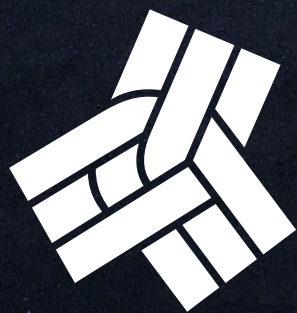


Lokförarbladet

Nummer 58, juli 2017



seko

LOK PENDELN

Innehåll

Innehållsförteckning

Innehåll	2
Citybanan	3
Info från skyddsombuden	4-5
Läget på Renneriet	6-7
Städa inte bort våra städare	8-9
Sedan sist	10-11
Övertidsarbete	12
Avtalsrörelsen	13-14
CDT-tester	15-16
Utblick	17
Strejkrättsutredning	18
Kurser och aktiviteter	19
Kontakta oss	20

Lokförarbladet görs av medlemmarna i styrelsen för Seko Lok Pendeln.

Sammanställning och redigering

Mikael Haglund

Nina Lagerstedt

Omslagsbild

Magnus Johansson

Redaktörn

Sommarnumret ute!

Kamrater! Bara för att det är semestertider innebär inte det att det slutar finnas facklig information att ge ut. Inför detta nummer av Lokförarbladet är Citybanans öppnande den stora frågan för många och det finns info att läsa i två av våra texter. Vi går också igenom lite av det som hänt sedan senaste Lokförarbladet, samt flera andra saker. Nästa utgåva är planerad till hösten, men vi uppdaterar alltid hemsidan www.pendelforarna.se och vår facebookside när det finns något att berätta.

Trevlig sommar!

Citybanan

Det är mycket som ska fixas inför öppnandet av Citybanan. Den frasen har de flesta av oss hört ett par gånger den senaste tiden och det är inte bara mycket som ska fixas inför öppnandet av Citybanan. Det är även mycket som ändras för oss i samband med Citybanan. Vi tycker att MTR har varit lite sparsmakade med information inför öppnandet men misströsta inte, vi på Seko Lok Pendeln har listat lite saker ni kan behöva känna till inför öppnandet. Om du har några frågor, vänd dig i första hand till din gruppchef eller övriga funktioner på MTR.

Utrustning

Du ska ha en femkantsnyckel och ett kort för aktivering av plattformsdörrar. Utöver detta ska du ha en delbar nyckelring och om du vill så får du även hämta ut en förlängning till femkantsnyckeln.

Gångtid

De tider som MTR har beslutat ska gälla är 7 minuter till avbyte för södergång och 8 minuter till avbyte för norrgång. I rusning (07-09 samt 16-18) är tiderna 9 minuter för södergång och 10 för norrgång. Tror vi. MTR har inte helt tydligt berättat för oss heller hur de tänker. Tänk på att gå på utsatt gångtid och skriv rapport samt mail till skyddsombuden om gångtiden inte räcker till. Det är viktigt att vi har koll på detta så att vi i framtiden får gångtider som stämmer överens med verkligheten.

Gångvägar

Den gångväg som vi ska använda när vi är söderut är att gå via “suckarnas gång” och ner vid tunnelbanespärrarna. Norrut är det Vasagatan till Bishop Arms och ner vid tunnelbanespärrarna där. När vägarna är stängda är det Klarabergsgatan fram till Scandic och sen ner där som gäller. Kom ihåg att du är ditt eget skyddsombud, känns det inte tryggt att gå en väg, välj en annan där du känner dig trygg och skriv en rapport (gärna med en kopia till skyddsombuden). Din trygghet och hälsa är alltid viktigast.

Eftersom allt är nytt och det är mycket som är oklart både för oss förare och för MTR så är det viktigt att vi följer de instruktioner vi har fått. Låt arbetet ta den tid det tar och skriv rapport om tiden ni har för olika moment inte räcker till.



Foto: Mikael Haglund

Info från skyddsombuden

Flera kollegor har påtalat den bristande kvalitén vad gäller möblemang i våra paus- och rastlokaler. Skyddsombuden har begärt en total översyn av samtliga möbler i samtliga lokaler som vi nyttjar. Pauslokalen i Södertälje ser vi som högsta prioritet och enligt uppgift från MTR skall möbler till denna vara beställda.

Citybanan

Inför öppnandet av Citybanan så skall ni förare veta om att ni har rätt till en lots första gången ni kör ner i tunneln. Om det var länge sedan ni gick utbildningen eller om ni bara känner er lite osäkra, ta kontakt med er GC så att de kan ombesörja att ni garanteras detta. MTR har ännu inte, i skrivande stund, lyckats förmedla den informationen till alla medarbetare, så därför tar vi upp det.

En riskanalys gällande anvisad gångväg ner till Sci är påbörjad. Vi skyddsombud är angelägna om att vi i möjligaste mån ska undvika att passera otrygga platser för att minimera risken att bli utsatta för hot och våld.

Då tunnelbanan är öppen dygnet runt på helgerna så har vi lyft frågan om möjligheten till att stänga ingången till Citybanan, för att vi skall kunna klargöra tåg utan risk för att bli utsatta för hot och våld av exempelvis påverkade människor. Detta ser vi som en självklarhet för att säkra vår arbetsmiljö. Enligt MTR skall detta nu ha säkerställts.

När Citybanan öppnar så kommer vi att ha fordonsreserver i Älvsjö och Ulriksdal. Ni har, givetvis, oberoende tjänstgöringsplats alltid rätt att gå på toaletten vid behov. Det finns ett par fordonsreservturer som är längre än 5 h, tänk på att ni då har rätt att ta 30 minuters rast (plus gångtid) efter överenskommelse med POC.

