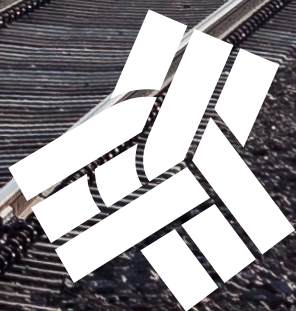


Lokförarbladet

Nummer 55, september 2016



seko

KLUBB LOKFÖRARNA
STOCKHOLMSTÅG

Innehåll

Innehållsförteckning

Innehåll	2
Aktuellt	3
Förhandlingarna med MTR	4-5
Branschorganisation?	6-7
Remissyttrande	8
Tjänstepensionen	9
Valberedningen	10
Skiftarbete	11-12
Råd till skiftarbetare	13
Rehab	14
Medlemsförsäkringar	15-16
Utblick	17-18
Kurser och aktiviteter	19
Kontakta oss	20

Lokförarbladet görs av medlemarna i styrelsen för Seko Lokförarna Stockholmståg.

Sammanställning och redigering

Mikael Haglund

Nina Lagerstedt

Omslagsbild

Magnus Johansson

Redaktörn

Höstnumret är här

Nu efter sommaren är det dags att stämma av läget. Vi skriver om MBL\$19-förhandlingar med MTR inför övergången, om vad som händer i klubbar som samordnar våra kollegor och publicerar remissyttrandet som Seko Lokförarna skickade in till Transportstyrelsen gällande de höjda registerhållningsavgifterna för lokförarbeviset. Den ständigt aktuella frågan om skiftgång och dess effekter på hälsan får ett återbesök, plus att vi fångar upp tjänstepensionsfrågan från 2015 och kör en snabbguide till hur du kontrollerar att beloppen justerats korrekt i efterhand. Missa inte att vi också publicerar ett inlägg på hemsidan som länkar samman texter i Lokförarbladet med ytterligare information på nätet!

/Mikael Haglund

Aktuellt

Vi byter e-post!

Från och med nu når ni oss på styrelsen@pendelforarna.se. Den gamla mailen (seko.lokforare@stockholmstag.se) kommer fortsätta fungera fram till övergången till MTR.



Foto: Magnus Johansson

Medlemsmöte

Måndagen den 10 oktober klockan 14.30 är ni välkomna på medlemsmöte. På mötet kommer vi att diskutera övergången till MTR, pensionsfrågor och andra frågor. En kallelse med mer detaljerad dagordning ska redan ha nått er via e-post och finns på anslagstavlan utanför expeditionen. Lokalen som gäller är Gnesta och efteråt är ni välkomna att följa med oss ut för ett glas svalkande dryck (till självkostnadspris).

Förhandlingarna med MTR

Till vägs ände med uniformen

Den 8/9 hade vi en planerad MBL-förhandling med MTR angående vår nya, kommande uniform. Sedan det blev klart att MTR vunnit upphandlingen och ska ta över pendeltågstrafiken så har vi träffats regelbundet med undantag för semestrar under juli.

Normalt har vi träffats för tvåtimmarsmöten där ett antal frågor stått på agendan, både sådana som anmälts av MTR och sådana som kommit från de fackliga organisationerna. Förutom Seko Lokförarna Stockholmståg så deltar Pendelklubben, ST samt TJ. Från fackligt håll har vi känt att tiden inte har räckt till. Vissa frågor har tagit mer tid än andra. En sådan viktig fråga, för både oss och MTR, är uniformen. Representanter från MTR och de fackliga organisationerna har bildat en uniformsgrupp och den har försökt hitta en lösning som fungerar. Från Seko Lokförarna är det främst vice ordförande Astrid Hermelin och huvudskyddsombudet Hans Johansson som deltagit och lagt ned ett stort engagemang i frågan.

När vi tidigare bokade in ett datum med MTR för en slutförhandling gällande uniformen hade vi förhoppningen att arbetet skulle ha nått så pass långt att det skulle gå att ta ett gemensamt beslut i frågan. Så blev det inte. Det förslag som MTR presenterade från början är visserligen omarbetat: tilldelningen är nu större och fler plagg har tillkommit. Vi har även lyckats få in att vi ska behålla vår nuvarande skoleverantör, med samma tilldelning av skor som tidigare. Uniformen har också gått från att vara strikt och med få valmöjligheter till att erbjuda arbetsvänliga alternativ.

Det som gjorde att vi inte nådde hela vägen fram är MTR:s ovilja att på något sätt särskilja vår uniform från MTR Tunnelbanans. Vi vill tydligt visa skillnaden mellan de olika trafikslagen och anser att det ska framgå för resenärerna var personalen arbetar. Vi vill även ha en uniform som vi kan bära med stolthet, anpassad för vår verksamhet och våra förutsättningar. Det tycker vi inte att vi får med uniformen som MTR har föreslagit.

En viktig skillnad som skyddsorganisationen fört fram (för döva öron) är att vi på järnvägen har ett annat bemyndigande i järnvägslagen, jämfört med ordningslagen som gäller i tunnelbanan. Vi är till exempel i vår fulla rätt att avvisa personer från våra tåg, något som inte gäller i den övriga SL-trafiken.

Efter informationsträffarna i somras är det enligt MTR omkring 45% som provat ut storlekar för de kommande arbetskläderna. Fler än hälften återstår alltså.

