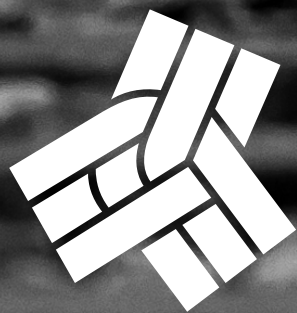


# Lokförarbladet

Nummer 53, april 2016



**seko**

KLUBB LOKFÖRARE  
STOCKHOLMSTÅG

# Innehåll

## Innehållsförteckning

|                                            |       |
|--------------------------------------------|-------|
| Innehåll                                   | 2     |
| Aktuellt                                   | 3     |
| Ny styrelse                                | 4     |
| Tankar från avgående jämställdhetsansvarig | 5     |
| Avtalsrörelsen                             | 6-7   |
| Sekos yrkanden                             | 8     |
| Almegas yrkanden                           | 9     |
| Framtida lokförare                         | 10-11 |
| STÅG-dagar                                 | 12-13 |
| Utblick                                    | 14    |
| Vad händer en trappa ner?                  | 15    |
| Kurser och aktiviteter                     | 16    |
| Kontakta oss                               | 17    |

**Lokförarbladet görs av medlemarna i styrelsen för Seko Lokförarna Stockholmståg.**

## Sammanställning och redigering

Mikael Haglund

Nina Lagerstedt

## Omslagsbild

Magnus Johansson

# Redaktörn

## Nya lokförarbladet

Äntligen har vi fått ut det första Lokförarbladet för 2016. Jag vill börja med att säga tack! Efter att ha skött klubbens hemsida de senaste åren, har jag nu fått förtroendet att ingå i styrelsen för Seko Lokförarna Stockholmståg och tar över rollen som informationsansvarig. Jag vill passa på att tacka Joacim Cleryd, som hade posten senast. Ni kommer höra av honom även i fortsättningen, inte minst på klubbens facebookside.

Informationsarbetet i klubben delar jag med Nina Lagerstedt. Utöver ett riktigt bra lokförarblad, vill vi att ni medlemmar ska ha tillgång till givande information, så enkelt som möjligt. Kontakta gärna någon av oss om ni tycker att någonting saknas. Ju mer vi hör av er, desto bättre förutsättningar har vi att göra ett bra jobb!

Med det sagt; I det här numret av Lokförarbladet hjälper styrelsen oss att kolla lite närmre på bland annat avtalsrörelsen, vad händer där egentligen? Vi har också några överenskommelser att rapportera om: Utplacering av FP-dagar, betalning av registeravgiften för lokförarbeviset och så frågan om hur ersättningen för STÅG-dagar har hanterats i år. Plus en hel del annat. Tack alla ni som bidragit med tips och texter!

/Mikael Haglund, Styrelseledamot och informationsansvarig

# Aktuellt

## Var rädd om dig!

Under hela 2016 har vi flera stora banarbeten och avstängningar. Turerna ritas om och våra arbetsförhållanden förändras. Vi har fått rapporter från flera medlemmar om att turlängder, gångtider och tider för taxiåkning har ändrats på ett sätt som bryter mot de tider vi avtalat med Stockholmståg. Kontrollera era turer en extra gång och skriv en händelserapport om det är något som inte stämmer, kryssa även i meddela skyddsombud så att vi får reda på problemet. Ring direkt till OPL vid fel som gör att du inte kan fortsätta din tur till exempel för lång tid innan rast. Glöm inte heller ert egenskydd när det gäller vändningar eller växling på andra platser än normalt. Ni är era egna skyddsombud!

## Stockholmståg betalar registeravgiften

Transportstyreslen gick tidigare i vår ut med information om att de ska ta ut en årlig registerhållningsavgift för alla som har ett lokförarbevis. Avgiften är på 300 kronor per år. Vi tog upp frågan med Stockholmståg på en MBL-förhandling, där företaget sa att de inte var principiellt emot att betala avgiften men att de inte ville vara vägledande i branschen i denna fråga. Vårt moderbolag SJ har hittat en lösning där lokföraren själv betalar avgiften och arbetsgivaren sedan ersätter utlägget. Stockholmståg har gått med på en likadan lösning för 2016, hur det blir kommande år vet vi i dagsläget inte. Hur det ska skötas rent praktiskt kommer Stockholmståg att informera er om.

## FP-dagar under 2016

För att vi inte ska få ut mindre ledighet än andra yrken, har vi under ett kalenderår enligt avtal rätt att få lika många fridagar som det finns lördagar och söndagar. Fridagarna i den här kvoten är det vi kallar för "FP-dagar" och 2016 är de 105 stycken per person. Eftersom längden på en gruppnyckel inte är jämnt delbar med längden på ett kalenderår och vi kan få annan fridagsnyckel efter gruppvalet, kan det hända att färre FP-dagar läggs ut i schemat än vad vi har rätt till. Det ska då rättas till genom att planeringen lägger ut så många extra FP-dagar under året som krävs för att fylla kvoten. Tyvärr såg vi tidigare i år hur sådana FP-dagar hade placerats ut under en så kallad "kransledighet" för att fylla FP-kvoten. En "kranshelg" är en helg innan semester som blir arbetsfri utan att det konsumerar semesterdagar, förutsatt att ledigheten är längre än 19 dygn.

