidsperiod fick arbeta som tågvärdar då det var brist på sådana. Rekryteringen pågår fortfarande, främst till Södertälje, men från och med 9 december ser personalläget mer ut som vanligt med underskott, svårt att få ledigt och vädjanden om gnet.

Uppsalatrafiken hade en knackig inledning med försenade och inställda tåg, mycket på grund av de vinterförhållanden som rådde. De förare som hade tur fick linjekännedom via videofilm på en X60-repetition och resten fick köra sträckan med reducerad hastighet och ett öga i linjeboken.

Ombyggnaden av spåren mellan Östertälje och Södertälje C präglades av förseningar och missförstånd. Användandet av underleverantörer och till och med under-underleverantörer utan riktig spårutbildning ledde till ett antal tillbud som kunde slutat riktigt illa. Skyddsombuden fick mycket att stå i där.

Ståg fattade ett arbetsgivarbeslut i frågan om södertäljestationering och körde därmed över samtliga fackliga organisationer. Man har också mycket riktigt haft svårt att få personal till södertäljegrupperna samtidigt som man tänker sig att utöka dessa. Styrelsen vill även fortsättningsvis ha gemensam klubb med kollegorna i Södertälje och viker därför stolar i styrelsen och turlistkommittén för dem.

I början av året inrättade Ståg särskilda detektorreserver som utrustade med diverse verktyg skulle vara förarna behjälpliga vid varmgångslarm. Efter Seko Loks och skyddsombudens protester avskaffades dessa turer.

I höstens företagsträffar gick Ståg i början ut hårt och ville diskutera anciennitet och gruppval. Enskilda förare och klubbens ifrågasättande av detta ledde till att man tonade ner diskussionen. Vi fick också stifta bekantskap med vårt nya hjälpmedel läsplattan.

Vid de periodiska hälsokontrollerna tog Previa på eget initiativ prover för att mäta personalens alkoholkonsumtion (cdt-test). Detta var inte förhandlat med klubben och fick därför upphöra. Dock är det beslutat i ett EU-direktiv att cdt-tester ska utföras "efter klinisk indikering" för personal inom järnvägen i oktober 2013.

De populära helggrupperna avskaffades då Ståg menade att det är sommaren och inte helgerna som är dimensionerande för personalåtgången. Vi hörde ryktesvis om en hemlig helgrupp som endast ST-medlemmar kunnat söka och frågade arbetsgivaren om denna. Ståg förnekade först gruppens existens men när sanningen uppdagades begärde vi förhandling i frågan och resultatet blev att gruppen ska upplösas.

Möten:

SEKO Lok har under 2012 haft 10 styrelsemöten, ett budget- och nomineringsmöte och ett årsmöte.

Medlemmar:

Seko klubb Lokförarna är 2012 den största och mest aktiva lokförarklubben på Ståg. Medlemsantalet i december uppgick till 222 aktiva medlemmar och 9 pensionärer.

Medlemsvård:

Julbordet på Stortorgskällaren var omtyckt. Julblomma till pensionärerna uppskattades, pensionärer hörde av sig och tackade. Medlemsträffen med minigolf genomfördes i somras med glada tillrop och skratt. Långtidssjukskrivna har fått blomma. I december serverades lättglögg på fackexpeditionen.

Avtalsförhandlingar:

2012 års löneförhandlingar slutade med de centralt överenskomna 2,6 %. Ståg gick ej med på vårt krav att flytta pengar från stegen till slutlön. Däremot fick vi Ståg att höja ersättningen för läkarvård. I övrigt gick vi inte med på arbetsgivarens krav och vice versa.

Förhandlingarna för åkandeinstruktörerna gick lättare och de fick bland annat rejält höjd lön och möjlighet att i viss utsträckning själva förlägga sin arbetstid.

Turlistearbete:

Turlistkommittén har haft tre möten under året, bl.a. inför gruppval och sommarlistor. Vi har förhandlat och arbetat med turlistor och gruppaket för att de ska klara avtalet och att det ska finnas en variation i gruppaketet som passar för så många som möjligt.