Även om arbetet fortsätter med utveckling av uniformen framöver så känns det som om vi kunde ha fått en betydligt bättre start.

Nya IT-verktyg

På samma sätt som med uniformen förväntas vi kvittera ut våra nya telefoner och lära oss den nya MTR-appen (som ersätter Kompis) innan trafikstart. Här kan det bli problem och det enklaste skulle vara om vi kunde komma överens om en lämplig ersättning för att säkerställa att allt är klart till december. MTR har fått med sig våra synpunkter och ska återkomma med förslag på hur det ska gå till. Vi ska få Samsung-telefoner som ersätter Doro-telefonerna. Den nya MTR-appen ska fungera både på telefonen och i plattan. Våra nuvarande plattor ska något oroväckande följa med över till MTR och användas också i fortsättningen, oklart hur länge. Vi vet att det är många som har problem med batteritiden och att plattorna nog inte håller så länge till. Varför MTR valt att köpa

loss plattorna vet vi inte - kanske är det tidsbristen, kanske är det en ekonomiskt fråga?

För att kunna dirigera personal vid till exempel störningar vill MTR använda sig av GPS-positionering så att det går att se för den operativa arbetsledningen var alla (telefoner) befinner sig. Hur det går att göra på ett sätt som inte kränker den personliga integriteten får vi återkomma till. Enligt MTR så ska funktionen endast användas när personalen är i tjänst och automatiskt slås av vid till exempel rast.

Lokaler/Ny organisation

Vi kommer med allra största sannolikhet att sitta kvar i lokalerna som vi har idag också nästa år, även om MTR upprepar att det inte är klart ännu. Det finns helt enkelt inga andra bra alternativ i det korta perspektivet, vad det verkar. Det passar oss bra, även om det blir osmidigt när tunneln ska tas i drift och gångtiderna blir längre.

MTR har sitt huvudkontor i DN-skrapan i Marieberg där de huserar i fem våningsplan. Här har de tänkt att centralisera flera av funktionerna inom sina dotterbolag. Förmodligen ser MTR möjligheter att samordna och effektivisera genom att samla planering, lön, HR, säkerhet, utbildning med mera på samma ställe. Seko har hela tiden påtalat värdet i att ha kvar närheten mellan åkandepersonal och administrativ personal. På så sätt minimeras känslan av "vi och dom" och genom att ha nära mellan de olika delarna inom pendeln blir arbetet effektivt. Särskilt värdefullt tycker vi det är att ha tillgång till planeringen likt idag. Det vore mycket sämre ur vårt perspektiv med en planeringsavdelning som sitter på Kungsholmen och som vi inte kan besöka personligen. Många situationer löser vi idag genom att vi på vår rast går förbi planeringen, lägger upp almanackan på skrivbordet och hittar en tillfredsställande kompromiss. Det kan gälla ledigheter, byte av turer eller övertid som ska ut. Genom närheten har vi en personlig relation och företaget känner sin personal.

Här känns det som om MTR redan har bestämt sig, även om de lyssnar på och bekräftar det vi säger. Den nya organisationen kommer att innehålla väsentligt fler chefer än idag - så mycket står klart. Frågan är dock vilket värde detta har för våra medlemmar? Vi upplever att det fungerar bra med nuvarande organisation och finns det möjlighet till utveckling och resursförstärkning så ser vi hellre att det blir fler anställda i den operativa driften och inne på planeringsavdelningen. Tänk om vi kunde få tillgång till planeringen hela veckan och inte endast på vardagar, det skulle vara klart mer värdefullt för alla inblandade.

Utbildningsavdelningen och Instruktorer

Bland Seko Lokförarnas medlemmar finns de som arbetar som lärare eller instruktör. I den nya organisationen hamnar dessa roller under trafikdelen och får trafikchefen som ansvarig chef. Vi har hört ryktas att MTR vill koda om personal till lokförare och sedan låna ut dem med lönetillägg, men det är inget som kommit upp under MBL-träffarna. Vi kommer att behöva både lärare och instruktörer även i framtiden och tror inte att det är lyckat att göra om tjänsterna på sådant sätt. Vi återkommer med mer information till berörda när vi förhandlat detta med MTR.

Branschorganisation?

Seko är idag organiserat i flera olika nivåer. Geografiskt är det genom förbundet, regioner och klubbar men det finns också ett antal branschorganisationer som arbetar vid sidan om. Just nu ligger ett förslag om att skapa en branschorganisation för spårtrafiken inom Seko.

Tanken med regioner har traditionellt varit att dela förbundets resurser geografiskt. I Stockholm har regionen tidigare haft egen verksamhetsplan och budget med egna ombudsmän och anställda som hjälpt alla klubbar. Detta oavsett om klubben varit en postklubb, trafikklubb, energiklubb eller kanske organiserat häktespersonal på kriminalvården.

Sedan ett antal år tillbaka har tanken på att istället organisera oss i branscher vuxit och vunnit kraft inom vårt förbund. Redan idag har vi ett antal branschorganisationer inom Seko: Väg och Ban, Energi, Post och Seko Sjöfolk.

De nio regionerna har blivit kvar men förlorat en stor del av det mandat de tidigare haft i och med att de nu inte längre styr över sin egen budget utan måste äska pengar från förbundet för den verksamhet de vill bedriva. Ombudsmännen är idag anställda direkt av förbundet och inte av regionerna.

