

Lokförarbladet



seko

LOK PENDELN

Nummer 64, oktober 2019



LOKOMOTIV- FÖRARES KLÄDSEL

ENLIGT TJENSTGÖRINGS-
REGLEMENTE 1885

"UNIFORMSMÖSSA AF BLÅTT
KLÄDE, SVART LÄDERSKÄRM,
VIT SKJORTKRAGE, SVART ROCK
OGH RÄTTVISANDE KLOCKA."

Tema:

Då & nu

LÖK- FÖRAREN

DÅ VID 1900-TALET'S
BÖRJAN EN MAN
HÖGT I RANG
MED PONDUS
OGH RESPEKT

Innehåll

Innehåll	2
Stågdagar	3
Framskjutet grupp- och semesterval	3
Direktanställda på 7/7 och 8/6	4
Vad händer i Södertälje	5
Vad är på agendan för skyddsombuden	6
Intervju med järnvägslegendaren Bert Myde	7-11
Var uppmärksam på	12
Avtal 2020 – vad händer?	13-14
Studier	15-16
KORSORDSSPECIAL med pendeltågstema	17
Kontakt	18

Lokförarbladet görs av medlemmarna och styrelsen i Seko Lok Pendeln

Sammanställning och redigering:

Monika Roll

Henrik Lundberg

Omslagsbild:

Tony Gezelius

Var det bättre förr? Läs detta nummer med tema *Då & nu* om avgör själv! Vi har träffat järnvägslegendaren Bert Myde som jobbat i över 50 (!) år på järnvägen och kan berätta om hur det var förr.

I övrigt präglar förstas fortsatt MTR:s ekonomi verksamheten. Förberedelserna inför T20 med turer, grupper och semestrar är i full gång. Trafiken ska utökas och tåg som idag går till Tumba ska efter tidtabellsskiftet fortsätta till Södertälje centrum. Även Gnesta-trafiken ska utökas. Trots ökad trafik hoppas man förstas på hög punktlighet med medföljande bonusar.

Vi har under sommaren dessutom haft glädjen att välkomna Anders Persson som nytt ombud för Södertäljeplacerade i Seko Loks styrelse. Välkommen Anders!

Trevlig läsning!

Årets lönerevision fick ett avslut i slutet av juni, nästan två månader senare än tänkt. Efter att klubben och arbetsgivaren bland annat varit oeniga om de rörliga tilläggen kom man till slut överens och Sekos yrkande på höjning gick igenom. Efter semestermånaderna juli och augusti kunde vi äntligen börja ta tag i de frågor som klubben begärt förhandling om varav vissa legat på hög ett bra tag.

Det blev ingen höjning eller förändring av beräkningen av X-tillägget i år. Vår målsättning var att X-tillägget ska bli en procentsats av slutlönesteget och få det inskrivet i semesteravtalet vilket klubben förmodligen kommer lyfta igen då detta återigen är aktuellt. I övrigt verkar personalläget allt mer gå emot balans. Vid årsskiftet 2019/2020 beräknar MTR att vi kommer ha ett överskott motsvarande 10 förare. Utläggningen av FV-dagar släpar inte längre efter och problematiken med att få ut ledigheter är något klubben behöver handskas allt mindre med.

Stågdagar

Med oss in till MTR hade vi från Stockholmståg avtalet om extra ledighetsdagar – stågdagarna. Alla nyanställda tjänar in upp till 6 extra lediga dagar per år medan de som varit med ända sedan SJ-tiden kan ha ytterligare upp till 3 dagar. Det här avtalet har MTR tagit över och det löper på även för nyanställd personal som tjänar in dagar enligt samma villkor.

Ersättningen för dagarna är reglerad i avtal och sker i februari varje år. Avdraget sker sedan i samband med att dagarna plockas ut. Värdet på dagarna är 4,6% per dag av aktuell månadslön i februari och avdraget är 4,1% av aktuell månadslön per dag vid tidpunkten för uttaget. Krasst ekonomiskt är det därför bäst att ta ut dagarna innan den årliga lönerevisionen som brukar vara på vårkanten i april eller maj.

Under 2019 så hamnade en del anställda i kläm. Det var dels ett antal lokförare under utbildning som ännu inte examinerats men som tjänat in sina dagar via tidigare anställning på företaget. Dels några individer som var tjänstlediga eller sjuka just i februari vid tidpunkten för utbetalningen och

därför nollades. Klubben har i förhandling med arbetsgivaren ställt krav på att korrekt ersättning betalas ut för dessa. Förhandlingarna har dragit ut på tiden men vi har gott hopp om att lösa frågan i närtid och i samband med detta komma överens om ett uppdaterat regelverk att använda för kommande år 2020. Både fack och arbetsgivare har ett intresse för att det ska fungera smidigt så vi slipper att sitta efteråt och korrigera. Vi återkommer med info så snart som möjligt.