Samverkan med MTR

Enligt Arbetsmiljölagen skall arbetsgivaren samverka med skyddsombuden vad gäller arbetsmiljöproblem samt alla förändringar på arbetsplatsen. MTR och skyddsombuden har olika uppfattningar om hur detta skall hanteras. Enligt MTR har de delegerat arbetsmiljöansvaret till gruppcheferna. Vi anser att detta är ineffektivt och inte praktiskt möjligt i många frågor. Några av dessa funktioner på MTR som vi saknar mest är en fordonsavdelning för hantering av problem med fordon, ansvariga personer för infrafrågor och trygghetsansvarig som vi kan samverka med gällande hot- och våldsföråklaringar med mera. Ett exempel på MTRs brist att löpande samverka och planera med oss är de planerade rasterna i Jakobsberg under avstängningarna. Vi skyddsombud blev varse om denna förändring genom att läsa de nya turerna efter att de publicerats i IVU. Vi kontaktade MTR och frågade varför de inte hade samverkat och fick svaret att lokalen redan är godkänd och att vi inte har annorlunda behov än stationsvärdarna. Vi begärde en redovisning av hur hårt belastad lokalen kommer att vara och vilka personalkategorier som kommer att röra sig där. Vi har efter det fått veta att förare och tågvärdar har blivit hänvisade till rastlokalen i den norra spärren. All annan personal är hänvisad till den södra rastlokalen. Vi åkte ut till Jkb för att själva bedöma lokalen och blev varse om att den är obemannad mellan 10:00-15:00 och att vi därmed inte hade tillträde till den då våra taggar inte hade den behörigheten. Vi påtalade för MTR att alla tågvärdar och förare som blir hänvisade till ett utrymme för att ha rast, paus eller toalettbesök skall naturligtvis ha tillträde dit. Efter att vi har lyft frågan med MTR så har de enligt uppgift ombesörjt att vi numer har tillträde till både Ulriksdal och Jakobsberg. Vid en väl fungerande, fortlöpande samverkan så behöver inte dessa situationer uppkomma. Vi hoppas att MTR har för avsikt att närma sig skyddsombuden och samverka mer i framtiden.

Personalomhändertagande

Vidare så har MTR utan samråd med skyddsombuden tagit fram direktiv för omhändertagandet av personal. Den personen som har jouren har en inställetid på 90 minuter till Cst! Vi anser att detta är under all kritik. När någon av oss i verksamheten råkar ut för en olycka, en påkörning eller något dylikt så skall de drabbade bli omhändertagna så snart som möjligt. Det är vår bestämda uppfattning att de resurser med beslutsmandat som har uppdraget skall befinna sig på Cst 24/7. Att lämna personalen i ett många gånger utsatt läge i flera timmar är fullkomligt oacceptabelt. Vid flera händelser så har även omhändertagandet brutit. Förare och tågvärdar har blivit felaktigt bedömda vid påkörningar och inte automatiskt tagits ur trafiksäkerhetstjänst som förväntat. Efter en händelse i mars så tog vi upp detta med MTR och blev lovade att de skulle säkerställa att detta inte skulle upprepas. Trots detta så har MTR inte lyckats leva upp till detta löfte. Vi arbetar för att MTR skall säkerställa att samtliga resurser som tilldelas uppdraget skall ha rätt utbildning och kunna hantera uppgiften på ett korrekt sätt.

Taxi

MTR har skrivit ett avtal med Cab Online för våra tjänsteresor med taxi. Vi skyddsombud har varit väldigt tydliga med att vi vill ha Taxi Stockholm som leverantör av denna tjänst. Vi har historiskt sett haft mycket problem med Sverigetaxi, som är en del av Cab Online. Det är mycket viktigt att ni rapporterar alla problem som ni upplever med era taxiresor så att vi får en större möjlighet att driva detta vidare. Något som är viktigt att komma ihåg är att du alltid är ditt eget skyddsombud. Om du upplever resan osäker, otrygg eller obehaglig på grund av till exempel chaufförens bristande uppmärksamhet, så ska du alltid säga till samt skriva rapport. Du har alltid rätt att vägra åka med en anvisad chaufför om den personen utsätter dig för någon form av risk. Se till er själva först och ta hand om er!

Vi vill som vanligt uppmana alla kollegor att kontakta skyddsombuden om ni uppmärksammar arbetsmiljöproblem som vi behöver få information om. Ni kan maila oss personligen eller till skyddsombudsmailen. Ni hittar denna när ni söker i kontakter, MTRPskyddsombud.sekolok@mtr.se.

Nytt skyddsombud

Till sist vill vi varmt välkomna Arvid Alsén som skyddsombud. Han valdes in vid senaste medlemsmötet. Han kommer att ersätta Göran Axelsson som inom en snar framtid skall avgå då pensionen hägrar.



Läget på Renерiet

Följande text är hämtad (med tillstånd såklart!) från Pendelklubbens hemsida:

I måndags, den 26 juni, kallade Renерiet till möten med städpersonalen på pendeln där det informerades om att företaget samma dag varslat om uppsägning av 90 anställda (av ca 195). Bakgrunden till detta är att man ekonomiskt förlorar 3-4 miljoner varje månad på pendeln och att konkurs hotar hela företaget innan årets slut om inte ekonomin kommer i balans. Händer detta drabbas uppemot 700-800 anställda i hela Sverige vilket är orsaken till att ägarna i Finland, Sol, ännu tycks vara inställda på att rädda vad som räddas kan. Där har man ett gemensamt intresse med SEKO Pendelklubben.