Under 2012 har det varit mycket arbeten med den utökade trafiken till Uppsala och stationering i Södertälje. Ett flertal gamla grupper var rejält förändrade i det första förslaget från arbetsgivaren inför 2013 men vi lyckades rätta till det mesta, vi lyckades däremot inte få till jobbhelgerna i alla grupper. En orsak var den nya nattgruppen som tog ett antal turer som vi använt tidigare. Dessutom visade det sig i efterhand att den hemliga grupp 36 tagit turer som behövs för att skapa bättre grupper för alla. 2013 kommer innehålla många banarbeten som påverkar turernas utformning.

Helggrupperna togs bort inför 2013, Stockholmståg hävdar att helgerna inte längre styr behovet av förare. Det är istället sommartrafiken som dimensionerar behovet av förare. Vi ställer oss tveksamma till om detta verkligen kommer fungera.

Arbetsmiljöarbetet 2012:

Som vi beskrev i förra årets verksamhetsberättelse så har inte vi och Ståg full beslutanderätt över vår verksamhet, (lokaler, fordon, spår och signaler, stationer och underhållsanläggningar, mm). Det är nästan alltid en tredje part med, ofta SL, Alstom underhåll, Trafikverkets (Trv) eller en fastighetsägare.

Ståg är bara ett bemanningsföretag som bemannar, underhåller och hyr tågfordonen av SL för sin kärnverksamhet, att köra tåg från A till B. Detta gör att arbetsmiljöarbetet är tidskrävande och går ibland mycket trögt.

Vi skyddsombud har rätt enligt arbetsmiljölagen att vara delaktiga vid förändringar av exempelvis lokaler, nya arbetsplatser, arbetsprocesser, mm. Det svåra med detta är att inte bara övertyga Ståg om att "såhär ska det vara" utan också även en tredje part som inte alltid har det ansvaret eller kännedomen om vår verksamhet, inte vet vilka behov vi har, eller vilka risker vi inte tar. Vår arbetsmiljö ska vara lika bra som alla andras, om man nu kan jämföra.

Under slutet av 2012 har Citybanans tunnelbyggnation, Södertälje ombyggnaden med hus, broar, spår och depå, samt SL projektet X60B tagit mycket tid.

Vi hoppas att detta är en tillfällig topp och att arbetet lugnar ned sig senare under 2013.

Infrastruktur: (spår, stationer, depåer uppställningsspår, lokaler, mm)

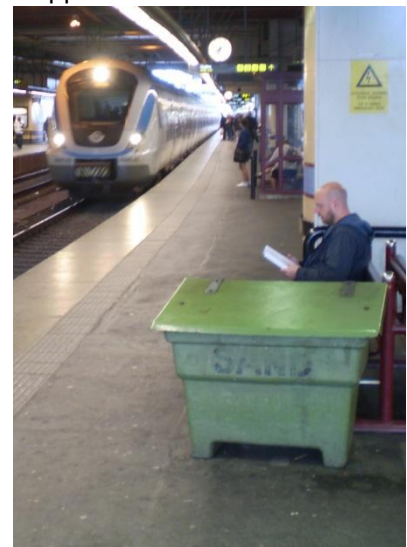
Trv har "öronmärkt" pengar för att röja sly utmed våra spår. Det har gjorts med varierad framgång. På vissa ställen har man gjort jobbet med grävmaskin, på andra ställen med bara några enkla klipp i buskarna. Lokförarna är duktiga på att ringa Fjtkl och skriva rapporter om buskröjningsproblemet. Fortsätt med det.

Vinterproblemet är att det plötsligt kommer snö, och då ska det plogas eller med ett modernare sätt sugas snö. Kvalitén på utfört arbete är blandat. Ibland inget plogat, ibland är allt bortplogat (inkl. gångbryggor och meterskyltar, mm).

Under slutet av 2012 fortsatte arbetena vid Barkarby för fyrspårssträckan Tomtebodavägen – Kallhäll. Under 2013 kommer den arbetsplatsen att expandera med flera och större arbeten. Tycker lokförarna att något är i olag, ring in problemet till Trv och skriv rapport.