Framskjutet grupp- och semesterval

Som företaget informerat om på OnTrack så kommer det att bli förseningar både när det gäller gruppval och semesterval i år. Tre veckors förskjutning är arbetsgivarens prognos. Vi är överens med MTR i stort om gången – det viktiga för oss är att vi innan semestervalen äger rum fått möjlighet att välja schema och även fått gruppvalet publicerat. Då ökar möjligheten till en bra semesterutläggning för oss. Förseningen beror nu på att det kom en sen tilläggsbeställning från huvudmannen som planeringen inte klarade av att rita in i turerna på utsatt tid. Planen är att vi söker schema runt månadsskiftet november/december och sedan semester efter det. Publicering av semestervalen blir då under v3 2020.

Några saker ska lösas i närtid:

- Hur hanterar vi huvudsemestrar som flyttas ut och där de anställda önskar förläggning i januari? Ersättning för såld semester kan då vara en faktor.
- Hur söks huvudsemester i januari? Via planering/IVU eller via GC?
- Vilka veckor ska semestervalet omfatta? Var lägger vi brytpunkten?
- Hur hanterar systemet sökningen av stägdagar? Förra året fungerade det inte alls.

Vi upplever att företaget är tillmötesgående och visar en stor vilja i semesterdiskussionerna. Förra årets semestersökning blev inte bra – det blev väldigt mycket efterarbete som hade kunnat undvikas till stor del. Vi har haft ett par träffar med företaget där vi gått igenom felkällorna som fanns förra året och nu är förhoppningen att allt ska kunna fungera bättre i årets sökning. Semestersökningsverktyget har uppdaterats och kommer att se lite annorlunda ut i år. För de som känner sig osäkra på hur sökningen ska gå till så kommer personal från planeringen att finnas på plats under några tillfällen för att kunna hjälpa till med sökningen.

Vilka Seko Loks inriktningar är inför årets gruppval har vi tidigare skrivit om på hemsidan. Vi har utgått från den enkät som vi tillsammans med ST skickade ut till medlemmar tidigare i år. Bland annat handlar det om att inte lägga in för sena kvällar inför FP på kvällsgrupperna så risken att jobba övertid in på FP minskar, att återinföra blockgruppen som funnits tidigare och ta bort de baktunga nätterna och lägg de tyngsta nätterna på renodlade nattgrupper. Vi vill också fördela arbetstiden mellan grupperna jämnare, strävan efter att ha minst 12 timmar mellan turerna och a bort eller minska antalet uppehåll på sci där man enbart byter tåg.

Trots att vi jobbat hårt för att få in ramtider mellan klockan 8 och 16 varannan vecka på grupp 13 (föräldragruppen) så finns inte turer som motsvarar detta i arbetsgivarens förslag över turer. 7.30-16.45 är förslaget på ramtid som gäller i arbetsgivarens förslag. Självklart vore det tråkigt om grupp 13 skulle hamna utanför det gruppvalspaket som vi i övrigt kommit överens på. Vi har varit i dialog med de medlemmar som har behov av anpassad tjänst och jobbar på att hitta en lösning.



Foto: Henrik Lundberg

Direktanställda på 7/7 och 8/6

Seko Lok öppnade tidigare under MTR upp för ett permanent avsteg där schemaläggning kunde ske fler än 5 dagar i sträck. Undantaget kan användas av företaget för att anställa lokförare direkt på varannan veckas schema. Det möjliggjorde då att det lättare gick att rekrytera lokförare som bodde längre ifrån Stockholm eftersom arbetsgivaren kunde garantera schemat istället för att låta individen ta omvägen genom att söka i gruppvalet. På detta sätt kalkylerade man även med att man i viss mån slapp hyra in lokförare istället vilket är ekonomiskt fördelaktigt för arbetsgivaren. Avtalet som Seko och MTR har tecknat följer det centrala avtalets giltighetstid (går ut och ska förnyas nu i vår -20).

Varför kom avtalet till? Jo, för att det var ett sätt för oss att utjämna den löneskillnad på ungefär 50 kr per månad och medlem som annars skulle kvarstått mellan Seko och ST på lokförarsidan. En skillnad som även skulle ha ökat något för varje följande år. Skillnaden kom sig av att det tidigare slutits olika centrala avtal i branschen. Seko centralt hade använt en del av lönepotten till att göra det dyrare att använda timanställd personal. ST ville inte vara med på detta och valde istället att ta ut de pengarna i lön = en löneskillnad uppstod. I spårtrafikbranschen idag kvarstår löneskillnaden på vissa företag medan det på andra håll har lösts genom lokala förhandlingar.

Vi valde lokalt lösningen med undantaget för 8/6 och är nöjda med den. Samtidigt kvarstår den delen av det centrala avtalet som gör det dyrare att timanställa en Seko-medlem jämfört med en ST-ansluten arbetstagarare. Bra för de (Seko-an slutna arbetstagarare) som är timanställda ute i landet som får högre lön än de annars skulle fått. På lokförarsidan här på pendeln saknar vi ett timavtal. Våra lokförare är alla anställda på heltid eller på frivillig procent av en heltid i dagsläget. Så i nuläget har det ingen påverkan för lokförarkåren på pendeln.

Nu pratas det om att MTR vill göra sig av med direktformen av 8/6 samt 7/7 och istället använda sig endast av interna 8/6 grupper som är med i grupp-paketet. Det betyder sannolikt att man kallt räknar med att tappa en del av de man tidigare anställt med denna schemalösning. För bor man långt ifrån arbetet så är förmodligen inte ett vanligt schema möjligt att arbeta på. För personer som bor permanent i Stockholm så kanske det ser annorlunda ut.

