

# Lokförarbladet

Nummer 57, april 2017



**seko**

LÖK PENDELN



# Innehåll

## Innehållsförteckning

Innehåll	2
Pendeln blöder personal	3-5
Ny styrelse	6
Övriga förtroendevalda	7-8
Lokalt	9
Avtalsrörelsen	10-11
Avtalsrörelsen för spårtrafik	12-13
Sedan sist?	14-16
Info från skyddsombuden	17
Trafikförändringar T18	18-19
Hur funkar Seko?	20-21
Kongressen	22
Utblick	23-25
Vad händer en trappa ner?	26
Kurser och aktiviteter	27
Kontakta oss	28

**Lokförarbladet görs av medlemmarna i styrelsen för Seko Lok Pendeln.**

## Sammanställning och redigering

Mikael Haglund  
Nina Lagerstedt

## Omslagsbild

Mikael Haglund

# Redaktörn

## Kamrater!

I det här numret av Lokförarbladet hittar ni texter om många av de saker som påverkar oss just nu: Seko ska ha kongress, vad gäller där egentligen? Vi försöker klargöra hur Seko är uppbyggt och vilken påverkan det har på oss på lokal nivå. Avtalsrörelsen för 2017 är också igång. Industrin har redan förhandlat klart och därmed satt märket, men för oss inom spårtrafik återstår fortfarande att förhandla. En utblick med fackligt relaterade nyheter finns också med, denna gång har vi också fått en uppdatering från våra kollegor på våningen under.

Saknar ni något eller vill ni bidra med egna texter till Lokförarbladet? Hör av er till oss på [info@pendelforarna.se](mailto:info@pendelforarna.se)!

Mikael Haglund  
Informationsansvarig, Seko Lok Pendeln

# Pendeln blöder personal

2016 tappade Stockholmståg ungefär dubbelt så många lokförare som beräknat. Från det att det blev känt att MTR skulle ta över kontraktet och fram till övertagandet lämnade fyrtiotalet lokförare sin anställning på pendeln. Efter övertagandet så har tappet fortsatt. Utöver de som går i pension finns en grupp som tidigarelagt sin pension och en stor grupp som sökt sig till andra lokförarjobb i branschen. Vi har inte fått se någon uppdaterad lista sedan gruppvalet då vi var 301 lokförare på anciennitetslistan så någon exakt siffra har vi inte men sedan övertagandet i december så har ytterligare ett femtontal lokförare försvunnit eller aviserat sin kommande uppsägning.

Även på ombordsidan så är läget bekymmersamt. Ett stabilt överskott på tågvärdar under 2016 har nu blivit ett underskott under de senaste månaderna.

## Vad är det då som får folk att lämna pendeln?

Det är inte alldeles lätt att svara på. Det är inte en enskild faktor som gör att folk lämnar utan sannolikt flera samverkande faktorer. Många hade sannolikt en negativ åsikt om MTR redan från starten då tongångarna från kollegorna i tunnelbanan inte direkt varit insäljande. Det gjorde att vissa redan då började att fundera på sin framtid.

Fördomar och rykten är ju en sak men egna upplevelser betyder desto mer. Nu har vi levt med MTR som arbetsgivare under drygt 3 månader och har kunnat göra oss en egen bild av vad företaget vill och står för. Det fortsatta personaltappet tyder på att ett antal personer i personalen inte ger MTR godkänt och hellre söker sin lycka på annat håll.

Vi upplever en något splittrad bild av arbetsgivaren. Å ena sidan så är det lätt att prata med ledningen och samtalsklimatet får betecknas som gott. Å andra sidan upplever vi att vi blivit överkörda i flera frågor på kort tid och att agendan från arbetsgivaren är tydlig: MTR tycker att vi har det för bra och vill pressa våra villkor. MTR ser den 11 december som en start av verksamheten och tycker säkert att de är en generös arbetsgivare och att personalen är otacksam som inte uppskattar omsorgen de ger. Personalen, däremot, ser den 11 december som en milstolpe - före och efter - och jämför verksamhet och villkor bakåt så länge de varit på pendeln. Olika synsätt som ger olika bild.

En summering av det första kvartalet med plus och minus jämfört med Stockholmståg

## På plussidan:

- Vi har fått Rikskortet (Rikskuponger) Värde omkring 300 kronor per månad för de som nyttjar tjänsten maximalt.

## På minussidan:

- Utflyttning av centrala funktioner från Citykontoret. Vi förstår att det finns samordningsvinster att göra när det gäller till exempel lön, säkerhet, fordon, utbildning och planering men stred för att få behålla personalplaneringen lokalt hos oss. Vi ser ett stort värde i att fysiskt kunna möta våra personalplanerare och ville ha dem kvar. MTR tog dock ett arbetsgivarbeslut och flyttade allt till DN-skrapan. Att administrativ personal kommer ut och sitter hos oss vissa dagar i veckan är bra men ersätter inte de kontaktytor som skapas i en sammanhållen organisation. Det är väldigt lätt att det istället blir en "vi och dom"-känsla .

- Uniformens utformning. Det finns en yrkesstolthet bland personalen. En stolthet som till viss del sitter i kläderna. Vi var ute efter en uniform skapad för pendeln som gav oss en egen identitet. Det hade krävts så lite. En logga specifik för pendeln. En känsla av att arbetsgivaren lyssnade på sin personal. Det har också varit olika bud fram och tillbaka hur många skor som ska få tas ut och hur mycket de ska få kosta. Vi är fortfarande inte överens om summorna.
- Telefon- och dataabonnemang. Vi förväntade oss nog att MTR skulle byta ut de gamla slitna plattorna när de tog över. Icke. Istället kapade de 85% av datavolymen och körde vidare. Ett stort irritationsmoment och en riktig snackis bland personalen.
- Indragen personalfest. Istället en gala för specifikt inbjudna. Inte populärt i rastlokalen.
- Lönedumpning – Nya gruppchefer anställs på löner 10 000 kronor lägre än de tidigare. Nivåerna på YDL-tjänsternas löner verkar inte klara men vad vi förstår finns samma vilja att trycka ned kostnaderna där som på Gruppchef-nivå. Löner väsentligt under lokförarnivå på chefstjänster gör det omöjligt att rekrytera bland lokförare och stänger vägen för ”karriär” inom företaget.
- För tillfället debatteras vilka gångtider som ska gälla ned till nya station City. Arbetsgivaren har föreslagit 7 respektive 8 minuter vilket är 1 respektive 2 minuter mer än vi har idag. Sträckan som är uppmätt är ungefär den dubbla mot idag. Vi är mycket tveksamma till att den tiden räcker när vi ska ta oss ned och har lämnat förslag på 12 minuters enhetlig gångtid. Vi har haft upp frågan vid 3 tillfällen utan att komma vidare till beslut. Om MTR håller fast vid sin uppfattning så får de ta ett arbetsgivarbeslut och köra över oss och så får vi se i sommar huruvida tiderna är tillräckliga eller inte. Vi är inte ute efter att sno åt oss minuter som inte behövs, vi vill ha tillräckligt med utrymme för att i normalt tempo ta oss ned utan att stressa. Behöver vi stanna och knyta skorna eller svara på en fråga från en resenär ska vi kunna göra det utan att behöva springa ikapp sedan.
- Det lokala avtalet som vi har kvar sedan tidigare ska uppdateras så att det inte längre står Stockholmståg på var och varannan sida utan ”arbetsgivaren” alternativt MTR i dess ställe. Det här är ett viktigt jobb som ska göras klart innan Seko kan gå vidare och teckna ett nytt centralt kollektivavtal och återigen bli bundna av fredsplikt. Vi hoppas att det inte ska innebära några tolkningstvister när avtalet går igenom. Skulle så bli fallet så får vi ta till vapen och gå i konflikt. Vårt lokala avtal är av största vikt för oss och utgör grunden för verksamheten.