Detta innebar att kvoten fylldes utan att någon extra ledighet lades till i praktiken. Vi är nu överens med Stockholmståg om följande: Tillskjutna FP-dagar ska inte läggas ut på kransledighet. De ska inte heller läggas ut under semester, eller ersätta en inarbetad "F-", "O-" eller "NK"-dag. Den som fått för få FP-dagar ska få ut de saknade dagarna som konkret ledighet.

Hur ska vi veta att vi har fått rätt antal FP-dagar? Det enklaste sättet verkar, tyvärr, vara att räkna FP-dagarna manuellt. Du kan till exempel använda "Gruppnyckel"- och "Frånvaro"-funktionerna i Pussel. Väljer du istället att räkna dagarna med gruppnyckeln utskrivna på papper är det viktigt att komma ihåg att vi började på de nya grupperna den 10 januari och att FP-dagar innan dess troligen inföll annorlunda än vad din nuvarande gruppnyckel visar.

Vid problem med utläggningen av FP-dagar kontakta i första hand din arbetsledare, men hör av dig till klubben om det inte löser sig så hjälper vi till!



# Ny styrelse



Foto: Hasse Johansson

Den 15 februari hade Klubb Lokförare Stockholmståg årsmöte och då valdes en ny styrelse. Den nya styrelsen består av Kristoffer Johansson, Astrid Hermelin, Markus Nordanstig, Joacim Cleryd, Anders Lidö, Mikael Haglund, Jan-Tor Karlsson, Ingela S Ottosson och Nina Lagerstedt. Ansvarsområden hittar du i slutet av varje nummer av Lokförarbladet.

Tveka inte att kontakta styrelsen om det är något du undrar över!

Årsmötet avslutades med en avtackning av Ludvig Eriksson och Evamari Hådén. Med minst tjugo år var i klubbens tjänst var det vemodigt att se de sluta, men vi önskar dem all lycka i framtiden och hoppas att de på något sätt fortsätter vara aktiva i fackklubben de så tydligt har varit med om forma till järnvägsbranschens mest framgångsrika.

## Tips från styrelsen

- [pendelforarna.se](http://pendelforarna.se). Här finns avtal, mötesprotokoll, Lokförarblad, lokförarlistan samt övrig medlemsinformation.
- Avtalet samt en del annan facklig information finns tillgänglig via intranätet på datorerna som ingår i Stockholmstågs nätverk.
- Dagsaktuella saker kan du hitta via vår facebook sida som heter "SEKO Lokförarna Stockholmståg"
- Avtalet samt annan aktuell information finns alltid anslaget utanför fackexpeditionen, Lokförarlistan i tryckt form finns att hämta på expeditionen för den som vill ha ett exemplar.

# Tankar från avgående jämställdhetsansvarig

Jag har jobbat i några år som klubbens jämställdhetsansvarige. Det har varit lärorikt för mig att ta till mig den här frågan: Jag har haft turen att vara ansvarig på en arbetsplats med hög jämställdhet, men det har inte hindrat mig från att uppleva ojämlikheter - som när en kollega sa att kvinnor inte borde få vara lokförare (han "hade en dålig dag"), eller när en manlig resenär berättade att han tänkte ta nästa tåg, eftersom en kvinna körde detta. (Jag myste dock lite i mitt inre när jag mötte nästa avgående tåg som även det kördes av en kvinna. Med tanke på att det dessutom var halvtimmestrafik så straffade synden sig själv rätt fort. Han kanske har slutat åka pendeltåg, vad vet jag!)

Jag lyssnade nyligen på P1:s poddar från 2015 års Sommar. Sanna Lundell fick mig att inse att samhället är mer ojämlikt än jag trott. Jag kan rekommendera att lyssna till hennes sommarprat, som du hittar på SR:s hemsida eller via "Sommar i P1" i de flesta podcast-appar. Lundell delar bland annat med sig av följande statistik:

- \*Det anmäls 6000 våldtäkter i Sverige varje år.
- \*Varje dag anmäls 46 sexualbrott mot kvinnor. Hälften av dessa tillhör våldtäktsstatistiken och de flesta av dessa anmälningar sker av någon kvinnan känner sedan tidigare.
- \*Var 3:e vecka dödas en kvinna i Sverige av sin partner.
- \*Kvinnor drar bara in en tiondel av världens inkomster.
- \*Kvinnor äger enbart 1% av världens egendom.
- \*70% av de fattigaste människorna i världen är kvinnor.
- \*30% av alla kvinnor, det vill säga var tredje kvinna, i Sverige lider av psykisk ohälsa.
- \*94% av alla rån begås av män.
- \*88% av alla drogrelaterade brott begås av män.
- \*81% av alla bedrägerier begås av män.
- \*93% av alla mord begås av män.

Kanske är kvinnor bättre på att dölja sina brott, eller så kommer testosteronet ibland i vägen..? Observera: Jag älskar män och vet att majoriteten inte står bakom dessa siffror och att vi sen kan utöka resonemangen till att omfatta sex, objektifiering och så vidare - hela ämnet är mer komplicerat än jag först tänkte mig. Män och kvinnor är olika och jag hyllar det, låt oss få välja hur vi vill vara och klä oss. Kvinnor kan byta däck och män diska. Sanna Lundell gav även en bokrekommendation värd att sprida vidare: "Det kallas kärlek" av Carin Holmberg. Kanske ett boktips till i sommar?

