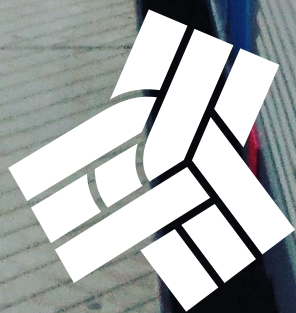


Lokförarbladet

Nummer 54, maj 2016



seko

KLUBB LOKFÖRARNA
STOCKHOLMSTÅG

Innehåll

Innehållsförteckning

Innehåll	2
Förtroendevalda	3
Träff med MTR	4-5
Citybanan	6-7
Arbetsmiljö	8-10
Upphandlingen	11
En annorlunda 1 maj	12
Notiser	13
Vad händer en trappa ner?	14
Utblick	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

Nina Lagerstedt

Redaktörn

Slutskåpat!

Förra Lokförarbladet blev det sista som skåpades. För er som vill läsa Lokförarbladet på papper även i fortsättningen, kommer vi skriva ut en liten bunt och placera utanför fackexepeditionen på 49:an, samt några exemplar vi lägger ut i Södertälje Hamn. Den stora spridningen kommer dock att ske via mail istället, eftersom vi upplever att de flesta vill läsa Lokförarbladet digitalt.

Några medlemmar har tidigare hört av sig om att de inte får mail från oss. Det ska vara åtgärdat för alla drabbade, men skulle du ändå läsa det här på en papperskopia som du istället borde ha fått i mailkorgen: Hör av dig, så fixar vi det!

Det här också det sista numret innan hösten. Seko Lokförarna Stockholmståg finns dock som alltid på Facebook. Vi hör även av oss i en mailkorg nära dig om något viktigt händer. Hör gärna av dig till oss också! Vi tar gärna emot tips och synpunkter på Lokförarbladet eller annan information vi skickar ut från klubben.

I det här numret kan du läsa om bygget av Citybanan och arbetet med placeringen av signaler. Vi berättar också om vad som skett i upphandlingen och att vi haft möte med MTR. Du får också en snabbkurs i Arbetsmiljöverkets nya föreskrifter om organisatorisk och social arbetsmiljö. En snabb koll på vad som händer hos våra syskonklubbar ute i landet finns också, utöver en hel del annat.

Trevlig sommar!

/Mikael Haglund, Informationsansvarig Seko Lokförarna Stockholmståg.

Förtroendevalda

I förra numret presenterade vi den nyvalda styrelsen, här kommer en presentation av övriga förtroendevalda. För att kontakta någon av de förtroendevalda sök på deras namn bland kontakterna på Pendelnet, kolla på pendelforarna.se eller ta en titt på anslagstavlan utanför fackexpeditionen.



Hans Johansson
Huvudskyddsombud



Maciej Sas
Skyddsombud



Göran Axelsson
Skyddsombud



Cecilia Hansson
Skyddsombud



Göran Månpärå
Turlistombud



Kerstin Hansson
Turlistombud



Anders Sundqvist
Turlistombud,
Södertäljeplacerade



Rolf Pirk
Revisor



Mikael Lotsberg
Revisor



Calle Cassel
Ersättare revisor



Mattias Helgesson
Ersättare revisor



Gudrun Schiller
Valberedningen



Roger Magnusson
Valberedningen

Träff med MTR

Fredag den 13 maj var de fackliga organisationerna inbjudna till en informationsträff med MTR. Det var tänkt som ett första inledande möte och ska följas av regelbundna träffar oss emellan fram till det att MTR tar över verksamheten den 12 december. Eftersom det var begränsat med tid, hann vi inte med några egentliga sakfrågor trots att de är många och behöver diskuteras och lösas - en del snabbare än andra. Vi fick en genomgång av hur MTR tänkt sig strukturen på verksamheten och hann kika på en organisationsskiss. Med på mötet var flera personer ur ledningsgruppen: VD, HR-chef, Trafikchef samt Stationschef.

Vi fick en ganska bra bild av hur MTR tänkt sig sin organisation och såg flera skillnader mot hur det fungerar idag, vilket egentligen inte är så konstigt eftersom det är ett nytt kontrakt med ett annat upplägg än det vi har idag med Stockholmståg. Det kanske viktigaste är att alla kommer att erbjudas jobb inom MTR oavsett om det blir till en tjänst som finns redan idag eller ett nytt uppdrag.

