

# Lokförarbladet

Nummer 59, september 2017



**seko**

LOK PENDELN



# Innehåll

## Innehållsförteckning

Innehåll	2
Uppror på Poc	3-4
Interna utbildningen	5
CDT - vad hände sen?	6-7
Sedan sist?	8-10
Info från skyddsombuden	11
Medlemsinfo	12
Inbjudan till trekamp	13
Utblick	14
Turer och fördelning av tjänst hos SJ	15
Kurser och aktiviteter	16
Kontakta oss	17

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

## Sammanställning och redigering

Mikael Haglund  
Nina Lagerstedt

## Omslagsbild

Mikael Haglund

# Redaktörn

## Höstnumret av Lokförarbladet!

Vi avhandlar i det här numret dagsläget på MTR: Aspirantlönerna går till central förhandling; ett fall rörande hanteringen av CDT-tester går till Arbetsdomstolen; MTR vägrar skriva lokalt avtal för arbetarna på POC. Vi som jobbar på golvet får se korta eller helt inställda omlopp på grund av personalbrist.

Det gäller att arbetare håller ihop och gemensamt gör sina röster hörda för att påverka livet på jobbet till det bättre - glöm inte bort att nominera dig själv eller eldsjälarna bland dina kollegor till förtroendeposter i Seko Lok Pendeln! Läs mer om kommande Budget- och nomineringsmöte längre bak i tidningen. Kom ihåg att komma in till oss med tips och förslag om vad ni vill läsa och höra mer om på hemsidan och i Lokförarbladet, och ta hand om er därute!

/Mikael Haglund

# Uppror på Poc

## - MTR slaktar villkoren för personalen

- Inget tidsförskjutningstillägg
- Inget X-tillägg
- Ingen får sälja semestern
- Ingen kransledighet

Efter övertagandet i december förra året så fick personalen inne på POC, tidigare OPL, en kraftigt ökad arbetsbelastning. Det var stor personalbrist, tekniska system som inte fungerade, upplägg kring verksamheten som inte var färdiga och MÅNGA frågor att besvara från operativ personal när det saknades än det ena, än det andra ute i verksamheten. Våra kollegor inne på driftcentret vittnade om en väldigt pressad situation där medarbetare satt vid sina skärmar och grät för att läget var så allvarligt. Detta fick givetvis påverkan på både enskilda individer samt på gruppen.

MTR återkom gång på gång och berömde sin personal för att de trots allt strul ”höll skeppet flytande” under denna kaotiska start. Talet om att POC var och är hjärtat i verksamheten saknar verkligen inte bäring - fungerar inte styrningen härifrån så går verksamheten ned totalt. Med direkt påverkan på resultatet för pendeln.

Nu har läget lugnat sig något, inkörningsperioden är förbi, verksamheten flyter. Trots det saknas det verkligen inte utmaningar, när läget nu beskrivs som lugnare så är det såklart samma intensitet som innan övertagandet. Lokala TJ-klubben som organiserar merparten av personalen inne på POC har sedan våren uppvaktat ledningen på MTR för att få till stånd ett avtal som reglerar villkoren för personalen likt vi lokförare och tågvårdar har i vår bilaga 6 till kollektivavtalet. Det är inte så att det inte finns villkor som gäller för POC tidigare utan det handlar om att det inte specifikt funnits en ”egen” bilaga som reglerar just denna grupp.

Personerna som arbetar inne på operativa ledningen kommer alla från pendelverksamheten från början, det är nästan uteslutande lokförare och tågvårdar som sökt och fått annan tjänst inom bolaget. Under tiden alltsedan Citypendeln när våra transportledare - som de hette då - satt sida vid sida med tågklararerna i runda huset så har det hela tiden funnits villkor som gäller för gruppen. Eftersom vi är sprungna ur samma ursprung så har alla villkor sin grund från det gamla SJ och dessa har sedan utvecklats lite olika på olika håll.

Namnen har varierat men traditionellt så har lokförare som rekryterats in till Lokledningen/TS/DC/OPC/OPL/POC gått på villkor liknande lokförarna och tågvårdar på villkor som liknar Pendelklubbens avtal.

Därav så har det fungerat, ingen specifik text har skrivits in som slår fast att det här gäller för personalen inne på driften. Detta utnyttjar nu MTR helt skamlöst genom att peka på att INGET finns i avtal som reglerar punktlistan överst. Det finns alltså enligt företaget inget som går förlorat nu eftersom POC inte har något av detta i avtal sedan tidigare! Det är ett ganska så krasst sätt att se på verkligheten och bygger inget förtroende hos personalen. Det handlar om omfattande försämringar jämfört med tidigare.