Citybanan byggs i snabbare takt och nästan allt sprängarbetena är utfört. Nu återstår invändig utformning. Klart 2017.

Under de sista dagarna av 2012 så började vi köra på Uppsala via Arlanda, spännande för många av oss med möjlighet till nya vyer eller tunnlar. Största problemet under snöiga december var våra känsliga bromsar på X60 och en ännu känsligare varmgångsdetektor vid Ekeby. Snödjupet beskrevs i rapporter som lårdjupt vid kontroll av felande axlar.



Rehab: (personalomhändertagande, arbetsskador, trygghet, hot och våld, mm)

Stågs omorganisation av sina arbetsledare har "landat". Därmed så har personalomhändertagandet blivit stabilare. Men ibland faller all kunskap och erfarenhet mellan fingrarna och allt blir bara fel. Det är då som berörd personal hamnar i kläm med dåligt omhändertagande när man behöver stöd som allra bäst.

Efter händelse eller olycka ska avlastande samtal ske så fort som möjligt. Detta för att påbörja bearbetningen i tidigt skede och därmed minska risken för "flash back" när man börjar arbeta igen. Man ska känna sig trygg med arbetsuppgiften när man börjar köra tåg igen efter händelser och olyckor. Vissa behöver mera tid, stöd och samtal än andra, vi är alla olika och hur vi bearbetar detta är också olika.

Arbets-skadeärenden till antal under året är nästan lika med 2011. Det som förvånar oss är att halka och rammelolyckorna är många till antalet, beror det på stress, dålig belysning eller snö och is? Ta det lugnt, ni har månadslön.

Fordon:

X10:

Under 2012 skulle X10 bara köras i insatstågen och i något enstaka i stomtåg eftersom vi fick 12 nya X60A (6072 – 6083). Verkligheten blev inte riktigt så, X10 blev vanlig även i stommen ibland med flera tågsätt. Konsekvensen blev att de fick



”bekänna färg” med många kilometer som följd. X10 tågen har en bra pålitlighets grad, dör en av fyra så kommer man vidare, de bara går och går men även X10 måste underhållas ibland och där har det nog ”slirat” ibland. Många X10or har fått nya elbromsmotstånd på taket, och det var bra.

X60:

Sorgebarnet X60 fortsätter att ge oss skyddsombud och lokförarkollegor ”gråa hår”. Nu är inte Alstoms X60 bara ett Stockholmsproblem. Systemmodellerna X61 och X62 har blivit regionala tågfordonsproblem då de inte heller funkar som det är tänkt i Skåne och Norrland. Att lokförare kör tåg med en eller flera avstängda bromsar är ingen nyhet utan har blivit en kultur. Det samma gäller traktionsgrupper som hoppar i och ur eller är permanent frånskilda. Man kan sammanfatta X60 med att det har omfattande problem på många olika områden som luminans, broms, HVAC ventilation smutsiga frontrutor, dåligt frotljus, mm. Vi hör ofta att X60 är relativt populärt ändå då det upplevs som tyst, mjukt och lätt att köra när det fungerar. Dock vet man ju att vad som helst kan hända, när som helst under resan, och det upplevs ju såklart som ett problem.

Man ska inte glömma att extrautrustningen ombord är nu ganska omfattande för att vi ska kunna avhjälpa fel. IR tempmätare, ett välanvänt bromslossnings handtag, sugkoppshandtag att dra igen resandedörrar, iskrapa till resandefotstegen. Lokförarna vid Ståg har fog för att ställa krav på att deras arbetsmiljö under många år framåt skulle kunna vara bättre än vad X60 presterar idag. Gör detta med att skriva avvikelse rapporter när X60 leker ”hela havet stormar”, eller när man får besvär eller ont av att köra X60.

Något positivt ändå:

Arbetsmiljöverkets ärende ergonomi X60 har avslutats under 2012 med ”paketet” ny förarstol, ny förarövervakning och mjuka resandedörrknappar men det var på nåder att Ståg klarade av det.

