

# Protokoll årsmöte 2018-02-13

## 1. Mötets öppnande.

Mötet öppnas klockan 14.19

## 2. Mötets behörighet

### a. Har mötet utlysts i tid och på ett korrekt sätt?

Styrelsen gick ut med kallelse till mötet via e-post till samtliga medlemmar på arbetsplatsen samt anslag på hemsida och Facebook den 11 januari 2017. Anslag med kallelsen sattes även upp samma vecka på Klarabergsviadukten 49 och i Södertälje Hamn. Påminnelse har sedan gått ut en gång via e-post och även via klubbens Facebooksida. *[Kallelsen finns bifogad som bilaga 1 /NL anmärkning]*

Mötet finner att kallelse till detsamma har skett på ett korrekt sätt.

## 3. Val av mötesfunktioner

### a. Val av ordförande

Mötet väljer Kristoffer Johansson till ordförande.

### b. Val av sekreterare

Nina Lagerstedt väljs som sekreterare.

### c. Val av justerare tillika rösträknare

Till justerare väljs Rolf Pirk och Mikael Lotsberg. Valberedningen (Roger Magnusson, Sam Ekemark och Ingemar Frykman) väljs som rösträknare.

## 4. Justerande av röstlängd

Röstlängden justeras till 15 personer.

## 5. Godkännande av dagordning.

Dagordningen godkänns utan några tillägg.

## 6. Verksamhetsplan 2018

Ordföranden berättar kort om verksamhetsplanen och undrar om medlemmarna har några frågor. En fråga kommer upp angående hur det går med frågan om uthämtning av uniformen, ordföranden berättar att frågan fortfarande är under förhandling med arbetsgivaren. En medlem frågar om anledningen till att Lokförarbladet endast planeras att ges ut vid två tillfällen till skillnad mot förra årets fyra tillfällen. Sittande styrelse förklarar att det är ett resurskrävande arbete och att mycket av informationen som tidigare fanns i lokförarbladet nu är flyttat till hemsidan.

Medlemmarna verkar nöjda med svaren på frågorna och verksamhetsplanen godkändes i sin helhet. *[Verksamhetsplanen finns bifogad som bilaga 2 /NL anmärkning]*

#### **7. Verksamhetsberättelsen 2017**

Ordföranden läser igenom rubrikerna i verksamhetsberättelsen och berättar kort om innehållet under de olika delarna. När mötet kommer fram till delen om arbetsmiljöarbete tar Hans Johansson, huvudskyddsombud, över och presenterar delarna skyddsorganisationen har skrivit.

Mötet undrar över när och hur vi skriver om det lokala avtalet. Ordföranden förklarar att vi borde kunna ha gjort det under 2017 års avtalsrörelse men att det inte blev så. MTR har anställt en ny person som vi i framtiden ska förhandla med och det lokala kollektivavtalet samt övriga lokala överenskommelser kommer att bli en fråga vi får ta upp med henne.

Mötet diskuterar medlemsärendet som var på väg upp i Arbetsdomstolen där parterna ingick en förlikning innan förhandlingarna påbörjades. Ordföranden berättar att vi inte vet hur andra järnvägsbolag hanterar frågan, MTR säger att det har fungerat bra med CDT-test för deras verksamhet i tunnelbanan och tycker att det är konstigt att det har blivit problem kring den här frågan med oss på Pendeln.

Mötet godkänner därefter verksamhetsberättelsen utan några tillägg.

*[Verksamhetsberättelsen finns bifogad som bilaga 3 /NL anmärkning]*

#### **8. Ekonomiska berättelsen 2017**

Markus Nordanstig, klubbens kassör, berättar att klubben under året har haft en god ekonomi och att resultatet för 2017 blev att klubben gick plus. En av anledningarna till att klubben gick med ett plusresultat är att klubben under 2017 inte har haft så stora utgifter för ersättning för förlorad arbetsförtjänst samt att klubben har valt att inte längre ha kvar den utökade olycksfallsförsäkringen som en kollektiv försäkring utan istället låtit de medlemmar som vill teckna den göra det individuellt. Den enskilt största kostnaden för 2017 var julbordet. Vidare så har det skett en förändring genom att avgiften till branschorganisationen numera dras direkt från medlemsavgiften istället för som tidigare att klubben först fick pengar för medlemsavgiften och sedan en faktura för avgiften till branschorganisationen. Det har ingen påverkan för ekonomin mer än att det blir lite smidigare. Klubben har även köpt en dator för att slippa vara beroende av arbetsgivarens tillgång till dator. *[Årsredovisningen fanns inte med på mötet /NL anmärkning]*

#### **9. Revisorsberättelsen 2017**

Mikael Lotsberg, en av klubbens två revisorer, läser upp revisionsberättelsen. Revisorerna finner att ekonomin är väl skött och har inga anmärkningar. Revisorerna tillstyrker i

revisionsberättelsen styrelsens ansvarsfrihet. *[Revisionsberättelsen finns bifogad som bilaga 4 /NL anmärkning]*

#### **10. Styrelsens ansvarsfrihet**

Mötet beviljar styrelsen ansvarsfrihet.

#### **11. Rapport från valberedningen**

Roger Magnusson berättar att valberedningen har haft problem med att valberedare av olika anledningar har valt att avsluta sitt uppdrag i förtid vilket gjorde att under höstens början var Roger ensam som valberedare. Sam Ekemark och Ingemar Frykman kompletterade valberedningen efter att de blev valda på medlemsmötet den 13 december 2017.

Valberedningen berättar att det inte har varit jättelätt att hitta personer som vill ställa upp som förtroendevalda men att flera av de som valde att ställa upp som nominerade uttryckte hur viktigt det är att ha en stark facklig organisation under rådande läge. Valdeltagandet var i år 88 personer, varav tre röster var ogiltiga. Valberedningen redovisar resultatet av röstningen på en projektor.

#### **12. Fastställande av val till klubbstyrelsen**

- a. **Kassör på två år:** Markus Nordanstig - 82 röster (vald).
- b. **Två ordinarie ledamöter på två år:** Astrid Hermelin - 84 röster (vald), Fredrik Werner - 77 röster (vald).
- c. **En ordinarie ledamot på ett år, fyllnadsval:** Ingela S Ottosson - 80 röster (vald).
- d. **En ordinarie ledamot på ett år (Södertäljeplacerad), fyllnadsval:** Anna Christensson - 73 röster (vald), Anders Sundqvist - 9 röster.
- e. **Två ersättande styrelseledamöter på ett år:** Monika Roll - 81 röster (vald), Lars-Åke Canerén - 78 röster (vald).

#### **13. Övriga val**

- a. **Två turlisteombud på ett år:** Moa Friman - 80 röster (vald), Swante Löfstedt - 78 röster (vald).
- b. **Ett södertäljeplacerat turlisteombud på ett år:** Anders Sundqvist - 80 röster (vald).
- c. **Två revisorer på ett år:** Rolf Pirk - 84 röster (vald), Mikael Lotsberg - 80 röster (vald).
- d. **Två revisorsersättare på ett år:** Christian Roa - 81 röster (vald), John Wilhelmsson - 79 röster (vald).
- e. **En hemsidesansvarig på ett år:** Nina Lagerstedt - 84 röster (vald).

#### **14. Val av valberedning på ett år**

Mötet väljer Roger Magnusson, Sam Ekemark och Ingemar Frykman till valberedning.

#### **15. Datum för nästa årsmöte**

Styrelsen förslår den 12/2 2019. Mötet godkänner förslaget och årsmötet sätts till den 12 februari 2019.

**16. Datum för nästa budget- och nomineringsmöte.**

Styrelsen föreslår den 12/11 2018. Mötet godkänner förslaget och budget- och nomineringsmötet sätts till den 11 november 2018.

**17. Förslag om att i framtiden slopa posten hemsidesansvarig.**

Styrelsen och valberedningen föreslår att i framtiden slopa posten hemsidesansvarig då hemsidan är omgjord och styrelsen bör nu på egen hand kunna administrera hemsidan.