Till Sekos kongress 2017 har förbundet nu lagt fram ett förslag till omorganisation, där en bärande tanke är att alla medlemmar ska organiseras i en branschorganisation senast 2019. Med en begränsad ekonomi och med färre medlemmar än tidigare så finns inte ekonomiska resurser att då dessutom behålla regionernas verksamhet. Pengarna räcker inte till allt, helt enkelt.

Seko Lokförarna Stockholmståg är en av de klubbar som varit tveksamma till att gå från region- till branschorganisering, i och med att vi hela tiden har upplevt att verksamheten i Seko Stockholm har fungerat bra och vi kunnat få hjälp vid behov. Den uppfattningen har dock inte delats av alla klubbar då det verkar ha varit olika nivå på de olika regionernas arbete ute i landet.

På branschträffen för Seko Spårtrafik förra året togs beslut om att en interimsstyrelse under 2016 skulle arbeta fram ett förslag till branschorganisation för spårtrafiksidan. Förslaget är framtaget och ligger nu ute hos klubbarna för remiss. På kommande träff i branschforumet nu i höst ska frågan beslutas om vi ska gå vidare och bilda en branschorganisation eller inte.

Vad kan då en branschorganisation göra för medlemmarna?

Som vi ser det kommer vi inte att ha råd med både regioner och branscher utan kraftiga avgiftshöjningar, något vi vill undvika. Kanske bör regionerna avskaffas? En branschorganisation kommer då att få överta en stor del av det arbete som tidigare har legat på regionerna. Skillnaden blir att istället för att arbeta geografiskt kommer arbetet att ske branschvis. För vår del skulle det innebära att vi skulle vara en del av Seko Branschorganisation Spårtrafik istället för en del av Seko Stockholm .

Utvecklingen i järnvägsbranschen har gått från monopol med en stor arbetsgivare (SJ) till en uppsjö av arbetsgivare – många med endast några få anställda. Utmaningen för Seko är därför att ha en organisation som kan fånga upp och möta medlemmarna där de finns. Det är och kommer även i fortsättningen att vara klubben som är den viktigaste kontakten för medlemmarna. Där det finns underlag för att bilda en klubb så ska det göras. Ibland går det inte, det kan vara en för liten arbetsgivare eller för få medlemmar på arbetsplatsen. En branschorganisation ska då ha möjlighet att stötta och tillvarata medlemmarnas intressen.

Avgiftshöjningar?

Det är ofrånkomligt att det kostar pengar att starta upp en ny verksamhet. Samtidigt vet vi att möjligheten till avgiftshöjningar är begränsad. Seko konkurrerar med andra förbund om medlemmarna och blir det för dyrt så tappar vi istället medlemmar alldeles oavsett hur duktiga vi är. Seko Lokförarna ser inte att vi kan höja medlemsavgiften mer än marginellt, oavsett om vi går vidare med en branschorganisation eller inte.

För oss på pendeln...

...så blir det ingen större skillnad i det korta perspektivet alldeles oavsett om det bildas en branschorganisation eller inte. Vi har en stabil klubb med engagerade medlemmar som klarar den dagliga dialogen med arbetsgivaren utan problem. Vi har en stark position med bra villkor i avtalen. En kommande brist på lokförare innebär förmodligen att arbetsgivarna för tillfället har begränsade möjligheter att flytta fram sina positioner. Vi är däremot inte oberoende av hur branschen utvecklas. På längre sikt är det klart att även vi gynnas om hela kollektivet utvecklas och fungerar tillfredsställande. Vi är i längden bara starka om våra kollegor ute i landet också klarar av att teckna bra avtal och inte halkar efter villkorsmässigt.

Är du nyfiken på hela förslaget till skapandet av en branschorganisation hittar du det på pendelforarna.se



Foto: Magnus Johansson

Remissyttrande

Transportstyrelsen har lagt fram ett förslag om att höja registerhållningsavgiften för lokförarbevisen. Något som vi motsätter oss. Seko centralt har skrivit ett remissyttrande, det finns publicerat på pendelforarna.se. Här är vårt svar på förslaget:

Med anledning av förändrade avgifter för registeravgift för lokförare.

Seko Klubb Lokförarna på Stockholmståg finner det ytterst tveksamt att det med ett kollektiv bestående av 5500 personer skulle krävas en avgiftshöjning från 300 till 500 kr per år för att klara kostnaderna för registret.

5500 individer gånger 300 kronor ger redan det 1650000 kr årligen vilket ungefär motsvarar kostnaden för 3 heltidsanställda om vi antar att de skulle avlönas med en lön motsvarande cirka 30.000 kr per månad. Med en höjning till 500 kronor skulle Transportstyrelsen dra in 2750000 årligen vilket motsvarar mer än 5 heltidsanställda medarbetare! Och det för att administrera ett register med 5500 individer där ytterst liten manuell hantering krävs. Orimligt.

Det kan inte vara meningen att vi ska göda Transportstyrelsen och täcka upp för eventuella underskott i er verksamhet på andra håll vilket är en misstanke som vi har och delar med andra klubbar inom branschen.

Vi har noll och ingen nytta av ert register redan som det är och motsätter oss kraftigt att avgifterna höjs. Om avgiften ska förändras så borde den sänkas, inte höjas.