Alla förarstolar skulle vara utbytta senast den 2/7, men den 13/7 vid klargöring i Vhe hittades en hytt 6036 A2. Senare samma dag även 6071 A2. Ståg missade två hytter, och det visste man om visade det sig. Först 11 dagar försent togs enheterna ur trafik. Här spelade Ståg med höga insatser under sommartrafiken med ett litet överskott av fordon, och ett vite på 7 miljoner som låg i potten.

Hälsningar

Skyddsombuden för Seko lok.

HSO Hasse Johansson med skyddsområde fordon och övrigt.

EHSO Maciej Sas, skyddsområde fordon och infra.

SO Cecilia Hansson med skyddsområde infra och rehab.

SO Göran Axelsson med skyddsområde rehab, hot och våld.

Som under 2012 haft 11st protokollförda skyddsombudsmöten.

Uniform:

Tidigare år har uniformsgruppens viktiga arbete varit kraftigt eftersatt, med sporadiska möten utan regelbundenhet, som sämst endast en gång per år. Seko Lok har efter mängder av påtryckningar på Ståg fått igenom ett beslut om att gruppen för 2012 ska ha minst fyra bokade möten om året. Denna tätare mötesfrekvens har gett positivt resultat!

2012 togs beslut på en hel del förbättringar som kommer våra medlemmar till del framöver.

Beslut om förändringar tagna under 2012:

- Vinterjackan får en ny utformning, vilket de som beställer jackan nästkommande vinter kommer att märka. Den nya modellen skall tillverkas i dam- och herrstorlekar och blir något längre i modellen. Jackan får förbättringar i detaljer, såsom fickor och foder. Den unisexmodell vi har haft fram till nu kommer i första hand att levereras till herrarna tills lagret är slut
- Sommarjackan har länge stått överst på Seko Loks lista över plagg som behöver förbättras eller bytas ut. Tillsammans med Stockholmståg har vi äntligen beslutat om en jacka som vi hoppas ska bli omtyckt. Den kommer att tillverkas i två olika modeller, en för herrar och en för damer. Den blir tunnare än vår nuvarande grå jacka och får ett tyg som till viss del är vattenavstötande. Herrjackan blir något kortare i modellen än damjackan och bägge modellerna får ett mer "skräddat" utseende som vi hoppas skall uppskattas av alla. Den blir leveransklar mot slutet av sommaren 2013.
- En ny vintertröja i fleece har tagits fram med positivt gensvar från de som har beställt den. Den gamla windstoppern kommer att fasas ut ur sortimentet.
- Vi har arbetat fram en ny ryggsäck som är tåligare och bättre i utformningen än den gamla. Modellen är densamma som tidigare men med en hel del detaljförbättringar.
- Ett nytt tyg har tagits fram till nästa produktion av canvasbyxan (den med benfickor).

Övrigt:

Stockholmståg vill avveckla shortsens, vilket Seko Lok ställer sig negativa till. Beslut är ännu inte taget och frågan kommer att gå till förhandling.

2012 fortsatte sökandet efter en annan modell på vinterkänga.

Materialförbättringar på skjortan och pikétröjan är på gång, men här har vi inte kommit till beslut än. En ny kjolmodell är också något vi tittat på och förhoppningsvis har vi hittat en lagom till sommaren 2013.

Studieverksamheten 2012

Våra förtroendevalda har genomgått följande utbildningar under året:

<u>Kursnamn</u>	<u>Förtroendevald, namn</u>
Grundläggande förtroendevaldautbildning	Nicolai Quaglia, Monika Roll
Den svenska modellen	Roger Magnusson
Vidareutbildning skyddsombud II	Göran Axelsson, Cecilia Hansson
Arbetsrätt påbyggnad, II	Kristoffer Johansson
Arbetsrätt. grund	Håkan Alfredsson
Kurs för huvudskyddsombud I	Sas Maciej
Säkerhetskultur	Hasse Johansson, Sas Maciej
Insikter	Håkan Alfredsson
Valberedningskurs	Nicolai Quaglia

Utredningskurs
Fysiska och psykiska belastningsskador
Hot och våld
Om arbetsskador för skyddsombud
Det svåra samtalet
Arbetsanpassning och rehabilitering

Cecilia Hansson
Göran Axelsson
Hasse Johansson
Cecilia Hansson
Irja Gårdman
Roger Magnusson

- För fem av våra förtroendevalda har klubben hållit utbildning i det centrala spåravtalet, inklusive vårt lokala arbetstidsavtal.