Förslaget godkänns och mötet beslutar att posten hemsidesansvarig slopas i framtiden.

**18. Inkomna motioner**

Klubben har fått in en motion där motionären vill att klubben ska jobba mot arbetsgivaren för att reglera ancienniteten för personer som byter befattning till tjänster som kräver lokförarkompetens. I dagsläget är det så att om du byter befattning och sedan vill återgå till lokförartjänst så får du idag behålla din tidigare anciennitet plus hälften av tiden du har varit anställd i annan befattning.

Röstlängden justeras till 17 personer och sedan genomför vi en sluten omröstning, resultatet blir att valberedningen får in totalt 16 röster varav två blanka, åtta röster för nej och sex röster för ja.

Motionen avslås.

**19. Övriga frågor**

Hur går det med anställningsavtalet? Det går sådär, MTR har tagit hem frågan men inte återkommit.

**20. Mötet avslutas**

Mötet avslutas klockan 15.45.

Vid protokollet:

Justeras:

Justeras:

\_\_\_\_\_

Nina Lagerstedt

\_\_\_\_\_

Rolf Pirk

Mikael Lotsberg

## Bilaga 1, kallelse till årsmötet

Seko Lok Pendeln

### Kallelse till årsmöte

#### Information

Styrelsen kallar härmed samtliga medlemmar i Seko Lok Pendeln till årsmöte. Under årsmötet kommer vi att behandla verksamhetsberättelsen, verksamhetsplanen, den ekonomiska berättelsen samt välja nästa års styrelse. Det kommer även att finnas smörgåstårter (med veganska alternativ).

**Mötet äger rum den tisdagen den 13 februari 2018 klockan 14.00, i lokal Sundbyberg på Klarabergsviadukten 49.**

#### Förslag till dagordning

1. Mötets öppnande.
2. Mötets behörighet
  - a. Har mötet utlysts i tid och på ett korrekt sätt?
3. Val av mötesfunktioner
  - a. Val av ordförande
  - b. Val av sekreterare
  - c. Val av justerare tillika rösträknare
4. Justerande av röstlängd
5. Godkännande av dagordning.
6. Verksamhetsplan 2018
7. Verksamhetsberättelsen 2017
8. Ekonomiska berättelsen 2017
9. Revisorsberättelsen 2017
10. Styrelsens ansvarsfrihet
11. Rapport från valberedningen
12. Fastställande av val till klubbstyrelsen
  - a. Kassör på två år
  - b. Två ordinarie ledamöter på två år
  - c. En ordinarie ledamot på ett år, fyllnadsval
  - d. En ordinarie ledamot på ett år (Södertäljeplacerad), fyllnadsval
  - e. Två ersättande styrelseledamöter på ett år
13. Övriga val
  - a. Två turlisteombud på ett år
  - b. Ett södertäljeplacerat turlisteombud på ett år

- c. Två revisorer på ett år
  - d. Två revisorsersättare på ett år
  - e. En hemsidesansvarig på ett år
14. Val av valberedning på ett år
  15. Datum för nästa årsmöte
  16. Datum för nästa budget- och nomineringsmöte.
  17. Förslag om att i framtiden slopa posten hemsidesansvarig.
  18. Inkomna motioner
  19. Övriga frågor
  20. Mötet avslutas

Motioner och ytterligare frågor kan i förväg (senast 30/1) anmälas till [styrelsen@pendelforarna.se](mailto:styrelsen@pendelforarna.se).

## Bilaga 2, verksamhetsplan 2018



### Övergripande mål

Under 2018 kommer många planlagda samverkansmöten med arbetsgivaren att genomföras där Seko Lok Pendelns styrelsemedlemmar och skyddsombud kommer att vara delaktiga och ha åsikter om vad som kan vara bäst för våra medlemmar och vår arbetsplats. Som vanligt kommer det också 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 alla frågor som dyker upp tillvarata medlemmarnas intressen.

### Avtal och överenskommelser

Nya avtal och överenskommelser med arbetsgivaren kommer att göras. Lön och arbetstidsregler skall hålla en nivå som känns rimlig och som gör att lokförarna trivs på sitt jobb. De avtal som vi har skall övervakas så att de efterlevs och fungerar. Under året ska de gamla avtal och överenskommelser som slutits under Stockholmståg uppdateras och förtydligas för att passa med MTR som arbetsgivare. I frågor som rör företagshälsovård, rehabilitering och friskvård behöver vi träffas med arbetsgivaren och utarbeta delvis nya rutiner för kommande arbete.

Seko Lok Pendeln ska under året övervaka att MTR bedriver en korrekt verksamhet för lokförare med alla löpande aktiviteter som skall göras som till exempel arbetsmiljöutbildningar, arbetsplatsträffar, medarbetarsamtal, repetitionsutbildningar, drogtestar med mera. Allt ska fungera fullt ut vilket kräver personalresurser och god planering.

En viktig fråga att bevaka är möjlighet till beviljad ledighet när behov uppstår.

### Turlistarbetet

I turlistearbetet kommer vi att utgå från den turförteckning som gäller för T18 och se på vilket sätt den kan utvecklas inför T19. Vad har fungerat? Vad har inte fungerat? Vad kan göras bättre? Eftersom T18 skiljer sig markant mot T17 i upplägg blir det extra viktigt att följa upp hur turer och grupper påverkat välbefinnandet under året för våra medlemmar. Som vanligt gäller att vi ska eftersträva en turförteckning där tjänsten är varierad och möjliggör körning på samtliga linjer i de grupper som skapas. Klargöring och övrig tjänst ska spridas mellan turer och grupper så gott det går. En stabil turförteckning utgör grunden för en fungerande verksamhet. Ambitionen är som vanligt att en stor majoritet av medlemmarna hittar ett schema som de anser fungerar och som de trivs med under året.

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 obehagliga för oss på Cst, samt att det finns en variation och en bra tanke i övriga grupper. Även under 2018 kommer det att bli många banarbeten och trafikavstängningar – något som kommer att påverka turförteckning och gruppaket negativt. Då ska vi vara med och se till att gruppernas karaktär bevaras så bra det går.

Vi ser redan idag att vi inte har ett tillräckligt antal platser för medlemmar som har svårigheter med att kombinera sitt föräldraskap med arbetet. Seko Lok Pendeln ska verka för att fler platser skapas för dessa medlemmar.

### Utbildning

Medlemsutbildning i lokalt avtal kommer att erbjudas under 2018. Nya förtroendevalda ska även de gå utbildningen i vårt lokala kollektivavtal. Samtliga styrelsemedlemmar ska gå de utbildningar som är relevanta för deras uppdrag. Att ha en välutbildad styrelse är en styrka och en investering för att vårt fackliga arbete ska fungera så bra som möjligt.



**Uniform**

Uniformsplaggen måste komma i tillräcklig omfattning och beställas med kontinuitet.

**Medlemmar**

Under året ska vi ha två aktiviteter för klubbens medlemmar, en aktivitet planeras till slutet av våren och den andra aktiviteten blir troligtvis det sedvanliga julbordet. Blommor skickas till långtidssjukskrivna.

**Ungdomsarbete**

Seko Lok Pendeln ska verka för att ha minst en ungdomsaktivitet under året. Syftet med aktiviteten är att unga medlemmar ska få större kunskap om vad facket är och vad facket gör samt skapa en yta för de yngre medlemmarna att diskutera och lyfta frågor som de tycker är viktiga.

**Jämställdhet- och integrationsfrågor**

Vi ska, tillsammans med de andra fackliga organisationerna, vara delaktiga i arbetet med att skapa en bra arbetsplats fri från diskriminering och trakasserier. Vi ska ta vara på och arbeta vidare med den kunskap vi skaffade oss i samband med klubbens deltagande i kursen "inkludernade arbetsplats" 2017.