Jag lämnar nu över posten som jämställdhetsansvarig till Nina. Jag är säker på att hon kommer göra ett bra jobb. Stort lycka till och slutligen tack för att jag fick vidga mina horisonter under en tid!

Ingela S Ottosson  
Ersättare styrelsen, före detta jämställdhetsansvarig.

# Avtalsrörelsen

Just nu pågår avtalsrörelsen för fullt. Senast det tecknades ett centralt spåravtal var för tre år sedan - 2013 - och det avtalet löper ut nu i dagarna nämligen den 31/3.

Det är inte bara för oss inom spårtrafik arbetet med ett nytt centralt avtal pågår utan det gäller avtal inom flera branscher och för många arbetstagare. Traditionellt finns en överenskommelse om att facken inom industrin går före och etablerar det så kallade "märket" genom sitt centrala avtal. Övriga fack och branscher väntas sedan följa efter och teckna avtal med lika värde som industriavtalet. Det här bygger i sin tur på något som kallas LO-samordningen, där alla fackförbund inom LO i förväg har pratat ihop sig och bestämt sina avtalsyrkanden tillsammans. Tanken med detta är och har varit att vi är starkare tillsammans och att de olika förbunden solidariskt ska kunna ställa upp för varandra i händelse av konflikt.

I år sprack samordningen inom LO. Förbunden lyckades inte komma överens om vad som skulle prioriteras och därför är det många som känner en viss oro inför hur det ska gå. IF Metall är som vanligt först ut och de har förhandlat för fullt under påskhelgen i hopp om att återigen sätta ett "märke" och därmed bli normbildande för hela avtalsrörelsen. IF Metall är oroliga över att för första gången på över 20 år inte lyckas sätta det märke de eftersträvar, vilket skulle innebära att något annat fackförbund hinner före och kanske lyckas ta över stafettpinnen - något som i så fall utmanar IF Metalls ställning och i deras ögon riskerar att ge industriarbetarna sämre löneutveckling än andra arbetare.

Arbetsgivarna för teknikföretagen är i sin tur även de oroliga för detta eftersom ett sådant scenario på sikt skulle kunna betyda krav på högre löneökningar för arbetarna inom industrin, vilket de tror skulle kunna betyda utslagning av svenska industriföretag.

Svenskt Näringsliv trummar i reklamaffischer och reklamfilmer på för att ge stöd åt den ordning som råder där industrin går först, eftersom de i sin tur är oroliga för att det blir huggsexa och hela havet stormar om alla förbund var och en för sig har egenuttröknade lönekrav och trumfar över varandra. IF Metall har på förhand krävt ett 1-årigt avtal med 2,8 % löneutveckling. Arbetsgivarna har avvisat kravet och talar istället om ett löneutrymme under 1%.

## Var står då Seko i detta?

När samordningen sprack så jobbade Seko istället vidare inom ramen för 6F. Här är det på plats med en utvikning; 6F är en samverkan mellan ologiskt nog fem fackförbund: Byggnads, Elektrikerna, Fastighets, Målarna och Seko (Transport skulle också ha varit med, men hoppade av). Nu har istället dessa förbund samordnat sig och likt det som brukar vara strategin för hela LO ställt sina krav gemensamt mot arbetsgivarna. Tanken är såklart densamma som ursprungsidén inom LO - vi är starkare tillsammans. Genom att gå ihop kan förbunden uppnå större slagkraft och genom sympatiåtgärder i händelse av en konflikt så kan vi hjälpa varandra.

Gemensamt kom 6F-förbunden sedan fram till vilket löneutrymme de ansåg att det fanns, 3,2%, och har sedan yrkat på denna procentsats. Varje förbund har sedan sina specifika krav som de väljer att omvandla till yrkanden.

Seko är sedan i sin tur indelat i olika branscher, alla med specifika krav på förbättringar. Inom Seko finns förutom vår bransch - Spårtrafik - också Civil, Energi, Försvar, Post, Sjöfolk, Tele, Vård samt Väg & Ban.

Både Seko yrkanden för Spårtrafikområdet finns i sin helhet på anslagstavlan utanför fackexpeditionen samt att hämta på fackexpeditionen om du vill ha ditt eget exemplar. Yrkandena har tagits fram på en branschträff i höstas där samtliga klubbar inom spårtrafikområdet träffades och enades om vad som ska prioriteras.

Även arbetsgivarna går samman för att stå starka mot de krav facken ställer. Stockholmståg, likt övriga arbetsgivare i branschen, tillhör organisationen Almega som även de har yrkanden i avtalsrörelsen. Almegas yrkanden finns även de på anslagstavlan och inne på fackexpeditionen.

### **Hur går förhandlingarna till?**

Givetvis kan inte alla spårklubbar i landet skicka varsin förhandlare för att sedan stövla in på Almegas kontor på Sturegatan i Stockholm och börja förhandla. Istället är det 2 förhandlare utsedda av Seko centralt som sköter förhandlingarna med motparten och deras ombud. För oss är det Per-Ola Fällman och Mats Ekeklint. Till sin hjälp har de sedan en delegation bestående av 10 personer utsedda på branschträffen som ska agera bollplank och tycka till om de förslag och krav som Seko möts av i förhandlingarna. Rent praktiskt går det till så att ombudsmännen är inne och förhandlar och sedan kommer ut och drar för oss som är med i delegationen vad som behandlats varvid vi tillåts tycka till, komma med synpunkter och sedan avvakta medan fortsatta förhandlingar tar vid.