Hälsningar

Seko Klubb Lokförarna på Stockholmståg

Tjänstepensionen

För drygt ett år sedan uppmärksammande två medlemmar i Seko Lokförarna att det var fel på tjänstepensionsinbetalningarna som Stockholmståg har gjort. Vi har skrivit om detta i tidigare nummer av Lokförarbladet (49 och 50), vill du läsa mer hittar du dessa nummer på pendelforarna.se. Alla fel ska sedan i våras vara tillrättade, men hur kontrollerar du att detta är korrekt gjort? Efter kontakt med Collectum har vi fått följande svar:

Först och främst behöver du känna till hur mycket du har fått i lön, så att du kan jämföra med rätt siffra. Du kommer alltså att behöva dina lönespecifikationer för den period du vill kontrollera, vill du vara noggrann är det en god idé att kontrollera alla år du har varit anställd på Stockholmståg. Avstämning kan sedan göras på Collectums hemsida (www.collectum.se), genom inloggning på "Mina Sidor". För att kunna logga in där behöver du en e-legitimation.

För dig med ITP1 (född 1979 och senare) gäller det sedan att stämma av månadsvis, har du istället ITP2 (född 1978 och tidigare) är det årliga belopp som gäller. Oavsett vilket avtal du tillhör så är det lörens storlek som styr premien, vilket innebär att så länge rätt lön är inrapporterad så har även korrekt premie betalats in.

Kom ihåg att för dig med ITP2 så är lönetillägg inte inrapporterade under intjänandeåret, utan istället året efter. Skulle det ändå finnas skillnader så går det i ett nästa steg att kontrollera vilka delar av lönen som är pensionsmedförande, för att säkerställa att skillnaden inte beror på att någon del helt enkelt inte skulle räknas med. Vi kommer att publicera en länk på Seko Lokförarnas hemsida till Collectums lista över pensionsmedförande lön och förmåner. För den som vill gå överkursen i tjänstepension, kommer vi även att publicera länkar till hur de olika premierna räknas fram.

Om något belopp har blivit felaktigt, kontakta löneavdelningen på Stockholmståg!



Foto: Mikael Haglund

Valberedningen

Seko Lokförarna vill tillsätta den tredje, vakanta, platsen som valberedare. Valberedningen vill gärna ha med dig som har datorvana, gillar att uttrycka dig i skrift och har känsla för vilka kollegor som passar för förtroendeuppdrag.

Känner du dig träffad så hör av dig till styrelsen eller direkt till våra valberedare Gudrun Schiller eller Roger Magnusson. Valberedningen tar tillsammans fram kandidater, hanterar nomineringarna till de olika förtroendeuppdragen i klubben och presenterar dessa i samband med nomineringsmötet. Valberedningen träffas några gånger per år för detta arbete.

Det börjar också bli dags för årets nomineringsmöte för val av olika uppdrag inom Seko Lokförarna Stockholmståg. Vill du ta chansen att jobba fackligt och vara med och påverka, eller har du någon i tankarna som du tycker skulle passa som förtroendevald? Tveka inte att höra av dig till valberedningen! Nomineringsmötet äger rum 23 november, de poster som ska väljas meddelar vi lite senare men börja gärna fundera på saken redan nu.



Gudrun Schiller

gudrun.schiller@stockholmstag.se
073-6615676



Roger Magnusson

roger.magnusson@stockholmstag.se
073-6615779

Skiftarbete

Vi har i ett tidigare nummer av Lokförarbladet skrivit om skiftarbete och konsekvenserna av detta sätt att arbeta. Då vi har fått flera nya kollegor sedan dess samt att det är ett ständigt aktuellt ämne för oss tänkte vi fräscha upp era minnen lite kring ämnet. Fakta som förekommer i den här artikeln är hämtad från Stressforskningsinstitutets rapport ”vad kännetecknar bra och dåliga skiftscheman?” och ett temabladd med titeln ”Skiftarbete, hälsa och säkerhet”. Länkar till dokumenten finns publicerade på Seko Lokförarnas hemsida.

Problem med skiftarbete

Vanliga problem för oss som arbetar skift är problem relaterade till sömnen, eller rättare sagt bristen på sömn och påföljande trötthet under vaken tid. Problemen hör ofta ihop med arbete nattetid eller tidigt på morgonen. Det beror på att kroppens naturliga inställning är att sova på natten och att vara vaken på dagen. Även om du försöker kompensera att du går upp tidigt genom att gå att lägga dig tidigt eller att sova innan eller efter nattarbete så finns det ett biologiskt motstånd mot att flytta sömnen. Generellt gäller att för varje timme du går upp före klockan 08 och bakåt så förlorar du nästan en hel timmes sömn och kvaliteten på sömnen blir lidande. Det kan märkas genom att du blir sömning eller trött under arbetsdagen. Tröttheten i sig minskar även koncentrationsförmågan vilket gör att risken för fel och misstag under arbetsdagen ökar. Samma problem gäller vid arbete nattetid eller i samband med långa arbetspass. För att minska konsekvenserna av sömnbrist är det därför bra om belastningen i arbetet kan minskas i slutet av ett långt arbetspass eller nattarbete.

Förutom problem med sömnen påverkar skiftarbete hälsan på andra sätt. Risken att drabbas av hjärt- och kärlsjukdom, depression, bröstcancer och problem med magen ökar. Skiftarbetare verkar även ha lättare för att drabbas av metabolt syndrom (bukfetma, högt blodtryck, förhöjda värden av blodsocker och blodfetter) vilket också ökar risken för hjärt- och kärlsjukdom. Komplikationer (vilka anges inte) vid graviditet förekommer också, men det är inte visat om det är skiftarbete i sig eller någon annan del av arbetsmiljön som orsakar detta.