Anledningen till att MTR nu vill sluta att använda sig av schemat är uppenbart – det är mindre effektivt än motsvarande interna scheman och kostar helt enkelt mer per tågkilometer. På grupp-paketets 8/6 grupper finns andra avsteg från arbetstidsreglerna som gör att effektiviteten är högre – tex dubbelläggning av nätter. Samtidigt så hamnar man i en svekdebatt gentemot de individer som lockats hit till pendeln med löfte om ett schema som nu inte längre kommer att finnas tillgängligt.

Kan arbetsgivaren ta bort schemat för de som anställts direkt på detta sätt? Ja, det kommer man att kunna. Det finns inget skrivet i anställningskontraktet som tvingar MTR att fortsätta med schemaläggningen. Avtalet ger en möjlighet till denna schemaläggning – inte en rättighet. Den muntliga överenskommelse som funnits mellan företag och anställda om 8/6 7/7 kommer att sluta att gälla. Istället så kommer personerna att istället erbjudas att delta i kommande gruppval. Seko har lämnat som förslag att MTR ska låta alla med schemaformen jobba vidare hela T20 på sitt schema och istället redan nu göra klart att man till T21 tar bort möjligheten. Det skulle vara schysst personalmässigt och ge individerna möjlighet att i lugn och ro planera för sin framtid. De som vill kan då vara med i gruppvalet om ett år istället. MTR verkar istället luta åt redan till våren plocka bort schemat. Ingen förhandling har skett i frågan ännu. Information kommer via hemsidan så snart som möjligt.

Vad händer i Södertälje?

Återigen är renoveringen av lokalerna i Södertälje Hamn på tapeten trots att den tidigare ställts in på grund av den dåliga ekonomi. Att göra något av sina storslagna planer är svårt då det tryter i plånboken. Skyddsombuden har dessutom inte bjudits in till att vara involverade i processen kring detta, vilket är beklagligt.

De nuvarande lokalerna är för trånga, om inte redan nu så inom kort. Idag är 57 lokförare respektive 47 tågvårdar stationerade i Söd i nuläget och antalet ska öka till 70 stycken för att täcka alla in- och utgångar ur depån. I nuvarande lokaler finns exempelvis bara 108 skåp. Snart kommer samtliga vara upptagna.

Till de nuvarande lokalerna finns en övervåning som skulle kunna nyttjas, men är i stort renoveringsbehov. Tågex gamla lokaler är också lediga för uthyrning men även där krävs en omfattande renovering innan de kan användas. Ett alternativ vore annars en helt annan lokal, men beroende på läget kommer gångtiderna och hela turrutningen påverkas.

Idéer finns från arbetsgivarens sida om att postfacken ska bort. Istället skulle man ha kollektiva fack, sorterat efter bokstavsordning, där ett antal personer alltså ska dela ett fack. Även ett kassaskåp skulle sättas in för överlämning av mer konfidentiella dokument som man skulle kunnat trycka in en kod för att få ut. Inte heller här har skyddsombuden har inte involverats i diskussionerna kring detta, vilket är beklagligt.

Vad är uppe på agendan för våra skyddsombud?

Skyddsombuden är involverade i många projekt. Här är några:

Älvsjödepån ska byggas om för en summa motsvarande nästan en miljard. Bland annat ska den anpassas för X60. Även lokalerna som ska användas för överliggning måste vara tillräckligt anpassade till behovet.

MTR har varit ovilliga att betala för **arbetsmiljöutbildningar** på till exempel Runö folkhögskola för våra skyddsombud. Även de från Pendelklubben. Istället vill istället att utbildningarna ska hållas lokalt i MTR:s egen regi.

På order från Trafiknämnden är projektet **Midlife extension** igång. Detta stora projekt går ut på att ETCS-STM ska sättas in i X60A-enheterna 6001-6083.

Flera **skyddsronder** har gjort, bland annat i Södertäljedepån och på uppställningsplatser. Flera skyddsronder är inplanerade framöver, bland annat på fordon. Exempelvis ska man se över hur de fel och brister som påvisas av av förare åtgärdas i depå.

Skyddsronder har även gjorts i **Kallhäll** inför att vi inom kort kommer börja klagöra på det nedsänkta spåret söder om plattformarna. En del åtgärder behöver göras. Exempelvis var det tänkt att vi skulle använda den spiraltrappa som går ner nära spåret från gångbron. Denna är dock inte godkänd för detta.

Diskussioner pågår med Trafikverket inför införandet av **adaptiv belysning** i Citybanans norra ände fortgår. Denna belysning ska alltså anpassa sig efter rådande ljusläge.

Det förekommer i perioder att fordon **beskjutits med laser**. Nyligen inträffade detta i Vega. MTR har ingen utarbetad rutin för vad som ska gälla vid laserskjutningar, vilket behöver tas fram omedelbart. Gröna laserpekare, som är det vanligaste vid beskjutningar, kan orsaka ärrbildning på näthinnan som ger permanent blindhet i motsvarande del av synfältet. De kan även orsaka brännskador på huden. En uteffekt på 200 mW utgöra en risk på ett avstånd upp till drygt 150 meter. Larma 112 om du misstänker att du blivit laserbeskjuten! Det är viktigt för att polisen ska kunna göra ett eventuellt gripande. Beskjutning med laser ska likställas med skjutning med andra vapen. Skriv rapport och tag kontakt med din närmaste chef och se till att du blir undersökt av läkare.