### **Vad händer med vårt lokala avtal under tiden förhandlingar sker centralt?**

Ingenting, vårt lokala avtal påverkas normalt inte. Det lokala avtalet följer giltighetstiden för det centrala avtalet och kan inte sägas upp annat än när vi har ett avtalslöst tillstånd centralt, det vill säga efter den 31/3 2016. I ett sådant scenario är det mycket viktigt att Seko inte skriver på ett nytt centralt spårtrafikavtal förrän ett nytt lokalt avtal är tecknat. Möjligheten att påverka genom konflikt finns endast när det inte råder så kallad fredsplikt, något som infaller så fort ett centralt avtal är tecknat. I år är det ytterst liten risk för problematik med vårt lokala avtal eftersom det är Stockholmstågs sista år och vi redan inrangerat vårt lokala avtal med MTR. Det vill säga, vi har i förväg kommit överens med den nya arbetsgivaren om att de ska ta över vårt avtal som det är skrivet idag. Av denna anledning är det inte heller möjligt att öppna upp avtalet och lägga till eller dra ifrån något eftersom det skulle innebära att avtalet skulle skilja sig från det som redan är förhandlat med MTR.

### **Vad händer om inte Seko och Almega kommer överens?**

Om inte förhandlingarna inom spårtrafikområdet når resultat så har Seko möjlighet att ta till konfliktåtgärder. Det skulle kunna innebära till exempel övertidsblockad (stopp för all arbetstid utöver den ordinarie), förbud mot att nyanställa alternativt att vi utlyser strejk - alltså att vi helt lägger ner arbetet, antingen på hel- eller deltid.

Förhandlingsdelegationen har som en av sina uppgifter att föreslå lämpliga konfliktåtgärder och sätta upp förslag på konflikttrappa där åtgärderna varierar beroende på allvaret i situationen.

Det kan också bli aktuellt med varsel om konflikt av den anledningen att förhandlingarna strandat inom någon av övriga branscher inom Seko, eller för något av de andra förbunden inom 6F. På samma sätt kan Seko begära hjälp av till exempel Byggnads eller Elektrikerna om det bedöms som nödvändigt.

Vi kommer att informera ytterligare via mail om hur det går i de centrala förhandlingarna.



# Sekos yrkanden

Vi har tagit del av Sekos yrkanden i förhandlingarna om det centrala spårtrafikavtalet. Här nedan presenteras en kort sammanställning av yrkandena. Hela Sekos yrkanden finner du på anslagstavlan utanför fackexpeditionen. Om du vill ha ett eget exemplar finns det att hämta på expeditionen.

## **Rättvisa löner, mer satsning på jämställda löner och högre sysselsättning**

- Samma löneprinciper för män och kvinnor. Osakliga löneskillnader mellan kvinnor och män som utför lika eller likvärdigt arbete ska justeras utan att belasta centralt avtalat löneutrymme.
- Heltidsanställning är grundanställningsformen inom spårtrafikområdet.
- Arbete på arbetsgivarens villkor, arbetsgivaren ska planera sin verksamhet i förväg och inte bedöma behovet av arbetskraft dag för dag och på så sätt utnyttja deltidanställda.
- Ökat skydd för arbetarnas integritet, det ska i avtalet införas tydliga regleringar som begränsar arbetsgivarens möjligheter att ensidigt införa integritetspåverkande åtgärder.

## **Löner, tillägg med mera**

- Löneökning med minst 3,2 procent om genomsnittsförjänsen överstiger 25 000 kronor per månad.
- Avtalets lägstalöner ska höjas med minst 800 kronor för att förhindra lönekonkurrens och säkra mer till de som har minst.
- Ersättningar och tillägg ska höjas procentuellt motsvarande löneökningen.
- Stärkt löneskydd för arbetstagare som tas ur säkerhetstjänst. Arbetstagare som tas ur säkerhetstjänst ska ha oförändrad lön fram till dess att dispensansökan hos Transportstyrelsen behandlats samt därefter under tid som nödvändig rehabilitering pågår. Detta gäller ej den tid som arbetstagare får sjukpenning från Försäkringskassan. Arbetstagare som medicinskt är färdigrehabiliterade men där omplaceringsmöjlighet saknas ska ha rätt till lön under sin uppsägningstid. Alternativt införs en försäkringslösning motsvarande det som gäller för exempelvis piloter vid "Loss of license".
- Höjd pensionsavsättning med möjlighet till flexibel pension ska genomföras på avtalsområdet.

## **Övrigt**

- Förhandlingar om lokala avtal ska vara klara före undertecknande av branschavtal spårtrafik.
- Verksamhetsöverlåtelse, skyddet för arbetstagares anställning och anställningsvillkor i samband med verksamhetsöverlåtelse utökas. Lokala kollektivavtal ska tecknas i samband med pågående inrangeringsförhandlingar i branschen.



# Almegas yrkanden

Vi har även tagit del av och sammanfattat Almegas yrkanden till förhandlingarna av det centrala spåravtalet. Även dessa hittar du i sin helhet på anslagstavlan och inne på fackexpeditionen.