När nu MTR lanserar projektet ”Vår Gemensamma Resa” med ambitionen att vi tillsammans ska lyfta verksamheten och bli ambassadörer för pendeln när det gäller rekrytering hit så får vi påminna om att utan bra villkor så lockar vi inga lokförare till Stockholm – då riskerar vi att tappa ännu fler istället.

### **Vad behöver bli bättre?**

Det är lätt att hamna i en negativ spiral, svårare att komma ur den. MTR behöver draghjälp av personal och fack för att förbättra klimatet på arbetsplatsen. Går vi och klagar högljutt så sänker det stämningen och fler blir missnöjda, vilket sänker stämningen ännu mer. Något som inte heller gynnar oss i längden. Med kort om personal finns visserligen utrymme att ”gmeta” för de som vill, men det blir också snabbt ohållbart när det inte finns resurser som möjliggör utläggning av ledigheter. Att inte kunna göra någonting alls spontant framöver kan också leda till att sjuktalen ökar. En del av oss riskerar att bli sjukskrivna på grund av stress och överarbete och de som är kvar använder



sjukskrivning som det enda sättet som finns att bli lediga. Ingen bra utveckling.

MTR behöver möta personalen på vår planhalva. Visa respekt för de villkor som vi har och förstå vad vi värdesätter hos en arbetsgivare. Stryka personalen medhårs och låta uppmuntran generera egna initiativ – inte försöka tvinga på oss värderingar och managementfloskler. “En glad lokförare är en bra lokförare” som någon i rastlokalen sa. En glad lokförare funderar inte när klockan ringer mitt i natten utan går upp och gör sitt jobb. En sur lokförare funderar istället på om det är värt att offra sömnen för ett jobb som känns sådär.



Foto: Mikael Haglund



# Ny styrelse

Den 15 februari hade vi årsmöte och då valdes följande personer in i styrelsen för Seko Lok Pendeln.



**Kristoffer Johansson**  
Ordförande  
Medlemsansvarig  
Förhandlare



**Astrid Hermelin**  
Vice ordförande  
Rehabansvarig  
Förhandlare



**Markus Nordanstig**  
Kassör  
Försäkringsrådgivare  
Pensionsansvarig



**Mikael Haglund**  
Sekreterare  
Informationsansvarig



**Anders Lidö**  
Turlistansvarig  
Förhandlare



**Mattias Vikström**  
Ombud Södertäljebaserade  
Försäkringsrådgivare



**Nina Lagerstedt**  
Jämställdhets- och integrationsansvarig  
Ungdomsansvarig  
Fackligt-politiskt ansvarig



**Ingela S Ottosson**  
Drogpolicyansvarig  
Studieansvarig  
Aktivitetsansvarig  
Försäkringsrådgivare



**Fredrik Werner**  
Ungdomsansvarig  
Försäkringsrådgivare



# Övriga förtroendevalda



**Rolf Pirk**  
Revisor



**Mikael Lotsberg**  
Revisor



**Mikael Olsson**  
Revisorsersättare



**Filip Svensson**  
Revisorsersättare



**Gudrun Schiller**  
Valberedning



**Roger Magnusson**  
Valberedning



**Nicolai Quaglia**  
Valberedning





**Göran Månperla**  
Turlistombud



**Arivd Alsén**  
Turlistombud



**Anders Sundqvist**  
Turlistombud,  
Södertäljeplacerade



**Hans Johansson**  
Huvudskyddsombud



**Maciej Sas**  
Skyddsombud



**Cecilia Hansson**  
Skyddsombud



**Göran Axelsson**  
Skyddsombud



# Lokalt

## Medlemsolycksfallsförsäkringen

Sedan årsskiftet betalar klubben inte längre för den utökade medlemsolycksfallsförsäkringen hos Folksam. Vi vill påminna er om detta samt tipsa om att det går bra att tecka försäkringen på egen hand, kontakta Folksam för mer information.

## Toalettpauser

Som många av er har sett i ett av veckobreven så är det återigen problem med att kollegor använder de vita soppåsarna som toaletter och sedan dumpar dessa i spårområdet. Det är såklart inte okej. Vi vill passa på att påminna er alla om att det i vårt lokala kollektivavtal står såhär:

“Arbetsgivaren ska tillse att arbetet anordnas så att åkande personal kan ta behövliga arbetspauser på lämpligt ställe med tillgång till pausutrymme med toalett under arbetsperioden med 1,5 - 2,5 timmars intervall. Åkande personal får ta arbetspaus för toalettbesök även om det skulle förorsaka tågförsening.”

Ni har alltså rätt att gå på toaletten om ni behöver det, oavsett om det innebär att era tåg blir sena.



Foto: Mikael Haglund



# Avtalsrörelsen

Årets avtalsrörelse är igång. I år är LO-förbunden samordnade i sina krav och begär 2,8 procent i lönehöjning med en avtalslängd på ett år och en särskild satsning på lågavlönade i form av ett fast kronpåslag på 672 kronor för den som tjänar under 24 000 kronor i månaden.

## Märket

Först ut att förhandla om sina villkor är de olika facken inom industrin: Livs, IF Metall, GS samt TCO-förbunden Sveriges Ingenjörer och Unionen. Praxis har tidigare varit att den nivå som förhandlas fram mellan dessa förbund och deras motparter sätter nivån för förhandlingarna på övriga arbetsmarknaden, det så kallade märket. Förra året, då LO-samordningen föll, fördes kritik fram mot att industrin sätter märket även om andra branscher går så pass bra att utrymmet för löneökningar där är större. Även i år har det kommit kritik: Fackförbunden i 6F (ett tvärfackligt samarbete där Seko ingår) har fört fram att industriavtalet och den normerande verkan det har på resten av arbetsmarknaden visserligen har lett till reallöneökningar men samtidigt cementerat löneskillnader mellan arbetare och tjänstemän samt mellan män och kvinnor.

Ett problem är att märket ibland har blivit lägre än vad LO-facken har kommit överens om att begära i sin samordning på grund av att industrifacken nöjt sig med en nivå och denna sedan har fått gälla som utgångspunkt för alla. Märket har också låst vissa fackförbund till att begära en lägre löneökning än vad de annars kunnat kräva åt sina medlemmar. 6F vill därför utreda ifall det finns alternativ till modellen för lönebildning som den ser ut idag. Lågmäld kritik mot märket kommer också, kanske något överraskande, från Arbetsmarknadsekonomiska rådet (AER) - en organisation som Svenskt Näringsliv finansierar. AER menar att Sveriges ekonomi måste eller redan håller på att balanseras om till ett fokus på produktion för hemmamarknader istället för exportindustri. Det i sin tur gör att företagen inom de rent inhemska branscherna (bygg, transport, infrastruktur, vård, omsorg och så vidare) får fler uppdrag att utföra, tjänar mer pengar och därmed lättare kan betala ut högre löner. Att märket i detta fall trycker ner löneökningarna i dessa branscher kan vara dåligt i längden, enligt AER, eftersom det riskerar att leda till stor brist på kvalificerad arbetskraft i de berörda branscherna.

## Hur blir det i år?

I år kom facken inom industrin överens med arbetsgivarorganisationerna utan att någon sida behövde ta till stridsåtgärder. Fredagen den 31 mars skrev parterna på ett avtal som löper i tre år. Löneutrymmet sattes till totalt 6,5 procent. Satsningen på lågavlönade finns också med i uppgörelsen, men direkt efter att avtalets skrivits på visade sig parterna ha olika tolkningar ifall låglönesatsningen är en del av de 6,5 procenten eller ska ses som en separat uppgörelse. Det har stor betydelse för kommande avtalsförhandlingar: I branscher där många tjänar under 24 000 kronor i månaden blir löneutrymmet större i kronor räknat om låglönesatsningen ska ses som en uppgörelse utöver de avtalade 6,5 procenten.