Lokförare/tågvårdar som nu ser hur MTR hanterar sin tidigare lovordade personal inne på POC är inte dummare än att de snabbt gör kopplingen att kan företaget ta bort alla villkor för dessa så vad hindrar att samma sak görs för oss i ett senare skede? Visserligen har vi text i ett lokalt avtal med egen bilaga men alla avtal är som bekant uppsägningsbara någon gång.

Känslan av att MTR börjar med en lagom stor tugga av villkoren där man kan för att sedan fortsätta med sin måltid längre fram är överhängande. Tillsammans med de pressade lönenivåer som vi sett för tjänster som MTR tillsatt administrativt jämfört med hur dessa värderades tidigare så är oroligheten stor. Här känns det som att MTR gjort en riktig felbedömning av hur personalen tar emot nyheterna - rekryteringsbasen för det operativa centret och administrativ personal finns ju till stor del ute i verksamheten. Om personal som jobbar operativt FÖRLORAR pengar och villkor på att rekryteras till annan tjänst inom verksamheten så försvinner sannolikt de allra flesta duktiga kandidaterna.

Seko Lok vill vara så tydliga som det bara går och kräver av MTR:

- Ny text och ny bilaga som reglerar villkoren för personalen innan på POC ska tas fram i samråd med de lokala fackföreningarna.
- Nivån på villkoren ska vara enligt tidigare - minst. Seko ser tidigare praxis som ett golv för vilket avtalet ska skrivas.

Seko Lok Pendeln lovar full backning av TJ-klubbens krav. Vi kan inte acceptera att våra kollegor behandlas som något som katten släpat in. TJ-klubben har nu kallat sina medlemmar till ett medlemsmöte nu på tisdag 14.00. Seko Lok uppmanar alla TJ-medlemmar att hörsamma kallelsen och gå på mötet.



Foto: Mikael Haglund

# Interna utbildningen

Föraraspiranterna hos MTR håller i skrivande stund på att examineras för fullt, några är redan färdiga kollegor och ett mycket välkommet tillskott i förarkåren - välkomna in i yrket, hälsar Seko Lok Pendeln!

Mycket har inte fungerat som det var tänkt med utbildningen, en av alla tråkiga saker för våra nyblivna och blivande kollegor är hur MTR sköter den ekonomiska ersättningen för extrakostnader kopplade till utbildningen, samt inplacering i lönestegen för den som blir färdig förare. Först efter förhandling gav MTR med sig i det självklara att ersätta våra aspiranter för de (för eleverna) dolda kostnaderna som uppstått för att få ut ett lokförarbevis. När det sedan gäller inplacering i lönestegen måste vi tyvärr konstatera att MTR gör en tolkning av avtalet som går tvärt emot den praxis som redan är etablerad.

Den lokala avtalstexten säger att den elev som först blir klar i en internutbildning sätter ingångsdatum till första lönesteg för samtliga i samma kurs. Det här är en praxis som tillämpats för alla interna utbildningar på Citypendeln samt Stockholmståg. MTR vill nu frångå denna praxis och istället driva en kreativ tolkning av avtalet; att varje elev ska beräknas individuellt för inplacering i lönesteg 1 baserat på elevens examinationsdatum. Att MTR vid rekryteringen till internkursen sagt till eleverna att utbildningen skulle vara klar efter 33 veckor (något som en anställd självklart bör kunna planera sitt liv och sin ekonomi efter) är något de idag inte vill kännas vid eller tycker sig behöva ta hänsyn till. Seko Lok Pendeln anser dock att det är det först inträffade av de utlovade 33 veckorna eller första färdiga förarens examinationsdatum som ska ligga till grund för inplacering i lönestegen för hela aspirantgruppen.

Vi har också sett att det varit krångel med utbetalning av OB-tillägg samt planering av handledaråkning och framfört att vi vill att eleverna kompenseras extra för detta. De lokala förhandlingarna har dock körts in i kaklet och frågan kommer istället att behöva tas upp på central nivå. Vi kommer att återkomma i ärendet.