## Löner, tillägg med mera

- Inte högre löneökning än i övriga transportbranschen eftersom transporter på järnvägen riskerar att prioriteras bort till förmån för buss, båt och flyg. Detta gäller främst den kommersiella trafiken (goods).
- Ett mer precist yrkande presenteras under förhandlingarna i särskild ordning till respektive motpart i löneavtalen.
- Ingångslönerna behålls oförändrade under avtalsperioden, inte minst för att underlätta ungdomars och nyanländas inträde på arbetsmarknaden.

## Veckovila, fridagar, arbetsperioder och semester

- Resenärernas resvanor kräver deltidanställningar för att personalpusslet ska gå ihop. Alternativet vore att ordinarie personal behöver arbeta delade turer, fler helger och få sin semester förkortad och utlagd inom en större tidsram än juni-augusti.
- För att kunna ha tillsvidareanställningar på heltid behöver arbetstagaren kompromissa med flexibilitet. ”Det kan innebära att våra medarbetare måste vara beredda att oftare jobba på de obekväma arbetstider som våra resenärer vill åka, godset transporteras eller vagnarnas underhåll måste skötas. De måste kanske vara beredda att ibland lägga om sina arbetstider med kortare framförhållning än idag, och att ibland förlägga sin sommarsemester på andra veckor än de helst önskat. Och några kanske inte kan erbjudas heltidsjobb direkt, utan får börja sin anställning som deltidare.”
- ”Våra förslag syftar alltså att göra det möjligt för oss att tillsammans skapa fler trygga anställningar.”
- Fridagarna ska som regel förläggas till minst i genomsnitt 2 av 5 lördagar-söndagar.
- För arbetstagare med oregelbunden arbetstidsförläggning eller skiftarbete får den ordinarie arbetstiden inte överstiga 10 timmar under en arbetsperiod. Ett fristående arbetspass får inte vara kortare än tre timmar. Arbetsperioden/omloppstiden får omfatta högst 13 timmar.
- Huvudsemestern ska förläggas så att arbetstagaren får en ledighetsperiod av minst tre veckor under juni-augusti.
- Ta bort begränsningarna för hur ofta nattarbete får läggas ut per begränsningsperiod, hur ofta nattarbete får läggas ut per vecka samt ta bort begränsningen för hur lång arbetstid får förlagd på natten få vara.
- Möjlighet för att arbetsgivaren att fritt överskrida tidsgränserna för fridagar genom extra betalning, extra ledighet eller önskemål från medarbetare.

# Framtida lokförare

**Det kan bli problem för lokförare att få ut sin semester eller annan ledighet framöver. Lokförarutbildningarna har svårt att fylla sina klassrum med elever på utbildningsorterna. Lägg därtill att tågoperatörerna inte ser till att ha tillräckligt med handledare för elevernas LIA-perioder. Inga handledare, inga LIA-platser, inga lokförare!**

Jag har av Seko centralt fått uppdraget att ingå i ledningsgruppen för TCC:s lokförarutbildning i Huddinge. Jag ser just nu två stora problem gällande framtiden i lokföraryrket.

## **Problem 1:**

Intresset för att skola om sig till att bli lokförare verkar ha svalnat. Lokförarutbildningarna får inte tillräckligt många ansökningar av aspiranter som vill börja läsa till lokförare. Gallringen är hård, bara cirka 30-45 personer blir rekommenderade till utbildningen per kurstillfälle av psykologerna, av totalt cirka 900-1000 sökande. Tufft? Ja, det kan tyckas så från de som inte blir antagna, men historiskt har urvalsprocessens resultat sett ut så här.

Sekos uppfattning är att nivån på urvalstesterna ska fortsätta vara den samma. Vi vet att det finns krafter som vill sänka nivån för att kunna fylla klassrummen. Det innebär dock en risk för att det skapas ett A- och B-lag, vilket med säkerhet kommer ge upphov till olika innehåll i olika kollektivavtal, vilket är en dålig lösning. Sekos uppfattning är att det ska vara ett lokförarkollektiv, med ett centralt avtal i botten, som ska ha samma ersättningar och förmåner - inte två olika för samma utförda jobb! Ovanpå det ska varje operatör ha sitt avtal med den lokala Seko-klubben, som fastställer just deras behov i avtal, regler, policys med mera. Att det sedan finns skillnader i slutlön mellan olika operatörer är ett resultat av att exempelvis pendelförare har värderats upp, bland annat för att de ska stanna kvar vid pendeltrafiken länge - gärna hela yrkeslivet!

Utbildningslängden för att bli lokförare har många i branschen åsikter om. 60 eller 44 veckor? Jag rekommenderar 60 veckors utbildning, som har ett lugnare tempo och därmed troligen innebär ett bättre skolresultat hos eleverna. Det viktiga är att alla de som påbörjat och genomgått utbildningen med ett godkänt examensbevis sedan också får jobb som lokförare hos någon operatör och blir kvar i yrket länge. Lokförarutbildningen har idag ett av de bästa utfallen av alla YH-utbildningar, 99% får jobb efter avslutad utbildning.