## Striden om tiden

I samband med årets avtalsrörelse har fackförbunden både på tjänstemannasidan och arbetarsidan uppmärksammat hur arbetsgivarna under paroller som "flexibilitet" och "modernt arbetsliv" vill öka detaljstyrningen av till exempel arbetstider, arbetsmängden och förläggningen av semester och göra gränsen mellan arbetsliv och fritid ännu mer flytande än idag. Flera tjänstemannaförbund driver nu frågor som att säkra hälsosamma arbetstider och mängder arbete, ersättningar för obekväma arbetstider och tid till återhämtning (ibland genom arbetstidsförkortning) för sina medlemmar.



Elva av LO-förbundens tidningar gick i ett samarbete ut med flera artiklar som handlar om samma ämne. För Seko handlar det ofta om att arbetsgivarna (billigt) vill köpa ut villkor för arbetsmiljö och arbetstid, att kunna förhandla arbetstider direkt med den enskilde utan att facket involveras eller införa delade turer. Hos industrifacken vill arbetsgivarna, utan fackens inblandning, ofta kunna förlägga arbetstid på helger, variera arbetstiden beroende på orderingång eller belastning och sedan få stämna av arbetstiden över långa perioder. Flexibilitet som passar arbetsgivaren och bara sker på arbetarens bekostnad, helt enkelt. För Hotell- och Restaurangfacket är det en fråga om vilken tid som är rimlig för att varsla arbetaren om ändrat schema - arbetsgivarsidan vill ha en vecka istället för två. Och så vidare. Kraven på flexibilitet återkommer ständigt och det som står på spel, i det långa loppet, är arbetarnas hälsa, välbefinnande och möjligheten till återhämtning och ett socialt liv.

## Hyvling

I LO-kollektivet har även fenomenet med "hyvling" uppmärksammats. Hyvling innebär att en tjänst ändras från en högre sysselsättningsgrad till en lägre. Tänk dig att normen på en arbetsplats är heltid, men för att kunna kringgå LAS i samband med en nedskärning eller för att "öka effektiviteten" väljer arbetsgivaren att helt plötsligt säga att alla är anställda på 75 procent. Lägre lön med allt kaos som hör därtill: Svårare att betala för tak över huvudet och mat på bordet. Sämre pension. Arbetarna behöver nu också konkurrera med varandra om de extra timmar som erbjuds för att nå upp till heltidslön. Det värsta? Det är lagligt och upp till arbetsgivaren. Arbetsdomstolen fastställde genom en dom i november 2016 att den här typen av ändringar i anställningskontrakt inte strider mot LAS, Lagen om Anställningsskydd. Det som skyddas i lagen är själva anställningen, inte timmarna i kontraktet. Det är väldigt bra för arbetsgivaren och väldigt dåligt för arbetarna. Och det berör även oss: När det gäller spårtrafik kan som exempel nämnas konflikten på Öresundståg, där Veolia ville säga upp personal och även omvandla heltidstjänster till deltid med motiveringen att effektiviteten var för låg. I brist på ny lagstiftning eller annan tolkning hos Arbetsdomstolen är hyvling något arbetarna själva måste motverka genom avtal med arbetsgivarna.



Seko Stockholms representantskap, foto: Seko Stockholm



# Avtalsrörelsen för spårtrafik

## Avtalsrörelsen för spårtrafik

I takt med att de centrala avtalen löper ut växlar Seko avtalskrav med arbetsgivarorganisationerna. Normalt sett är det Almega som är motpart. Tumregeln för de centrala avtalen är att de konstrueras på ett sätt som gör att de automatiskt förlängs när avtalsdatumet gått ut - men bara en kort period i taget. Avtalet måste fortfarande aktivt sägas upp av någon part för att stridsåtgärder (strejk, lockout och så vidare) ska bli aktuella. För vårt avtal, spårtrafikavtalet, är förlängningsperioden sju dagar i taget. Konstruktionen tillåter både lugn och ro att förhandla, men även att parterna relativt snabbt kan ställa om till konflikt om det skulle krävas.

Våra lokala förhandlingar har ännu inte börjat. I dagsläget är det endast på den högre, centrala nivån som avtalskrav har växlats. Seko ställer där kravet att förhandlingar om lokala avtal ska vara klara innan branschavtalet för spårtrafik skrivs under.

## Centrala krav 2017

Seko har i sina krav på spårtrafikens område yrkat att avtalet ska löpa i 12 månader. Den begärda löneökningen följer LO-samordningen: 2,8 procent eller 672 kronor som lägst. Garantinivån, alltså den garanterade lönehöjningen för de med till exempel individuell lön, ska vara 400 kronor. Seko vill även avskaffa lönenämnden för Spårtrafik. I de fall parterna inte kommer överens lokalt om hur löneutrymmet ska fördelas kan de idag skjuta frågan vidare till en lönenämnd som består av centrala parter. Seko vill att denna ersätts med en stupstocksregel: Om parterna inte kan komma överens lokalt så ska fördelningen automatiskt ske enligt en lika för alla-princip. Seko yrkar också att osakliga löneskillnader mellan män och kvinnor som utför likvärdigt arbete ska justeras utan att det belastar det avtalade löneutrymmet. Seko kräver också stärkt pensionsavsättning, en lösning på problemet med Loss of License (alltså de fall där personal av medicinska skäl inte kan fortsätta i säkerhetstjänst), stärkt skydd för arbetare och villkor i samband med verksamhetsöverlåtelse samt att ett regelverk inrättas för att motverka hyvling av arbetstider. En arbetsgrupp ska också fortsätta utveckla det centrala avtalet, samt att villkoren för arbetstid inom fjärrtrafik ska föras in som en permanent del i spårtrafikavtalet.

Almega, å sin sida, vill inte precisera ett löneutrymme utan ber att få återkomma med krav i särskild ordning till de olika motparterna när löneavtalen väl ska förhandlas. De är dock säkra på att de inte vill höja ingångslönerna alls. Almega vill också införa en undertidspott, det vill säga att om arbetsgivaren inte vill eller kan ge dig tillräckligt många timmar under en viss period så ska de timmarna du inte fick utlagda på schemat jobbas igen i ett senare skede. De vill även införa att arbetsgivare ska kunna gå runt regeln som ger rätt till ledighet mellan klockan 19 och 05 runt en fridag utan att behöva behöva förhandla med facket. Den ständigt återkommande frågan om helgarbete återfinns även i årets krav: Almega vill att vi ska jobba 3 helger av 5, alternativt att fredagen eller måndagen ska räknas in i helgen ifall du har den kopplad till en av dagarna i veckoslutet. De upprepar även de gamla vanliga kraven på ändrad semesterperiod till maj-september, ökade arbetsperioder/omloppstider till 10 alternativt 13 timmar, slopade spärregler för nattarbete och möjlighet för arbetsgivaren att bestämma vem som ska arbeta flera nätter i rad, möjlighet för arbetsgivaren att bestämma arbetstider för individer genom "individuella överenskommelser" utan fackets inblandning samt att tidsfristerna för tvister som rör uppsägning ändras till det sämre för den arbetare som drabbas av tvisten. Kort sagt är Almegas krav de gamla vanliga, med fokus på att arbetsgivaren ska ha större rätt att bestämma över din tid.

### Låglönesatsningen då?

I och med att industriavtalet blev klart uppstod också frågan ifall låglönesatsningen ingår i de avtalade 6,5 procenten eller står utanför. Här är Seko och Almega på uppenbar kollisionskurs: Seko anser att det är uppenbart att låglönesatsningen tillkommer resten av avtalet, medan Almega å sin sida anser att låglönesatsningen ingår i de 6,5 procent som lönerna ska höjas med. Det återstår alltså att se hur frågan löses i avtalsförhandlingarna.