Medlemsutbildningar 2012:

- Under året har klubben haft en tredagarsutbildning i det centrala branschavtalet, inklusive vårt lokala arbetstidsavtal, för sex av våra medlemmar.
- Klubben anordnade även en facklig introduktionsdag för åtta av våra medlemmar.

Styrelsen vill härmed tacka för det gångna året 2012 och hoppas på ett framgångsrikt år 2013. Stockholm 2013-02-10

Ludvig Eriksson, Ordf Kristoffer Johansson, Vice ordf Evamarie Håden, kassör
Astrid Hermelin, ledamot Anna Groth, ledamot Roger Magnusson, sekreterare
Leif Wallen, ledamot Irja Brofjorden, ersättare Håkan Alfredsson, ersättare

SEKO Lokförarna på Stockholmståg

Verksamhetsplan för 2013

Under 2013 kommer många planlagda samverkansmöten med arbetsgivaren på Stockholmståg att genomföras, där kommer SEKO Lok's styrelsemedlemmar och skyddsombud att vara delaktiga och ha åsikter om vad som kan vara bäst för våra medlemmar och vår arbetsplats.

Det kommer också som vanligt att dyka upp nya ärenden och akuta händelser som skall hanteras. Skyddsombuden följer upp rapporter och övervakar en god och säker arbetsmiljö. **Målet är** att i frågor som dyker upp tillvarata medlemmarnas intressen.



Frågor att driva för SEKO Lok:

Nya avtal och överenskommelser med arbetsgivaren kommer att göras. De avtal som vi har skall övervakas så att de efterlevs och fungerar. Företagshälsovård, rehabilitering och friskvård skall fungera bra.

En viktig fråga som kommer att jobbas med är **X60** som skall justeras med riktlinjer ifrån arbetsmiljöverket i samverkan med skyddsombud.

I turlistearbetet är målet att få en bra och stabil turförteckning, som följer lagar och avtal, och där tjänsten är varierad. Vi arbetar för att lätta upp tunga turer genom att varva tåg-tjänst med reserv, och att köra på båda benen och få in annan tjänst som klargöring mm. En stabil turförteckning är mindre störningskänslig vid ändringar i trafiken, vilket också ger ett stabilare gruppaket. Gällande gruppaketet så lyssnar vi på vad förarna önskar och ser på statistik sedan föregående år. Målet är att så många som möjligt kan hitta en grupp som passar, vi vill inte ha ett fåtal bra grupper där bördan läggs på sämre grupper. Att hitta en balans där de Orts- och tidsriktade grupperna får jobb som är obekväma för oss på Cst, samt att det finns en variation och en tanke i övriga grupper. Det kommer att bli många banarbeten och trafikavstängningar under året. Det kommer att påverka turförteckning och gruppaket negativt. Då ska vi vara med och se till att gruppernas karaktär bevaras så bra det går.

Medlemsutbildning i lokalt avtal kommer att erbjudas under 2013.

Seko lok övervakar även att Ståg bedriver en korrekt verksamhet för lokförare med alla löpande aktiviteter som skall göras. Arbetsmiljöutbildningar som LABC, Hot & Våld, Brand, Utrymning av fordon. Arbetsplatsträffar, medarbetarsamtal, repetitionsutbildning, drogtester mm. skall också fungera fullt ut vilket kräver personalresurser och god planering.

Möjlighet till beviljad ledighet när behov uppstår är en viktig fråga att bevaka. **Uniformsplaggen** måste komma i tillräcklig omfattning och beställas med kontinuitet.

Personallokaler och uppställningsplatser för fordon skall kontrolleras och hålla god kvalitet, skyddsombuden gör här planmässiga kontroller.

Medlemsvård för medlemmar: ett arrangemang planeras kring sommaren och ett julbord innan jul. Blommor brukar skickas till långtidssjukskrivna.