Som flera av er säkert har märkt finns det också en social aspekt av problemen med skiftarbete. Det är vanligt att det blir svårare att hitta tid att umgås med vänner och familj samt att delta i aktiviteter vilket på sikt kan leda till social isolering. När skiftarbetare själva fick ange vilka faktorer det är som leder till problem rankade de svårigheter i det sociala livet högst. Det beror förmodligen på att de sociala problemen märks direkt, medan hälsoproblem inte visar sig förrän efter lång tid. Ålder påverkar inte vad som uppfattas som problematiskt, men kvinnor uppfattar problemen som värre - sannolikt till följd av ett socialt tryck att ta stort ansvar för familj och hem.

Men jag orkar ju?

En del av problemet med upplägg av skiftarbete är att vi reagerar olika på olika faktorer. Även om det går att hitta generella mönster för hur vi ska jobba för att må som bäst så finns det alltid individuella avvikelser. Alla upplever inte heller problem med skiftarbete. Trots alla nackdelar med nattarbete är andelen nattarbetare som ser det som ett problem förvånansvärt låg. Troligtvis är det för att de som har valt att jobba natt är personer som passar för det.

Andra skiftarbetare klarar sig undan negativa effekter av andra orsaker: de kan ha bättre möjlighet att påverka sina scheman eller bara turen att utsättas för precis de faktorer de har lättast att hantera. Den som upplever ett lägre sömnbehov jämfört med genomsnittet påverkas också mindre av natt- eller morgonarbete och tål därmed skiftarbete något bättre än den med ett normalt eller stort sömnbehov. Skillnaden i hur män och kvinnor klarar av skiftarbete är försumbar, men något som

tydligt spelar roll är familjesituationen: Småbarnsföräldrar drabbas hårdare av sömnbesvär och trötthet om de jobbar skift. Självklart spelar livsstilen också in: rökning, stillasittande och att äta oregelbundet (och onyttigt) förstärker de negativa effekterna av skiftarbete.

Vad kan vi göra åt det?

Det är viktigt att schemat stör sömnen så lite som möjligt. Medursrotation är att föredra framför motursrotation. Långa skift och varierade starttider bör undvikas. Även kort framförhållning i schemalagningen och planering för en period i taget bör undvikas. För att minska problemen med skiftarbete är det bra om arbetarna själva har möjlighet att i praktiken påverka sitt schema samt att det är möjligt att vara ledig vid viktiga sociala åtaganden eller lätt att byta pass kollegor emellan.

Arbetet med att förebygga och åtgärda arbetsmiljöproblem bör också ha hög prioritet eftersom den stress som själva arbetstidens förläggning skapar inte kan minskas. God företagshälsovård för att snabbt upptäcka signaler på stress och annan ohälsa är också viktigt.

Viktigt med återhämtning

Till sist, även om det verkar självklart: lediga dagar är bättre för både hälsa och socialt liv. Att det syns i undersökningen är viktigt, eftersom det bekräftar att ett tungt schema behöver lediga dagar för återhämtning. Det verkar dessutom som att det ofta krävs två kopplade lediga dagar för att återhämtningen ska bli tillräcklig. Som rapporten konstaterar:

**“Att ha en arbetsdag innebär
alltså en belastning i sig”**

Råd till skiftarbetare

Här är råd till oss skiftarbetare baserade på Stressforskningsinstitutets temablad.

Måltider

Undvik att äta mellan kl 00 och 06, ät inte heller för mycket innan du går och lägger dig. Det är däremot bra att äta frukost innan du ska sova på dagtid till exempel efter att ha arbetat ett nattskift. Försök hålla modellen med frukost, lunch och middag så gott det går och komplettera med mellanmål. Under själva arbetet bör du inte äta kaloririka måltider, samt undvika produkter som innehåller mycket socker.

Sömn

Djupsömnen är det som är viktigt; det är då immunförsvaret och tillväxthormoner aktiveras och riktig återhämtning sker. För att maximera chansen till god sömn, ha mörkt och svalt i sovrummet, undvik buller, var nere i varv när du lägger dig och se till att prioritera nedvarvning och sömn. Våga söka hjälp vid problem med sömnen!

Kaffe

Vi reagerar olika på kaffe. Det minskar sömnhet, men effekten avtar normalt efter första koppen. Kaffe innehåller också ämnen som kan irritera magen. Var försiktig med att dricka kaffe nattetid.

Tupplur

Är du akut trött är en tupplur ett bra botemedel. Generellt gäller att ju längre lur, desto större effekt. En fördel med en kort tupplur (under 20 min) är att du inte hinner gå i djupsömn och att uppvaknandet därför blir mindre jobbigt. En tupplur innan jobbet börjar är ett bra sätt att förbereda sig inför nattarbete, men tänk på att tupplurar på dagen kan störa nattsömnen.