Foto: Mikael Haglund

# CDT - Vad hände sen?

Vi har en medlem som hade ett högt CDT-värde och på grund av det hänvisades till att genomgå ett tremånaders program hos en rehabklinik (Ljung & Sjöberg). Medlemmen gjorde detta och Ljung & Sjöberg bedömde att medlemmen inte led av ett missbruk utan att det var frågan om att medlemmen under en tid hade haft ett så kallat riskbruk men att lokföraren efter insatsen nu var redo att återgå till trafiksäkerhetstjänst.

Vår företagshälsovård, Avonova, tycker inte alls samma sak utan menar att på grund av det initialt höga testresultatet kan lokföraren inte återgå till sin tjänst om inte återgången kombineras med ett intag av läkemedlet Antabus. Avonova menar att ett CDT-värde som överstiger 3,0 alltid följs av denna kontrollåtgärd för att de ska kunna låta personen återgå i trafiksäkerhetstjänst. Avonova menar även att det inte finns något alternativ till behandlingsmetoden, det är Antabus eller ingen säkerhetstjänst som gäller.

Vår medlem vill inte äta Antabus och då hen har genomgått ett tremånadersprogram hos en rehabklinik som är specialiserade på dessa frågor där medlemmen inte bedöms vara missbrukare ser vi ingen anledning till att medlemmen ska behöva äta Antabus för att återgå till sin ordinarie tjänst. Avonova, med stöd av MTR, håller däremot inte med utan MTR har valt att permanent omplacera medlemmen till stationsvärd.

Vi har haft lokala förhandlingar om det här som sedan tvingade klubben att begära tvisteförhandling med krav på skadestånd efter att vår medlem blivit utsatt för en regelvidrig hantering av MTRs företagshälsovård – Avonova. Även den centrala förhandlingen slutade i oenighet.

Seko anser att det är svårförklarligt och extremt märkligt hur Almega resonerar i denna fråga. Almega anser att det faller under arbetsgivarens rättighet när det gäller att leda och fördela arbetet att kunna tvinga en anställd till att inta ett medicinskt preparat – i detta fall Antabus. Och det utan att någon läkare ställt en diagnos som ligger till grund för intaget!

Vi har nu nått vägs ände förhandlingsvägen och förbundet har beviljat vår medlem rättshjälp för att kunna driva ärendet i arbetsdomstolen. Seko har varit i kontakt med LO/TCO Rättsskydd som är de som nu bistår medlemmen i frågan. Frågan är angelägen att få utredd och bedömd rättsligt i och med att det får stor påverkan på framtida fall där medlemmar uppvisar ett CDT-värde överstigande gränsvärdet.

Avonova har tagit fram ett eget ”gränsvärde” på 3,0 som inte har någon motsvarighet varken hos Transportstyrelsen, SL (Huvudman) eller hos någon annan företagshälsovård vad vi vet. Alla med ett värde över denna gräns anser Avonova ska tvingas till en Antabusbehandling för att kunna återgå i säkerhetstjänst. Trots att den medicinskt ansvarige läkaren på Transportstyrelsen gjort klart för Seko att detta förfarande är felaktigt så bemödar sig MTR/Almega inte ens att själva kontrollera saken.

Vi har gott hopp om att vår medlem får rätt i AD. Tyvärr så har detta förmörkat större delen av året för denne lokförare som ju inte själv valt att bli ett pilotfall. Oavsett utgång så är det här ett år som inte kommer tillbaka. Helt onödigt då det hade gått att lösa så mycket smidigare om arbetsgivaren inte låtit prestige stå i vägen. Varför MTR har fortsatt förtroende för Avonova är för oss något av en gåta. Förmodligen är det en kostnadsfråga.

Handläggningstiden för inskickade mål till AD ligger på ungefär ett halvår om det inte finns särskilda skäl att flytta upp målet. Vi återkommer med uppdatering när det är möjligt.



Foto: Magnus Johansson

# Sedan sist?

Hösten är här och vi har haft MTR som arbetsgivare i lite drygt nio månader. Det är fortfarande mycket som inte fungerar alls eller som i alla fall inte fungerar som tidigare. Det gäller även för oss i fackligt håll. MTR har ett helt annat arbetssätt och det är stor skillnad från tiden med Stockholmståg.

I förra numret av lokförarbladet skrev vi under “vad har hänt sedan sist” såhär:

“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.” Nu när hösten är här känns det inte som att personalläget är bättre. Vi har haft en vecka med flera inställda tåg och en massa turer som hänger. Planeringen och Poc har gjort och gör ett jättearbete för att få det hela att gå ihop. Som tack vägrar MTR att teckna ett lokalt kollektivavtal med Poc. Ni kan läsa mer om det här på sidan 3.