Kommande aktiviteter under 2013:

Styrelsen kommer att ha ca 10 styrelsemöten under året med uppehåll under Juli.

Januari – juni

Inplacering på nya grupper i början av januari.
Under denna period brukar repetitionsutbildningar genomföras för förare.

Intresseutskick från Ståg till förare om att kunna anmäla sig till att arbeta övertid på X-helg i sommar brukar komma i mars – april. Att det ska fungera med X-helgs arbete under sommaren är en av grundstenarna för att vi ska kunna maximera antalet förare som önskar semester under sommarperioden.

Fr.o.m. 1:a april ska ny löneförhöjning för 2013 gälla. SEKO Lok ser att det är viktigt att vi har ett stabilt och attraktivt löneläge som bidrar till att personal inte söker sig till andra företag. Vi ska även försöka förbättra våra anställningsvillkor.

Senast i april så börjar Ståg planera för sommartjänstgöringslistor gällande juni – augusti för förarna. Nya sommarturförteckningen med neddragningar i trafiken gäller fr.o.m. mitten av juni. Turlistekommittén kommer här att vara med och påverka detta arbete på bästa sätt.

Juli – december

Tågtidtabellsskifte ligger i slutet av december, vilket påverkar tidpunkten för gruppval. Ny turlista gällande fr.o.m. slutet av december skall färdigställas och nya grupper skall då konstrueras. Turlistekommittén kommer också här att medverka i det arbetet.

Gruppval brukar genomföras i december utifrån den nya turförteckningen och de nya grupperna. Inplacering på ny grupp kan troligtvis ske i början av januari 2014.

I december kan också semesterval göras för år 2014 strax efter att vi fått besked om vilken grupp vi blivit inplacerad på. Våra förtroendevalda övervakar att fördelningen av semester och utköp av semester sker på ett korrekt sätt.

Vänliga hälsningar
SEKO Lok, Styrelsen.

Erfarenhet ingenting värt hos Stockholmståg?

Jag har fått frågan från nyanställda förare vad som gäller vid inplacering i lönestegen. Stegen är som ni vet tvåårig med ingångslön, steg och så slutlönestaget. Eftersom ingångssteget och steg ett är långt under slutlönen så betyder det en hel del när man blir uppflyttat ett pinnhål. Normalt vid anställning som förare gäller att förare ska placeras in efter den erfarenhet som de har med sig. Om en ny förare på stång har arbetat mer än 2 år hos en annan arbetsgivare så är detta inget problem utan de hamnar då automatiskt på slutlön.

Problemet nu är de förare som har mindre än 2 respektive mindre än 1 års erfarenhet från yrket när de anställs. Stång anser uppenbarligen att alla med mindre än ett års tjänstgöring ska in på ingångslön och vara där i 12 månader till dess att de flyttas upp till nästa steg. De som har mellan ett och två år hamnar på steg 1 med 12 månader kvar till slutlön. I sämsta fall tappar då en ny förare upp till ett år av den tid som de har i yrket. Många av de som nu kommit till oss går dessutom ned i lön när de börjar på pendeln.

En del nya förare har frågat under anställningsintervjun vad som gäller och där fått olika svar – några har uppfattat det så att deras tid skulle räknas även om det var månader och inte år. Andra har känt sig tvingade att skriva på eftersom de inte vill börja en ny anställning med att bråka med arbetsgivaren,



särskilt då de vet att de har en sex månaders provanställning till att börja med. Jag tycker att det här är helt åt helvete. Nu är det uppenbarligen arbetsgivarens marknad och förare står på kö att börja jobba här och det ska uppenbarligen utnyttjas. För företaget är det här inga stora pengar men för den enskilda gör det en enorm skillnad. Nya förare upplever det som att de blir blåsta på pengar av Stockholmståg och börjar ett nytt arbete med att känna sig besvikna på sin arbetsgivare. Vilka signaler vill Ståg skicka ut? Hur tror arbetsgivaren att det här uppfattas bland andra förare som eventuellt funderare på att söka sig hit? Vad gör detta för trivseln och stämningen hos de nya? Min gissning blir att det blir färre som kommer att söka sig till ståg innan de har 2 års erfarenhet av yrket, alternativt får de bestämma sig för pendeln direkt efter sin utbildning.