Bert Myde: över 50 år på spåren



Bert Myde 1976.

Det var den 17 maj 1969 som Bert Myde började på järnvägen. Han hade då ett år kvar på gymnasiet.

- SJ ringde och frågade min mor om hon ville ha jobb i spårren, men då rekommenderade hon mig istället, berättar Bert.

Det var spårren på Norrvikens station som blev Berts första arbetsplats. Lönen var 7,80 kronor i timmen. Det gamla stationshuset från 60-talet finns sedan länge inte kvar. Högtalarna hade rörförstärkare och var tvungna att värmas upp i några minuter innan de skulle användas, vilket kunde ställa till problem. Att känna till förseningar 5 minuter i förväg var inte så enkelt. Med halvtimmestrafik på sträckan kunde mycket tid ägnas åt att läsa eller ha med en liten TV att titta på. Arbetsdagarna var lugna. Nästan lite för lugna, tyckte Bert.

- Pappa var ju lokförare och hade varit det sen 1966. Han började som eldare 1951 och på den tiden skulle en kvot av eldare och biträden fyllas innan man kunde gå vidare till att bli lokförare.

Koppelstänger och Ma-lok

Årsskiftet 74/75 började Bert som lokbiträde. Arbetsuppgifterna bestod av att åka med i loket bredvid föraren och repetera signaler, men också att sköta smörjningen. Var 16:e mil skulle man hoppa av från D-loken och smörja koppelstängerna. Det var inte för inte som lokförarna förr hade de där svarta rockarna vi kan se på gamla bilder. Fortfarande skulle det dröja några år tills ATC gjorde sitt intåg.

De flesta sträckorna hade de signaler vi är vana vid idag men på en del sträckor var det helt andra signalsystem som gällde:

- Örebro-Hallsberg hade fortfarande det äldre signalsystemet med blockposter kvar. Några sträckor hade TGOJ:s egna signalsystem CTC berättar Bert.

Bert blev färdig lokförare i oktober 1976 och en av de ca 600 som då var stationerade i Hagalund. Turerna varierade mellan fjärr-, godstågskörning och växling. Bert hoppades alltid då han stod och väntade på att lösa av att det skulle vara ett modernt Rc-lok som kom rullande emot honom, men dessvärre var det långt ifrån alltid så var fallet. Bland loken Bert körde i början av tiden som lokförare fanns D-lok, Da, F, Ma och Ra. Utöver Rc var Ma favoriten eftersom man i dem kunde få en bekväm arbetsställning i hytten. Största skillnaden när det gäller arbetsmiljön är dock överliggningarna, menar Bert. Idag är det hotellrum som gäller på överliggningarna för de som kör fjärrtåg medan det förr kunde vara alla möjliga kyffan i gamla stationshus med usel ljud- och värmeisolering.

4,8 öre per kilometer

Arbetstidsregler och scheman var heller inte vad de är idag. Under Berts tidiga järnvägsår hade man 12-mannagrupper och Bert berättar om en tur han hade var tolfte dag:

- Man började med jour klockan 17 till 23 för att sedan åka som biträde ner till Hässleholm klockan 23.10 med tåg 243. Dagen efter skulle man upp och växla ihop ett tåg klockan 14 för att avgå kl. 15 och efter kl. 23 fick man hoppa av på Cst. Då var man rätt så slut.

Grundlönen var skaplig men för att komma upp till slutlön krävdes 11 år i yrket. Att förstå sig på lönestegen helt och hållet var avancerat då tiden som statsanställd även inom andra branscher delvis kunde räknas med. Utöver detta hade man ett tillägg för varje kilometer man åkte:

- Som biträde hade jag 4,8 öre per kilometer, minns Bert.

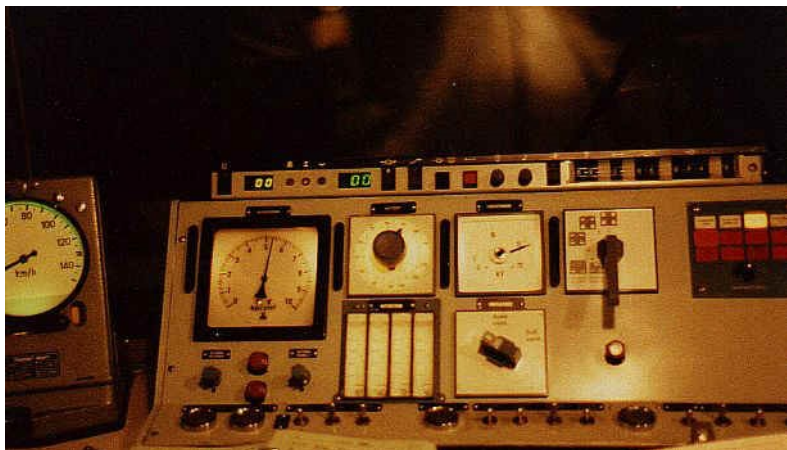
Något krav på uniform var det heller inte på den här tiden och de äldre förarna kunde ibland undra om det verkligen var de långhåriga ynglingarna som stod och väntade som skulle lösa av dem. Kvinnor fanns det inte många av inom yrkeskåren. Då Bert började fanns bara en, stationerad i Göteborg. De första kvinnorna kunde ha det tufft. Ofta präglades orderrum och fikarum av en grabbig jargong och nästan fientlig inställning mot de kvinnliga kollegorna bland somliga:

- Till och med facket skrev i ett infoblad något i stil med ”att hur ska en kvinna orka köra ett tungt godståg”.