**Informationsarbetet**

Seko Lok Pendeln ska sträva efter att fortsätta utveckla informationsarbetet under 2018. Vi ska ge ut två lokförarblad under året (i april och oktober/november) samt fortsätta jobba med klubbens övriga informationskanaler.

**Arbetsmiljöfrågor**

Arbetsmiljöarbetet behöver under 2018 få fastare rutiner – för att nå goda resultat krävs planliga möten och uppföljning av de träffar/skyddsronder som genomförs. Seko Lok Pendeln behöver trycka på för att få arbetsgivaren att förstå att en god arbetsmiljö inte kommer av sig själv.

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

**Kommande aktiviteter under 2018:**

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 arbetsgivaren till förare om att kunna anmäla sig till att arbeta övertid på sommarens X-helger brukar komma i mars – april. Att det ska fungera med X-helgsarbete under sommaren är en av grundstenarna för att vi ska kunna maximera antalet förare som önskar semester under sommarperioden.
- Från och med den första april ska ny löneförhöjning för 2018 gälla. Seko Lok Pendeln 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 kontinuerligt försöka förbättra våra anställningsvillkor.

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

#### Juli – december

- Tågtidtabellsskifte ligger i mitten av december vilket påverkar tidpunkten för gruppval. Ny turlista som börjar att gälla i mitten 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 sker i början av januari 2019.
- I december ska också semesterval göras för hela 2019, helst strax efter att vi fått resultatet av gruppvalet. Våra förtroendevalda övervakar att fördelningen av semester och utköp av semester sker på ett korrekt sätt.

## Bilaga 2, verksamhetsberättelse 2017



Stockholm 2018-02-11

Seko Lok Pendeln

**Styrelsen vill härmed avge följande berättelse för styrelsearbetet under 2017:**

2017 blev första hela året med MTR som arbetsgivare på pendeln efter att Stockholmståg lämnat över i december 2016. Att säga att det löpt på friktionsfritt vore att ta i. Under året har ett stort antal frågor stötts och blötts och en viss frustration har infunnit sig när vi kört fast och inte kommit till avslut inom rimlig tid i de förhandlingar som vi haft med arbetsgivaren.

Klubben har under året även haft en del interna förändringar. Förtroendevalda på flera olika positioner i klubben har valt att byta jobb, vara föräldralediga eller av andra anledningar hoppat av sina uppdrag. Det har lett till att vi delvis har varit en reducerad styrka som har fått prioritera vad vi ska lägga fokus på. På grund av detta har vi även haft flera extra medlemsmöten för att välja nya representanter till de olika förtroendeuppdragen. Under mandatperioden har styrelsen haft 11 styrelsemöten, fyra medlemsmöten, ett budget- och nomineringsmöte samt ett årsmöte. Under tidig höst gick vi även med i ett projekt för styrelseutveckling som Seko håller i. Då vi var ganska få under hösten och vår ordförande var föräldraledig valde vi att skjuta fram styrelseutvecklingen till våren 2018. Under året har Anders Lidö, Mikael Haglund och Mattias Vikström valt att gå vidare till andra arbetsgivare vilket har gjort att deras insatser i styrelsen har avtagit i takt med att de har bytt arbetsgivare.

Medlemsutvecklingen fortsätter vara god, vi har tappat några medlemmar 284 (siffror från 11 januari 2018) mot förra årets 289 men med tanke på antalet förare som har valt att sluta sin anställning hos MTR är tappet inte så mycket att fokusera på.

Under året har vi även brottats med att MTR nekar och försöker begränsa vår fackliga förtroendetid. Dels genom att med kort varsel dra in vår FFU-tid och dels genom att med kort varsel be oss ställa in fackliga aktiviteter.

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Innehållsförteckning</b>   |           |
| <b>Styrelsen vill härmed avge följande berättelse för styrelsearbetet under 2017:</b> | <b>2</b>  |
| <b>Innehållsförteckning</b>   | <b>3</b>  |
| <b>MBL-träffar</b>  | <b>5</b>  |
| <b>Omorganiseringar</b>   | <b>5</b>  |
| <b>Personal</b>   | <b>5</b>  |
| <b>Tjänstledighetsdagarna</b>   | <b>5</b>  |
| <b>De interna lokförarutbildningarna</b>  | <b>6</b>  |
| <b>De centrala avtalsförhandlingarna</b>  | <b>6</b>  |
| <b>De lokala avtalsförhandlingarna</b>  | <b>6</b>  |
| <b>Citybanan</b>  | <b>7</b>  |
| <b>Gångtiderna Stockholm City</b>   | <b>7</b>  |
| <b>Medlemsärenden</b>   | <b>7</b>  |
| <b>Rehabilitering</b>   | <b>7</b>  |
| <b>Uniform</b>  | <b>7</b>  |
| <b>Turlistarbetet</b>   | <b>8</b>  |
| <b>Studier</b>  | <b>8</b>  |
| <b>Ungdomsverksamhet</b>  | <b>9</b>  |
| <b>Jämställdhet och Integration</b>   | <b>9</b>  |
| <b>Medlemsaktiviteter</b>   | <b>9</b>  |
| <b>Infostaben</b>   | <b>10</b> |
| Lokförarbladet  | 10        |
| E-post  | 10        |
| Hemsidan  | 10        |
| Facebook  | 10        |
| <b>Arbetsmiljöarbetet 2017</b>  | <b>11</b> |
| Infra   | 11        |
| Citybanan   | 11        |
| Rehab   | 11        |
| Fordon  | 12        |
| X10   | 12        |
| X60   | 12        |
| X60B  | 13        |
| Skyddsronder  | 13        |
| Skyddsombuden   | 13        |

Stockholm 2018-02-11

Seko Lok Pendeln

**MBL-träffar**

Det har generellt varit dålig ordning hos arbetsgivaren när det gäller att ställa upp med rätt person på rätt plats. Tiden för MBL-träffarna upplevde vi från början som för kort (3 timmar varje måndag) för att hinna med allt som fanns på agendan. Tiden utökades sedan till 4 timmar men samtidigt skars tillfällena ned till varannan vecka. Det som vi upplevt som problematiskt har varit att de frågor som vi anmält in ofta inte kommit med på dagordningen. När frågorna väl kommit upp på MBL-träffarna så har inte rätt personer från arbetsgivaren funnits på plats och kunnat svara. Det här hänger givetvis ihop med att MTR varit kort om folk och inte prioriterat eller klarat av att bemanna på rätt sätt. För mycket har legat på för få personer och då har arbetet blivit lidande.

**Omorganiseringar**

Arbetsgivaren har under året varit pressad från flera håll. En stor omorganisering på underhållssidan rörde upp stämningen rejält och resultatet blev nog inte som de önskat. Problem med fordonsutsättningen har det varit från och till under hela 2017. Det har även varit stora bekymmer med städningen av fordon och stationer där underentreprenören Sol Renieriet haft ett minst sagt ansträngd förhållande både till sin egen personal samt till sin uppdragsgivare MTR. Som grädde på moset så har vi haft ett fortsatt stort underskott på ombordsidan där det varit stora svårigheter att bemanna turerna med tillräckligt med personal. Främst så har det handlat om att vi är för få anställda lokförare och att fler än önskat av det befintliga lokförarkollektivet har valt att sluta och gå till andra anställningar.

**Personal**

2017 blev ett tungt år med många lokförare som valde att sluta på företaget. Med den stora grupp som valde att sluta 2016 då beskedet kom att MTR vann upphandlingen, har bristen blivit enorm. Personalplaneringen fick ett tufft år och att fylla alla turer har inte varit lätt. Seko Lok Pendeln såg tidigt åt vilket håll det var på väg och föreslog ett flertal gånger MTR att locka fler att jobba extra med ett tillägg motsvarande tillägget vi får för att jobba extra på kranshelgerna under sommarperioden (2000 kronor per dygn). MTR visade inget intresse för förslaget utan ansåg att problemet med brist på lokförare skulle lösa sig ändå. Lagom till julhelgerna fick företaget dock inse att situationen var ohållbar och göra som vi hade föreslagit och införa ett tillägg för extrajobb.