Vår arbetsgivare, för närvarande Stockholmståg, har ett uppdrag att utföra åt SL enligt avtal och därmed en viss mängd trafik som ska köras. Om branschen inte klarar av att utbilda nya lokförare i den omfattning som behövs finns det risk att det kan bli problem med semester, schemaläggning, ledigheter, utbildningar, ökat övertidsuttag med mera. Så var till exempel fallet vid den stora lokförarbristen på SJ-tiden under 80-talet samt krisen efter avregleringen när Citypendeln hade tagit över. De som var med då minns. Branschen måste ha en stabil påfyllnad och av välutbildade lokförare så att trafiken kan upprätthållas utan att tåg ställs in på grund av personalbrist.

Problemet, som Seko ser det, är att intresset för att bli lokförare i Stockholm har svalnat. Vad det beror på kan till exempel vara att vi för närvarande har en högkonjunktur där eventuella intressenter inte vill skuldsätta sig för omskolning samt att vi har en tuff bostadsmarknad som är besvärlig att ta sig in på om personen behöver flytta till Stockholm från en annan del av landet. Läget är och kommer troligen fortsätta vara besvärligt när underlagen för bra lokförarelever har minskat. I dagsläget pågår flera kurser i TCC:s regi och flera av dessa är inte fullbelagda. I Mjölby slutar snart en kurs där endast 15 av 30 platser är utnyttjade, i Huddinge går en kurs med 26 elever av 30 möjliga

och i den nya Mjölbykursen är det endast 23 elever till de 30 platserna. Detta gör att det är ett totalt underskott på 26 elever för dessa tre utbildningar. Detta kommer att vara ohållbart i framtiden. Vi har ett stort antal lokförare som kommer att bli pensionärer efter att ha vikt sitt yrkesliv åt att köra tåg och i kombination med icke fulltaliga utbildningar är lokförarbristen snart ett faktum.

TCC har annonserat i press och på internet men det är just nu svårt att den vägen locka tillräckligt med sökande till de utbildningsplatser som finns. Ett av de bästa sätten att nå ut till tänkbara elever och locka sökanden är via personliga kontakter och rekommendationer från någon som redan arbetar i branschen.

TCC är ett utbildningsföretag som har utbildningar på flera olika orter i Sverige; Huddinge, Hallsberg, Mjölby, Göteborg, Vännäs och Boden. Den som funderar på att söka lokförarutbildningen ska ha minst en grundläggande gymnasieutbildning, även om TCC gärna ser att de sökande har någon eftergymnasial utbildning, samt några års arbetslivserfarenhet. Prata med era vänner och bekanta om att lokförare är ett bra och välbetalt jobb som passar både män och kvinnor! Utagningsprocessen ställer krav på goda kunskaper i svenska men TCC välkomnar alla sökande så låt inte detta utgöra ett hinder.

Har den som söker sedan "bra dagar" i samband med urvalstesterna och går vidare i urvalsprocessen, blir den sökande till slut rekommenderad till antagning av urvalspsykologerna. 60 veckor senare kan den sökande vara klar med ett godkänt examensbevis och goda utsikter till jobb! Så presentera lokföraryrket för de som kan tänkas passa! Be dem Googla på "lokförarutbildning" eller "TCC YH skolor" så ger det en bra träff för att läsa mer om yrket, urvalsprocessen och kommande kurser.

## **Problem 2:**

För att få lokförarelever att nå sitt mål behövs handledare till deras LIA-perioder, totalt 500 timmar, gärna hos olika operatörer. För närvarande är det stor brist på handledare generellt i branschen, men även hos oss på Stockholmståg skulle vi kunna vara fler. Det behövs en handledare till varje LIA-elev som vill göra sin praktikperiod hos oss.

Vi har ett antal handledare som får mycket höga betyg av sina elever och de handledarna ska vi vara rädda om! Fler handledare skulle göra arbetsmiljön och tempot bättre, eftersom de inte skulle tvingas ha elever jämt och ständigt. Ett litet ekonomisk handledartillägg finns för att göra handledaruppdraget intressant.

För att bli handledare ska du ha kört tåg i minst tre år och ha genomgått en handledarutbildning på tre dagar. Men viktigast av allt är att du tycker att det är kul att lära någon annan ditt yrke. Tala med din arbetsledare om du tror att det kan vara intressant för dig! Jag hoppas att vi kan få 5-6 handledare till, men gärna flera - det vore bra för framtiden.

För att sammanfatta: Jag hoppas med denna artikel att vi lokförare på Stockholmståg inte ska hamna i en framtid där personalbrist skulle få lokförare att söka sig till andra, bättre fungerande, branscher av organisatoriska och psykosociala skäl. Jag tror att med flera handledare och en värvningsinsats för att få nya elever till lokförarskolorna så kan det lösas, men det finns bekymmer inför framtiden.

Hasse Johansson

Huvudskyddsombud Seko Lokförarna Stockholmståg och ledamot i ledningsgruppen TCC Huddinge



# STÅG-dagar

## Nya rutiner för utbetalning i form av STÅG-dagar

Bakgrund: Sedan 2007 tjänar lokförare och tågvårdar vid Stockholmståg in tjänstledighetsdagar genom sin anställning. Dessa dagar härstammar från tiden på SJ där det gick att tjäna in ytterligare semesterdagar så att var och en som mest hade 25 + 9 dagar att söka per år. När pendeltrafiken upphandlades och gick från att köras av statliga SJ till att drivas av en privat aktör - Citypendeln - hängde dessa "överdagar" med i form av tjänstledighetsdagar för de som redan hunnit med att tjäna in sådana. Ett värde per dag fastställdes som sedan räknades upp årligen med det centralt framförhandlade utrymmet. Lokala löneglidningar räknades inte med vilket under de kommande åren urholkade värdet på dagarna.