För Seko Lokförarna Stockholmstågs medlemmar finns ingen oro över huvud taget - alla behövs med all säkerhet! Faktum är att en av de första frågorna som vi kommer att behöva ta upp med MTR är hur vi inom pendeln ska kunna säkra att vi har tillräckligt med lokförare anställda. Det finns inget överskott på personal att rekrytera från och det finns en osäkerhet kring hur många av oss som tar tillfället i akt att pensionera sig i samband med övergången i december. När verksamheten växer ökar behovet av personal.

Ett axplock av frågor som vi inom kort kommer att diskutera med nya arbetsgivaren:

Uniform

MTR ska ta fram en ny uniform för pendeln. Viktigt är att den uppfyller de krav vi ställer på våra arbetskläder. Uniformen ska vara anpassad för vår verksamhet och hålla en hög kvalitet. Vi behöver även se till att tilldelningen av kläder och skor blir tillräcklig.

Kompsaldo, sparad semester och inestående FV-dagar

När Stockholmståg tog över verksamheten från Citypendeln reglerades kompsaldon, sparade semesterdagar samt inestående lätthelgdagar mellan bolagen. Här har MTR ännu inte gett besked om hur de ställer sig till en övergång av dessa saldon. Seko kommer att driva att MTR ska ta över dem i sin helhet. Det är ont om tid att få ut inestående ledigheter under året och det är inte heller vad de flesta som sparat tid önskar.

Gruppval och semesterval 2017

Gruppval och semesterval regleras i våra lokala avtal, som har tagits över av MTR. Dock så finns frågetecken som behöver rätas ut. Under 2017 ska tunneln tas i bruk vilket gör att det blir stora ändringar i verksamheten före och efter trafikstarten. Det går att hålla gruppval i höst som vanligt men i så fall bör ett nytt val hållas inför trafikstarten med tunneln. Detta i sin tur får konsekvenser för semestervalet. Ett extra gruppval kan innebära byte av lediga helger vilket påverkar ledighetsförläggningen. Vi behöver ha en dialog med både MTR och Stockholmståg i den här frågan framöver.

Personallokaler

Samma sak som ovan: Trafiken före och efter tunneln ger olika förutsättningar för avlösningssplats samt gångtider. Att sitta kvar på Klarabergsviadukten 49 skulle vara önskvärt åtminstone till dess

att trafiken i tunneln startar. Sedan känns det mer osäkert med tanke på avståndet ned till nya Station City. Från fackligt håll ser vi tillsammans med de övriga organisationerna ett stort värde i att hålla ihop administration och produktion geografiskt. Det gäller särskilt planeringen, men övriga avdelningar är även de av stort värde för våra medlemmar att ha geografisk närhet till. Genom att splittra upp verksamheten riskerar vi att det kitt som håller samman pendelverksamheten löses upp. Ur facklig synvinkel är det dessutom att föredra att det är nära och enkelt att få tag på arbetsgivarens representanter på ett enkelt och otvunget sätt. Det ska också säkras att överligningslokaler finns i tillräcklig omfattning även efter entreprenörbytet.

Företagshälsovård

Vi lyckades inte få med oss det avtal som vi har idag med Stockholmståg till MTR. Vi ska sätta oss med MTR och utforma ett nytt avtal innan december.

Tekniska hjälpmedel

Idag är vi helt digitala, på gott och ont kan sägas. Faktum är att utan platta och telefon så går inga tåg idag. Utvecklingen har gått fort och systemen måste vara igång och rulla dygnet runt. Det gäller även natten mellan den 11 och 12 december. Kompis med underliggande system tillhör Stockholmståg. En eventuell användning av Kompis under nuvarande eller nytt namn skulle kräva att MTR och Stockholmståg gör upp om en försäljning, leasing eller vad som nu kan vara aktuellt. Detta skulle kunna vara tillfälligt vid övergången, eller en permanent lösning beroende på vad de olika företagen vill. Om MTR ska ta fram egna tekniska system, vilket spontant känns mest troligt, så är det bråttom om det ska vara i drift redan under året. Ska våra medlemmar lära sig nya system så ska utbildning på ett eller annat sätt till och det redan innan MTR klivit in som formell arbetsgivare. Vi följer utvecklingen noga, som politikerna skulle säga.