## Styrelseutveckling

Seko har som mål att alla lokala klubbar ska genomgå en styrelseutveckling för att stärka klubbarna. Styrelseutvecklingen går till så att någon från förbundet kommer ut och tittar på klubbarna för att se vad just de behöver hjälp med. Vi har själva tagit kontakt med förbundet och på vårt senaste styrelsemöte var en styrelseutvecklare med. Tanken är nu att styrelseutvecklaren ska hjälpa oss se vad vi kan och behöver bli bättre på samt hur vi ska göra för att jobba ännu bättre än tidigare.

## MBL-förhandlingar

Vi har nu under hösten ett nytt upplägg när det gäller MBL-förhandlingar. Istället för att som under våren träffa MTR varje vecka för förhandlingar träffas vi nu istället varannan vecka men har längre tid. Upplägget är dock fortfarande det samma med att de olika avdelningarna på MTR kommer och informerar om vad de jobbar med och sedan är tiden slut. Vill vi fråga eller förhandla något så får vi från fackligt håll själva kalla till förhandling, så kallad MBL §10. Det här är ett nytt arbetssätt som vi håller på att lära oss och hittills har vi kallat till en del förhandlingar, bland annat rörande CDT-testerna, villkoren för de interna lokförareleverna samt arbete med jämställdhet, integration och likabehandling.

Vidare är det många förhandlingar som slutar i oenighet och som sedan tas till central nivå där Seko centralt möter arbetsgivarorganisationen (Almega). Det är såklart frustrerande och tröttsamt att vi inte kan lösa saker internt utan hela tiden måste ta det vidare.

Vi är oense om de slumpvisa alkohol- och drogtesterna, MTR vill ha ett annat upplägg kring hur testerna ska genomföras. Samtliga fackförbund är kritiska till MTRs version där de stora förändringarna är att testerna ska genomföras i våra egna lokaler samt att det inte längre är förtroendevalda som byter av den som ska på test. MTR skrev upp våra synpunkter och skulle fundera på en lösning gällande lokal, i övrigt tog de ett arbetsgivarbeslut och genomför nu det här förfarandet för slumpvisa alkohol- och drogtestar.

Vi är oense om gångvägar och -tider. I avtalet med gångtider har vi fått (på prov) två extra minuter i rusningstid. Dessa minuter finns bara med när vi ska till tågen och byta av och inte när vi är på väg från tågen för att ha rast. Vi vill att MTR ska anpassa gångtiderna så att de faktiskt räcker till för att gå mellan ordertavlan och platsen för avlösning men MTR tycker att gångtiderna är tillräckliga och att de inte har något underlag för att de inte räcker. Därför är det viktigt att ni skriver rapporter så fort era gångtider inte håller oavsett om det bara är några sekunder som saknas. Det gäller även när



ni ska upp och ha rast efter tåγκörning.

Skyddsombuden har även synpunkter på val av gångvägar och vi vill att MTR öppnar en alternativ väg, med nyckelbricka eller passerkort genom centralen, för att minska riskerna. MTR tycker att det är alldeles för dyrt (att ta hand om sin personal) så det blir inget av.

Personalomhändertagandet är under all kritik. Eftersom våra gruppchefer inte jobbar i skift i samma utsträckning som tidigare så har de istället ett journalschema med 90 minuters inställetid. Det gör att det tar lång tid innan någon är på plats och psykologhjälpen som sedan erbjuds hos Avonova är under all kritik. MTR vill använda de yttre driftledarna vid personalomhändertagande. Driftledarna själva känner dock att de inte är tillräckligt utbildade för att kunna göra ett bra jobb.

MTR Nordic har två platser i bolagsstyrelsen reserverade för fackliga. Den ena platsen (ordinarie) har Sekoklubben på tunnelbanan och den andra (ersättare) har vi på pendeln fått. Pendelklubben har föreslagit Natalia Espinoza som representant för oss vilket vi såklart stöder.

## **Södertälje**

MTR har nu fryst personalläget på förarsidan i Södertälje. De räknar med att rita turer för 50 förare, till skillnad från dagens cirka 30 förare. Tanken är att många av de nyanställda ska bli stationerade i Södertälje och tills de får tillräckligt mycket personal kommer de inhyrda förarna jobba en del i Södertälje.