Foto: Magnus Johansson



# Sedan sist?

## Vad har hänt sedan sist?

Vi tror på en så öppen och informativ klubb som möjligt och har därför tillfört den här delen i Lokförarbladet. Vi hoppas att det är ett stående inslag i kommande nummer, allt för att ni ska ha så bra koll som möjligt på vad vi som förtroendevalda arbetar med och för att ni själva få inspiration till vad ni kan vara med och göra.

## MBL-förhandlingar

Vi har varit på flera MBL-förhandlingar med MTR. Tanken är att förhandlingarna äger rum varje måndag på MTRs huvudkontor i DN-skrapan. Oftast är det Kristoffer Johansson och Astrid Hermelin som går på förhandlingar som representanter för Seko Lok Pendeln, men även andra representanter från klubben har varit med. Hans Johansson brukar vara med som representant för skyddsombuden. Varannan måndag förhandlar vi enligt medbestämmandelagens (MBL) paragraf 11 eller 12. Paragraf 11 innebär att det är förhandlingar på arbetsgivarens initiativ och paragraf 12 är på fackets initiativ. De andra måndagarna är det MBL enligt paragraf 19 vilket innebär att träffarna är mer informativa och förberedande inför kommande förhandlingar. Enligt medbestämmandelagen har facken förhandlingsrätt i alla frågor som rör förhållandet mellan arbetsgivare och anställda. Det finns dock inget som hindrar att arbetsgivaren ensam fattar vilka beslut hen vill, men besluten fattar hen under skadeståndsansvar.

De senaste MBL-förhandlingarna har bland annat handlat om :

- Flytten av administrativ personal till DN-skrapan
- Personaltillgången
- Lokförarutbildningen, både den interna utbildningen och att MTR ska starta en YH-utbildning.
- Surfpotten
- Arbetsmiljön på POC
- Uniformen
- IT-verktyg
- Gångtider till Stockholm City
- Klargörings- och hyttbytestider för x60B
- Chefstillsättningar
- Företagshälsovård
- Skor
- Stågdagar för LF-aspiranter som tidigare varit TV.
- Utbildning inför Citybanan

## Styrelsemöten

Sedan senaste Lokförarbladet i december har vi haft fyra styrelsemöten. På dessa möten pratar vi om vad vi i styrelsen har gjort sedan senast och vad vi ska göra framöver. Vi går igenom läget på MTR, skyddsfrågor och vad som händer inom våra olika ansvarsområden. Vi pratar även om kommande medlemsaktiviteter och planerar vilka som ska bemanna expeditionen samt vilka som ska gå på MBL-förhandlingar.

Den 15 februari hade vi först styrelsemöte och sedan årsmöte. Årsmötet var välbesökt med cirka 30 medlemmar närvarande. På mötet gav vi förra styrelsen ansvarsfrihet och valde in en ny styrelse. Vilka som har fått ert förtroende det här året hittar ni på sidan 6-8. Vi välkomnar Mattias Vikström och Fredrik Werner till styrelsen och passade även på att tacka av Joacim Cleryd och Jan-Tor

Karlsson som valde att avsluta sina uppdrag. Tack för ert engagemang!

Den 3 mars hade vi konstituerandemöte där vi delade upp uppdragen inom styrelsen. Vem som har fått vilka uppdrag kan du läsa mer om på sidan 6.

Den 31 mars hade vi ett välbesökt informationsmöte tillsammans med Pendelklubben och Verkstadsklubben. Temat var 100 dagar med MTR och tanken var att vi tillsammans skulle prata om hur övergången har varit och hur vi som kollegor upplever vår arbetsplats.

### **Inkluderande arbetsplats**

Vi är med i ett projekt som heter inkluderande arbetsplats och som kort och gott handlar om hur vi kan bidra till att skapa en arbetsplats där alla känner sig välkomna. Från klubbens håll deltar vi genom Nina Lagerstedt, Ingela S Ottosson, Kristoffer Johansson och Arvid Alsén. Projektet består av flera saker men bland annat är det en utbildning på två gånger två dagar. De första två dagarna var i början av mars och då pratade vi om hur vår arbetsplats ser ut idag, vilka egenskaper en ”får och inte får ha” på jobbet och lite teoretiskt om organisationer och strukturer. Vi har fått en hemläxa till nästa tillfälle (som är i mitten av april) som handlar om att vi ska kartlägga vår arbetsplats och till vår hjälp har vi fått enkäter och dokument som vi ska fråga arbetsgivaren om. Vi ska även intervjua kollegor.

### **Lokalt kollektivavtal**

Alla nya (och ett par omvalda) förtroendevalda har gått en kurs i vårt lokala kollektivavtal. Kursen fokuserar främst på hur vi ska läsa avtalet och var vi ska leta för att hitta svaret på just era frågor. Dels finns det både det centrala och det lokala kollektivavtalet, de är lika på många punkter men inte på allt. Utöver avtalen finns det diverse tilläggsavtal och överenskommelser. Kort sagt så är det rörigt och svårt att hitta. Utbildningen är även en möjlighet för oss att diskutera hur vi tolkar olika delar av avtalet. För att göra det lättare för oss alla arbetar vi för att ta fram ett dokument där alla avtal och överenskommelser är samlade samt en uppdaterad version av lokförarlistan.

Tips! Utbildning i vårt lokala kollektivavtal finns även för er medlemmar, håll utkik efter nästa tillfälle (någon gång i höst)!

### **Manifestation – Rör inte min konduktör**

Den 21 mars var det en manifestation för att behålla konduktörerna på tvärbanan. Manifestationen var utanför Trafikförvaltningens kontor på Kungsholmen och några från klubben var där för att visa vårt stöd för konduktörerna. Du kan läsa mer om läget på lokalbanorna under ”Utblick” på sidan 23.

### **Expeditionen**

Varje torsdag är expeditionen öppen och någon av oss finns på plats för att svara på era frågor.

### **Kurser och utbildningar**

Utöver kursen i lokalt kollektivavtal har två från klubben gått en kurs som heter ”alla kan göra något” och som handlar om att motverka främlingsfientlighet, rasism och antidemokratiska krafter. Några medlemmar har gått utbildningar anordnade av LO. Vi tycker att fler ska göra det. Hör av dig



till Ingela Svensson Ottosson, studieansvarig, för att få veta mer om vad det finns för kurser som passar dig.

## **Turlistor**

Klargöringstider och hyttbytestider för X60B är uppmätta men inte förhandlade ännu. Det gör att turerna inför sommaren inte kan ritas och att turlistombuden inte kan granska dessa ännu. Förhoppningen är att granskningen av sommarturerna ska ske i slutet av april eller i början av maj. Turlistombuden arbetar löpande med att kolla igenom turer som är omritade till följd av planerade banarbeten och avstängningar. Om ni hittar felaktiga turer så skriv rapport på det och skicka gärna ett mail till [turlistor@pendelforarna.se](mailto:turlistor@pendelforarna.se) eller prata med något av våra turslitombud.

## **Övriga engagemang**

I övrigt har vi flera förtroendevalda som har fackliga uppdrag utanför vår lokala klubb, bland annat i den nybildade branschorganisationen för spårtrafik och i Seko Stockholm. Vi tycker själva att det är viktigt att vår lokala klubb är med och syns och påverkar. Sedan senaste Lokförarbladet har vi deltagit i en avtalskonferens (där spårtrafikklubbarna inom Seko kommer överens om vad vi tycker inför årets avtalsrörelse), en branschkonferens (där vi var med och bildade Branschorganisationen Spårtrafik), en konferens om jämlikhet (som handlade om antirasism och hur Seko ska arbeta inför valåret 2018). Kristoffer Johansson och Hans Johansson har även varit på arbetsmarknadsutskottet i riksdagen och berättat hur de ser på att jobba i en bransch där vi i princip fungerar som utbyrd personal mellan SL som beställare och vår arbetsgivare som bemannar beställningen.