Frågan är anmäld till nästa MBL-träff med arbetsgivaren.

Dispensansökan

Transportstyrelsen har from januari börjat med att ta betalt för att handlägga och utreda dispensansökningar från personal som har säkerhetstjänst. Avgiften är på 1500:- och räkningen skickas direkt till den som ansöker om dispensen.

Det här innebär att vi som har ett yrke där det ställs medicinska krav och som går på regelbundna läkarkontroller nu tvingas att betala ur egen ficka om vi får problem med till exempel syn, hörsel eller annat. Seko har tagit upp detta med Ståg och vi menar att detta är en kostnad som måste bäras av arbetsgivaren och ingenting som ska ligga på den anställde. När en förare hamnat i en situation där han eller hon inte uppfyller kraven för säkerhetstjänst är det i företagets intresse att föraren så snabbt som möjligt i de fall som det finns möjlighet kan komma tillbaka i sin ordinarie tjänst. Ingen, varken förare eller företag, tjänar på att det drar ut på tiden. Den här kostnaden riskerar att fördröja och försvåra rehabiliteringsarbetet om vi inte kan vara överrens om hur detta ska hanteras.

Transportstyrelsen tittar inte ens på ansökan innan avgiften är betald. Seko har lyft frågan med Stockholmståg men inte reglerat ännu hur vi ska handskas med detta. Vi hoppas på att vi kan bli överrens så snart som möjligt.

Kristoffer Johansson

Roslagsbanan februari 2013

Nu har det gått sju veckor sedan trafiken på Roslagsbanan började drivas av Arriva. Alla som läser tidningar och lyssnar på radio/TV vet hur dåligt det fungerar med busstrafiken i norrort sedan 7 januari, då Arriva tog över. Men hur går det för tågen?

Konceptet för upphandlingen E20 är något helt oprövat i SL-världen. Man har valt att lägga både buss och spår i ett område under en entreprenör. E20 är dock uppdelat i två block, Roslagsbanan och bussarna i norrort ligger i block 2, medan Saltsjöbanan, spårvägarna och buss i Västerort tillhör block 1. Där tog Arriva över redan 20 augusti förra året. Sedan dess har också Lidingöbanan, som först låg utanför upphandlingen, tagits över av Arriva.

Det som också skiljer ut E20 är att intäkterna för entreprenören ska komma från validerade Accessbiljetter, dvs konduktörernas visering med Hcp:n är det som inbringar pengar (inte som tidigare körda km).

Båda dessa delar gör bara de att upphandlingen i sig har en oerhört tuff ingång. Sedan finns det ytterligare parametrar som ställer till det, så att vi till slut undrar; hur kunde någon seriös, ansvarstagande trafikutövare överhuvudtaget räkna på E20?

De som egentligen borde ställas till svars är naturligtvis politikerna i SL:s styrelse. Hur kan man godkänna detta upplägg och hur kan man sedan uppenbarligen bara titta på priset när man utser entreprenör? Arriva hade markant lägre pris än de andra anbudsgivarna. Att man dessutom gav båda blocken i E20 till samma entreprenör kom nog som en överraskning även för Arriva.



Men för att återgå till inledningen - hur går det för tågen?

Jo tågen går. Vi hade en bra inrangeringsförhandling där Arriva förklarade att Roslagsbanan har ett modernt, bra, anpassat avtal och att man tar över avtalet som det ser ut under åtminstone 15 månader. Det beror på hur lång avtalstid det blir centralt. Vi

har i stort sett samma tidtabell och tjänstgöringslistor som tidigare. Personalen följde med över och detta sammantaget har räddat trafiken. Vi som jobbar på tågen, på T1c, rangering, personalplanering och underhåll kan vårt jobb och det är orsaken till att det fungerar, än så länge.