När Seko Lokförarna Stockholmståg förhandlade fram att även senare anställda skulle tjäna in extra lediga dagar var det något helt nytt för branschen och även om det finns avtal på annat håll där det går att tjäna in extra ledighet så finns det fortfarande inget annat avtal som har ett lika bra utfall som vårt när det gäller detta.

Medan de som redan hade "överdagar" fick behålla sina och se dessa omvandlas till bättre betalda "stågdagar" så började de som inte tidigare hade några dagar att tjäna in sina dagar i september 2007. Nu har systemet varit igång i snart 9 år och alla som var med från starten är nu uppe i 6 extra lediga dagar per år medan de som börjat sin anställning efter 2007 ligger någonstans i stegen mellan 0 och 6 dagar.

Från klubbens sida upplever vi att det har varit ett mycket uppskattat avtal och att det är en av de faktorer som gör att Stockholmståg är duktiga på att behålla sina medarbetare.

I avtalet finns ingen detaljerad text som anger fall där ersättningen för tjänstledighetsdagarna inte ska betalas ut. När avtalet skrevs tänkte nog ingen på att anställda skulle kunna vara sjukskrivna, tjänstlediga eller arbeta endast deltid under stora delar av året. Ersättningen har betalats ut i de flesta fall trots att personer av olika anledningar varit frånvarande från arbetet. I något fall har ersättningen inte kommit som den ska och vi har fått hjälpa till och se till att pengarna betalats ut.

Eftersom arbetsgivaren inte har väckt frågan tidigare så har tiden gått och vi har inte sett någon anledning att ta upp till diskussion huruvida avtalet behöver förtydligas eller inte. I februari i år tog Stockholmståg på en MBL-förhandling upp att de inte tänkte betala full ersättning till de som inte arbetar heltid i februari när lönen ska betalas ut. Vi har kritiserat arbetsgivaren för att de inte tog upp frågan tidigare utan istället kom med sin nya hållning ett par dagar innan lönen skulle iväg. Då fanns det ingen tid för att sätta sig ned och komma överens om på vilket sätt ersättningen skulle beräknas.

Därför blev det Stockholmstågs vilja som gällde i ett första skede, vi har medlemmar som hamnat i kläm med anledning av detta och som vi inte kunnat ge klara besked förrän nu.

Seko har nu förhandlat med arbetsgivaren och tecknat en överenskommelse som gäller för 2016. Vi kan på grund av upphandlingen (som Stockholmståg förlorat till MTR) inte skriva in en ny text i det lokala avtalet eller teckna en överenskommelse längre än till december 2016. Anledningen till detta är att vi inrangerat avtalen som vi går på idag till MTR på det sätt som de är skrivna idag. Ändringar av dessa måste förhandlas med den nya arbetsgivaren.

### **Hur blev det då?**

Personer som av någon anledning arbetar deltid erhåller ersättning med den procent som de arbetar. En medarbetare som arbetar 75% får också 75% av värdet på en STÅG-dag (4,6% av månadslönen uppräknat till heltid). För själva ledigheten görs sedan avdrag med motsvarande procentsats, så att ersättning och avdrag matchar. I exemplet ovan 75% av avdraget för en tjänstledighetsdag (som är 4,1% av månadslönen uppräknat till heltid).

Långtidssjukskriven personal som vid tidpunkten för utbetalningen i februari varit 100% sjukskriven i mer än 90 dagar samt tjänstledig personal som är 100% tjänstledig vid utbetalningen i februari erhåller ingen ersättning under februari månad. Vid återinträde i tjänst under året görs en beräkning av ersättningsnivån och ersättning betalas ut vid påföljande löneutbetalning.

I det fall en tidigare sjukskriven eller tjänstledig medlem återgår i tjänst på en lägre procentsats än heltid beräknas ersättningen enligt tjänstgöringsgraden. Ändras sedan tjänstgöringsgraden uppåt under året ska en ny beräkning efter den högre tjänstgöringsgraden göras och utbetalas vid påföljande löneutbetalning.

För personal som under året går ned i arbetstid görs inget avdrag på redan utbetalad ersättning. Ingen kan bli återbetalningsskyldig.

Är det någon av er som hamnat i kläm och inte fått utbetalt ersättning enligt ovan så hör av er till oss så hjälper vi er.

# Utblick

## Avtalsrörelsen

Två av förbunden i 6F, Målarna och Byggnads, har efter kraschade förhandlingar varslat om konflikt på ungefär 40 respektive 60 olika arbetsplatser. Måleriföretagen, som samordnar arbetsgivarna, har svarat med ett motvarsel där de har satt Målarnas medlemmar i lockout. Eftersom Seko i årets avtalsrörelse samordnar sig med de fyra övriga förbunden inom 6F samt LO-förbundet Musikerna, så finns den teoretiska möjligheten att vi får en begäran om sympativarsel från dessa i samband med eventuell konflikt. I dagsläget har dock varken Målarna eller Byggnads begärt stöd av Seko, och det är oklart om det alls kommer ske.