Dagsljus

För att behålla kroppens naturliga inställning till när du är pigg respektive trött behöver du dagsljus. Får du för lite dagsljus (under 30 minuter på en dag) stör det kroppen så att du blir trött under dagen och kan ha svårt att somna på kvällen. Men det går till viss del att styra kroppens inställning för när du är pigg: Är du utomhus på förmiddagen vrider det kroppens inställning mot kvällströtthet och morgonpigghet. Om du däremot är utomhus på eftermiddagen påverkar det däremot inte kroppens inställning speciellt mycket. Däremot gör ljusa kvällar att vi blir mer kvällspigga och morgontrötta. Om du behöver ställa om till att vara pigg nattetid, till exempel vid jobb flera nätter i rad, är det bra om du undviker dagsljus på väg hem från jobbet på morgonen. Behöver du däremot ställa tillbaka dygnsrytmen till dagtid är det bra att få mycket dagsljus direkt efter nattarbete och/eller påföljande dagsömn.

Rehab

Så länge vardagen lunkar på och allt är frid och fröjd är det ju precis som det ska vara, eller hur? Solen skiner, du är frisk, går till jobbet och mår bra. Men i händelse av en längre sjukskrivning kan det bli jobbigt. En rehabilitering med återgång till jobbet efter att ha varit borta en längre tid kan vara kämpig.

När det blir dags att gå tillbaka till arbetet kommer din arbetsledare tillsammans med någon från HR-avdelningen att kalla dig till ett rehabiliteringsmöte där ni gemensamt går igenom hur vägen tillbaka ska se ut. Det kan till exempel vara så att du behöver börja med arbetsträning, följt av att du jobbar 25%, och så vidare. Kanske är även Försäkringskassan med på mötet, beroende på hur lång sjukskrivningen har varit.

Något arbetsgivaren många gånger glömmer bort att berätta är att du har rätt att ta med dig en fackligt förtroendevald på dessa möten. Det är alltid lättare att ha med sig någon som lyssnar och stöttar så att ni tillsammans efter mötet kan sätta er ner och gå igenom vad som har sagts. Dessutom är det lätt att känna sig ensam och utsatt vid den här typen av möten vilket gör att det är lätt att bli nervös och därför inte höra vad som sägs.

Vårt råd till dig är alltså att du inte går ensam utan tar med dig en förtroendevald du litar på. Du väljer själv vem i styrelsen som du vill ska följa med, stödet är inte låst till en viss person. Samtliga av oss har tystnadsplikt.

Samma sak gäller alla typer av samtal du blir inkallad på till arbetsgivaren. Du har alltid rätt att ha med dig en förtroendevald!

Rehabansvarig informerar

Om du blir sjukskriven så pass länge (mer än 14 dagar) så att du behöver ansöka om sjukpenning hos Försäkringskassan så ska du beskriva dina arbetsuppgifter på ett ställe i ansökan. Här gäller det att vara klurig, tänk på att det är dina arbetsuppgifter de vill få reda på. Det räcker inte att skriva att du är lokförare och framför tåg enligt tidtabell. Beskriv ditt arbete så utförligt som möjligt, speciellt den del som berör den sjukdom du har drabbats av. De vill själva ta ställning till om du kan arbeta eller inte med den sjukdom du har.

Jag stukade själv foten i somras och var på vippen att bara skriva att jag kör tåg. Jag ändrade mig och skrev vad jag faktiskt gör i jobbet istället. Jag skrev att jag går i makadam, klättrar upp och ner i lokhytterna, korsar tågspår där tåg kan komma farande, att jag ska kunna evakuera tåg med resenärer och så vidare. Det var inga problem att få sjukpenning med ett sådant underlag. Hade jag bara skrivit att jag kör tåghade det nog blivit svårare att få någon sjukpenning. Det är Försäkringskassan som bestämmer, inte våra läkare. Försäkringskassan vill helst att vi arbetar om vi är sjuka. Om vi kan.

Astrid Hermelin

Medlemsförsäkringar

Seko har som bekant ett samarbete med Folksam och därigenom ett antal försäkringar som ingår i vårt medlemskap. Individuellt har du också möjlighet att komplettera dessa med det du känner att du har behov av. De försäkringar som ingår för alla medlemmar är följande:

Medlemsolycksfall fritid

Det är precis vad det låter som: om du skadar dig på din fritid kan du få ersättning från Folksam.

Om olyckan gör att du behöver söka vård hos läkare, sjuksköterska eller fysioterapeut/sjukgymnast får du en engångsersättning på ett tusen kronor redan vid första läkarbesöket. Engångsersättningen är tänkt att täcka dina omedelbara kostnader för exempelvis läkarvård, behandling och resor under första året. Kontakta alltså alltid Folksam vad det än har varit för typ av skada, så ska du få dessa pengar utan jobbiga frågor, intyg att skicka in och så vidare.

Via den här försäkringen kan du också få ersättning för Sjukhusvistelse och korttidsboende, rehabilitering (om du är under 65 år), krisförsäkring, medicinsk invaliditet, kroppsskada, tandskadekostnader, akutersättning och även vissa övriga kostnader.

TGL - Tjänstegrupplivförsäkring

Tjänstegrupplivförsäkring är en livförsäkring som kan betalas ut till närstående om du skulle avlida. Den kan också lämna ersättning för begravningskostnader.

Helt grundbelopp – högst 265.800 kr och som lägst 44.300 kr

Barnbelopp – högst 88.600 kr och som lägst 44.300 kr

Begravningshjälp – 22.150 kr.

Summan är högst 265000 kronor som och lägst 44300 kronor. Beloppet minskar för varje år efter det att du fyllt 55. Du kan själv komplettera TGL med en livförsäkring.