## **Styrelsemöten**

Sedan senaste Lokförarbladet har vi haft två styrelsemöten och ett medlemsmöte. På medlemsmötet som hölls den 19 september så valde vi in Nicolai Quaglia som nytt skyddsombud och John Wilhelmsson som nytt turlistombud.

## **Turlistor**

Vi inväntar turlistorna inför T18 och så fort de är klara börjar granskningen av dessa. Tiderna för taxiresor stämmer inte med den faktiska restiden, vi är på MTR om det här och vill ha ändring. Det är framförallt till Brodepån som tiden är för kort. I och med de nya gångtiderna finns det nu turer som börjar 05.45. Enligt vårt lokala kollektivavtal ska turer som börjar mellan 00.00-05.45 vara max sex timmar långa. Turer som börjar mellan 05.45 och 06.45 ska vara max sju timmar. Det är en olycklig formulering eftersom det inte är självklart (för MTR i alla fall) hur långa turer som börjar 05.45 får vara. För oss är det självklart att turer som börjar 05.45 inte ska vara längre än sex timmar. MTR har inte heller lagt in någon gångtid i samband med periodiska hälsoundersökningar på Avonova. Det ska vi självklart ha och vi jobbar vidare med frågan.

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.

## **Skyddsfrågor**

Skyddsombuden har skrivit en framställan till trafikchefen på MTR. Framställan handlar om taxiresorna och den bygger på 49 händelser av olika grad, vissa rent av farliga, som är rapporterade. Trafikchefen svarade på framställan men skyddsombuden är inte nöjda. MTR ska nu ha ett möte med CabOnline och sedan återkomma till skyddsorganisationen.

Det har skett en incident som MTR nu utreder. En X60 med stora materialvandringar och flänsslitning på flera axlar kördes, utan restriktion i sth, mellan Älvsjö depå och Bro depå. Detta trots att fordonen var i ett sådant skick att de inte fick lämna depån. MTR utreder det hela och till följd av det här ska vi nu få "blankett transportbekräftelse" innan vi kör fordon i transport.

## **Uniformsgruppen**

Uniformsgruppen har träffat MTR och det är nu klart att vi ska få en regnjacka och en arbetsväst. Dessa plagg ska gå att beställa snarast, kontakta din gruppchef om du vill beställa. Beställer du innan december så ingår plaggen i den första tilldelningen, beställer du efter det så börjar plaggen kosta poäng. En ny vinterjacka är på gång och förhoppningsvis finns den snart att beställa. Överdragsbyxor är även de på gång men kommer förmodligen inte finnas i sortimentet förrän framåt våren, om det blir en kall vinter kan det hända att en tillfällig lösning kommer innan de ordinarie byxorna är klara för leverans. En sommarjacka, som komplement till Softshelljackan, verkar också vara på gång. Uniformsgruppen jobbar vidare och har nu fokus på att förbättra byxorna samt att ta fram en ny ryggsäck.

## **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 har Cecilia Hansson har gått en utbildning som heter "Det svåra samtalet" och Ingela Ottosson har gått en utbildning som heter "Insikter". Under hösten kommer klubben att hålla kurser i det lokala avtalet. Exakta datum är inte satt ännu. Håll utkik på hemsidan, i er mail och på Facebook efter mer information. Prata med klubbens studieansvariga, Ingela Svensson Ottosson, om ni är intresserade av att gå någon utbildning.

## **Medlemsaktiviteter**

Det finns medlemsaktiviteter på gång, både för ungdomar (medlemmar under 30 år) och för alla. Mer information hittar ni på sidan 12 och 13.

## **Vad händer då framöver?**

MBL-förhandlingar varannan måndag, vi ska på temadagar och avtalskonferens. Vi fortsätter att ha expeditionen öppen varje torsdag under hela sommaren och finns som vanligt tillgängliga på styrelsen@pendelforarna.se.

# Info från Skyddsombuden

## **X60B**

Vi har fått vetskap om två problem med X60B där ETCS-systemet har brister.

1, Det har kommit skyddsombuden till känna att det finns ett antal fordon där ATC/ETCS-systemet blir ljudlöst. Detta gäller alla toner vid exempelvis målpunkter, hastighetssänkning, hastighetshöjning och punkter för bromskurvor mm. Det är skyddsombudens uppfattning att alla funktioner i tågskyddssystemet skall vara fullt fungerande vid framförande av tåg. Om man råkar ut för detta problem under färd så åligger det alltid med stöd av TTJ föraren att framföra tåget med den hastighet som är säker och i detta fall finns inga förmildrande omständigheter. Det är av största vikt att skriva en så detaljerad rapport som möjligt av dem som råkar ut för detta, samt felanmäla detta till POC och begära tågsättsbyte. Vi har även begärt en instruktion av MTR om hur lokföraren själv ska kunna återställa ETCS-systemet så att tonsignaleringen åter fungerar.