Brist på handledare har det också varit en tid nu. En brist som utökades under året när flera av de lokförare som hade uppdraget valde att pausa sitt uppdrag för att de upplevde att det inte var någon ordning och reda samt att företaget inte uppskattade deras insats tillräckligt. Det här slår direkt mot kapaciteten att ta emot fler elever och kunna erbjuda LIA-platser på pendeln. Behovet idag är omkring 60 handledare och till den nivån är det långt kvar just nu. MTR fick under året acceptera en återgång till de villkor som gällt under Stockholmståg för att kunna rekrytera nya och övertyga erfarna handledare att fortsätta med sitt uppdrag.

Under året har villkoren för personalen inne på POC hamnat i ljuset. MTR körde med en tuff förhandlingsstil mot sin personal genom att i ett slag dra bort flera av de villkor som tidigare gällt. Detta med hänvisning till att det saknades ett avtal avseende villkoren för personalen på POC. Samtidigt så fanns flera vakanser och ett stort behov av att få befintlig personal att ställa upp på övertid. Till slut så blev det ohållbart och ett nytt avtal som gav tillbaka de villkor som arbetsgivaren förnekat personalen kom till stånd

**Tjänstledighetsdagarna**

Tjänstledighetsdagarna (stågdagarna) hamnade i fokus under våren när det visade sig att MTR läste det lokala kollektivavtalet annorlunda än vad vi gjorde. MTR menade att de i och för sig tagit över

4/13

konstruktionen med tjänstledighetsdagar men att det endast skulle gälla för personer som kommit med från Stockholmståg – inte för nyanställd personal.

Med en sådan tolkning så skulle det innebära att vi på sikt skulle hamna i samma sits som vi varit när vi hade äldre förare med SJ-dagar och så nyare förare utan. Ett scenario vi av förklarliga säll ville undvika. Nu passade det bra att ta frågan under våren med de kommande centrala avtalsförhandlingarna hängande över oss. Seko gjorde klart att inget nytt centralt avtal kunde komma på fråga förrän denna fråga lösts. Det satte press på arbetsgivaren och till sist kunde vi komma överens om att även personer som anställts av MTR tjänar in dagarna.

#### **De interna lokförarutbildningarna**

I början av året startade MTR två interna lokförarutbildningar. En ny arbetsgivare i kombination med en ovana att hålla en utbildning av detta slag ledde till förseningar och problem. Redan från början blev det problem med utbildningslokaler och undervisningsmaterial. Planeringen för kurserna var inte genomtänkt och eleverna hamnade mellan stolarna både vad gäller tid för studier och schemaläggning vid körning. Seko Lok Pendeln tog i ett tidigt skede tag i problemet genom att försöka förbättra förutsättningarna för aspiranterna. Det gick trögt, MTR var oförstående till de problem som fanns och var av den åsikten att det är sällan en får betalt för att gå en yrkesutbildning.

Avgiften för slutprov, lokförarbevis och registrering hos Transportstyrelsen, en summa på dryga 2000 kr var något MTR inte informerat om innan kursens början. Med en utbildningslön på 10 000 kr per månad får ett oplanerat utlägg på 2000 kr anses som orimligt. Seko Lok Pendeln yrkade på att MTR skulle betala dessa utlägg och så blev det.

Utbildningen var planerad till 33 veckor vilket, som väntat, inte höll. Tiden fram till examinering blev avsevärt många veckor till. När det blev dags för den första aspirantens uppkörning dök diskussionen upp kring när löneuppflyttning skulle ske. Enligt avtal ska samtliga aspiranter i kursen flyttas upp till lokförarlön så snart den första personen är examinerad. MTR höll inte med utan tolkade vårt avtal som att var och en skulle få sin löneuppflyttning i takt med att de blev examinerade. Vi kallade till förhandling vilken slutade med att löneuppflyttningen blev enligt avtalet och alla aspiranter fick lokförarlön när den första i kursen var examinerad.

Vidare har löneutbetalningarna inte fungerat för aspiranterna på de här kurserna, bland annat har de inte fått ob-ersättning eller tidsförskjutningstillägg. Även logistiken har strulat då aspiranterna inte har fått passresor i samband med körning på annan stationeringsort. Seko Lok Pendeln kallade återigen till förhandling. Att i efterhand räkna ut hur mycket var och en av alla dessa 22 personer ska ha i tillägg blir näst intill ogörligt. Klubben yrkade därför på två dagars kvalificerad övertid baserad på slutlön. MTR accepterade vår yrkan vilket vi är nöjda med.

#### **De centrala avtalsförhandlingarna**

De centrala förhandlingarna krävde likväl när Almega vägrade att acceptera att även Spårtrafikavtalet skulle omfattas av det så kallade "märke" som industrin gjort upp om tidigare. Seko lade till slut ett tufft strejkvarsel där även pendeltågen i Stockholm skulle omfattas. Till slut så fick Almega backa på alla punkter och ett nytt avtal kunde skrivas under innan konfliktåtgärderna löstes ut.

#### **De lokala avtalsförhandlingarna**

Efter att de centrala förhandlingarna klarats av så tog lokala avtalsförhandlingar vid. Seko Lok Pendeln hade gått in i MTR med löneskillnad gentemot ST som fått med sig några extra tior vid ett tidigare tillfälle. En skillnad som Seko ville jämna ut och ST öka på. Genom en överenskommelse med

arbetsgivaren som öppnade upp för att direktanställa lokförare till pendeln på 8/6- eller 7/7-schema så stängdes gapet mellan förbunden och lokförarna har idag enhetliga tariffer igen.

#### **Citybanan**

Under 2017 togs den nya Citybanan i bruk. Seko Lok Pendeln drev på för att alla lokförare skulle få en utbildning på plats nere i tunnlarna och inte bara göra självstudier i plattan. Våra medlemmar ville känna sig säkra i den nya miljön och känna att de hade tillräcklig kunskap för att göra ett bra jobb redan från första arbetspasset.

#### **Gångtiderna Stockholm City**

Länge hade Seko Lok Pendeln diskussioner med MTR om hur lång gångtid som behövs på Stockholm City för att hinna ner i tid för avlösning. Efter en gångtidmätning från ordertavla till plattform konstaterades att det behövdes 9 minuter för att ta sig till den södra änden av plattformen och 10 minuter till den norra änden. Enligt vårt avtal ska gångtiderna beräknas med att det tar 90 sekunder att gå 100 meter. Problemet är att det är många rulltrappor på Stockholm City och att det tar längre tid att åka i rulltrapporna än vad det tar att gå samma distans på plan mark. Klubbens uppfattning är att gångtiderna därför inte håller. MTR vidhåller att 7 minuter räcker för att komma till den södra delen av plattformen och att 8 minuter räcker för att komma till den norra delen. MTR vill inte räkna in tiden det tar att åka i rulltrapporna utan räknar endast på hur långa rulltrapporna är. Vi hade många och långa diskussioner om det här men frågan slutade med att MTR tog ett ensidigt arbetsgivarbeslut på 7 respektive 8 minuters gångtid.

#### **Medlemsärenden**

En av årets stora snackisar och en mycket viktig fråga blev den lokala tvisten om en medlem som vägrade att äta antabus. Efter att de lokala förhandlingarna slutat i oenighet och även de centrala gått samma väg till mötes så hamnade tvisten i kö till arbetsdomstolen. Förbundet beviljade rättsskydd till vår medlem och såg det som angeläget att driva frågan. När vi nu ser tillbaka på detta ärende så känns det väldigt onödigt att det skulle behöva hamna där det hamnade. Vår medlem gick igenom en mycket svår tid till följd av denna historia och det är något som vi inte önskar någon.