Barngrupplivförsäkring

Barngruppliv gäller barn till medlemmar fram till och med det kalenderår barnet fyller 18 år. Barn till din make, registrerade partner eller sambo omfattas också under förutsättning att barnet är folkbokfört på samma adress (inom Norden) som du som är medlem. Om barnet skulle avlida utbetalas 25.000 kronor till barnets dödsbo.

Inkomstförsäkring

Med Inkomstförsäkring kan du behålla 80% av din inkomst vid arbetslöshet. A-kassan ger, enligt riksdagens beslut, som mest 910 kr per dag vilket innebär att den högsta inkomst som ersätts är 25025 kronor. Försäkringen fyller då på så att du får 80% av din verkliga inkomst om den skulle är över detta tak. Om vi som exempel räknar på en inkomst på 40 000 kronor så får du alltså 80% av 25025 kronor ($0,8 \times 25025 = 20020$ kronor) från Försäkringskassan. Försäkringen ger dig sedan 80% av mellanskillnaden ($40\ 000 - 20\ 020 = 14\ 975$), $0,8 \times 14975 = 11980$ kronor. Totalt ersätts du alltså med 32000 kronor, tolv tusen över maxbeloppet i A-kassan. Denna ersättning är dessutom skattefri. Försäkringen gäller dag 1-100 och för att få nyttja den måste du ha varit medlem oavbrutet under tolv månader innan arbetslösheten.

Detta var lite kort om vad som ingår i medlemskapet. För att läsa mer om detaljer och om vad som går att uppgradera till gå in och läs på <http://www.folksam.se/forbund/seko> eller kontakta någon av klubbens försäkringsrådgivare: Ingela Ottosson, Jan-Tor Karlsson eller Markus Nordanstig.

Du har också möjligheten att i lugn och ro få sitta ned med en rådgivare från Folksam för att gå igenom dina försäkringar. Det finns en blankett utanför expeditionen som du kan fylla i och utan kostnad skicka till Folksam för att boka in ett möte på en tid som passar dig.



Foto: Mikael Haglund

Utblick

Seko Klubb Mälartåg

SJ behöver rekrytera många nya förare till sina åkstationer i Västerås, Eskilstuna och Falun (som alla är organiserade genom klubb mälartåg). I Västerås har hittills sju nya förare blivit anställda och SJ annonserar efter fler. I Eskilstuna är det än så länge en ny förare anställd och två till på ingång. I Falun är det däremot ett underskott. Tre förare har sagt upp sig för att börja på ett annat företag vilket troligtvis hör ihop med att de har problem med delgivning av tjänsterna samt långa bortavaroperioder.

I december, då SJ tar över Tåg i Bergslagens verksamhet, är det klart att förarna som är stationerade i Västerås att köra samtliga sträckor. Hur kollegorna i Eskilstuna och Falun ska köra, samt hur TIB:s egen åkstation i Borlänge ska passa in i det pusslet är ännu oklart. En gissning är dock att åkstationen i Borlänge flyttas till Falun.

Projekt Ratio fortsätter att vara en het fråga när det gäller regionaltåg med multipla enheter. Många förare har reagerat och rapporterat in problem kring upplägget.

Seko SJ

SJ har börjat använda timanställd ombordpersonal inne på sin trafikledning för att hjälpa till vid störningar. Tanken är att personalen ska hjälpa till med brutna anslutningar, leta igenom fordonslistor efter fel som påverkar arbetet ute i kupéerna med mera. Seko avisade förslaget lokalt med motiveringen att det är arbete som kan och bör göras ombord på tågen, där SJ genom projekt Ratios införande har minskat bemanningen. Seko och Almega tog upp frågan centralt i en förhandling i juli men den avslutades i oenighet vilket innebär att SJ står fast i sitt beslut att försöka täcka upp personalbrist ute på tågen genom att förstärka bemanningen på kontoret.

Tidigare i september avslutades löneförhandlingarna mellan Seko och SJ. Förhandlingar fortsätter dock i andra tunga frågor, främst gällande schemalaggnings. Tursättning med kort varsel, långa perioder borta från hemmet och sena arbetspass dagen innan fredag har lett till att folk ofta känt att det är omöjligt att påverka sin arbetssituation.

Rail, Maritime and Transport Union (RMT)

Fackförbundet RMT i Storbritannien samordnar flera olika transportyrken och har hittills haft en aktiv höst. I slutet av augusti genomförde förbundet en femdagarsstrejk i Londons pendeltrafik, som drivs av operatören Southern Rail. Bakgrunden till strejken är att operatören "flexibelt" vill kunna flytta ombordpersonal till andra arbetsuppgifter inom kundservice, något de menar är möjligt eftersom det finns teknik som underlättar viseringen av tågen. Samtidigt har det förekommit förseningar, överfulla samt inställda tåg under flera månader - något som arbetsgivaren menar beror på olovliga stridsåtgärder genom sjukskrivningar och inte på en grundläggande underbemanning som facket hävdar. Konflikten har lett till fler kortare strejker sedan dess. RMT har nu i september även genomfört strejker i Londons tunnelbana på grund av dålig arbetsmiljö, samt varslat om strejk på gods företaget Freightliner Heavy Haul efter strandade löneförhandlingar.