2, Vi har nyligen haft en händelse där en förare råkade ut för en OSPA-C. Det märkliga vid detta tillfälle var att huvudledningen inte tömdes vid passage av signalen som stod i stopp, samt att det gick att återställa bromsen med "lossknappen" innan tåget hade stannat bortanför signalen. Skyddsombuden anser att detta är oerhört allvarligt och vi har bett MTR att vidta omedelbara åtgärder. Vi har även efterfrågat en undersökning om detta är ett systemfel i ETCS-systemet alternativt fel på enbart den aktuella enheten. Detta för att säkerställa att det inte kommer att hända igen. Vi förutsätter även att de har informerat Transportstyrelsen om det inträffade.

/Skyddsombuden



# Medlemsinfo

## Nomineringsdags!

Det drar ihop sig till årets Budget- och nomineringsmöte. På mötet ska bland annat fastställas vilka som kandiderar till förtroendeuppdrag nästa år. Förutom nya styrelseledamöter söker klubben också förtroendevalda till turlistkommittén, revisorer och revisorsersättare. Budget- och nomineringsmötet äger rum 14 november.

Vill du jobba fackligt eller känner du till någon kollega som skulle passa för uppgiften? Hör i så fall av dig till valberedningen med dina nomineringar!

Valberedningen,  
Roger Magnusson 072-980 3210

## Kom ihåg att ha rätt information registrerad hos Seko!

Seko håller just nu på att uppdatera sina interna system för att hantera medlemsdata. I klubben har vi sett att många medlemmar har fel lön och fel arbetsgivare registrerad. Uppdatering av detta är inget som sköts automatiskt utan något som varje medlem behöver ordna. Om du vet med dig att det var länge sedan du uppdaterade lönen hos Seko, hör av dig till deras medlemservice på telefon 08-454 84 00 eller e-post [stockholm@seko.se](mailto:stockholm@seko.se). OBS! Seko Stockholm placerar gärna folk i fel klubb. Om du behöver uppdatera din arbetsgivare från Stockholmståg KB till MTR Pendeltågen AB, tala om för Seko att du ska tillhöra Klubb 105 Seko Lok Pendeln och inget annat!

## Medlemsaktivitet

Fredagen den 10 november klockan 15.00 ses de medlemmar som kan och vill på O'learys, Mall of Scandinavia och tävlar i trekamp samt äter buffé. För att anmäla dig skickar du ett mail till [styrelsen@pendelforarna.se](mailto:styrelsen@pendelforarna.se) och betalar 200 kronor till klubbens bankkonto. Fråga efter klubbens kononummer när du anmäler dig om du inte har det sedan tidigare och skriv ditt namn i meddelanderutan på inbetalningen. Observera att det finns ett begränsat antal platser och att det är först till kvar som gäller. Anmäl er senast den 1 november, om du anmäler dig och inte dyker upp får du själv betala kostnaden för din plats och du får inte tillbaka din anmälningsavgift.

# INBJUDAN TILL 3 KAMP & MAT

Vi unga medlemmar som är med i facket Seko är hjärtligt välkomna på aktivitet tillsammans på O ´Learys SPORTS BAR i Mall of Scandinavia. Tillsammans kommer vi ha aktivitet där vi bjuder på: 3 KAMP i bowling, dart och shuffleboard och äta mat (Exklusive dryck).

- 25 oktober klockan 17:00 samlas vi -

ANMÄLAN: Görs till respektive klubb.

SEKO PENDELKLUBBEN & SEKO LOK PENDELN.

Anmälan skickas in via Mejl till: styrelsen@pendelforarna.se (FÖRARNA)  
seko.pendelklubben@gmail.com (STÄD-STATION- & TÅGVÄRD)

(( Begränsat antal platser! Så se till att du är först till kvarn ))

18 oktober är det senast man ska anmäla sig.

OBS! Om du inte dyker upp så står du för kostnaden själv.

MÖTESPLATS: O ´Learys. Våning 3 vid Friends Arena sidan.