Renерiets plan är att minska personalen till det antal som man byggde sitt anbud på, ca 120-130 personer. Att så inte redan skett tidigare, istället för att låta företaget förblöda, förklarade Renерiet med att man hade hoppats på att MTR skulle skjuta till mer pengar för tjänster som man utför men inte får betalt för. Nu har man för avsikt att strikt följa avtalet och hoppas på att kunna undvika konkurs. MTR håller hårt i plånboken och är inte villig att betala mer än vad man redan gör.

Samtidigt så vet alla inblandade att städningen på pendeln aldrig kommer att fungera med så lite personal. Faktum är att de ca 195 anställda heller inte har räckt till för Renерiet för att hålla näsan över vattenytan. Uppemot 20 personer eller mer har dagligen hämtats hit som extrapersonal från bl.a. Finlandsbåtarna eller anställts som arvodister under det sista halvåret. Det är helt uppenbart att det är för lite anställda inom städ och inte för många! Och ändå kommer detta besked om uppsägningar. Att ansvaret faller tungt på SL och inte minst MTR för ett underbud inom städ (liksom på verkstadssidan där det även har varslats om uppsägningar) är inget som behöver påpekas. Nu klarnar bilden och vi börjar allt mer förstå hur MTR:s ”vinnande” bud var upplagt.

Att beskedet om uppsägningar och hot om konkurs kommer som en chock för kollegorna inom städ är inte att förvåna. Men samtidigt har många redan tidigt förstått att det inte står rätt till med Renерiet. I stort sett ingenting av det man har sagt sig vilja ändra på inom verksamheten har man förmått genomföra.

Man har talat om att ändra stationsstädarnas schema och göra det mer effektivt. Man har talat om att ordna en särskild grupp som sköter reklamen. Man har tidigt påpekat att SL inte betalar för plockstädning på slutstationerna mellan 10.00 och 15.00. Man har sagt att man ska ändra i rutiner och schema för kollegorna som på natten städar tågen på uppställningsspåren o.s.v. Men inget har hänt. För våra kollegor som är stationsvärdar är det allmänt känt hur besvärligt det var för Renерiet att ordna städning inne i spårren och när två nya stationer öppnas inom en dryg vecka konstaterar vi att inget schema ännu är förhandlat. Vem som ska städa Odenplan och City tycks ännu ingen veta. Vi kan konstatera att Renерiet blev förda bakom ljuset då man trodde och fick uppgift om att personalen som skulle tas över var betydligt färre än de ca 200 som kom från ISS och Stockholmståg. Man har heller inte fått redogjort för allt som ingick i driften. Bl.a. visste inte Renерiet att tågen städades även dagtid. Men det innebär inte att Renерiet är utan skuld. Insikt, kunskap, organisation och ledning har lyst med sin frånvaro och vi kunde redan i höstas innan den 11 december slå fast, i Pendelbladet, att verksamheten var för stor och komplicerad för ett företag som Renерiet. Nu har en ny VD tillsatts, då den förra avgick, och förhoppningsvis kan hon visa upp helt andra ledaregenskaper än vad som hitintills har framkommit.

Den ansvarige chefen som räknade på anbudet och som är ansvarig för kontraktet med MTR ställde vid en mbl i vintras frågan om personalen som inte kunde hantera ett rapportsystem (som inte

fungerade) var utvecklingsstörda? Själv har han ofta setts tvätta vindskydd och plocka fimpar i samband med Insta-mätningar, istället för att organisera verksamheten, och vilket säger en hel del om Reneriets organisation. Nu faller hånet som riktades mot personalen i hans eget knä och Pendelklubben har i samband med varslet krävt att han lämnar företaget.

Vid medlemsmöten som Pendelklubben har hållit denna vecka har vår inställning varit klar: Vi accepterar inga nerskärningar då städpersonalen på pendeln bevisligen är för få och inte för många. Ska talet om en pendeltrafik i världsklass inte bara vara en tom fras måste mer pengar och resurser avsättas för städning, klottersanering och reparationer av tågen.

Att rikta kritiken främst mot Reneriet blir som att sparka på en döende kråka. Det ligger snarare i vårt intresse att hålla den vid liv och rädda så många arbetstillfällen som möjligt. Förhandlingarna med Reneriet om en ny organisation påbörjas fredag 29/6 och det beräknas ta en – två månader innan vi vet hur många som i slutändan blir uppsagda.

Kritiken och kraven riktar vi främst mot SL och MTR. Uppvaktning av SL-politiker är redan inplanerat, utskick till media likaså men redan söndag den 9 juli kommer Pendelklubben med städkollegorna i spetsen att göra sin stämma hörd. Här hoppas vi att också andra kollegor på pendeln sluter upp och visar sitt stöd, då det är av gemensamt intresse att vi håller ihop då det nästa gång kan vara en annan yrkesgrupp som drabbas.

Söndagen den 9 juli invigs officiellt de två nya pendeltågsstationerna. Blåsorkester, sång från kända artister och annat högtidliggör detta och självaste statsministern kommer för att tala. Som grädde på moset har städkollegornas medlemsmöten beslutat att man också ska vara där med flygblad och plakat för att informera om hotet som riktas mot dem och pendeln. Mer information om detta skickas ut den kommande veckan med tid och plats för samling.