Seko vs. TransDev

Seko driver med hjälp av LO-TCO Rättsskydd ett fall mot TransDev gällande två tågvärddar som sedan ett år tillbaka inte längre fått utbetalt ob-ersättning för tjänstefri uppehållstid på annan ort. Seko menar att det strider mot kollektivavtalet att inte betala ut ob-ersättningen. Det är första gången ett sånt fall provas och avgörandet kommer enligt Seko att påverka alla medlemmar som har tjänstgöringsfria uppehåll i sitt arbete.

Seko Tunnelbanan

23 augusti fattade Trafiknämnden i Stockholms Läns Landsting ett så kallat inriktningsbeslut om förarlös tunnelbana för röda linjen från och med år 2025. Seko Tunnelbanan är kritiska mot förslaget och menar att det enbart baseras på ekonomiska kalkyler och helt missar att personalens närvaro i tunnelbanan är en viktig aspekt av säkerheten. I sitt uttalande nämner klubben att tekniska hjälpmedel som PFA-väggar och självkörande tåg inte innebär extra säkerhet vid brand eller evakuering, eller extra punktlighet vid till exempel dörrhållning.

Seko Tunnelbanan sitter dessutom i flertalet förhandlingar med arbetsgivaren MTR. Sex stycken frågor har gått till central förhandling mellan Seko och Almega. Det gäller flera olika frågor, bl.a. diskriminering, förstadagsintyg och ev. brott mot PUL och editionsplikten i MBL. Klubben har begärt tvist i ytterligare två lokala frågor (bland annat utannonsering av tjänster där det inte framgår vilket MTR-företag som söker folk) och vid slutet av augusti skulle förhandlingar påbörjas i åtta andra ärenden, främst avtalsfrågor.

Kurser och aktiviteter

Förslag på medlemsaktiviteter?

Kontakta
Ingela S Ottosson
ingela.ottosson@stockholmstag.se
073-661 58 01



Foto: Magnus Johansson

Facklig introduktion

Vill du veta mer om facket, kollektivavtal och dina rättigheter på jobbet? Under en heldag pratar vi arbetsmarknad, löner, arbetsvillkor, lagar, kollektivavtal samt a-kassa. Vi reder ut så många frågor och funderingar vi kan. Kursen är gratis och du får en skattefri ersättning på 864 kronor. Vi bjuder på lunch, fika och kursmaterial!

Medlem i facket

Vad innebär den svenska modellen och vilka är arbetsmarknadens parter? För dig som är medlem i Seko erbjuder vi dig en tredagarskurs som svarar på dessa frågor samt mycket mer. Bland annat vad du har för rättigheter på din arbetsplats samt vad ett kollektivavtal är. Kursen anordnas på Långholmens folkhögskola i Stockholm och vänder sig till dig som är över 30 år. Kursen är gratis och du får 2592 kronor i skattefri ersättning. Utöver det ingår även lunch, fika och kursmaterial.

Är du under 30 och vill lära dig mer om facket?

LO erbjuder fem olika kurser där du får lära dig mer om fackrörelsen. Först ut är grundkursen "om facket" samt påbyggnadskursen "om samhället". När du har gått dessa två finns det ytterligare fyra kurser att fördjupa sig i. Som deltagare har du rätt att få ledigt från jobbet och du får skattefri ersättning för förlorad arbetsinkomst. Utöver detta ingår även lunch, fika och kursmaterial.

Anmäl dig

Behöver du hjälp med att hitta ett datum som passar dig? Kontakta mig minst 4 veckor innan kursstart, så hjälper jag dig med din anmälan. Du kan också gå in på www.fackligutbildning.se för anmälan och mer information.

Nina Lagerstedt
nina.lagerstedt@stockholmstag.se
076-0005190

Kontakta oss

SEKO Lokförarna Stockholmståg Styrelsen 2016

Ordinarie ledamöter

Kristoffer Johansson

- Ordförande
- Förhandlare
- Arbetsmiljöansvarig
- Fackligt/politiskt ansvarig
- Medlemsansvarig

Astrid Hermelin

- Vice ordförande
- Förhandlare
- Rehabansvarig
- Försäkringsrådgivare
- Uniformsansvarig

Markus Nordanstig

- Kassör
- Försäkringsrådgivare

Joacim Cleryd

- Sekreterare
- Förhandlare
- Representantskapsledamot

Anders Lidö

- Turlistansvarig
- Förhandlare

Mikael Haglund

- Informationsansvarig

Jan-Tor Karlsson

- Ombud Södertäljeplacerade
- Försäkringsrådgivare

Ersättare

Ingela S Ottosson

- Drogpolicyansvarig
- Försäkrings- och pensionsansvarig
- Aktivitetsansvarig

Nina Lagerstedt

- Studieansvarig
- Jämställdhetsansvarig
- Ungdomsansvarig

Expeditionen

Postadress: Box 505, 101 30 Stockholm
Fackexpedition finns på Klarabergsviadukten 49, 5 tr.

Öppet enligt följande:

Fackexpedition
Torsdagar 09:00 - 16:00

Skyddsexpedition
Onsdagar 09:00 - 16:00

Lunchstängt 12:00 - 13:00

Telefon: 08-56 22 42 30
alt. 070-281 93 25

E-post

styrelsen@pendelforarna.se
skyddsombud.sekolok@stockholmstagg.se



SEKO Lokförarna Stockholmståg
facebook.com/sekostockholmstagg



seko

KLUBB LOKFÖRARNA
STOCKHOLMSTÅG