Under slutet av året uppdagades att anställda som varit hemma med tillfällig föräldrapenning fått felaktiga löneavdrag när lönekontoret gjort avdrag även för FP-dagar. Avdragen har även beräknats per dag och inte per timme. En handfull medlemmar blev drabbade. Seko Lok har begärt rättning och har gott hopp om att kunna lösa frågan.

#### **Rehabilitering**

På Stockholmstågstiden hade vi ett rehabiliteringsutskott direkt kopplat till skyddskommittén. Där diskuterades allmänna frågor kring sjukskrivningar samt utveckling och förbättringar av rehabiliteringsförfarandet och företagshälsovårdsavtalet. Det var ett bra forum och många viktiga frågor kom upp på dagordningen. Rehabiliteringsutskottet finns inte kvar. MTR anser inte att det behövs utan tycker att det räcker att arbeta med rehabilitering från fall till fall. Struktur saknas, vilket vi inte är nöjda med.

#### **Uniform**

Vi har haft ett par möten gällande utvecklingen av vår uniform under året. Vinterjackan är efter våra synpunkter under omvandling till det bättre. Byxorna med benfickor kommer att få nytt tyg, annan nyans på den blå färgen och bättre passform. Likaså kepsen sys upp i en annan blå nyans som bättre matchar softshelljackan och övriga kläder. Vi har fått en regnjacka och dessutom är en arbetsväst under framtagning.



MTR vill numera att vi hämtar ut uniformen i Blåsut (byten av plagg på grund av fel storlek eller reklamationer sker på Cst). Detta är något Seko Lok Pendeln inte accepterar. Flera av oss i personalen har långt att åka för att ta sig till Blåsut. Vi har även personal som har sin stationeringsort i Södertälje. Seko Lok Pendeln har i skrivande stund begärt förhandling i frågan och vi får återkomma under 2018 med resultatet.

När det gäller skor så verkar samarbetet med Shoemed ha fungerat bra. Inledningsvis hade vi en del problem med uttaget av sommarskorna. Shoemed hade fått direktiv om att sommarskon skulle vara gjord i skinn. Efter en hel del diskuterande accepterade MTR även skor i annat material eftersom skinnskor blir väldigt varma under heta somrardagar. Nyanställda får två par skor det första året av sin anställning (kalenderår), därefter är tilldelningen ett par per kalenderår.

#### Turlistarbetet

Turlistarbetet under 2017 har varit rörigt. Anders Lidö startade arbetet under Stockholmstågs flagga och det var deras underlag som utgjorde starten av T17. Efter övertagandet av MTR så uteblev vissa inarbetade rutiner och arbetet blev tungt och ineffektivt. Då Anders Lidö meddelade att han skulle flytta så fick Mattias Vikström ta över ansvaret för turlistorna. Mattias startade tillsammans med turlistkommittén upp arbetet med T18 under oktober då turerna blev officiella. Denna tidtabell skulle pendeltågstrafiken få ett förändrat utseende med fler avgångar, tvärgående linjer samt nya "skipstop"-tåg.

MTR såg till att nyttja kollektivavtalet till sin spets och verkligen ta vara på vissa otydliga avtalstexter, och vända dessa till egen fördel. Praxis som gällt under Stockholmståg var helt plötsligt borta och enbart hårda fakta från avtalet gällde.

Samtliga turer höll sig inom kollektivavtalets ramar men godkändes inte, då Seko ansåg att gångtiderna, både på Stockholm City och i Södertälje, ej stämde. Detta togs till protokollet.

Vid förhandlingar om grupperna så kom ST med ett helt nytt förslag för grupper på CST och Seko hade gjort ett förslag för grupperna i Södertälje. MTR godkände dessa förslag rakt av och förändringarna genomfördes vid sittande bord.

#### Studier

Under våren 2017 ordnade klubben en kurs om det lokala kollektivavtalet. Deltagarna var alla nya förtroendevalda eller förtroendevalda som ville uppdatera sina kunskaper kring avtalet. Utöver det så har följande personer gått utbildningar under 2017:

| Kurs                        | Namn  |
|-----------------------------|---|
| Inkluderande arbetsplats    | Nina Lagerstedt, Ingela S Ottosson,<br>Arvid Alsén och Kristoffer Johansson |
| GFU del 1 och 2             | Fredrik Werner, Arvid Alsén,<br>Mattias Vikström och Mikael Olsson          |
| Försäkringsrådgivare        | Fredrik Werner och Astrid Hermelin  |
| Facklig-politisk utbildning | Nina Lagerstedt   |
| Att informera och agitera   | Ingela S Ottosson   |
| Insikter                    | Ingela S Ottosson   |

Stockholm 2018-02-11

Seko Lok Pendeln

|                            |                                    |
|----------------------------|------------------------------------|
| Det svåra samtalet         | Cecilia Hansson                    |
| Revisorsutbildning         | Mikael Olsson                      |
| Seminarium i alkoholfrågor | Nicolai Quaglia och Hans Johansson |
| BAM                        | Nicolai Quaglia                    |
| ARG                        | Markus Nordanstig                  |
| PUMA                       | Markus Nordanstig                  |
| Arbetsrätt grund           | Kajsa Sköldstedt                   |
| Kongressutbildning         | Nina Lagerstedt                    |
| Medlemsutbildning avtal    | Linda Engdahl                      |
| Vald på jobbet 1 och 2     | Fredrik Werner och Arvid Alsén     |
| Konferens om spårtrafik    | Kristoffer Johansson               |

### Ungdomsverksamhet

Klubbens representanter har varit på en ungdomsansvarigräff och LOs ungförum samt haft två aktiviteter för personer under 30 år på arbetsplatsen. Båda aktiviteterna har vi haft tillsammans med Pendelklubben. Den första aktiviteten var korvgrillning och spel för medlemmar och icke-medlemmar. Aktiviteten blev lyckad trots regn så att vi fick vara på 96an istället för i Tantolunden. Den andra medlemsaktiviteten var, enligt ett önskemål från en medlem, trekamp på O'Learys i Mall of Scandinavia. Seko Lok Pendeln tillsammans med Pendelklubben bjöd på trekamp och buffe. Även denna aktivitet var uppskattad och alla platser till aktiviteten gick åt.

### Jämställdhet och Integration

I samband med övertagandet var det mycket oro på vår arbetsplats vilket ledde till att stämningen stundtals blev sämre och fler rasistiska och sexistiska kommentarer förekom på arbetsplatsen. Seko Lok Pendeln tog kontakt med Seko Stockholm och i slutet av 2016 fick styrelsen en presentation av en projektutbildning som vi fick möjlighet att delta i. Utbildningen hette inkluderande arbetsplats och handlade om att kartlägga och arbeta mer djupgående mot rasism och sexism. Från vår klubb var det fyra personer som deltog. Med på utbildningen var även representanter från Pendelklubben och tvärbanan. Utbildningen var två gånger två dagar med en hemläxa däremellan. Under utbildningen blev det tydligt med vad det är som inte fungerar på vår arbetsplats. Vi gjorde därför en handlingsplan och efter utbildningen har vi fortsatt att driva jämställdhets- och integrationsfrågor till stor del genom ett nära samarbete med Pendelklubben och övriga fackliga organisationer.

Tillsammans med Pendelklubben har vi varit drivande i att få MTR att ta fram en likabehandlings- eller jämställdhetsplan, något som företaget enligt lag är skyldiga att ha. MTR har som vanligt tagit väldigt lång tid på sig och möten vi har blivit lovade att ha har dröjt rejält. Vi var på ett möte där vi skapade ett forum för jämställdhets-, integrations- och likabehandlingsfrågor. Tanken med forumet var att vi tillsammans med arbetsgivaren ska planera och utvärdera verksamheten i ämnet. Vi bestämde med MTR att vi skulle försöka ses kvartalsvis, något som hittills inte har fungerat. Vi jobbar vidare med frågorna.

8/13

### Medlemsaktiviteter

Under 2017 har vi ordnat två medlemsaktiviteter, dels det traditionella julbordet som i år var på Skansen och dels en trekamp med mat på O'Learys, Mall of Scandinavia. Båda aktiviteterna har varit uppskattade.