Från fackligt håll får vi hoppas att detta är preskriberat nu.

Hjälpt av telefonkatalogen

1978 fick Bert X1-utbildning så även pendeltågskörning kunde läggas till bland turerna. Då X1:orna så småningom utrustades med ATC var det ovant för förarna med den nya driftbromsventilen som gjorde att det kändes mera trögt då man bromsade. Detta irriterade förstås vissa lokförare mer än andra. Innan ATC:ns intåg var det vanligt att förarna bromsade för ”säkerhets skull” då de varit osäkra på senaste försignalbeskedet och följande huvudsignal exempelvis låg bakom en krök. Givetvis tappade man tid genom att köra på detta sätt. Att ATC infördes bidrog till att förarna ändrade sitt sätt att köra och även till en högre rättidighet.



Mycket har också utvecklats vad gäller infrastruktur och teknik under Berts 50 år på järnvägen. Han berättar exempelvis om en gång då han fick tjuvbroms med ett resandetåg i närheten av Hallsberg, mitt i den kallaste vintern. Efter att ha stängt av bromsen och åter klättrat upp i förarhytten märker han att kontaktledningen är spänningslös:

- Det fanns ju telefoner på stolpar här och där längs banan då och den som skulle ligga närmast

hittade vi inte. Jag och tågmästaren fick pulsa iväg genom snön och hittade ett litet hus där det bodde en äldre dam. Där hittade vi numret till fjärrtågklararen i telefonkatalogen som när vi ringde förklarade att han nödförkopplat kontaktledningen eftersom han trodde det hade hänt något. Jag var ordentligt klädd, men det var värre för tågmästaren som bara hade kostymbyxor och lågskor på sig.

På 80-talet blev Bert pappa och var föräldraledig i perioder, vilket var ovanligt för män då. Med en fru som även hon jobbade oregelbundna tider och kö till daghemmen blev livet ett pusslande och präglad av konstant trötthet, vilket nog de flesta lokförare som haft småbarn kan känna igen sig i.

Lansering av X2:an

1987 blev Bert instruktör vilket innebar nya arbetsuppgifter. Då han redan varit körlärare i några år hade han börjat uppskatta sällskapet i hytten. Smällen att pensionsåldern höjdes till 63 fick han ta. Under lokförarstrejken 1989 var Bert en av dem som blev uppmanad att gå ut och köra pendeltåg för att upprätthålla halvtimmesstrafiken mellan Kungsängen och Sundbyberg så gott det gick:

- Men jag var alltid väldigt noga med att hålla på arbetstidsregler, vilket inte alla kollegor var. Ett skräckexempel var en kollega som direkt åkte in till lokledningen för att jobba efter att precis ha kört tåg i många timmar!

Bert hann med mycket de följande åren. I början av 90-talet jobbade han som utredare men hade också bland annat det gedigna uppdraget att vara en av de ansvariga utgivare för linjeboken! Det dröjde ibland långa perioder mellan det att Bert körde tåg. Nya utmaningar kom 1994 då han var en av fem instruktörer som handplockades till att lansera och instruera kring det nya konceptet X2000 i Sverige. Från fackligt håll irriterade man sig på hur dessa fem skötte sig själva utan någon direkt insyn, men för X2000-instruktörerna var jobbet tufft. Arbetsspassen på driftstödet kunde sträcka sig över en hel helg.

- År 2000 gjorde jag dels 400 timmars övertid men hade också 16 000 jourtimmar. Jag hörde av mig till trafikchefen på det nystartade Citypendeln och fick jobb på säkerhetsavdelningen där. Visst fick jag gå ner en del i lön, men det var skönt för kroppen och själen, berättar Bert.

Från Trinidad och Tobago till MTR Express

Inom Citypendeln följde andra arbetsuppgifter av olika slag som att hålla i SÄO-fortbildningar (Säkerhetsordningen, dåtidens motsvarighet till TTJ) eller jobba på den säkerhetsavdelning som Bert år 2003 blev chef över. Som säkerhetschef varierade sysslorna, medan vissa frågor blev långkörare. Bert kände att han ibland kunde hamna i kläm mellan ledningen och de anställda:

- Redan då var det mycket diskussioner om att ta bort tågvärdarna på korta tåg men facket var med och pressade på för vikten av dubbelbemanning, exempelvis tryckte man på risken för evakueringar.