Vad händer framöver?

Vi har fått som förslag av MTR att träffas varannan vecka för ett par timmars möte, vilket Stockholmståg stöder. Mötena kommer att ske på eftermiddagarna de dagar som vi har MBL-träffar. Det är ett upplägg som vi tror har bra förutsättningar att ge resultat. Vi kommer att förhandla och samtala främst med HR-chefen enligt MTR, men även VD och cheferna för Trafik respektive Station kommer behöva vara med.

När det gäller organisationen för trafiksidan så har MTR en del tankar kring upplägget som skiljer sig åt från hur det ser ut idag. Bland annat så finns det i kommande organisation en kraftigt utökad arbetsledarfunktion. Där vi idag har 8 arbetsledare ska det på sikt finnas 40 linjechefer. Här tror vi att det riskerar att bli en kulturkrock: Lokförare är vana att sköta sitt arbete mestadels ensamma utan en chef hängande över axeln, MTR verkar dock övertygade om nyttan av en sådan förstärkning. Vi får se mer om hur de tänkt framöver.

I anbudet till SL finns också en ny funktion: Yttre Drift Ledare (YDL), som blir bilburen med uttryckningsfunktion - alltså blåljus. Det här känns som en direkt plankning från Tunnelbanan där befäl i radiobilar funnits länge. Rekrytering och mer info om denna tjänst kommer att komma redan innan MTR tar över, eftersom funktionen ska vara i drift redan i december.

Citybanan

Skyddsorganisationerna på Stockholmståg har efter inbjudan från SL-projekt Citybanan och Trafikverket medverkat i en första kontroll av utformningen och placeringen av signaler i tunneln. Detta skedde den 26 april då enhet X6001 för egen maskin kördes mellan Tomtebodavägen och spår 1 på Stockholm Södra. Detta var första gången ett fordon trafikerade sträckan med spänningssatt kontaktskena. Då det fortfarande är en byggarbetsplats och byggets regler gäller var hastigheten hisnande 20 km/h.

Uppdraget gick ut på att tillsammans med Trafikverket kontrollera signalernas placering och hur de syns från förarstolen. Innan provkörningen beskrev Trafikverket hur projekt Citybanan har arbetat med signalanläggningen: En konsultfirma har ritat anläggningen enligt svensk standard med så kallade tvåljussignaler. Dessa har blå märktavlor och kan endast visa "kör", "stopp" eller "vänta stopp". Hastigheten med tågskyddssystem är 80 km/h och utan tågskyddssystem 40 km/h.

Signalerna har en bra spridning men en del sitter skymda bakom snäva kurvor. Banan har också branta backar, så placeringen av signalerna blir inte alltid den bästa. Det är en sak att rita var signalerna ska sitta i ett CAD-program och en annan sak att se hur signalerna faktiskt sitter i verkligheten. Det finns brister, en del av dem är stora och dessa kan bli svåra att rätta till – i slutändan är det Trafikverket som bestämmer.

Värt att poängtera är att det bara är vi lokförare som använder signalanläggningen i hög hastighet. Ingen annan användare ser signalerna på samma sätt och vi har därmed en stark röst i placeringen av signalerna. Det är vi som ska kunna läsa av dem när trafiken väl är igång. Tågskyddssystemet



Foto: Hasse Johansson

är ett mycket bra hjälpmedel för säker tågföring men det är uppsikten genom frontrutan på spår, signaler och skyltar som gäller.

Citybanan är ett fantastiskt bygge med dubbelspår och servicetunnel anpassad för att köra räddningsfordon och buss parallellt med spåren. Den brantaste backen, norr om Stockholms Södra, har 30 promilles lutning. Djupast är det vid Stockholm City, 44 meter under Mälaren. Den mest spännande delen av banan är nog sänktunneln i Riddarfjärden mellan Södermalm och Riddarholmen: bara lite betong mellan banan och Mälaren, tanken på en tvättunnel poppar lätt upp.

Ytterligare en fascinerande konstruktion är "skarven" mellan vanlig kontaktledning och kontakledningsskenan som sitter i tunnelmynningen vid Tomtebodan. Att det kan gå åt så mycket järnbalkar för att skarva över två typer av kontaktledning är imponerande. Vi får hoppas att den är väl förankrad för den lär väga några ton, att jämföra med den lilla "kälke" som används för att skarva kontaktledningar ute på linjen.