### Infostaben

Under 2017 startade infoarbetet med bra fart, flera nummer av lokförarbladet kom ut och Infostaben hade ett bra samarbete kring hanteringen av information till klubbens medlemmar. Arbetet med att uppdatera hemsida, mail och alla dokument har tagit tid och vi har haft svårt att få ledigt för denna typen av arbete. I mitten av hösten bytte Mikael Haglund, en av medlemmarna i Infostaben, arbete vilket bidrog till att informationsarbetet tog ner lite på farten.

### Lokförarbladet

Under 2017 har vi gett ut tre nummer av Lokförarbladet vilket är ett nummer mindre än planerat. Tidningen är numera helt digital förutom några exemplar som skickas till våra pensionsmedlemmar.

### E-post

Under 2017 har vi fortsatt arbetet med att uppdatera och utveckla klubbens e-post. Vi har nu alla medlemmars e-postadresser och kan direkt skicka ut mail, via Mailchimp, till alla medlemmar helt oberoende av arbetsgivaren. Vi har skapat en sändlista i Mailchimp som skickar ut automatiska mail varje onsdag och lördag med senaste nytt från hemsidan. Finns det inga nya inlägg skickas inget mail ut.

Statistik från 2017 visar att det är mellan 65 och 75% av de som får mailen som öppnar dem. Antalet går då och då upp mot (och strax över) 80% och ibland sjunker antalet ner mot 60. Det verkar som att medlemmarna är mer benägna att öppna mailen när det är mycket som händer, som till exempel i samband med avtalsrörelsen.

Vi har även en automatisk maillista till alla styrelsemedlemmar som skickar ut mail om uppdateringar varje dag (om det har hänt något nytt på hemsidan). Det gör att alla styrelsemedlemmar får dubbla mail om många uppdateringar vilket säkert bidrar till att styrelsemedlemmarna inte öppnar de automatiska mail-utskicken som alla medlemmar får. Övriga spekulationer till varför medlemmarna inte öppnar sina mail är att de redan har läst nyheten på hemsidan, att de är långtidsfrånvarande och därmed inte kolla sin jobbmail eller att de helt enkelt inte är intresserade av den fackliga informationen.

### Hemsidan

Under våren 2016 bytte vi ut vår hemsida till en ny, bloggbaserad, version något som gjorde att användningen och informationsspridningen ökade. Under 2017 har vi fortsatt använda den nya hemsidan och informationen till medlemmarna finns framförallt på hemsidan. Trafiken till hemsidan har ökat markant från strax över 31 000 besök förra året till 109 444 besök under 2017. Toppnoteringen för hemsidan är den 11 maj då vi var uppe på 1912 besökare. Både dagen innan och dagen efter låg siffrorna på över 1000 besök per dag. Dessa dagar uppdaterade vi en hel del angående den centrala avtalsrörelsen och de strejkvarsel Seko la i samband med förhandlingarna. I snitt har hemsidan ungefär 300 besökare per dag, väldigt roligt med tanke på att vi är en ganska liten klubb med strax under 300 medlemmar.

### Facebook

Under 2016 gjorde vi en satsning på att bli mer aktiva på klubbens Facebooksida. Något som har gett goda resultat och som vi har fortsatt med även under 2017. Inläggen som har gjorts har haft

varierande teman allt ifrån att expeditionen är öppen, att det finns nya inlägg på hemsidan och inbjudan till medlems- och årsmöten till information om avtalsrörelsen, uppmärksammade medlemsärenden och länkar till andra organisationer. Några inlägg har varit populära och nått ut till strax över 1000 personer medan andra har gått nästan obemärkta förbi. Toppnoteringen för ett facebookinlägg 2017 är att det har nått ut till 2316 personer. Inte illa för en klubb på strax under 300 medlemmar. Inläggens räckvidd verkar i snitt vara 266 personer. Totalt är det 370 personer som gillar klubbens sida på facebook, varav flertalet är kollegor på Pendeln eller i den fackliga världen.

### Arbetsmiljöarbetet 2017

#### Infra

Arbetsmiljöarbetet inom infraområdet har gått trögt 2017. Vi har haft två skyddsronder som är protokollförda, men det svåra med MTR är att sedan händer ingenting. Ingen tar tag i de noterade problemen. Troligen beror detta på att vi inte har haft ett infrautskott där vi kan trycka hårdare på frågorna och lyfta dem vidare. MTR är bara en hyresgäst eller brukare av TrVs anläggning och SL fastigheter, depåer och uppställningsspår.

Arbetet med fyrspårsutbyggnaden mellan Spånga och Kallhäll tog ett stort steg i somras med en lång avstängning. Under hösten har kortare helgavstängningar fortsatt men mycket arbete åter står. Nästa byggdel i ytläge mellan Spånga och Duvbo ännu inte påbörjat utmed spårerna. Det som kommer ta längre tid att bygga är nya tunnel/nedsänkta spår under Solna/Sundbyberg, mellan Duvbo och Huvudstad. Se detta som ett nytt Citybaneprojekt. Byggtid ca 5 – 7 år, byggstart tidigast 2020, pris: ca 17 miljarder.

Den som väntar får snart köra i en ny tunnel.....

#### Citybanan

Arbetet med tester och testkörningar i Citybanan var omfattande under första halvan av 2017. Skyddsombud och ett antal testförare provade spår, växlar, signaler, PFA-dörrar, inför trafikstarten 10 juli. Skyddsombuden gjorde en studie under 2016 om hur signalerna var placerade i tunneln. Det fanns ett antal signaler som skulle flyttas och antal som behövde skymmas så att förväxling inte skulle uppstå och detta gjordes under 2017 innan trafikstarten. Det som nu är kvar att justera i Citybanan är bländningen från PFA-väggens dörrkarmar. Alternativa statiska stoppositions utrustning till den inte alltid fungerande "termometern", utredning pågår. Kvalitén på PFA-dörrarna har varit lite si och så och tågvärdarna har haft tekniker på plattform som stöd fram till slutet januari 2018.

Gångvägen upp till Cst 49:an är lång och innehåller en massa rulltrappeåkning oavsett vilken väg man tar. Total tid i rulltrappa är +/- ca 3 minuter och den längsta rulltrappan som är 60 meter lång tar ca 90 sek att åka, då tror MTR att vi har färdats 100 meter för i det lokala avtalet står att "gångtid är 100 m på 90 sek". I bara den rulltrappan har vi tappat 40 m. Citybanan är ljus och fräsch än så länge, men ack så svårt att alltid hitta rätt i ibland. Det är otydligt vilken plattform tåg, söder eller norr går ifrån för både personal och resande.

#### Rehab

2016 var ett dystert år när det gäller antalet olyckor med allvarligt skadade och förolyckade, 2017 blev snäppet bättre men långt från olycksfritt. Det byggs mer och mer stängsel utmed våra spår men reduktionen av spårspring avtar inte speciellt mycket, och inte heller den förväntade minskningen av olyckor.

Skyddsombuden tycker att MTR och Avonova underpresterar när det gäller omhändertagande av personal som råkat ut för en allvarlig händelse eller olycka.

Skyddsombuden känner ingen trygghet med att personalen tas om hand på ett optimalt sätt så att personen får så liten påverkan själv, av en så pass allvarlig händelse. Att ta hand om personal som bl.a. kan vara i posttraumatiskt stressyndrom, kräver engagemang och fingertoppskänsla. Individen måste tas om hand så fort det bara går och på ett omvårdande sätt. Man kan inte ha avlastande samtal över telefon, där en chockad person kan låta sig övertalas att "du jobbar väll som vanlig i morgon", men ring POC om du skulle må sämre!

Vi skyddsombud vet, att den individens sömn inte blir av bäst kvalitet. Som en tombola i sängen, snurr, snurr, snurr!  
Mår man dåligt av en traumatisk eller allvarlig händelse och inte har blivit tagen ur säkerhetstjänst, har man rätt att göra det själv!