2006 tog Stockholmståg över pendeltågstrafiken och Bert fick fortsätta som säkerhetschef fram till 2008 då fick han tjänstledigt för ett väldigt speciellt uppdrag, nämligen som *Safety Operation Manager vid bygget av en ny pendeltågslinje på Trinidad och Tobago. Till detta ägnade Bert ett och ett halvt år och med all sin erfarenhet och kompetens fyllde han en coachande roll och kom med input till de fransmän och kanadensare som var ansvariga vid bygget.*

Väl tillbaka i Sverige 2010 hann Bert vara med och fixa ett trafikillstånd åt Rushrail innan han gick in i rollen som säkerhetsdirektör på MTR Tunnelbanan. Bert jobbade långa dagar och jobbet var tufft så här i uppstarten av MTR och han avsåg sig tjänsten. Han stannade dock på företaget till 2016 under titeln säkerhetsinspektör.

Om ni trodde det var slut där så gick ni bet! Bert har ännu fler strängar på sin lyra. Inte bara skaffade han 2013 det trafikillstånd till MTR Nordic som även pendeln idag kör på, han återupptog även sin lokförarkompetens 2014. TTJ:n skulle givetvis läsas in innan det var dags för testkörningar av MTR Express norska X74:or i Sverige. Bert har sedan dess varit MTR Express trogen och kör nu som "vanlig förare" *några dagar i månaden. 43 år efter premiären är Bert tillbaka på samma förarstol igen, om än med annan teknik omkring sig, som han dessutom själv delvis varit med och tagit fram.*

Samma men annorlunda

Mentaliteten på järnvägen har förändrats mycket, enligt Bert:

- På SJ-tiden fanns ingenting som hette resenärer. Först när X2000 kom blev det viktigt med varumärket och att ge resenärerna service och information.



Marknadsanpassningen var något nytt. SJ hade genom åren nästan fungerat som ett eget litet samhälle, lite av en skyddad verkstad. Bert berättar:

- Förr fanns det massor av omplaceringsmöjligheter för den som av någon anledning behövde byta tjänst. I de fall som var uppe när jag var säkerhetschef på pendeln 2003-2008 fanns det i princip aldrig någon.

Efter avregleringen då varje företag har sin egen ledning har allt blivit mycket mer krångligt, menar Bert. Den statliga myndigheten Transportstyrelsen fick instiftas i samband med att Citypendeln drog igång trafiken efter millennieskiftet. Regelverk, tillsyn och tillstånd behövde regleras gemensamt mellan de olika privata bolagen, vilket idag många gånger resulterar i en onödig byråkrati i jämförelse med hur det såg ut då SJ i praktiken var ett statligt verk. Många chefer och instanser i olika lager finns idag på järnvägsföretagen:

- En chef ska ha arbetsmiljöansvar eller budgetansvar, annars är man inte chef, säger Bert.

När det gäller tillbud, incidenter och misstag fanns givetvis inte alls samma apparat och struktur som när Bert började jämfört med idag. Han berättar exempelvis om hur han som biträde åkte med en förare som hade bråttom till Nyköping. Från Vagnhärad låg en tågvägslåsning som gjorde att alla signaler längs tågvägen stod i stopp. Utan några vidare konsekvenser passerades dessa på väg ner mot Nyköping. Idag hade både fjärren och säkerhetsjouren ringt efter att en förare passerat den första.

Något som i princip alltid varit konstant under Berts år på järnvägen är dock personalbristen:

- Jag har aldrig fått ut en semesterdag som jag sökt när jag har varit lokförare, säger Bert.



Bert Myde 2019.

Tre snabba:

Vilken specifik sak under karriärens gång är du mest nöjd med?

Att ha varit med och skaffat trafiktillståndet till MTR.

Vilken körning tycker du har varit roligast?

Broväxlingen med T44 ut på industrispåren då man satt rättvänd.

Vilken period har du trivts som bäst på jobbet?

Tiden som instruktör på SJ då det funkade med det vi kallade den gyllene triangeln, dvs att få kombinera körning, undervisning och att jobba på driftstöd.