En för alla, alla för en!

SEKO Pendelklubbens förhandlingsdelegation och förtroendevalda på Reneriet



Foto: Magnus Johansson

Städa inte bort våra städare

Pendelklubben har tillsammans med Seko Stockholm startat en kampanj som heter städa inte bort våra städare. Förutom en facebook sida och en namnsamling planeras det en manifestation på invigningen av Citybanan nu på söndag (10/7 klockan 11.30) på Odenplan. Kom dit om ni har möjlighet och sprid ordet så att så många som möjligt kan komma. Vi som arbetar på tågen vet vad som händer om det blir färre städare. MTR och SL måste ta sitt ansvar. Städarna tillsammans med vårt fackförbund Seko kräver:

- Att trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons och landstingspolitikerna tar sitt ansvar för den uppkomna situationen och agerar för att säkerställa att tillräckliga resurser erhålls för att städningen på pendeltågen ska kunna fortgå, samt att personalens anställningar och arbetsmiljö värnas!
- Korten på borden: SL måste redovisa vad resenärerna betalar i skattepengar till MTR för städningen!
- MTR, den idag enskilt största arbetsgivaren i Stockholms lokaltrafik, måste ta sitt ansvar. Städningen måste erhålla de resurser som krävs om vi ska ha rena, snygga och säkra stationer och tåg!

Seko Stockholm och Pendelklubben kommer att vara med på invigningen av Citybanan, den 10 juli, och informera allmänheten om situationen och om våra krav. Vi hoppas såklart att alla de som kan även från vår klubb kommer dit och visar vårt stöd för städarna. Tillsammans kommer vi att utkräva ansvar av trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons. Vi uppmanar alla vänner av en fungerande samhällsservice med trygga anställningsvillkor att komma dit och stödja kampen för städarnas anställningar!

Tamsons



städkaos

Ta ditt ansvar, Kristoffer Tamsons!

90 av 196 städare på pendeltågen i Stockholm ska bort. Skälet är att den borgerliga ledningen i landstinget gjort en usel upphandling. Priset blir skitigare pendeltåg och smutsigare stationer. Städarna och resenärerna är de som får betala för vanskötseln av våra gemensamma skattemedel.

Seko kräver:

- Att trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons tar ansvar för situationen och säkerställer att tillräckliga resurser avsätts för städningen av pendeltågen samt att personalens anställningar och arbetsmiljö värnas
- Korten på bordet: SL måste redovisa vad resenärerna betalar i skattepengar till MTR för städningen
- MTR måste ta sitt ansvar. Städningen måste få de resurser som krävs om vi ska ha rena, snygga och säkra stationer och tåg



Sedan sist?

Vad har hänt sedan sist?

Först och främst så har vår fackliga tid minskat markant. Det beror till stor del på att MTR har ont om personal och därmed har valt att "prioritera bort" facklig tid. MTR säger själva att de så långt som möjligt vill att vi ska ha vår fackliga tid men om det behövs för att få tågen att rulla så drar de tillbaka våra ledigheter, ofta med väldigt kort varsel. Det här drabbar främst uppdrag som är direkt kopplade till MTR som till exempel MBL-förhandlingar, möte med uniformsgruppen och expeditjonsarbete. MTR menar att personalläget har varit extra ansträngt nu i vår, mycket på grund av utbildningar inför Citybanan och de menar att personaltillgången kommer att se mycket bättre ut i höst - något som vi är skeptiska till. Om det stämmer eller inte återstår att se.

MBL-förhandlingar

Sedan senaste Lokförarbladet har flera MBL förhandlingar blivit inställda och vi har haft svårt att få gehör för våra frågor. Det är kort om tid på MBL-träffarna och vi är fyra klubbar som alla vill lyfta våra frågor samtidigt som MTR vill informera om verksamheten. Det vi bland annat har pratat om är:

- CDT-tester
- Citybanan
- Övertid

Trafikförvaltningen har skrivit kontrakt med ett produktionsbolag gällande ett program som ska visa vardagen för bland annat Trygg C på pendeln. Programmet är utformat som tv-serien "tunnelbanan". MTR kommer att hålla någon form av audition för de som är intresserade av att delta i programmet. Grundläget är att alla medarbetare suddas i bild om de inte uttryckligen ger medgivande till publicering.

Södertälje

MTR vill utöka stationeringen i Södertälje. För att göra det krävs såklart större lokaler och i samband med det har vi från fackligt håll sagt att vi vill ha tillgång till en expeditjonslokal även i Södertälje. Tanken är att vi ska dela expedition med Pendelklubben och ha öppet både där och på 49an. Om det blir så och vilka öppettider som kommer gälla är inte bestämt i dagsläget.

Styrelsemöten

Sedan senaste Lokförarbladet har vi haft tre styrelsemöten och ett medlemsmöte. På medlemsmötet som hölls den 13 juni valde vi in ett nytt skyddsombud; Arvid Alsén, och en ny valberedare; Maria Nordström.

Samordning Seko-MTR

Sekoklubbarna på MTRs alla dotterbolag träffas en gång i kvartalet för att byta erfarenheter och diskutera företagsgemensamma frågor. Klubbarna är, förutom oss, Pendelklubben, Verkstadsklubben, Klubb 111 (Tunnelbanan) och Tech (Tunnelbanans verkstadsklubb).