Bygget går framåt och det vi tycker saknas är två spår och en extra plattform vid Odenplan. I dagsläget är det endast två spår och en plattform där vilket gör att det riskerar att bli nästa "getingmidja". Tyvärr byggs inte 300 meter tunnel, två extra spår och en extra plattform. Det vore antagligen lättare att bygga dessa, eller i alla fall förbereda för ett framtida bygge, nu när alla maskiner och all kompetens redan finns på byggplatsen. Istället ska det allt göras någon gång i framtiden, kanske i samband med att anslutningen till tunnelbanans gula linje byggs?



Foto: Hasse Johansson

Arbetsmiljö

31 mars trädde Arbetsmiljöverkets föreskrifter om organisatorisk och social arbetsmiljö (AFS 2015:4) i kraft. Vi har hämtat information ur Arbetsmiljöverkets och LO:s vägledningar till föreskrifterna. Bland annat är skrivningarna om arbetstider och psykiskt påfrestande arbetsuppgifter intressanta för oss lokförare.

Vad är organisatorisk och social arbetsmiljö?

Det är vanligt att prata om arbetsmiljön som något fysiskt - till exempel ljud, ljus eller temperatur. Den organisatoriska och sociala arbetsmiljön rör saker som inte är lika konkreta exempelvis hur arbetet organiseras och styrs eller hur vi samspelar med och påverkas av personer i vår omgivning.

Det är väl belagt att brister i arbetsmiljön leder till att anställda mår dåligt. Arbetsmiljöverket påpekar att det inte alltid är fysiska resurser som styr om arbetsmiljön är bra eller inte utan att synen på hur arbetet ska utföras - kulturen på jobbet - är också en viktig faktor. Konflikter på arbetsplatsen och oklar styrning kan påverka arbetsmiljön negativt.

God arbetsmiljö kräver målmedvetet arbete. Det ska finnas en arbetsmiljöpolicy i verksamheten och den ska innehålla en vision om hur arbetsmiljön ser ut när den är som bäst. Arbetsgivaren ansvarar för att arbetet med att förbättra arbetsmiljön alltid pågår samt att arbetstagare och skyddsombud ges möjlighet att medverka i det. För att utreda och förebygga olyckor, ohälsa och tillbud är det också viktigt att det är lätt att rapportera avvikelser. Begreppet ohälsa är dessutom brett: Det måste inte innebära en sjukdom, utan obehag i form av stressreaktioner kan mycket väl räcka.

Arbetsmiljöverket uppmärksammar att det är en belastning med koncentrationskrävande arbetsuppgifter, svårigheter att ta pauser vid behov, behöva göra flera saker samtidigt, lösa oväntade problem eller upprätthålla en känslomässig fasad gentemot andra. För att undvika att belastningen blir ohälsosam ska du ha tillgång till de hjälpmedel som krävs för att klara ditt jobb.

I föreskrifterna ställs nu krav på att arbetsledningen måste ha de kunskaper som krävs för att förbygga ohälsosam arbetsbelastning, samt vara insatt i hur arbetsplatsen fungerar och vilka signaler som tyder på brister i arbetsmiljön. Arbetsledningen ska även veta vad som ska göras och ha befogenheter att göra det som behövs för att åtgärda brister.



Foto: Magnus Johansson

Psykiskt påfrestande arbetsuppgifter

Arbetsgivaren ska uppmärksamma arbetsuppgifter och situationer som är starkt psykiskt påfrestande samt motverka att dessa leder till ohälsa hos arbetstagarna. I vägledningarna nämns flera exempel som berör oss lokförare. Det kan vara att behöva möta människor som är sjuka, påverkade eller i någon form av kris, att behöva fatta beslut i kritiska situationer eller att du är med om eller nära en olycka. Oväntade situationer, särskilt om de orsakas genom våld eller liknande, kan innebära en extra stark påfrestning. Den anställde som drabbas löper stor risk att må väldigt dåligt.