Lokföraren ansvarar för tåget säkra framförande, och lokförare som är trötta eller mår dåligt på grund av en händelse ska inte köra tåg. Det finns ingen förmildrande omständighet att bryta mot detta. Detta står i MTR egna regelverk.

Ytterligare ett problem är att Avonovas läkare och psykologer inte tycks ta sitt ansvar på största allvar vilket förvånar eftersom mång LF kommit till oss och påpekat detta.

Denna text stod i verksamhetsberättelsen för 2016.

*Efter en händelse eller olycka ska avlastande samtal ske så fort som möjligt och man ska känna sig "omhändertagen". Detta samtal är tvingande för ett bra resultat och arbetsgivaren har ett tydligt ansvar. Det bästa är att påbörja bearbetningen i mycket tidigt skede och därmed minska risken för "flash back" när man börjat arbeta igen. Man ska känna sig trygg med sin arbetsuppgift när man börjar köra tåg igen efter händelser eller olycka. Vissa behöver mera tid, stöd och samtal än andra, vi är alla olika och hur vi bearbetar detta är vi också olika. När du ska börja köra tåg igen så begär att få sällskap första turen av en handledare eller instruktör, någon du känner väl. Erfarenhetsmässigt är detta en bra start.*

Skyddsombuden upplever att de som avvaktar med att skriva arbetsskadeanmälan till AFA får ett bättre gensvar därifrån. Det finns ingen anledning att skicka in detta dokument när någon annan säger till. Det är en samlad och välskriven beskrivning av händelsen, omhändertagande med avlastande samtal, läkarsamtal hos (nu Avonova) och tiden fram till att man börjar köra igen som ska beskrivas primärt.

Vi skyddsombud menar även tiden upp till två månader efter händelsen även ska beskrivas. Hur var det med sömn, mardrömmar, reaktioner på personer som korsar spår eller står nära perrongkanter. Hur funkade privatlivet, humörsvängningar, reaktioner mot eller ifrån nära och kära, vänner och bekanta. Beskrivning på hur lång tid det tog att komma tillbaka socialt. Ni som är verksamma i föreningslivet eller har andra engagemang, funkade det när man inte "var sig själv" på grund av att man har varit med om en olycka. Skriv anteckningar med datum när man inte mådde bra som stöd till din AFA rapport. En olycka där en människa skadas eller förolyckas är en personlig tragisk extraordinär händelse i livet, ett ärr i hjärtat och ett sår i själen som inte går att ta bort. Tips, låt någon du känner väl (ex. skyddsombud eller facklig) läsa din rapporttext för att se om den beskriver vad som har hänt och hur din rehabilitering varit. Det är lätt att det blir "lokföriska" i texten.

Den tjänsteman som senare kommer att bedöma din text kan inget om hur en lokförarvardag är, eller hur din privata vardag blev förändrad. Det är bara din egen text som kan beskriva hur du har mått efter en allvarlig händelse.

Stockholm 2018-02-11

Seko Lok Pendeln

varierande teman allt ifrån att expeditionen är öppen, att det finns nya inlägg på hemsidan och inbjudan till medlems- och årsmöten till information om avtalsrörelsen, uppmärksammade medlemsärenden och länkar till andra organisationer. Några inlägg har varit populära och nått ut till strax över 1000 personer medan andra har gått nästan obemärkta förbi. Toppnoteringen för ett facebookinlägg 2017 är att det har nått ut till 2316 personer. Inte illa för en klubb på strax under 300 medlemmar. Inläggens räckvidd verkar i snitt vara 266 personer. Totalt är det 370 personer som gillar klubbens sida på facebook, varav flertalet är kollegor på Pendeln eller i den fackliga världen.

### Arbetsmiljöarbetet 2017

#### Infra

Arbetsmiljöarbetet inom infraområdet har gått trögt 2017. Vi har haft två skyddsronder som är protokollförda, men det svåra med MTR är att sedan händer ingenting. Ingen tar tag i de noterade problemen. Troligen beror detta på att vi inte har haft ett infrautskott där vi kan trycka hårdare på frågorna och lyfta dem vidare. MTR är bara en hyresgäst eller brukare av TrVs anläggning och SL fastigheter, depåer och uppställningsspår.

Arbetet med fyrspårsutbyggnaden mellan Spånga och Kallhäll tog ett stort steg i somras med en lång avstängning. Under hösten har kortare helgavstängningar fortsatt men mycket arbete åter står. Nästa byggdel i ytläge mellan Spånga och Duvbo ännu inte påbörjat utmed spåren. Det som kommer ta längre tid att bygga är nya tunnel/nedsänkta spår under Solna/Sundbyberg, mellan Duvbo och Huvudstad. Se detta som ett nytt Citybaneprojekt. Byggtid ca 5 – 7 år, byggstart tidigast 2020, pris: ca 17 miljarder.

Den som väntar får snart köra i en ny tunnel.....

#### Citybanan

Arbetet med tester och testkörningar i Citybanan var omfattande under första halvan av 2017. Skyddsombud och ett antal testförare provade spår, växlar, signaler, PFA-dörrar, inför trafikstarten 10 juli. Skyddsombuden gjorde en studie under 2016 om hur signalerna var placerade i tunneln. Det fanns ett antal signaler som skulle flyttas och antal som behövde skymmas så att förväxling inte skulle uppstå och detta gjordes under 2017 innan trafikstarten. Det som nu är kvar att justera i Citybanan är bländningen från PFA-väggens dörrkarmar. Alternativa statiska stoppositions utrustning till den inte alltid fungerande "termometern", utredning pågår. Kvalitén på PFA-dörrarna har varit lite si och så och tågvärdarna har haft tekniker på plattform som stöd fram till slutet januari 2018.

Gångvägen upp till Cst 49:an är lång och innehåller en massa rulltrappeåkning oavsett vilken väg man tar. Total tid i rulltrappa är +/- ca 3 minuter och den längsta rulltrappan som är 60 meter lång tar ca 90 sek att åka, då tror MTR att vi har färdats 100 meter för i det lokala avtalet står att "gångtid är 100 m på 90 sek". I bara den rulltrappan har vi tappat 40 m. Citybanan är ljus och fräsch än så länge, men ack så svårt att alltid hitta rätt i ibland. Det är otydligt vilken plattform tåg, söder eller norr går ifrån för både personal och resande.

#### Rehab

2016 var ett dystert år när det gäller antalet olyckor med allvarligt skadade och förolyckade, 2017 blev snäppet bättre men långt från olycksfritt. Det byggs mer och mer stängsel utmed våra spår men reduktionen av spårspång avtar inte speciellt mycket, och inte heller den förväntade minskningen av olyckor.

Skyddsombuden tycker att MTR och Avonova underpresterar när det gäller omhändertagande av personal som råkat ut för en allvarlig händelse eller olycka.

10/13

Skyddsombuden känner ingen trygghet med att personalen tas om hand på ett optimalt sätt så att personen får så liten påverkan själv, av en så pass allvarlig händelse. Att ta hand om personal som bl.a. kan vara i posttraumatiskt stressyndrom, kräver engagemang och fingertoppskänsla. Individen måste tas om hand så fort det bara går och på ett omvårdande sätt. Man kan inte ha avlastande samtal över telefon, där en chockad person kan låta sig övertalas att "du jobbar väll som vanlig i morgon", men ring POC om du skulle må sämre!

Vi skyddsombud vet, att den individens sömn inte blir av bäst kvalitet. Som en tombola i sängen, snurr, snurr, snurr!

Mår man dåligt av en traumatisk eller allvarlig händelse och inte har blivit tagen ur säkerhetstjänst, har man rätt att göra det själv!

Lokföraren ansvarar för tåget säkra framförande, och lokförare som är trötta eller mår dåligt på grund av en händelse ska inte köra tåg. Det finns ingen förmildrande omständighet att bryta mot detta. Detta står i MTR egna regelverk.