Seko har kritiserat övertagandet i stort och smått. Från att man från första dagen har ramlat in och varit så oerhört dåligt eller inte alls förberedd på alla delar som måste fungera från dag 1. Till exempel fick förarna på sin påtid första tjänstgöringspasset - 15 minuter - börja med att packa upp och försöka få igång sin mobiltelefon som vi enligt Tri måste ha med i tjänst. Till att det fortfarande efter sju veckor inte finns en fungerande städning på toaletterna vid slutstationerna.

Arrivas lokala organisation är alldeles för liten. Man har tagit en bussorganisation och flyttat över på tåg och tror att det ska fungera. Vi påpekade detta i ett tidigt skede men antog, lite naivt kanske, att det skulle finnas backup högre upp i organisationen. Arriva bedriver trots allt tågtrafik i andra delar av landet, tex Pågatågen i Skåne, så de borde veta vad som krävs.

Men Roslagsbanan är ett helt sammanhållet system där allt finns med, från trafikeringen till snöröjning, underhåll av vagnar och fastighetsskötsel och då krävs en organisation som är byggd för att klara det. Man måste också ha framförhållning i underhållet av vagnarna och där kan vi också se att det brister.

Det finns tre stora arbetsmiljöfrågor som sticker ut redan. Det är dels "uniformen" som är en bussuniform antar vi, som inte är anpassad och som inte fungerar för personalen på tåg.

Dels det personlarm som konduktörerna måste ha med sig i tjänst som inte fungerar bra och dels Hcp:n som ger sjukskrivningar då konduktörer får inflammationer i axlar och rygg av att tvingas använda den vid visering. Vi försöker arbeta brett tillsammans med skyddsorganisationen men känner tyvärr att engagemanget från ledningen inte riktigt räcker.

Vi som har varit med ett tag minns hur det gick förra gången ett bussföretag tog över på Roslagsbanan. Vi får se hur det går nu.

Styrelsen SEKO klubb 139 Roslagsbanan genom Helena Wallin ordf

STUDIER

Ny i ditt arbete som lokförare? Nyligen anställd på Stockholmståg? Seko erbjuder dig tre riktigt bra fackliga utbildningar!

- Medlem i facket ger dig information om vad facket gör och hur det fungerar. Flera av Seko Loks medlemmar har gått kursen och varit väldigt positiva över innehållet och upplägget!
- Lär dig mer om facket är ett samlingsnamn på en serie delkurser som ger dig samma information som kursen ovan, plus lite till. Här vänder man sig i första hand till medlemmar under 30. Ett bra urval kurser med mycket bra upplägg, enligt de medlemmar som gått dem.
- Facklig introduktion är en kurs på en dag som vi erbjuder alla, vare sig du är medlem eller inte! Här pratar ni arbetsmarknad, löner och villkor, lagar, kollektivavtal och a-kassa. En riktigt bra kurs som ger mycket information till den som vill veta mer.

Kurserna är 1-3 dagar långa beroende på vilken du väljer. Eftersom du måste söka tjänstledigt med löneavdrag får du en skattefri ersättning från Seko som kompensation för lönebortfallet. Inget att förlora alltså, bara att vinna!

På Seko Loks anslagstavla hänger en plastficka med foldrar som ger mer information om var och en av kurserna. Ta en titt och välj den kurs och det datum som passar dig!

Hör av dig till mig om du har några frågor!

Astrid Hermelin

MEDLEMSKONTAKT

I höstens Lokförarblad skrev vi att styrelsen i Seko Lok kommer att kontakta varje medlem för ett kortare samtal kring några enkla frågor.

Tanken var att få en mer personlig kontakt med var och en, samt att höra efter om det är något i det fackliga arbetet som man saknar.

Målet var att alla samtal skulle vara genomförda i januari 2013, men det har vi tyvärr inte lyckats med av olika anledningar.

Vi arbetar vidare med projektet under våren och så här långt har det enbart varit positiva reaktioner från de medlemmar vi har pratat med. Vi är glada över kontakten vi har tagit med var och en, och sammantaget kan vi hittills se att medlemmarna har ett mycket stort förtroende för styrelsen och dess arbete. ☺

Astrid Hermelin.