På arbetsplatsen ska det finnas en handlingsplan med åtgärder i de fall då psykiskt påfrestande händelser inträffar. Det kan till exempel handla om att snabbt kunna få stöd och råd, ha möjlighet att snabbt slå larm i nödsituationer och att få utbildning i och ha tydliga rutiner för hur dessa situationer ska hanteras. Det kan också handla om att inte arbeta ensam om riskerna inte kan hanteras på ett rimligt sätt.



Foto: Nina Lagerstedt

Arbetstidens förläggning

De nya föreskrifterna förtydligar att vår hälsa påverkas av vilka tider vi arbetar. Arbetsgivaren ansvarar för att arbetstidens förläggning inte leder till ohälsa. När det gäller sådan ohälsa ges flera exempel på starkt bidragande orsaker: övertidsarbete, mängden nattarbete, schemaläggning vid oregelbunden arbetstid samt möjligheten till rast och pauser.

Natt- och skiftarbete konstateras vara en hälsorisk. De flesta presterar sämre nattetid, även om de är utvilade, med ökad risk för misstag och olyckor som följd. Att sådana arbetstider inte kan undvikas, som för oss lokförare, ändrar inte arbetsmiljöarbetet. Innebär de en risk och tiderna inte kan ändras så måste andra åtgärder vidtas för att motverka ohälsa, till exempel genom att införa medursrotation vid skiftarbete.

Tid att återhämta sig är också en viktig del i att motverka ohälsa. Sömn och vila mellan arbetspassen är viktigt men även att det finns tillräckligt med raster och pauser för att orka med arbetsdagen. Vid långa pass eller kvälls- och nattjobb kan du behöva fler och längre uppehåll för att orka med arbetspasset.

Kränkande särbehandling

Till kränkande särbehandling räknas till exempel inte bli hälsad på, undanhållas information, få ta emot orättvisa anklagelser eller uthängningar, bli kallad öknamn, få sitt arbete saboterat, bli förföljd, hotad eller skrämd eller utsättas för sexuella trakasserier. I värsta fall är kränkningarna systematiska – alltså ren mobbning. Den som utsätts för sådan behandling riskerar att må väldigt dåligt.

Det är viktigt att kränkande särbehandling tidigt uppmärksammas som ett arbetsmiljöproblem, oavsett form av kränkning. Arbetsgivaren ska göra det tydligt att kränkande särbehandling inte accepteras i verksamheten samt att det finns rutiner för hur sådan ska upptäckas och hanteras. Vi anställda ska känna till vilka rutiner som gäller och vi ska kunna vara med och påverka vad som kan anses vara ett acceptabelt beteende på arbetsplatsen. Ett sådant beteende måste givetvis vara acceptabelt för alla. Arbetsgivaren har en utredningsplikt om hen får kännedom om kränkande särbehandling men ett skyddsombud eller en fackligt förtroendevald har tystnadsplikt och behöver samtycke från den som upplevt en kränkning för att föra problemet vidare.

Vill du läsa mer om den nya arbetsmiljöföreskriften hittar du vägledningar till denna på pendelforarna.se

Mår du dåligt på jobbet?

Tveka inte att höra av dig. Du kan vända dig till någon av oss fackligt förtroendevalda, vi har alla tystnadsplikt och för inte problemet vidare utan ditt samtycke. Styrelsens kontaktuppgifter hittar du längst bak i den här tidningen och övriga förtroendevalda i artikeln om dessa i början av det här numret. Kom ihåg att du kan kontakta den av oss som det känns bäst att prata med, vilket förtroendeuppdrag vi har spelar ingen roll.

Du kan också vända dig direkt till Previa eller en arbetsledare, det måste inte vara din egen.

Upphandlingen

Så var det klart. Förvaltningsrätten har avslagit SJ AB:s överklagan, se pressmeddelandet nedan. MTR tar över pendeltrafiken från och med december i år fram till 2021. Detta under förutsättning att SJ AB inte överklagar till Kammarrätten inom tre veckor. Förvaltningsrättens dom innebär alltså att MTR slipper det tillfälliga, direktupphandlade avtalet och kan sätta igång att planera för ett övertagande i december enligt tilldelningsbeslutet från december 2015. Om SJ AB överklagar till Kammarrätten får de inte anföra några nya skäl. Det är endast de skäl som anfördes vid överklagan till Förvaltningsrätten som Kammarrätten tar hänsyn till.