Ytterligare ett problem är att Avonovas läkare och psykologer inte tycks ta sitt ansvar på största allvar vilket förvånar eftersom mång LF kommit till oss och påpekat detta.

Denna text stod i verksamhetsberättelsen för 2016.

*Efter en händelse eller olycka ska avlastande samtal ske så fort som möjligt och man ska känna sig "omhändertagen". Detta samtal är tvingande för ett bra resultat och arbetsgivaren har ett tydligt ansvar. Det bästa är att påbörja bearbetningen i mycket tidigt skede och därmed minska risken för "flash back" när man börjat arbeta igen. Man ska känna sig trygg med sin arbetsuppgift när man börjar köra tåg igen efter händelser eller olycka. Vissa behöver mera tid, stöd och samtal än andra, vi är alla olika och hur vi bearbetar detta är vi också olika. När du ska börja köra tåg igen så begär att få sällskap första turen av en handledare eller instruktör, någon du känner väl. Erfarenhetsmässigt är detta en bra start.*

Skyddsombuden upplever att de som avvaktar med att skriva arbetsskadeanmälan till AFA får ett bättre gensvar därifrån. Det finns ingen anledning att skicka in detta dokument när någon annan säger till. Det är en samlad och välskrivna beskrivning av händelsen, omhändertagande med avlastande samtal, läkarsamtal hos (nu Avonova) och tiden fram till att man börjar köra igen som ska beskrivas primärt.

Vi skyddsombud menar även tiden upp till två månader efter händelsen även ska beskrivas. Hur var det med sömn, mardrömmar, reaktioner på personer som korsar spår eller står nära perrongkanter. Hur funkade privatlivet, humörsvägningar, reaktioner mot eller ifrån nära och kära, vänner och bekanta. Beskrivning på hur lång tid det tog att komma tillbaka socialt. Ni som är verksamma i föreningslivet eller har andra engagemang, funkade det när man inte "var sig själv" på grund av att man har varit med om en olycka. Skriv anteckningar med datum när man inte mådde bra som stöd till din AFA rapport. En olycka där en människa skadas eller förolyckas är en personlig tragisk extraordinär händelse i livet, ett ärr i hjärtat och ett sår i själen som inte går att ta bort. Tips, låt någon du känner väl (ex. skyddsombud eller facklig) läsa din rapporttext för att se om den beskriver vad som har hänt och hur din rehabilitering varit. Det är lätt att det blir "lokföriska" i texten.

Den tjänsteman som senare kommer att bedöma din text kan inget om hur en lokförarvardag är, eller hur din privata vardag blev förändrad. Det är bara din egen text som kan beskriva hur du har mått efter en allvarlig händelse.

Seko Lok Pendeln

Stockholm 2018-02-11

## Fordon

### X10

No more X10!

### X60

Under MTR första år så har fordonsarbete gått mycket trögt. Vi skyddsombud hamnade i en organisation där ingen tog ansvar för fordon och fordonsfrågor. Fordonschefen satt i Emtrains organisation och kände inte speciellt mycket ansvar för en lokförares behov av stöttning i tekniska frågor. X60 är ännu inte ett färdigutvecklat fordon till 100% och det arbetet avstannade under 2017 och mycket värdefull tid tappades där. Efter mycket tjat så fick vi till slut ihop ett fordonsutskott där vi kunde driva fordonsfrågor som tidigare, men vi skyddsombud tycker att gruppen är för stor med för många inblandade. Tillslut fick vi även en fordonsavdelning på en person och det ser vi som en framgång. Problemet är när han är borta på semester, då finns ingen.

Under slutet av 2017 så kom fordonsfrågorna igång och vi hade en skyddsronde i slutet av året. Det mest nedslående där var städning i hytten och böjda armstöd på förarstolen.

Städningen utförs nu av Sol-Reneriet och de har haft stora problem med att ha tillräckligt med personal för att utföra städningen, samt en del okunskap om vad och hur städning av hytterna ska utföras.

Samtal med Sol-Reneriet startade under 2017 och pågår nu så att vi kan höja kvalitén på deras städinsatts i hytterna.

Även utvecklingen av förarstolen avtog under första halvan av 2017 men har nu återtagits på ett antal punkter som vi skyddsombud tror kan bli bra.

### X60B

Så har då äntligen alla 46 st X60B kommit till Sverige men man lyckades inte få med sig de så kallade eurobaliserna som behövdes för att få bort den mjuka övervakningen. Men efter många löften från TrV och mycket tjat så ska nu ska det ligga eurobaliser vid varje in och utfart till depåerna. X60B har spelat många spratt för lokförare och tågvärdar under deras leveransfas. Enheter har tappat luften, PIS har lagt av, traktioner har knasat, bromsar har stängts av, dörrar strulat mm.

Arbetet med att komma tillrätta med strulet har gått genom leveransprojektet där vi, MTR är användare, SL köpare och beställare, till leverantören Alstom rolling stock i Saltzgitter Tyskland. Problemet är att ingen vill sitta med "Svarte Petter" när diskussioner om vem som ska stå för någon uppkommen kostnad. Är det handhavandefel, programvarufel eller konstruktionsfel, vem ska betala?

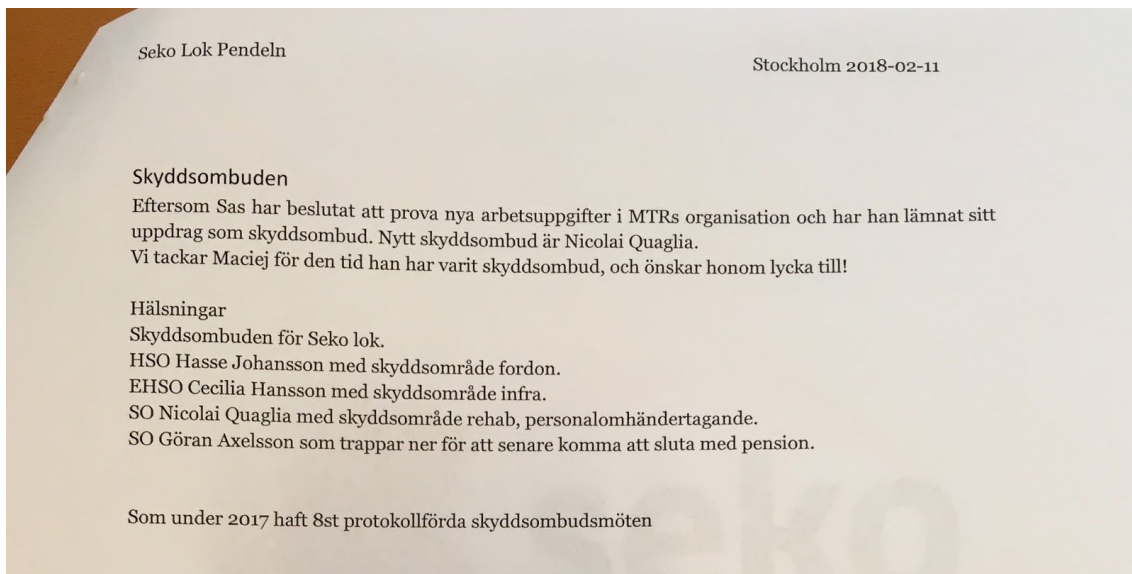
Leveransprojektet har under nästan hela 2017 skickat en veckorapport till oss lokförare om hur X60B sakta blir ett bättre fordon med mindre fel. Men mycket arbete återstår att lösa. Vi får se framöver hur det går. Det som hämmade trafiksättningen av X60B under senare halvan av 2017 var att underhållaren Emtrain och Alstom inte klarade av att göra 180.000 km servicen i den omfattning som förväntades. Många X60B stod och väntade så därför kördes X60 lite mera under samma period.

## Skyddsronder

Varje skyddsområde har genomfört skyddsronder, men inte i samma utsträckning som under Stågs tid.

12/13





## Bilaga 4, Revisionsberättelsen