Var uppmärksam på



- Efter sommaren har flera turer fått ändrade tider och ändrat innehåll trots att de har samma turnummer som innan sommaren. Det här är olyckligt och försvårar möjligheten att uppmärksamma förändringarna. En del turer har förlängts medan andra har förkortats. Om du fått nya arbetstider på vissa turer som avviker från gruppnyckeln såpass mycket att det påverkar din fritidsplanering ska du höra av dig till planeringen och få det justerat. **Om du fått en tur som är mer än två timmar förskjuten från gruppnyckeln** ska planeringen kontakta dig för att stämma av att det är ok. De bör kontakta dig även om förskjutningen är mindre än två timmar. Om du fått en tur som avviker mycket från gruppnyckeln och du inte kan arbeta de tiderna pga t ex planerade fritidsaktiviteter, tag kontakt med planeringen och be om en justering.
- Fortfarande kan det förekomma **felaktigheter i turerna** - gångtider som inte stämmer eller att tiden för taxiresor inte räcker till. Det bästa du kan göra är att skriva avvikelserapporter och låta saker ta den tid de tar. Skicka gärna en kopia av rapporten till styrelsen@pendelforarna.se
- Medlem har uppmärksammat oss och företaget på att det verkar ha dragits **för lite skatt på engångsersättningar** under året. Det gäller tex ersättning för såld semester, det tillfälligt förhöjda körlärartillägget, utbetalning av komp-tid i pengar etc. Vi har tagit frågan med lönechefen som tittat på det och kunnat konstatera att det stämmer – systemet har använt sig av **32% skatt även på engångsersättningar** när det istället ska vara över 50% i skatt. Enligt lön så är det inget egentligt fel eftersom det är så systemet är uppsatt. Men det kommer såklart att leda till att det betalas in för lite skatt på skattekontot = risk för restskatt för de individer som haft flera höga ersättningar utöver sin ordinarie lön under året. Företaget ska nu ha rättat till detta manuellt för årets sista löner. För er som är osäkra på hur det ser ut för just er – ta kontakt med lönekontoret för att stämma av. Det finns möjlighet att göra en extra dragning av skatt på november eller decemberlönen om så önskas. Annars går det också att betala in direkt till sitt skattekonto. Till nästa år behöver antingen systemet ändras eller så får löneadministratörerna gå in manuellt och korrigera så att vi inte hamnar i samma problem igen.
- **Karensavdraget** har varit felaktigt för kollegor som varit sjukskrivna. Beloppet som dragits har baserats på det gamla systemet med karensdag och inte det karensavdrag som gäller sedan årsskiftet 2018/2019. Mer om hur detta funkar finns att läsa i Lokförarbladet #62 eller i Lokförarlistan, men kortfattat ska karensavdraget motsvara 20 procent av den sjuklön du får under en arbetsvecka. Löneavdelningen är uppmärksam på problemet.
- Kollegor som går på **vrål-skubben har återkommande fått besked sent** dagen innan FP om hur de ska jobba dagen efter FP. Frågan har tagits upp med arbetsgivaren så rutinen av utlägg av turer dagen efter FP ses över. En rimlig ersättning till de som drabbats av detta har också tagit upp.
- De **slumpmässiga drogtesterna** är numera flyttade till lokal Blekholmen, Klarabergsviadukten 96, vilket är positivt. Att integriteten skyddas så gott det går då drogtesterna ska genomföras är viktigt. Därför ska de inte göras på Klarabergsviadukten 49 där betydligt mer personal rör sig.
- MTRP har framfört att de vill att **stationsvärdar ska kunna gå ner på spåret** i Sci för att tex hämta föremål som hamnat där. Detta är absolut inte tillåtet då stationsvärdar saknar utbildning för att vistas i spår. I förekommande fall kan YDL vara behjälpliga för detta.

Avtal 2020 - vad händer?

485 kollektivavtal som berör 2 844 500 anställda ska förhandlas 2020. Däribland Spårtrafikavtalet som vi arbetar under. Innan detta kan dras igång med konkreta yrkanden från Spårtrafikbranschens klubbar måste märket sättas, dvs den procentuella löneökning som avtalas ska ske under den kommande avtalsperioden. Sedan 1998 har märket satts mellan industriförbunden, med IF Metall i spetsen, och Svenskt Näringsliv. IF Metall är ledande bland fackförbunden eftersom deras branscher är mest betydande för exporten och därmed att Sverige ska behålla sin konkurrenskraft. Därför anser man att lönesättningen är mest avgörande där.

Dock finns de som är kritiska emot märket. De menar att då märket anpassats efter industrins förutsättningar har det satts för lågt. De reallöneökningar som skett de senaste decennierna beror i första hand på att inflationen varit låg. Detta har påtalats av bland andra Handels och Kommunal som organiserar många lågavlönade. Förbundet Pappers gick också ut tidigt i år ut och meddelade att de ville se ett märke på 4 procent per år (jämför förra märket som slutade på 6,5 procent över tre år).



Förbunden inom 6F, varav Seko är ett tillsammans med Byggnads, Elektrikerna, Fastighets och Målarna, har inför avtalsrörelsen lanserat ett eget förslag på en ny lönenormering. Man har sett att lönerna mellan mans- och kvinnodominerade branscher inte jämnats ut under den period märket varit lönenormerande. Man har också sett att löneskillnaderna mellan arbetare och tjänstemän ökat. 6F-förbunden menar att Industriavtalet ska skrotas och ska istället ersättas med centrala förhandlingar mellan LO, PTK och Svenskt näringsliv. Dessutom vill man införa ett så kallat "knä" i lönesättningen på 28 000 kronor. Detta innebär kortfattat att efter att procentsatsen över hur mycket lönerna ska öka har satts, så ska alla som tjänar under 28 000 kronor få samma löneökning i kronor som en person som tjänar 28 000.

Svenskt näringsliv gick i somras ut med sina 4 viktigaste mål inför avtalsrörelsen 2020:

1. Löneökningstakten ska sänkas
2. Ingångslönerna ska leda till att trösklarna för arbete sänks.
3. "Möjligheterna för företags- och medarbetarnära lönebildning ska öka. Fördelningen av löneökningarna inom ramen för siffersatta avtal ska göras av företaget. Inte genom individgarantier, generella lönehöjningar och stupstockar."
4. Svenskt Näringsliv vill också utveckla de centrala avtalen för att öka utrymmet att variera arbetstidsförläggning, övertid, visstidsanställningar samt inhyrning.