## Anställningar

På Tvärbanan och Nockebybanan har SL och operatören Arriva beslutat genomföra ett tidsbegränsat försök där ambulerande konduktörer ska ersättas med fasta viseringsstolpar. Försöket ska pågå under 2016 och efter utvärdering ska de besluta om konduktörerna ska finnas kvar. Arriva erbjöd i samband med detta de 103 berörda konduktörerna följande: självmant säga upp sig mot avgångsvederlag eller omplaceras under försöket och ändå riskera uppsägning i höst om projektet visat sig framgångsrikt - något Arriva ser som högst sannolikt. Inte mycket till erbjudande, påpekade de lokala fackförbunden, och rekommenderade sina medlemmar att hålla fast vid sina anställningar och avvakta utvärderingarna.

## Privatiseringar

Under parollen "Internationell dag mot privatiseringar" anordnar Seko Tunnelbanan en manifestation den 4:e april. Klockan 15:00 kommer de träffas vid landstingshuset på Hantverkargatan 45, och låter hälsa att alla som vill är varmt välkomna att delta!

## Upphandling

I samband med upphandlingen av skärgårdstrafiken, har företaget Stockholms sjötrafik begärt att tilldelningsbeslutet ska omprövas samt polisanmält en tjänsteman på Trafikförvaltningen. Stockholms sjötrafik menar att de aldrig gavs möjligheten att justera sitt eget anbud på trafiken i förhandling, och att tjänstemannen gett information om anbudet och läget i upphandlingen på ett sådant sätt att konkurrenten TRSM kunnat anpassa sitt anbud till en vinnande nivå.

# Vad händer en trappa ner?

SJ är mitt uppe i ett nedskärningsprogram som de gett namnet "Projekt Ratio". Detta har hållit på en längre tid och skett i flera steg. Ett av de första stegen var att stänga igen i princip alla resebutiker runtom i landet. I övrigt går projektet mest ut på att plocka bort så mycket ombordpersonal som möjligt. Personalen är för SJ ett nödvändigt ont, oavsett det faktum att alla kundundersökningar bland resenärerna ger just ombordpersonalen högsta betyg.

Eftersom det är svårt att skära bort den enda lokföraren så berör nedskärningen inte förarnas arbetstillfällen, men nedbemanningen som SJ vill driva igenom kommer att få negativa konsekvenser för vår arbetsmiljö och försvåra vårt säkerhetsarbete. Detta med betoning på ensamarbete och i händelse av olyckor och evakueringar.

SJ vill att nästa steg ska bli att alla regionaltåg bemannas med endast en tågvärd, oavsett hur många multipelkopplade motorvagnar som går i tåget (ett regionaltåg på SJ kan gå hela vägen mellan Stockholm och Göteborg eller Karlstad). En ensam tågvärd förväntas hålla koll på kanske tre fordonsenheter, med allt vad det innebär av bagage i nödutrymningsvägar, resenärer med särskilda behov, larm från toaletter, resenärer som ska med anslutande tåg, detta i fordon där systemen för utrop och internkommunikation (där resenärerna ska kunna kontakta föraren) är mycket undermåliga. En praktisk omöjlighet, med andra ord. Skyddsombuden undersöker möjligheterna att lägga skyddstopp.

På snabbtågen går nedbemanningen ut på att den som är avgångssignalerare/serviceledare/biljettgranskare utöver dessa arbetsuppgifter ska servera förstaklass-resenärerna mat vid deras sittplatser. Många pratar om att de redan höga sjukskrivningstalen kommer att öka, och stämningen på ombordsidan är en blandning av ilska och uppgivenhet. Detta nästa steg väntas ske 2 maj, och risken är stor att säkerheten för både personal och resenärer då omedelbart försämras.

Vi kommer inom kort att hålla medlemsmöten där vi tillsammans ska diskutera vad som kan göras.

Det verkar som om SJ sneglar på Stockholmstågs bemanning, och stående argument från arbetsgivarens sida är: "Men på pendlarna har de ju bara en tågvärd!" och "men i tunnelbanan är ju föraren ensam!" Detta visar att den lägsta bemanningsnivån i branschen är det som arbetsgivarna kastar trånande blickar efter. Och vi som arbetar på tågen ska väl ändå inte godta lägsta-nivån som något att sträva efter? Vi är alla arbetskamrater, oavsett vilken logga det för stunden råkar stå på våra arbetskläder, och vi i Seko Lokförarna SJ Stockholm tackar för utrymmet i er medlemstidning och ser fram emot att få info från en trappa upp även till våra medlemmar!

Med vänliga hälsningar  
Linnea Garli  
informationsansvarig i  
Seko Lokförarna SJ Stockholm  
seko.klubb106@gmail.com  
www.facebook.com/lokfest





# Kurser och aktiviteter

## Förslag på medlems- aktiviteter?

Kontakta  
Ingela S Ottosson  
[ingela.ottosson@stockholmstag.se](mailto: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](http://www.fackligutbildning.se) för anmälan och mer information.

Nina Lagerstedt  
[nina.lagerstedt@stockholmstag.se](mailto: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

[seko.lokforare@stockholmstag.se](mailto:seko.lokforare@stockholmstag.se)

[skyddsombud.sekolok@stockholmstag.se](mailto:skyddsombud.sekolok@stockholmstag.se)



SEKO Lokförarna Stockholmståg  
[facebook.com/sekostockholmstag](https://facebook.com/sekostockholmstag)



# seko

KLUBB LOKFÖRARE  
STOCKHOLMSTÅG