Turlistor

Klargöringstider och hyttbytestider för X60B är fortfarande inte förhandlade. Sommarturlistorna kom oss till känna kort innan dess att turerna började gälla. Turlistombuden har tittat på turerna

men eftersom det var kort om tid och eftersom det är mycket avstängningar och liknande finns det stor risk för att det kan ha smugit sig in felaktigheter i turerna. Om ni hittar en felaktig tur så skriv rapport och prata med er arbetsledare och/eller Poc samt skicka gärna ett mail till turlistor@pendelforarna.se eller prata med styrelsens nya turlisteansvarige Mattias Vikström.

Förhandling om taxitider

Turlistombuden har märkt att tiderna för taxi inte stämmer med de som en gång i tiden mättes upp. Tiderna är tagna från Google-maps och som det är nu så tar sträckan längre tid än vad vi har inritat i turerna. Vi har lyft frågan med MTR och de är överens med oss om att det inte kan vara så, däremot har tiderna inte ändrats ännu.

Nyfiken på facket?

Den 30 maj hade vi, tillsammans med Pendelklubben, en grillkväll med spel och häng. Vi skulle ha varit i Tantolunden men på grund av vädret valde vi istället att vara på Klarabergsviadukten 96. Under kvällen fick vi utöver grillning och spel besök av delar av regionala ungdomskommittén och pratade om läget på MTR. Alla som var med på grillkvällen fick även ge förslag på vad vi ska hitta på för ungdomsaktivitet till hösten.

Expeditionen

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

Kurser och utbildningar

Sedan senaste lokförarbladet så har flera nya förtroendevalda gått grundutbildningen för förtroendevalda. Fredrik Werner, Mattias Vikström och Astrid Hermelin har gått en försäkringsrådgivarutbildning och Nina Lagerstedt har gått en fackligt-politisk utbildning. Prata med klubbens studieansvariga, Ingela Svensson Ottosson, om ni är intresserade av att gå någon utbildning.

Inkluderande arbetsplats

Klubben skickade en representant på återträff för projektet "inkluderande arbetsplats". På återträffen pratade vi om hur det har gått med klubbens jämställdhets- och integrationsarbete samt hur vi kan arbeta vidare med frågorna och vad vi kan kräva av MTR.

Vad händer då framöver?

Flera av oss är på semester och alla MBL-träffar med MTR är på paus under sommaren. Vi fortsätter att ha expeditionen öppen varje torsdag under hela sommaren och finns som vanligt tillgängliga på styrelsen@pendelforarna.se.

Övertid

Vi hade problem med att MTR dröjde med att lämna ut övertidslistor. Vår områdeschef för trafik skrev också i ett utskick angående villkoren för att jobba övertid i anslutning till en tur, men missade att nämna att de ordinarie spärreglerna fortfarande gäller och påverkar hur mycket övertid du kan tvingas jobba.

Övertidsarbete

I senaste utskicket från områdeschefen för trafik så fanns det i slutet ett stycke gällande övertid: ”Måste jag jobba övertid efter en tur?”

Svaret från områdeschefen är förvisso sant men det verkar som att en del relevant information har fallit bort. Det vi tänker på främst är att övertid i anslutning till en tur aldrig gör att skrivningar gällande arbetstidsregler faller bort. För att göra det enkelt för alla inblandade vill vi påminna om några regler som är bra att tänka på när ni blir ombedda att jobba övertid:

- Du får jobba max 5 timmar innan rast.
- Du ska ha en paus på minst 10 minuter var 2,5:e timme (och vid behov!).
- Om du börjar innan 05.45 får du arbeta max 6 timmar plus obetald rast.
- Om du börjar mellan 05.45-06.45 får du arbeta max 7 timmar plus obetald rast.
- Om du börjar 06.45 eller senare får du arbeta max 9 timmar plus obetald rast.
- En rast ska vara minst 30 minuter. Vid rast i anslutning till tågjänst ska de första 15 minuterna vara betald rast. Obetald rast får inte förekomma mellan klockan 22 och 06.
- Jobbar du en nattur får du i grunden arbeta max 8 timmar. Du får dock arbeta i 10 timmar om du får en rast (som ska infalla mellan 22-06) på minst två timmar. Observera att du i så fall även ska ha tillgång till ett vilrum.
- Om du börjar arbeta innan 00.00 får du inte arbeta längre än till 07.30 morgonen efter.
- Om du jobbar två turer på samma dygn (till exempel vid dubbelläggning av nätter) får du arbeta max 11 timmar samma dygn.
- Övertid får inte inkräkta på 19/05-regeln. Undantag om du går på en grupp där 19/05-regeln är bortförhandlad.
- Övertid får inte heller inkräkta på fridagsperioden vilket innebär att en FP-dag ska omfatta själva dygnet den ligger på samt 12 timmar i samband med dagen.

Kom ihåg att ni är era egna skyddsombud och håll koll på era tider. Blir det fel, så rapportera! Skicka det till både din gruppchef och till oss (styrelsen@pendelforarna.se). Det är viktigt att vi får in rapporter så att vi kan komma till rätta med eventuella problem.