# Utblick

## Öresundståg

På Öresundståg sker just nu stora övertidsuttag. Arbetsköparen har i vissa fall beordrat övertid och hänvisat till särskilda skäl. Den lokala klubben har fört diskussioner med Seko centralt angående detta; det finns nämligen ett problem i att uteblivna FP-dagar till följd av beordrad övertid inte är garanterade att kunna tas ut som ledig tid i efterhand. I lagens mening är beordrad övertid på FP-dag närmast att jämställas med frivillig övertid. I fallet Öresundståg innebär det att kollektivavtalets garanti om 118 FP-dagar per år inte med säkerhet inträffar. Till detta ska läggas den belastning det är att bli tvingad arbeta på tid som egentligen skulle varit ledig. Seko Klubb Öresundståg skriver att "problematiken måste analyseras djupare och frågan står högt på dagordningen".

## SJ Centralt

Löneförhandlingarna efter årets avtalsrörelse är nu igång hos SJ. Seko förhandlar om Individuella löner för sina medlemmar, medan befattningslöner kommer att förhandlas i samarbete med övriga fackförbund hos SJ. I skrivande stund avvaktar klubbarna fortfarande ett bud från företaget gällande befattningslöner.

## SJ Västtåg

Seko på SJ Västtåg skriver i sitt infoblad om hanteringen av ändrade turer. Det förekommer att ändringar av turer sker med kort varsel och att detta inte meddelas av planeringen, utan dessa tycker att arbetarna själva ska ägna sin fritid åt att hålla koll på ändringar - något som Seko poängterar att arbetarna inte har någon skyldighet att göra. Seko Klubb Västtåg skriver också om att de även där har problem med uniformen när det gäller passform, bekvämlighet och kvalitet samt att arbetsköparen förväntar sig att hanteringen av problem ska skötas (på fritiden) av den som tilldelats en undermålig uniform.

## Green Cargo

Precis som hos SJ är de individuella lönerna under förhandling, medan tarifförslönerna fortfarande bara är på diskussionsstadiet. Processen med att skapa turer baserade på de nya arbetstidsreglerna (som vi skrivit om i tidigare Lokförarbladet) fortsätter. I dagsläget förhandlar Seko Green Cargo med arbetsköparen med utgångspunkt i en s.k. "typvecka", alltså en slags avstämning mot hur behov och turer styr fördelningen av personal. I detta arbete har klubben nu begärt in information kring hur de nya arbetstidsreglerna fungerar från medlemmar och turlistombud. Detta för att ha ett bättre utgångsläge i förhandlingarna med arbetsköparen.

## Upptåget

DSB har nu avvecklat sin trafik i Sverige genom försäljningen av DSB Uppland (Upptåget) till Transdev. Transdev, som i sin tur vill utöka sin verksamhet här, är sedan första september arbetsköpare på Upptåget. Gällande försäljningen lät DSB Upplands VD hälsa i Sekotidningen att "personalens villkor inte påverkas av köpet. I alla fall inte till en början".

## Tunnelbanan

Flera olika förhandlingar har skett under augusti och september. I många av dem har MTR inte velat komma överens med Seko, utan ärendena har istället fått skickas till central förhandling. Det handlar om saker som uteblivna raster, hur jourtider ska fungera och turer som bryter mot kollektivavtalet. Det finns också en kommande central förhandling angående kränkning av en Sekomedlem.

# Turer och fördelning av tjänst hos SJ

Våra kamrater och kollegor på Svensk Lokförarförening (SLFF) hos SJ har skrivit ett långt men väldigt bra blogginlägg gällande planeringen av tjänsterna hos SJ. Vi sammanfattar här inlägget men kommer att publicera en länk på [www.pendelforarna.se](http://www.pendelforarna.se) för den som vill läsa det i sin helhet. Det innehåller en hel del bra bakgrundsinformation till varför vissa regler och villkor som vi har inskrivna i våra respektive kollektivavtal finns till.

För att sammanfatta: Övertidsuttaget är stort för förarkåren hos SJ. Många lämnar företaget eller yrket, samtidigt som förare är en bristvara på arbetsmarknaden. SJ har tvingats ställa in avgångar på grund av personalbrist. Trots löfte om extra ersättning vid övertidsarbete går bemanningen inte alltid att lösa.