Pressmeddelande

Pendeltågsupphandling inte i strid med upphandlingsreglerna

[2016-05-12] Förvaltningsrätten i Stockholm

Förvaltningsrätten avslår SJ AB:s ansökan om överprövning av Stockholm läns landstings upphandling av pendeltågsverksamheten i Stockholmsregionen. Landstingets beslut att tilldela MTR Gamma AB upphandlingen ändras inte.

Stockholms läns landsting genomför en upphandling av pendeltågsverksamheten i Stockholmsregionen. SJ och MTR Gamma AB lämnade de två ekonomiskt mest fördelaktiga anbuden i upphandlingen och bjöds därför in till förhandlingar med landstinget. Därefter har landstinget beslutat att anta anbudet från MTR. SJ begärde överprövning av upphandlingen och anförde bl.a. att landstinget brutit mot den grundläggande principen om likabehandling genom att behandla SJ och MTR olika under förhandlingarna.

Förvaltningsrätten konstaterar att förhandlingarna med SJ respektive MTR delvis har tagit sikte på olika frågor, men att detta inte per automatik strider mot likabehandlingsprincipen. Avgörande är i stället hur förhandlingarna har genomförts och vilken information som kommunicerats med anbudsgivarna. Förvaltningsrätten bedömer att SJ inte har visat att landstinget har handlat i strid med likabehandlingsprincipen och det saknas därmed anledning för ingripande från förvaltningsrättens sida.

Domen meddelades den 12 maj 2016 och kan beställas hos Förvaltningsrätten i Stockholm via e-post avd33.fst@dom.se eller telefon 08-561 680 02.

En annorlunda 1 maj

Årets första maj var jag i Oslo. Norrmännen demonstrerar precis som här, men de gör det mycket mer och med känsla! Demonstrationen är inte partipolitisk det vill säga de går inte med den socialdemokratiska fanan som vi gör i Sverige, utan följer istället sin egen yrkesgrupps fackliga fana. Sålunda gick jag med Norsk Lokomotivmannsforbund, bakom deras fina gamla fana och demonstrerade mot utförsäljningen av den norska statsbanan. För nu är det nämligen dags. Nu ska järnvägen säljas ut även i Norge. Trots att de har sett hur resultatet har blivit både i Sverige och i England. Skamligt, det är vad det är.

I Norge är alla lokförare anslutna till samma fackförening. Alla. Ingen står utanför och ingen annan förening finns att välja på. Konduktörerna är med i en annan. De båda föreningarna gick efter varandra i tåget. Framför oss hade vi vår egen blåsorkester som spelade Internationalen och fick känslorna att svalla. Vi var många. Lokförarna var säkert ett 50-tal. Sedan var en massa andra yrkesgrupper också, vissa med sina egna blåsorkestrar till exempel Hamnarbetarna, Hotell- och restaurangfacket (som för övrigt är i strejk för stunden, norrmännen är ett strejkande folk), Sjuksköterskefacket, Byggarbetarna, Sjömansförbundet osv osv. Alla tillhörande LO. Alla demonstrerande för sin sak inom sitt yrkesområde. Givetvis hölls det tal, så gjorde även LO.

Jag vet inte hur många tusen människor som gick med i det här tåget men det var säkert uppemot 40 000. Inklusive alla blåsorkestrar som gick här och där i folkmassan. Det var en väldigt häftig känsla. Enande och stärkande.



Foto: Astrid Hermelin

På morgonen innan demonstrationen började var det samling vid Oslo Sentral intill ett monument, rest till minne av de norska motståndsmän som kämpade mot nazisterna under andra världskriget. En motståndsgrupp kallad Osvaldgruppen angrep för tyskarna viktiga industrier, järnvägar och tyska trupptransporter. Många av medlemmarna i gruppen miste själva livet under sina uppdrag. En överlevande från tiden då det begav sig fanns med vid minnesceremonin – en herre på cirka 90 år men som var tonåring då – tänk vad mycket han skulle kunna berätta. Och tänk vad mycket vi har att tacka honom för.

Notiser

Lokala avtalsförhandlingar

Vi har ännu inte satt igång de lokala förhandlingarna efter att det centrala avtalet blev klart. Vi kommer att sätta oss med Stockholmståg snarast.