Foto: Mikael Haglund

Avtalsrörelsen

Centralt

När senaste numret av Lokförarbladet gavs ut så hade avtalsrörelsen precis startat. I det här numret kan vi redovisa hur det gick. De krav Seko ställde inför avtalsförhandlingarna var lönehöjning enligt industrins normerande överenskommelse - 6,5% på tre år - samt en låglönesatsning utöver detta för de som tjänar under 24 000 kr/mån. Seko ville också stärka reglerna kring övergång av verksamhet, få till en Loss of License-lösning samt öka pensionsavsättningen. Almega ville å sin sida inte precisera något löneutrymme, införa en undertidspott, öka mängden natt- och helgarbete, ändra 19/05-regeln samt utöka semesterperioden till att omfatta perioden maj-september. När förhandlingarna avslutades hade Almega fått igenom en ny skrivning gällande tvister relaterade till LAS: Ny tidsgräns för att väcka tvist är 2 veckor istället för gamla 2 månader. I övrigt fick Almega inte igenom några av sina krav. Seko fick å sin sida igenom kraven på låglönesatsning, flexpension, en omställningsförsäkring för den som drabbas av Loss of License samt att upphandlingarna för Pågatågen och Krösatågen ska ske med ett skydd för de villkor deras anställda har idag. Seger för Seko, med andra ord! Löneökningarna har satts till 2,1% för 2017, 1,9% för 2018 och 2,0% för 2019. För att få till ett nytt avtal krävdes dock strandade förhandlingar samt ett varsel om strejk inom spårtrafikbranschen för att få Almega att ta sitt ansvar och förhandla, något de i början inte alls var intresserade av. Det dröjer nu till 2020 innan nästa avtalsrörelse börjar.

Lokalt

Förhandlignarna pågår fortfarande, här ser ni yrkandena som vi från Seko Lok Pendeln har lämnat till MTR. Vi har ännu inte fått några yrkanden från MTR och vi går ut med resultatet av förhandlingarna så fort dessa är klara. Håll utkik på vår facebookside, Seko Lok Pendeln, och på www.pendelforarna.se!

– Utjämning av tarifflönerna mellan de olika förbunden.
Lika lön för lika arbete

– Förstärkt skydd för FV-dagen.
Ledigheten ska likställas med en FP-dag och ska omfatta 24+12 timmar. 19/05 skyddet ska gälla även för FV-dagen

– Lösning för att behålla medarbetare som närmar sig pensionsålder
Vi ser att en del medarbetare väljer att gå hem tidigare än 65. Det är av vikt att behålla lokförarna så länge som möjligt, särskilt med rådande personalläge. Vi föreslår en lösning där lokförarna ges möjlighet att från 62 års ålder arbeta deltid – 80% med ersättning motsvarande 90% av lönen och med 100% pensionsavsättning.

– Villkor för handledare
Vi vill ha in text i avtalet som reglerar handledarnas arbete. Detta för att undvika godtycke och skapa ordning och reda för denna viktiga resurs.

Grunderna som behöver slås fast i avtal:

- 1 handledartillägg per elev och tur (dygn). Även avrostning genererar handledartillägg
- Planering av elevvakning ska ske i samband med delgivning av månadsschemat
- Maximalt 3 veckors utlagd handledartjänst sedan minst 1 vecka med egen körning
- Stopp för planerad dubbelläggning av elever

- Handledarrollen ska inte vara skäl för nekad ledighet
- Handledardagarna ska spridas jämnt över kollektivet i så stor utsträckning som möjligt
- Avtal om löneväxling

Idag råder godtycke och oklara villkor vad som gäller vid löneväxling till förstärkt pension. Vi vill avtala och reglera på vilket sätt som löneväxling kan ske för våra medlemmar.

Löneväxling ska vara möjlig på lönedelar som överstiger 8,07 inkomstbasbelopp
Som underlag för lönedelar räknas all beskattningsbar inkomst dvs grundlön plus tillägg



Foto: Mikael Haglund

CDT-tester

Varför gör företagshälsovården CDT-tester vid årlig hälsokontroll?

Sedan MTR tog över så har vi gått från att ha Previa som leverantör av företagshälsovård till ett för oss nytt bolag som heter Avonova. Förutom att företagshälsovården nu finns på annan adress så har en viktig skillnad visat sig för de som besökt företaget för en regelbunden hälsokontroll.

Det visar sig att Avonova tolkar regelverket på annat sätt än vad Previa gjorde och rutinmässigt tar CDT-tester på oss när vi kommer för kontroll. Tidigare tog företagshälsovården detta test vid misstanke om för högt alkoholintag. Nu görs det alltså planerligt varje gång. Anledningen är enligt MRO doktor Jonas Källström vid Avonova att de vid ett godkännande av säkerhetstjänst går i god för att personen uppfyller alla de krav som ställs av myndigheten (Transportstyrelsen) för lokförare. Källström menar att på samma grund som han gör ett syntest och kollar blodtrycket så behöver företagshälsovården svart på vitt att alkoholkonsumtionen inte överstiger gränsvärdet som är bestämt av myndigheten - 2,0.

Vad är då ett CDT-test? (Nedan är saxat från Läkartidningen)

CDT står för kolhydratfattigt transferrin. CDT utgör normalt en mindre del av totalt transferrin, men ökar vid alkoholkonsumtion. Personer som dricker regelbundet får därför en högre CDT-halt i blodet, och markören kan kartlägga en persons alkoholvanor över tid.

Förhöjda CDT-värden ses oftast men inte alltid hos personer som regelbundet konsumerar större alkoholmängder. Studier indikerar att det krävs ett genomsnittligt dagligt intag överstigande 40 gram etanol (motsvarar ungefär 2 burkar starköl, en halv flaska vin eller 12 cl starksprit) i några veckor för att testet ska ge utslag [12]. Individuella förändringar i mätvärdet kan dock noteras vid lägre alkoholintag. Transferrinets halveringstid är ungefär 10 dygn, och vid alkoholabstinens återgår ett förhöjt CDT-värde till normal nivå inom 2 till 4 veckor.