Skyddsombuden jobbar vidare med arbetsmiljöfrågor och sedan senaste Lokförarbladet har de bland annat haft ett ärende som tagits upp av Arbetsmiljöverket. Håll koll på [pendelforarna.se](http://pendelforarna.se) för att läsa mer om deras arbete.

## **Vad händer framöver?**

Vi fortsätter verksamheten med förhandlingar, möten och kurser. Utöver de lokala förhandlingarna som sker löpande är det dags för avtalsrörelsen, både på central och lokal nivå. Du kan läsa mer om avtalsrörelsen på sidan 10-13. Vi kommer att arbeta vidare med inkluderande arbetsplats och vi planerar för en våraktivitet för alla medlemmar.

## **Vill du vara med?**

Utöver kurser och lokala aktiviteter erbjuder Seko och LO andra arrangemang öppna för alla medlemmar. Till exempel anordnar Seko Stockholm tillsammans med flera andra fackförbund "Knegarpub" och LO anordnar "fackpub". Konceptet är att det kommer en eller flera föreläsare som pratar kring ett tema. Håll utkik på vår facebook sida för att få se när nästa pubkväll är.

# Info från Skyddsombuden

## Infra

Vi har under en längre tid framfört till MTR att vi behöver planera vårens skyddsronder på uppställningsplatser, gångvägar, lokaler med mera. I måndags, den 3:e april, hade vi ett möte med Anders Nordin där vi framförde våra önskemål och krav på upplägg. Han var positivt inställd till vårt förslag på utformning och genomförande i arbetet gällande infrafrågor. Vår förhoppning är att MTR väljer att samverka i frågan och att vi även fortsättningsvis är överens. De preliminära datumen för skyddsronderna är 2-4 maj. Om ni har uppmärksammat brister som ni vill att vi ska lägga särskilt fokus på under dessa dagar, får ni gärna maila Cecilia Hansson, Johan Puka eller Elin Jacobson om detta. Vi vill givetvis än en gång påpeka vikten av att ni skriver rapporter. Tyvärr så är den nuvarande utformningen av rapporteringssystemet inte hanterbart för oss skyddsombud vilket gör att vi inte kan ta del av era rapporter. Vi inväntar fortfarande den utlovade utbildningen för skyddsombuden och förbättringen av rapporteringssystemet.

Vi har genomfört en riktad skydds rond på Älvsjö bangård gällande verifiering av belysningen efter ombyggnaden. Både vi skyddsombud och representanter för MTR kom fram till att den tyvärr är undermålig. Ljusspridningen när två fordon står uppställda bredvid varandra är obefintlig under vagnskorgarna, vilket omöjliggör klargöring utan ficklampa. MTR har lovat att utarbeta en lösning.

## Utbildning Citybanan

MTR hade från början intentionen att kombinera utbildningen för Citybanan med TTJ för förarna. Efter genomförd riskanalys med skyddsombuden så har de tänkt om och kommer istället att genomföra TTJ i höst, vilket vi är glada för. Vi är dock mindre glada över att förarna inte kommer att få möjlighet att köra i tunneln under utbildningen och få uppleva tvåskenssignaleringen samt att få en utförlig evakueringsutbildning anpassad för denna nya tunnel. Den 19:e april genomför MTR en pilotutbildning där skyddsombuden kommer att vara representerade, vi hoppas att den visar sig vara tillräcklig och att vi efter det kan känna oss trygga i de kunskaper vi får.

## Skyddskommitéer

MTR har påbörjat utformningen av arbetsmiljöarbetet. Det delas upp i tre olika skyddskommitéer, där MTR har bestämt, trots samtliga fackliga organisationers reservation, att lokförarna, tågvärdarna och stationsvärdarna endast får representeras av ett skyddsombud var per yrkesgrupp. Vår VD tog detta beslut utan att beakta våra synpunkter eller argument. Vår önskan är att vi skall representeras av minst två personer per yrkesgrupp. Vi anser att det ansvar som detta innebär inte kan falla på EN person, utan att man i detta läge behöver ett stöd. Det är skyddsombudens förhoppning att även MTR anser att samverkan och inte arbetsgivarbeslut är den bästa vägen framåt.

## Skydds rond trafik

Den 10:e april kommer skyddsombuden att träffa verkstadspersonal för att utarbeta ett protokoll inför den riktade skydds ronden på förarstolarna i X60 och X60A. Stoltillverkarna hade ett renoveringspaket färdigt i samarbete med Stockholmståg, men detta rann ut i sanden i och med övergången till MTR.

Skyddsombuden Seko Lok Pendeln, ST Spårtrafik och Seko Pendelklubben





# Trafikförändringar T18

Björn Lövdahl tipsade oss om trafikförändringarna inför T18 och han ville dessutom själv skriva en artikel om ämnet. Här nedan följer artikeln, Tack Björn!

Som många av oss redan vet har det diskuterats ett antal olika trafikupplägg de senaste åren inför öppningen av Citybanan och här tänkte jag sammanfatta det senaste förslaget som SLL/Trafikförvaltningen skickat ut på remiss. Tåglägesansökningarna ska senast 10 april skickas in till Trafikverket som presenterar ett utkast 3 juli.

## Banarbeten

Under 2018 fortsätter banarbeten på framförallt Mäljarbanan med inställd trafik mellan Sundbyberg och Jakobsberg under påsken och tre veckor under sommaren. Södertälje centrum kommer byggas om vilket innebär inställd trafik mellan Södertälje hamn och Södertälje centrum under ca 3,5 månader – något som naturligtvis påverkar trafikförändringarna i T18.

## Trafikupplägg

Då tågen i T18 kommer få olika destinationer beroende på när under dagen de går är det inte helt enkelt att sammanfatta allt på ett lättöverskådligt sätt. Ombyggnationen av Södertälje centrum gör att vissa tåg endast går till Tumba eller Älvsjö. Trafiken till Gnesta påverkas inte och som vanligt dras viss trafik in på klämdagar och under sommaren. Kvartstrafiken utökas på kvällar och helger. Även sommarhelger får kvartstrafik jämfört med tidigare års halvtimmestrafik.

## Skipstoptåg

En stjärna (\*) vid en delsträcka betyder att tågen är skipstop och inte stannar på följande stationer på respektive ben:

- Södertälje: Östertälje, Rönninge, Tullinge och Stuvsta.
- Märsta: Rotebro, Norrviken, Häggvik och Ulriksdal.
- Nynäshamn: Jordbro, Skogås och Trångsund.
- Kungsängen/Bålsta: Inga Skipstoptåg.

## Högtrafik: Vardagar kl. 06-09 och kl. 15-18

### Uppsala/Upplands Väsby - Stockholm City - Södertälje\*

2 tåg/timme från Uppsala kompletteras med 2 tåg/timme från Upplands Väsby, totalt 4 tåg/timme söder om Upplands Väsby

### \*Märsta - Stockholm City - Södertälje C (Tumba)

4 tåg/timme (vänder i Tumba under våren)

### Bålsta/Kungsängen - Stockholm City - Västerhaninge

4 tåg/timme

### Kalhäll - Stockholm City - Tumba(Älvsjö)/Nynäshamn\*

4 tåg/timme Kalhäll - Älvsjö, 2 tåg/timme fortsätter som skipstoptåg till Nynäshamn. Efter sommaren fortsätter 2 tåg/timme till Tumba (som under våren vänder i Älvsjö).