Vi har märkt viss oro kring de lokala förhandlingarna. Vår strategi inför dem är tydlig: Vi skriver inte på dåliga avtal. Det finns dock fler än ett sätt att se på saker och ting. Är det svårt att avgöra om ett konkret förslag vore ett bra avtal eller inte, tar vi med oss frågan tillbaka till er medlemmar. Det är självklart att styrelsen inte kan ta beslut om era pengar och villkor utan att vara säkra på att ni gynnas av det.

Sommarturlistorna

Turlistegruppen arbetar med sommarturlistorna, de träffades den 18 maj för en första genomgång av dessa. Då trafikverket har varit sena med att meddela avstängningar till Stockholmståg har turerna ändrats en del i sista stund vilket har gjort att turlistegruppen har fått fel turer. De arbetar vidare med granskningen av turerna. Om du upptäcker några felaktigheter i dina turer, skriv rapport på det! Är det sådana fel som gör att du inte kan köra din tur, ring OPL på en gång.

Nödtalenheterna på X60B

Vi har fått information om att det är mycket strul med nödtalenheterna i X60B. Kom ihåg att det är viktigt att skriva rapport på det här och kryssa även i "delges skyddsombud" så att de får in statistik på hur många som drabbas av det här problemet.

Folksam

Många av er är genom ert Sekomedlemskap försäkrade i Folksam. Sedan Stockholmståg bytte bank görs det dock inte längre något avdrag för avgiften vid löneutbetalningen. Kontakta Folksam för att ordna autogiro eller lösa betalningen på annat sätt!

Tokiga signalplaceringar

Upptäcker ni signaler eller skyltar som sitter tokigt till eller är svårlästa: skriv avvikelserapport. Kryssa i "Delges skyddsombud" så att de kan jobba med problemet. Tidigare flyttades ett antal signaler i Söd mot Söd efter att rapporter från oss lokförare lett till att skyddsombuden kunnat uppmärksamma och arbeta med problemet.

Upphandling

I Lokförarbladet #53 skrev vi att företaget Stockholms Sjötrafik hade överklagat upphandlingsbeslutet av den kollektiva skärgårdstrafiken. Förvaltningsrätten har nu meddelat dom i frågan. De konstaterar att det inte är visat att upphandlingen skett i strid med gällande lag. Däremot är de temporära avtal som Stockholms läns landsting sedan tecknade med vinnaren av upphandlingen en otillåten direktupphandling. Enligt Förvaltningsrätten finns dock ett så kallat "tvingande hänsyn till ett allmänintresse" i frågan och de temporära avtalen ska därför inte ska rivas upp. Enligt Sekotidningen kommer Stockholms Sjötrafik att överklaga domen.

Vad händer en trappa ner?

Rapportering från pågående fas 3 av nedbemanningsprojektet "Ratio".

Under två dagar i april höll vi i klubb Seko Lokförarna SJ Stockholm och Seko Sektion Åkande, som är klubben för bland annat vår ombordpersonal, drop-in möten för våra medlemmar där de kunde dela med sig av sina åsikter, känslor och tankar kring nedbemanningen och också få ta del av andras syn på saken. Syftet med dessa möten var framförallt att komma på vad vi tillsammans kunde göra åt saken och stärka medlemmarna i känslan av ett kollektivt "vi". Tillsammans är vi starka!

- Många kände stark oro över den ökade arbetsbelastningen och stressen.
- Många kände ilska över att SJ AB inte tycks bry sig om säkerheten för vare sig sina resenärer eller sina anställda.
- Många kände sig besvikna över att SJ AB, trots påtryckningar från både fack och skyddsombud, struntar i riskbedömningarna och kör på utan att ta hänsyn till de anställdas hälsa och arbetsmiljö. De tycks förvänta sig att resenärerna ska kunna få likvärdig service trots minskad personal.

De arbetsinstruktioner SJ har bidragit med är ytterst sparsamma. På medlemmarnas uppdrag sammanställde vi i klubbarna därför en lathund sprungen ur resultaten från medlemsmötena. Den innehåller rekommendationer för hur vi bör arbeta på nedbemannade tåg, med fokus på säkerheten för både förare och ombordpersonal. Denna lathund spred sig snabbt till de flesta av våra åkstationer runt om i landet, förmodligen eftersom det är en skrift som sätter ord på ett arbetssätt som för de flesta är självklart och till stor del redan införlivat. Vi har också fått mycket positiv feedback angående denna, till SJ:s stora förtret.