CDT-testet tas genom ett stick i fingret och vi har nu haft de nya rutinerna igång sedan i december. Det är flera lokförare som fastnat i kontrollerna och som uppvisat ett för högt värde. Det här ställer givetvis till problem, både för individen så klart som inte får fortsätta i säkerhetstjänst och för företaget som mister en lokförare i ett redan pressat personalläge.

Gränsvärdet på 2,0 är inte mycket att orda om. Det är satt av myndigheten och är ett tvingande krav. Att företagshälsovården nu gör CDT-tester för att kontrollera detta får vi också acceptera även om vi uppfattade det som att det fungerade bra under Previas tid utan obligatoriska tester. Det finns dock flera ytterligare dimensioner i detta som vi INTE är överens med MTR och Avonova om.

Seko anser att en person som fastnat i testet med ett värde högre än tillåtet ska ges tid att komma ned under gränsvärdet igen och efter utvärdering få chans att komma tillbaka i säkerhetstjänst den dag som värdet återigen är godkänt. Under utvärderingen (tjänsten köps idag in av MTR och levereras av ett företag som heter Ljung & Sjöberg - tidigare hade vi Nämndemansgården för denna tjänst) framkommer om det värdet är att betrakta som ett tillfälligt förhöjd värde eller om det finns behov av ytterligare åtgärder innan personen kan komma åter till arbetet. Om så är fallet ska en rehabilitering inledas. Under denna rehabilitering så är målet givetvis att personen ska rehabiliteras tillbaka till sin ordinarie tjänst. Under behandlingen/rehabiliteringen som är individuellt upplagd och anpassad för personen så behöver personen ställa upp på testförfarande för att visa att CDT-värdet är stabilt och håller sig under gränsen för vad som är tillåtet.

Så här har vi jobbat tidigare och det har fungerat bra. I vissa fall har det även tidigare ingått ett förlängt testförfarande EFTER att personen är åter i tjänst med antingen slumpmässiga eller regelbundna kontroller under upp till 12 månader. Allt för att säkerställa nykterhet och uppfyllande av de trafikmedicinska kraven ställda av myndigheten.

Det här sättet att få personer åter i tjänst köper nu inte Avonova som menar:

- Oavsett vad Ljung och Sjöberg kommer fram till så är det vi som bestämmer. Ljung och Sjöberg kan endast komma med en rekommendation.
 - Vi har egna uppsatta gränsvärden som sedan resulterar i krav på behandling
- Avonova jobbar enligt egen uppgift efter följande skala:

CDT-värde på 0-1,9 = Ingen åtgärd

CDT-värde på 2,0-2,9 = Ej godkänd för säkerhetstjänst. Skickas till Ljung & Sjöberg för utvärdering/ behandling. Krav på 3 månaders total nykterhet. Möjlighet att komma åter i säkerhetstjänst när cdt-värdet är stabilt under 2,0

CDT-värde 3,0 och över = Till Ljung & Sjöberg för utvärdering/behandling. Oavsett behandlingens utfall och oavsett om värdet efter denna behandling är under gränsvärdet 2,0 så KRÄVER Avonova en medicinsk behandling med läkemedlet Antabus för att godkänna personen för säkerhetstjänst. Antabus medicinen ska tas 2 ggr per vecka i Avonovas lokaler och regelbundet testförfarande sker under 2 år. Krav på total nykterhet under hela det första året då Antabus intas.

Det är här som vi inte är överens. För Seko så är det fullständigt främmande att tvinga en person som blivit utvärderad och behandlad av läkare hos Ljung & Sjöberg och där konstaterad INTE vara missbrukare att undergå en medicinsk behandling. Är det en rehabilitering så måste det först finnas en sjukdom att behandla. Att ha ett riskbruk under en period som resulterat i ett förhöjt värde är inte en sjukdom. När värdet åter är stabilt under 2,0 så ska personen åter i tjänst.

Vi kan precis som tidigare gå med på att låta företaget ta drogtester under en period för att säkerställa att det är som det ska. Men krav på total avhållsamhet från alkohol har vi aldrig gått med på. Alkohol är lagligt i Sverige, vi är vuxna människor och här är företaget inne och klampar i vår privata sfär. Självfallet så ska vi vara 100 % nyktra under tjänstgöring. 0,0 promille är det som gäller. Men på vår fritid ska vi liksom alla andra vuxna människor kunna ta en öl eller ett glas vin.

Seko ser det som mycket allvarligt att MTR/Avonova ställer som krav att ett läkemedel med en rad kända biverkningar ska intas för att få återgå i säkerhetstjänst. Om personen sedan vägrar så hotar MTR med varsel om uppsägning för att personen "väljer att inte uppfylla villkoren". Vi har inte kommit närmare en lösning sedan problemen uppstod och har involverat förbundet centralt för att få hjälp i ett individärende där medlem nu hotas av uppsägning på grund av ovan uppkomna situation.

Utblick

APTM, Göteborg

Konflikten i Göteborgs hamn mellan arbetsköparen APMT och fackklubben Hamn4an går vidare. Sedan medlarnas slutbud i mitten på mars har APMT varslat en stor del av personalstyrkan i hamnen om uppsägning. Hamn4an får inte delta i förhandlingarna kring detta varsel, trots att de organiserar en majoritet av arbetarna på arbetsplatsen. De av Hamn4ans medlemmar som jobbar under nattskiftet på vardagar har också försatts i lockout av APMT, en stridsåtgärd som snabbt blev dyrare och skapade mer oreda än någon av de punktstrejker eller blockader Hamn4an tidigare genomfört. Konflikten i Göteborgs hamn har nu fått regeringen att tillsätta en utredning av strejkrätten, mer info om utredningen finns i en separat artikel i detta Lokförarbladet.