### **Mellantrafik: Vardagar kl 09-15, 18-21 samt helgdagar 09-19**

#### **Uppsala/Upplands Väsby - Stockholm City - Södertälje**

2 tåg/timme från Uppsala kompletteras med 2 tåg/timme från Upplands Väsby, totalt 4 tåg/timme söder om Upplands Väsby

#### **\*Märsta - Stockholm City - Nynäshamn\* (Skip-stop hela sträckningen)**

4 tåg/timme Märsta - Stockholm City, 2 tåg/timme Stockholm City - Nynäshamn. Oklar destination för de tågen som inte fortsätter mot Nynäshamn

#### **Bålsta/Kungsängen - Stockholm City - Västerhaninge**

4 tåg/timme

### **Lågtrafik: Övrig tid**

#### **Uppsala/Märsta - Stockholm City - Södertälje**

2 tåg/timme från Uppsala kompletteras med 2 tåg/timme från Märsta, totalt 4 tåg/timme söder om Upplands Väsby

#### **Bålsta/Kungsängen - Stockholm City - Västerhaninge/Nynäshamn**

4 tåg/timme Kungsängen- Västerhaninge

2 tåg/timme förlängs som idag Kungsängen -Bålsta och Västerhaninge - Nynäshamn med vissa undantag.



Foto: Mikael Haglund



# Hur funkar Seko?

Den 25 till 27 april har Seko kongress. Kongressen är vart fjärde år och är Sekos högst beslutande organ. Du kanske undrar vad det har med dig att göra? Vi försöker reda ut lite av det i den här texten.

## Sekos struktur

Seko är ett fackförbund inom Landsorganisationen i Sverige (LO) och organiserar 110 000 medlemmar fördelat på nio olika branscher. Inom LO är Seko lite speciellt för det är det enda fackförbundet som har en så stor blandning av yrken. Det beror på att Seko från början organiserade statsanställda och då hette Statsanställdas Förbund. I samband med att allt fler statliga verksamheter avreglerades bytte förbundet 1995 namn och heter numera Seko, Service- och Kommunikationsfacket. Branscherna inom Seko är: Civil, Energi, Försvar, Post, Sjöfolk, Tele, Trafik, Vård samt Väg och ban.

Förbundets uppgift är enligt stadgarna bland annat att verka för:

- Tillvarata medlemmarnas fackliga intressen genom att träffa och upprätthålla kollektivavtal och andra överenskommelser.
- Verka för att anställda inom organisationsområdet blir medlemmar i förbundet.
- Gagna en samhällsutveckling med ökad jämlikhet på grundval av politisk, social, kulturell och ekonomisk demokrati.
- Lämna rättshjälp och ekonomisk ersättning vid arbetskonflikt.
- Tillhandahålla medlemmarna arbetslöshetsförsäkring genom arbetslöshetskassan.

## Lokal klubb

Som medlem i Seko tillhör du vanligtvis en klubb. Klubben är ofta lokal och kopplad till en arbetsgivare. Det kan finnas flera lokala klubbar hos samma arbetsgivare som till exempel Seko Lok Pendeln och Pendelklubben som båda finns hos MTR Pendeltågen. Det kan även vara så att en klubb har anställda på flera olika kontor och då kallas "underavdelningarna" för sektioner. Det är vanligt inom till exempel Postnord. Stora företag som har flera lokala klubbar, som till exempel SJ, kan också bilda förhandlingsorganisationer. I den lokala klubben är det du som medlem som väljer vilka du vill ska sitta i styrelsen.

## Skyddsombud

Väljs precis som styrelsen lokalt men representerar, till skillnad från övriga förtroendevalda, alltid hela arbetsplatsen. Du kan alltså kontakta vilket skyddsombud som helst och inte tvunget ett som representerar fackförbundet du är med i.

## Regioner

Seko är indelat i nio geografiska regioner, vår klubb tillhör Seko Stockholm. På regionen finns anställda med olika specialkunskaper som arbetar för att ge medlemmarna service och som stöd till förtroendevalda. Regionernas styrelser består precis som klubbarnas av förtroendevalda och de arbetar bland annat med studiefrågor, ungdomsverksamhet, facklig-politisk verksamhet samt jämställdhets- och integrationsfrågor. Förtroendevalda på regionen väljs på regionens representantskaps årsmöte. Medlemmar som tillhör en arbetsplats där det inte finns någon klubb är automatiskt en del av regionen. Det samma gäller för pensionärsmedlemmar. Både enskilda medlemmar och lokala klubbar eller sektioner kan nominera vilka de tycker ska sitta i regionens styrelse.

## Branschorganisation

Vissa branscher inom Seko har branschorganisationer. Det är en sammanslutning av klubbar inom samma bransch utan någon geografisk indelning. Sedan december 2016 har även spårtrafik en branschorganisation. Vilka som sitter i styrelsen för branschorganisationen bestäms på representantskapets årsmöte. Som medlem kan du nominera vilka du vill ska sitta i styrelsen och din lokala klubb kan även den nominera personer till branschorganisationen.

## Förbundsstyrelsen

Består av 15 ledamöter och dessa väljs på kongressen som är förbundets högsta beslutande organ. På kongressen är det 200 ombud närvarande. Däremellan är det representantskap och på dessa är det 72 ombud som är med. Förbundsstyrelsen sammanträder en gång i månaden och de fastställer arbetsordningen för förbundskontoret, verkställande utskottet och regionerna. Utöver det beslutar de om budget för regionerna och fattar beslut i frågor rörande uppsägning och slutande av kollektivavtal.

## Samarbeten

Seko ingår som sagt i LO-samordningen tillsammans med 13 andra fackförbund. Utöver LO finns även TCO och SACO som är samordningsorganisationer för fackförbund.

Seko ingår även i 6F och via denna samordning finns:

- Studieverksamhet
- Facklig-politiska verksamheten genom mobilisering inför EU och riksdagsval.
- FASAB - gemensam IT-plattform och tjänstekatalog
- Avtalsfrågor
- Internationella frågor och biståndsverksamheten
- Tankesmedjan Katalys
- Kampanjer och seminarier
- Debattartiklar och andra utspel med fokus på aktuella frågor för våra medlemmar.

6F bestod till en början av sex olika fackförbund men Musikerförbundet valde att hoppa av samarbetet. Övriga medlemmar i 6F-samordningen är Byggnads, Målarna, Elektrikerna och Fastighets.

## Vad kan du göra för att påverka?

- Nominera dig själv eller andra till förtroendevalda.
- Gå utbildningar om vad facket är. För dig som är under 30 år finns LO:s ung-kurser och för dig som är äldre än 30 finns utbildningen "medlem i facket".
- Engagera dig själv, har du något du brinner för eller vill driva? Prata med någon förtroendevald och fråga vad du kan göra. Det finns till exempel alltid möjlighet att skriva artiklar här i Lokförarbladet eller att vara med och arrangera medlemsaktiviteter.



# Kongressen

## Kongressen

Nu vet ni lite mer om hur Sekos organisation ser ut. Då ska vi gå in på kongressen och på vad som händer den här gången. En stor del av 2017 års kongress kommer att handla om ett förslag på stadgeändringar som förbundsstyrelsen har tagit fram.

## Vilka går på kongressen?

Kongressen består av 200 ombud samt förbundsstyrelsen. Ombuden väljs i valkretsar för fyra år. Förbundsstyrelsen beslutar om valkretsarnas indelning och hur mandatet ska fördelas baserat på antalet medlemmar. Alla som är verksamma medlemmar i förbundet kan bli kongressombud. Du behöver alltså inte vara förtroendevald för att bli kongressombud.