SJ AB menar att denna lathund redan fått påverkan genom att förare exempelvis beslutat att låsa obemannade enheter, ett arbetssätt som dock är helt i enlighet med de instruktioner de själva gett ut. De skriver "Om det inte framgår [av Trappen, en app vi använder, min anm.] vilken enhet som ska vara låst kan beslut fattas av ombordansvarig att låsa en enhet." Det lathunden gör är i princip bara att förtydliga vad detta faktiskt innebär.

På något sätt är det nästan skrattretande. Trots protester och varningar har SJ AB genomfört denna nedbemanning och tycks nu stå helt oförstående till följderna som detta resulterar i. Orsak och verkan eller hur var det nu?

Våra huvudskyddsombud har begärt att Arbetsmiljöverket ska ingripa. Det blir intressant att se vad Arbetsmiljöverket anser. Vi kan iallafall vara säkra på att fortsättning följer.

Med vänlig hälsning

Kajsa Sköldstedt, jämställdhets-och integrationsansvarig i Seko Lokförarna SJ Stockholm

seko.klubb106@gmail.com

www.facebook.com/lokfcst

**Är du nyfiken på den omdiskuterade
lathunden hittar du den på
pendelforarna.se!**



Utblick

Vi på Seko Lokförarna Stockholmståg funderade på vad våra syskonklubbar i branchen sysslar med. Vi skickade därför ut en förfrågan till de andra klubbarna om de kunde dela med sig lite av sin verksamhet. Här presenteras svaren vi fick in, länkar till de andra klubbarnas hemsida finns på pendelforarna.se.

Upptåget

Hos Upptåget är det aktuellt med en kommande förhandling om bättre kommunikation från DSB Uppland samt arbete med sommarturerna. De har börjat att få igång sin studieverksamhet igen efter ett avbrott och försöker värva medlemmar att gå medlemsutbildningar samt se till att de förtroendevalda har den utbildning som krävs för sina uppdrag.

Skyddsmässigt jobbar de med att få till en markering på golvet utanför hytten så att resenärer inte ska befinna sig där. Då det saknas andra hytt dörrar, är dörren ut i resandetrymmet deras enda utrymningsväg. Efter en påkörning av en bil för några helger sedan blev detta en ännu mer aktuell fråga. De har även haft resande som suttit på golvet och sovit lutad mot förardörren, vilket inte alls känns tryggt.

Vill du läsa mer från Upptåget har de en hemsida som du hittar på sekoupptaget.wordpress.com/

Tunnelbanan

Seko Tunnelbanan har lagt yrkanden inför de lokala förhandlingarna med MTR. I yrkandena ingår löneökning på 3,2% eller minst 800 kronor; införande av tarifflöner för lokalvårdarna; avskaffande av all visstid utöver ferieanställning; heltidsanställning som norm; att mertidsuttag över 50 timmar ska ersättas som enkel övertid samt att omloppstiden för heltidspersonal ska vara högst 8 timmar och 30 minuter. Mer från tunnelbanan hittar du på klubb111.wordpress.com

Seko klubb SJ Väst

Seko klubb Sj Väst har en medlemstidning som du hittar digitalt på np.netpublicator.com/netpublication/n6253081

Kurser och aktiviteter

Ungdomsfotboll

Pendelklubben anordnar i samarbete med andra sekoklubbar en fotbollsturnering för alla medlemmar under 30 år.

Turneringen går av stapeln den 1 juni klockan 13.00 på Eriksdals BP (Södermalm). Turneringen består av sjuannalag, spelas på konstgräs och är det någon av er som är intresserad av att vara med så går det jättebra att vara med i Pendelklubbens lag. Vill du vara med eller veta mer, kontakta Claudia Diaz från Pendelklubben på Claudia.DiazDiaz@stockholmstag.se

Förslag på medlems-aktiviteter?

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

Facklig introduktion

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

Medlem i facket

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

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

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

Anmäl dig

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

Nina Lagerstedt
Studieansvarig
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

skyddsombud.sekolok@stockholmstag.se



SEKO Lokförarna Stockholmståg
facebook.com/sekostockholmstag



seko

KLUBB LOKFÖRARNA
STOCKHOLMSTÅG