Pågatågen, Skåne

Det blir Arriva som får förtroendet att köra Pågatågen fram till 2026 efter att ha vunnit upphandlingen i konkurrens med bland andra MTR. Som en del av årets avtalsrörelse kom parterna överens om att ett eventuellt byte av operatör hos Pågatågen inte skulle påverka villkoren för de anställda. Överenskommelsen behöver dock inte sättas i bruk då Arriva redan idag driver trafiken.

MTR Tunnelbanan

Våra kollegor i tunnelbanan har förhandlat klart om sina löner och lyckades bland annat få till en låglönesatsning för de lokalvårdare som har individuella löner under 24 000 kr/mån. De sitter också i flera andra förhandlingar med MTR. Några av frågorna som diskuteras är tillgången på arbetskläder, felaktig utbetalning av övertid samt andra avtalsbrott. Förhandlingar sker också om flytten av all utbildning från MTR Tunnelbanan till oss på MTR Pendeln. Seko Tunnelbanan har skickat vidare frågan till central nivå då läget är låst och Seko Tunnelbanan anser att de som utbildar personal i tunnelbanan också ska vara knutna till det avtalsområdet.

SJ, Hallsberg

På SJ i Hallsberg förhandlar de just nu inför en förestående flytt av lokaler. SJ har varit dåliga på att presentera underlag för hur många som kommer röra sig i de olika lokalerna och vid vilka tidpunkter, vilket i sin tur gör det svårt att räkna ut hur många som kommer att vistas i en lokal samtidigt. Arvodistrådet har också uppmärksammat att SJ lokalt i Hallsberg bryter mot ingångna avtal och behöver se över sin organisation, främst genom att erbjuda fler heltidsanställningar.

DSB Uppland

Våra kollegor på Upptåget sitter, precis som vi, i lokala förhandlingar efter årets avtalsrörelse. Förhoppningsvis kan ni läsa mer om resultatet av deras förhandlingar i nästa nummer av lokförarbladet.

Sverige

Flera Seko-klubbar inom spårtrafik har hemsidor, finns på Facebook eller liknande. Vi länkar till dessa på www.pendelforarna.se.

Strejkrättsutredning

I slutet av maj meddelade regeringen att den tillsätter en särskild utredare för att undersöka om konflikträtten kan behöva begränsas i Sverige. Bakgrunden är konflikten i Göteborgs hamn, där fackklubben Hamn4an tidigare har tagit till stridsåtgärder mot arbetsgivaren APMT för att få behålla rätten att utse sina egna skyddsombud, få delta i förhandlingar och flera andra saker som de hade rätt till innan APMT tog över driften av containerhamnen men som nu tagits tillbaka. Regeringen menar att konflikten kan vara ett tecken på att den svenska modellen inte fungerar som tänkt och vill nu utreda konflikträtten på två områden: Stridsåtgärder som tas till i en situation där arbetsgivaren redan är bunden av kollektivavtal samt stridsåtgärder som tas till utan att syftet med dem är att uppnå kollektivavtal. Utredningen har tagits emot med oro från fackligt håll. Centralorganisationerna (LO, TCO och SACO) säger samtliga att det är viktigt att se konflikträtten ur ett större perspektiv, främst att möjligheten att ta till stridsåtgärder är fundamental för att alls kunna förhandla fram kollektivavtal. Arbetsrättsexperten Kurt Junesjö säger i en intervju i tidningen ETC att utredningen riskerar att öppna för ren avtalsshopping, alltså att arbetsgivaren väljer att teckna avtal med det fackförbund som passar dem bäst istället för ett som kämpar för bättre villkor för de anställda. Vidare har Seko Stockholm kritiserat utredningen och i ett uttalande sagt att den riskerar att förflytta makt från arbetare till företaget som agerar med målet att begränsa den lokala fackliga verksamheten. Seko Stockholm konstaterar också att den svenska modellens legitimitet bygger på möjligheten och rätten att ansluta sig till det fackförbund som bäst representerar en och att ingen fackförening vinner på att förlora möjligheten att ta till stridsåtgärder bara för att den står utan kollektivavtal.



Foto: Mikael Haglund

Kurser och aktiviteter

Förslag på medlems- aktiviteter?

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 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 Södertäljemplacerade
- Turlistansvarig

Nina Lagerstedt

- Jämställdhet- och integrationsansvarig
- Ungdomsansvarig
- Fackligt-politiskt ansvarig

Ersättare

Ingela S Ottosson

- Drogpolicyansvarig
- Studieansvarig
- Försäkringsrådgivare
- Aktivitetsansvarig

Fredrik Werner

- Ungdomsansvarig
- Försäkringsrådgivare

Expeditionen

Postadress: Box 505, 101 30 Stockholm

Fackexpedition finns på Klarabergsviadukten 49, 5 tr.

Öppet enligt följande:

Fackexpedition

Torsdagar 09:00 - 16:00

Skyddsexpedition

Onsdagar 09:00 - 16:00

Lunchstängt 12:00 - 13:00

Telefon: 08-56 22 42 30

alt. 070-281 93 25

E-post

styrelsen@pendelforarna.se



Seko Lok Pendeln

facebook.com/sekolokpendeln



seko

SEKO LOK PENDELN