## Vad behandlas?

Motioner kan väckas av aktiva medlemmar och klubbar. Alla motioner ska behandlas vid klubbmöte eller på en klubbs representantskapsmöte (årsmöte). Om klubben inte vill tillstyrka motionen och avsändaren ändå vill skicka in den så ska klubben se till att motionen skickas in till förbundsstyrelsen och behandlas på kongressen. På årets kongress är det 84 motioner som ska behandlas. Flera av dessa handlar om Sekos organisation och att Seko ska ta ställning i olika frågor.

## Hur påverkar det oss?

Det kan vara svårt att se hur kongressen påverkar vår klubb direkt och ganska ofta så kan vi på lokal nivå fortsätta arbeta med det vi tycker är viktigt. Men, vi är fortfarande en del av ett större förbund och det som beslutats på kongressen gäller även för oss. Vi tycker därför att det är viktigt att vi från klubbens håll är med och påverkar på flera ställen än bara i det lokala. Vi tycker att det är bra och viktigt att det är vi och våra bransch-/regionkollegor som är med och beslutar vad förbundet ska prioritera kommande år.



Foto: Mikael Haglund

# Utblick

## Lokalbanorna

Försöket med viseringsstolpar på de olika lokalbanorna i Stockholm ska bli permanent. För tvärbanan och Nockebybanan innebär det sannolikt att konduktörerna ombord inte återvänder eftersom de flesta av dessa har andra tjänster idag. Osäkerheten kvarstår dock när det gäller Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. En avgörande faktor kan vara järnvägsklassningen på vissa av lokalbanorna, vilket i sin tur kräver ombordpersonal och avgångssignalerare. Seko har tidigare kritiserat det beräkningsunderlag som använts när Trafikförvaltningen har hävdade att försöket har gett fler betalande resenärer, samt påpekat att det arbetsmiljöproblem i form av för tung viseringsutrustning som använts som argument för viseringsstolpar lätt hade kunnat åtgärdas med annan bärbar utrustning istället.

## SJ

I Göteborg har Seko SJ vunnit en tvist med arbetsgivaren gällande dygnsvilor. Tvisten, som uppkom i slutet på 2016 och sedan drabbade ytterligare en medlem i januari 2017, berodde på att SJ på två grupper hade konstruerat gruppnyckeln på ett sätt som inte fullt ut kompenserade den förkortade dygnsvilan på bortastation. SJ medgav felet, men ansåg att även Seko kunde klandras då de ges möjlighet att granska gruppaket och turlistor. Efter förhandling fastställdes dock att det är SJ som ansvarar för att turlistor och gruppnycklar är enligt avtal, särskilt som förhandlingarna kring dessa just denna gång även hade avslutats i oenighet. Medlemmarna fick 5000 kronor och fyra timmars komptid i ersättning för avtalsbrottet. Klubben ersattes med 3000 kronor.

Arbetsmiljöverket gjorde en oanmäld inspektion på SJ-depån i Malmö. Resultatet av denna blev 31 olika punkter som måste åtgärdas. Problemet omfattar flera olika saker, bland annat raster, slitna och dåligt städade lokaler samt brister i det systematiska arbetsmiljöarbetet. Seko upplever att SJ tar problemen på allvar då de bland annat kallat till ett extra skyddskommitémöte för att ta upp de rapporterade bristerna.

## Öresundståg

I Lokförarbladet #55 skrev vi om hur Seko drev ett fall för två tågvårdar på Transdev som blivit av med OB-ersättning under tjänstefri uppehållstid på annan ort. Enligt hemsidan för Seko klubb 104 gör obekräftade uppgifter gällande att Arbetsdomstolen kommer att behöva betänketid till efter sommaren för att avgöra fallet - något facket tror är positivt för utgången.

## Green Cargo

Green Cargo genomför just nu ett sparprogram. När det gäller förare så handlar sparprogrammet om att genom omförhandling av kollektivavtalet samt förbättrad planering öka produktiviteten med 10%. Green Cargo arbetade fram ett förslag till ny turförteckning för Seko att ta ställning till, där följande förändringar hade gjorts:

- Utökad tid innan rast till 6 tim.
- Utökad egentlig arbetstid per arbetsperiod till 13 timmar
- Utökad egentlig arbetstid per arbetsperiod natttid till 10 timmar
- Utökad arbetsperiod från 14 till 16 timmar

Utkastet har, enligt Seko Green Cargo, haft en positiv effekt sett till mängden ökad arbetad tid respektive minskad kvartstid. Ändringar kommer dock behöva göras gällande begränsning av vissa morgon- och nätter. Förhandlingar pågår, med inriktning på detta samt att göra turerna mer



“åkbara” - alltså ytterligare pressad kvartstid och minskad bortavaro. Kommer parterna överens kommer kollektivavtalet inte att omförhandlas i dagsläget, utan turlistan kommer att användas under en provperiod. Seko Green Cargo kommer sedan ta ställning till förändringarna på sitt årsmöte.

## **Trafikverket**

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att se över sin upphandlingsverksamhet och genom den motverka social dumpning. Trafikverket ska främja sund konkurrens och ordning och reda på arbetsmarknaden, samt hitta och föreslå lösningar på hur detta kan ske.

I ett tidigare uppdrag givet av regeringen har Trafikverket sett över hur delar av underhållet skulle kunna skötas i deras egen regi. Uppdraget var att titta på minst två avgränsade områden att driva pilotprojekt i, för att sedan kunna jämföra dessa med upphandlat underhåll. Trafikverket lämnade i sin slutrapport dock ett alternativt förslag om att helt och hållet återta delar av underhållsverksamheten i egen regi. Enligt Trafikverket skulle detta, jämfört med att driva ett pilotprojekt, göra det tydligare för alla aktörer vad som gäller. Samtidigt skulle underhåll i egen regi ge Trafikverket en bättre överblick av vilka arbeten som faktiskt krävs och därmed leda till att de blir en bättre beställare i de områden där upphandling fortfarande sker.

## **Tunnelbanan**

Seko Tunnelbanan hade mycket att göra under 2016. Förhandlingsgruppen uppskattade mängden personären och förhandlingar under året till mellan 2 och 4 per dag. Enligt klubbens senaste uppdatering var det ett flertal ärenden som låg på hög och väntade på förhandling, bland annat en lönekartläggning samt uppstart av arvodistrådet. Uniformen och dess utformning är föremål för debatt även på tunnelbanan: Seko Tunnelbanan tycker, precis som vi, att MTRs uniform bör göra skillnad på personal anställd i tunnelbanan och på pendeln. Seko Tunnelbanan har även yrkat på att uniformer ska kunna kvitteras ut på arbetstid samt att anställda ska kunna kvittera ut skor, dock utan att få gehör från MTR. I övrigt pågår flertalet förhandlingar, bland annat om avtalsbrott både på trafik- och stationssidan.

## **Saltsjöbananolyckan**

Efter fyra års misstanke om grovt arbetsmiljöbrott har nu den rangerare som arbetade olycksnatten mot 14 januari 2013 friats. Förundersökningen har lagts ner, Arriva har tagit på sig skulden för olyckan och får betala en företagsbot på en halv miljon kronor. Arriva har enligt strafföreläggandet brutit på flera punkter i samband med olyckan, bland annat har de inte gjort vad de kunnat för att förebygga händelsen.

## **Hamn4an**

Konflikten i Göteborgs hamn mellan företaget APM Terminals och Hamnarbetarförbundet fortsätter. Medlarbud och internationella påtryckningar har inte gjort någon skillnad och positionerna är låsta. Företaget genomför nu ändringar i arbetscheman och bemanningen (i form av uppsägningar), men vill fortfarande inte förhandla med den lokala klubben Hamn4an trots att de organiserar en majoritet av arbetarna i hamnen. I det senaste medlarbudet framkom att företaget ställt sig positivt till ett trepartsavtal men att det avtalsbärande förbundet Transport avvisat en sådan lösning. I övrigt innehöll medlarbudet enligt Hamnarbetarförbundet endast försämringar jämfört med det tidigare förslaget om att teckna hängavtal på det befintliga avtalet.