Stora problem finns också i hur turer planeras och fördelningen av dessa utförs. Riktiga turlistor saknas ofta och tjänster ändras utan tanke på hur det påverkar personalen. Stundtals innebär ändringarna brott mot lagar och kollektivavtal. Oavsett lagligheten i turerna, leder den undermåliga planeringen och uteblivna tjänstgöringsbesked till att det är svårt att planera sitt liv utanför jobbet. Arbetsköparen är ofta oförstående inför de problem arbetarna möter. I de fall en arbetare går till sin chef med dessa problem möts hen ofta av svar i stil med “vi har rätt att leda och fördela arbetet” och “det är en svår situation för alla”.

Just rätten av leda och fördela arbetet är inte reglerat i lag, men något som förutsätts finnas baserat på hur det sett ut och fungerat genom historien - en så kallad “dold klausul”. Rätten att leda och fördela arbetet är dock inte obegränsad. Det finns flertalet lagar och andra regler som inkräktar på den här rättigheten. Exempel på detta är Medbestämmandelagen, Arbetsmiljölagen, Arbetstidslagen och sist men inte minst innehållet i kollektivavtalen. Avtal mellan en facklig organisation och arbetsköparen kan, i vissa fall, både utöka och inskränka rätten till att leda och fördela arbetet.

Möjligheten att skraddarsy upplägget kring en verksamhet genom att sätta regler genom kollektivavtal är något som både arbetsköpare och arbetare tjänar på. I korthet går upplägget ut på att det finns en “baslinje” mot vilken alla yrken jämförs. Det betyder att i de fall en arbetsköpare vill eller måste ha alternativa regler för att verksamheten ska fungera optimalt, måste hen förhandla med arbetarna om avsteg från lagar och regler. Arbetarna har då i sin tur större möjlighet att få en rimlig ersättning för avsteget; exempelvis högre lön, extra ledighet eller andra ersättningar.

På SJ upplever SLFF att det nu sker en gradvis förskjutning där arbetsköparen oftare tänjer på gränserna, ignorerar tidigare överenskommelser om hur kollektivavtalet ska tillämpas och rakt av hoppas att de anställda inte klagar eller utmanar SJ till att göra rätt. För att kontra detta behövs att arbetarna pratar ihop sig på arbetsplatsen och använder sitt fackliga medlemskap på ett mer aktivt sätt, skriver rapporter, påtalar fel och gör sitt arbete enligt boken.

SLFF:s inlägg sätter fingret på något som inte bara gäller på SJ utan på många andra arbetsplatser: Arbetsköpare tänjer på gränserna, ignorerar överenskommelser om hur avtal ska tillämpas och hittar på egna tolkningar som de sedan driver stenhårt, avslutar förhandlingar i oenighet och drar sig inte för att tillämpa regler på ett sätt som försvårar för arbetaren - allt för att visa “vem som bestämmer”. Ett av de bästa botemedlen för detta är starka fackföreningar med aktiva medlemmar som jobbar tillsammans och står upp för varandra.

# Kurser och aktiviteter

## Förslag på medlemsaktiviteter?

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



Foto: Magnus Johansson

### Facklig introduktion

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

### Medlem i facket

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

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

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

### Anmäl dig

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

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



# Kontakta oss

## Seko Lok Pendeln Styrelsen 2017

### Ordinarie ledamöter

Kristoffer Johansson

- Ordförande
- Förhandlare
- Arbetsmiljöansvarig
- Medlemsansvarig

Astrid Hermelin

- Vice ordförande
- Förhandlare
- Rehabansvarig
- Uniformsansvarig
- Representantskapsledamot

Markus Nordanstig

- Kassör
- Försäkrings- och pensionsansvarig

Mikael Haglund (Slutar 15/10)

- Sekreterare
- Informationsansvarig

Anders Lidö (Slutar 30/9)

- Turlistansvarig
- Förhandlare

Mattias Vikström

- Ombud Södertäljeplacerade
- Turlistansvarig

Nina Lagerstedt

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

### Ersättare

Ingela S Ottosson

- Drogpolicyansvarig
- Studieansvarig
- Försäkringsrådgivare
- Aktivitetsansvarig

Fredrik Werner

- Ungdomsansvarig
- Försäkringsrådgivare

### Expeditionen

Postadress: Klarabergsviadukten 49, 111 64 Stockholm  
Fackexpedition finns på Klarabergsviadukten 49, 5 tr.

Öppet enligt följande:

Fackexpedition  
Torsdagar 09:00 - 16:00

Skyddsexpedition  
Onsdagar 09:00 - 16:00

Lunchstängt 12:00 - 13:00

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

E-post

[styrelsen@pendelforarna.se](mailto:styrelsen@pendelforarna.se)



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



**seko**

SEKO LOK PENDELN