## Vi har hört den förut...

Och på tal om konflikten i Göteborgs hamn tycker Liberalerna (L) att arbetare i Sverige har alldeles för lätt att ta till strejkvapnet. Att vi i Sverige strejkar nästan minst i Europa har tydligen föga med saken att göra, och enligt en debattartikel i GP vore det en mycket bättre ordning att arbetsköparen köper sig fredsplikt från alla arbetare genom att teckna ett och endast ett kollektivavtal. Att det öppnar för att arbetsköparsidan också skulle kunna starta fackföreningar i avsikt att teckna avtal med dåliga villkor är inget L verkar bry sig om, utan poängen i resonemanget tycks snarare vara att det är viktigare med garantier för att företagen mår bra även om det sker på bekostnad av att deras anställda inte gör det.

## Kommunal vs. Nobina

Kommunal har i Arbetsdomstolen vunnit en tvist mot bussföretaget Nobina. Tvisten gällde en tjänst där en förare enligt Kommunal kunde tjänstgöra i mer än 2,5 timmar utan en paus inritad i turen. Nobina menade å sin sida att tiden då en buss står stilla vid ändhållplats kan räknas som paus och inte som körtid. Arbetsdomstolen dömde dock till Kommunals fördel då stoppen ifråga ibland kunde vara så korta, ner till 2 minuter, att det inte fanns rimlig möjlighet att hinna med en paus.

## Keolis

Bussföretaget Keolis slopar sina fasta scheman och inför, utan fackens stöd, att tillgängliga pass ska fördelas efter sökning av den enskilde arbetaren. Samtidigt slopas regler som gett förare med många tjänsteår möjlighet att få ett lugnare tempo och slippa helgarbete, samt den s.k. "Trippeln" - alltså rätten till ledighet fredag till och med söndag en gång var sjätte vecka för den förare som arbetat helgpas. Keolis inför också singelfridagar istället för kopplad ledighet. Fackförbunden och många av förarna på Keolis ser negativt på förändringarna. Åtgärder förbereds av de som står utanför fredsplikten och en § 6.6a har lämnats in till Arbetsmiljöverket gällande avskaffandet av de fasta tjänsterna.

## Lex Laval

Regeringen vill skrota Lex Laval. Lagen hindrar i dagsläget svenska fackförbund från att vidta stridsåtgärder mot företag från andra EU-länder så länge dessa företag kan visa upp att de har villkor motsvarande de svenska även i hemlandet. Problemet, enligt fackförbunden, har varit att de villkor som visats upp ofta har varit väldigt svåra att kontrollera och att arbetare istället haft mycket sämre villkor i praktiken. Går förslaget igenom (vilket är väntat då S, V och SD ställt sig positiva till det) ska svenska fackföreningar från 1 juli 2017 kunna ta till stridsåtgärder för att få företag att teckna svenska kollektivavtal för utstationerad arbetskraft.

## Storbritannien / RMT

Den 22 februari och 13 mars strejkade det brittiska järnvägsfacket RMT mot förändringar i konduktörernas arbetsuppgifter, samt mot nya regler som säger att tågpersonal inte ska behöva övervaka dörrstängning. RMT menar att det är en fråga om säkerhet då slopad övervakning riskerar att leda till fler olyckor. Den brittiska regeringen anser att priset på järnvägstransporter måste minska och att det bör vara tillåtet att driva järnvägstrafik utan att vakter övervakar dörrstängningen.



# Vad händer en trappa ner?

Det är en hel del på gång för SJ:s förare men det som det snackas mest om är nog de så kallade alkoskåpen som ska införas på samtliga åkstationer. Vi i klubben är starkt kritiska till det då "inblåsning" är tänkt att ersätta turanmälan (som vi i nuläget gör via en app). Vi ser dock inte några problem med alkoskåp i sig. Här är det senaste i frågan:

- Hur rutinerna kring inblåsningen ska gå till exempelvis ur integritetshänseende eller vid överläggning har vi i klubben inte fått besked om. Skåpens placering är viktig för att förarna ska kunna blåsa in sig i avskildhet men det låter som att vissa skåp, exempelvis de i Hagalund, kommer placeras bredvid matautomaterna vilket knappast ger den avskildhet vi önskar..
- Rutinerna kring om någon skulle "blåsa rött" dvs. få ett positivt resultat verkar också aningen luddiga, vi vet inte var vi då ska invänta ytterligare kontroll och hur länge vi kan behöva vänta.
- Förare i Stockholm kommer ha möjlighet att blåsa in sig antingen på Cst eller i Hgl, dock vid turstartens början som det ser ut nu. Vår klubb önskar att inblåsning sker separat från turstartsanmälan och att en inblåsning borde ske inom tjänstgöringens första timme istället för direkt vid start. Många förare upplever idag en viss flexibilitet om de exempelvis är stationerade i Hagalund men börjar på Cst i och med att de då kan åka direkt till Cst men med de nya reglerna för inblåsning kommer denna flexibilitet försvinna.
- SJ hade som förslag att vi även skulle blåsa ut oss men efter att Seko påtalat det olämpliga i detta backade SJ.

Seko SJ förhandlar frågan kring alkoskåp och vi i klubben inväntar mer information om saken innan vi vet hur allt blir i slutändan.

På senare tid har vi uppmärksammat flera olagliga turer som får oss att tro att korttidsplaneringen inte skyr några som helst medel för att få verksamheten att gå runt i dessa tider av personalbrist. Turerna vi uppmärksammat strider bl.a. mot arbetstidsreglerna och regler kring nattvila och det har varit upp till föraren själv att påtala det olagliga i turen. I ett fall var det en överläggningstur som var 7 h lång utan rast både på dit- och hemvägen. I ett annat fall har utlånade förare fått två enskilda turer utlagda som om de var en överläggningstur, med följden att de bara fick 8 h nattvila istället för de 11 h de har haft rätt till.



# Kurser och aktiviteter

## Förslag på medlemsaktiviteter?

Kontakta  
Ingela S Ottosson  
ingela.ottosson@mtr.se  
072-980 31 91



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](http://www.fackligutbildning.se) för anmälan och mer information.

Ingela S Ottosson  
ingela.svenssonottosson@mtr.se  
072-980 31 91



# Kontakta oss

## Seko Lok Pendeln Styrelsen 2017

### Ordinarie ledamöter

Kristoffer Johansson

- Ordförande
- Förhandlare
- Arbetsmiljöansvarig
- Medlemsansvarig

Astrid Hermelin

- Vice ordförande
- Förhandlare
- Rehabansvarig
- Uniformsansvarig
- Representantskapsledamot

Markus Nordanstig

- Kassör
- Försäkrings- och pensionsansvarig

Mikael Haglund

- Sekreterare
- Informationsansvarig

Anders Lidö

- Turlistansvarig
- Förhandlare

Mattias Vikström

- Ombud Södertäljeplacerade

Nina Lagerstedt

- Jämställdhets- och integrationsansvarig
- Ungdomsansvarig
- Fackligt-politiskt ansvarig

### Ersättare

Ingela S Ottosson

- Droppolicyansvarig
- Studieansvarig
- Försäkringsrådgivare
- Aktivitetsansvarig

Fredrik Werner

- Ungdomsansvarig
- Försäkringsrådgivare

### Expeditionen

Postadress: Klarabergsviadukten 49, 111 64 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](mailto:styrelsen@pendelforarna.se)



Seko Lok Pendeln  
[facebook.com/sekolokpendeln](https://facebook.com/sekolokpendeln)



**seko**

SEKO LOK PENDELN