Foto: Henrik Lundberg

Hur höga de gemensamma lönekraven kommer bli i både procent och kronor blir klart i december och som det ser ut nu är alltså facken splittrade. Konjunkturinstitutet menar exempelvis årliga löbeökningar på 3,5 procent inte skulle bidra till att öka inflationen över målet på 2 procent. Andra menar att lägre löneökningar håller arbetslösheten nere och minskar därmed statens kostnader, exempelvis för A-kassan.

Spårtrafikavtalet

Oavsett var märket sätts så ligger det som grund även för de kommande årens löneökningar i vår egen bransch. När det gäller oss som kör pendeltåg så regleras de flesta av arbetsvillkoren i det lokala avtalet, men för den sakens skull är inte det centrala Spårtrafikavtalet (branschavtalet) oviktigt. Spårtrafikavtalet är en grund medan de villkor som förhandlas fram lokalt framför allt ska syfta till att vara ännu bättre och anpassade till vår arbetsplats.

Exempelvis så är det reglerat även i branschavtalet att veckoarbetstiden för de absolut flesta som kör tåg ska ligga på 36 timmar. Samma bestämmelse gäller för oss lokalt på pendeln fast det är lite andra kriterier som styr.

Andra frågor som kan vara viktiga att reglera i ett branschavtal i vårt fall är frågor om exempelvis verksamhetsövergångar. Dessa sker med jämna mellanrum för de flesta anställda inom järnvägen och därför tjänar hela branschen på att ha gemensamt reglerade villkor.

Även GFL (genomsnittligt förtjänstläge), det vill säga att kollegor på tågvärdssidan som blir anställda på timmar, avlönas efter den genomsnittliga lönen i yrket och inte ingångslönen är ett annat exempel på något som är bra att reglera i det centrala branschavtalet. Särskilt ur facklig synvinkel. Blir det dyrare för arbetsgivarna att anställa personer på timmar väljer de i högre grad bort det alternativet. Personer som har osäkra anställningar, exempelvis timanställda, har en benägenhet att i mindre grad organisera sig fackligt. Vill vi vara en stark motpart med många organiserade medlemmar tjänar vi alltså på fler fast anställda medlemmar.

Frågor om exempelvis fler semesterdagar eller arbetstidsförkortning kan givetvis också regleras i ett branschavtal. Hur man väljer att lägga upp det är upp till medlemmarna.

När det gäller Spårtrafikavtalet 2020 ska yrkanden läggas fram till 29 november från klubbarna om vilka tre saker man tycker är viktigast att ha med i det nya Spårtrafikavtalet. I början av januari nästa år ska en avtalskonferens hållas med representanter från klubbarna där man bestämmer vilka avtalskrav man ska lägga fram emot motparten Almega. Efter att parterna bytt avtalskrav med varandra börjar förhandlingarna. Det nya Spårtrafikavtalet är tänkt att träda i kraft 1 maj 2020.

12 november: Medlemsmöte med budget, nomineringar och yrkanden till Spårtrafikavtalet

Klockan 14.30 i lokal Sundbyberg på Klarabergsviadukten 49 kommer klubben hålla medlemsmöte. Vi kommer utöver nästa års budget och nomineringar ta fram vilka yrkanden vi tycker är viktigast i det nya branschavtalet. Kallelse kommer. Hoppas så många som möjligt kan komma!

Studier

21-25 maj hölls kurs i det **lokala avtalet** för medlemmar i Seko Lok. Nästa kurs hålls den 29-30 oktober och är full. Ytterligare kurs i det lokala avtalet kommer förmodligen hållas i februari 2020. Håll koll på hemsidan för mer information om lokala kurser.

Vi vill också slå ett slag för studier som Seko Stockholm är med och arrangerar. Vi har därför ställt några frågor till Åsa Einerstam, studieansvarig i Seko Stockholm

Hej Åsa! Varför är fackliga studier viktiga?

För att alla som är medlemmar behöver veta vad facket står för, vad vi gör och hur vi kan hjälpas åt tillsammans. För de förtroendevalda är det bra om medlemmarna kan sina rättigheter och kan larma om arbetsgivaren bryter mot lagar och avtal.

Vilka kurser är det som erbjuds regelbundet av Seko Stockholm?

Det finns endagars introduktionsutbildningar riktade till de som inte gått med i Seko än eller är helt nya. Denna dag är en snabb introduktion till den fackliga verksamheten och värdet av medlemskapet.

Dessutom finns *Medlem i facket* som är på tre dagar och är för medlemmar över 30 år. Den går in mer djupgående på värdet och betydelsen av ett fackligt medlemskap. Man får lära sig hur arbetsmarknaden fungerar, om den svenska modellen, vilka parterna är och hur det funkar med lönebildning och strejk. Man får också lära sig om saker som försäkringskydd och pension. Kurserna är tvärfackliga vilket innebär att man får exempelvis reda på vad ett kollektivavtal är, men inte någon specifik kunskap om sitt egna lokala avtal.



Det finns även specialutbildningar för de under 30 år, de kallas *Om-utbildningar*. Den första av dem är *Om facket* och den är två dagar lång. Man får här en allmän förståelse för facket och vad vi gör. Även de som inte är medlemmar ännu kan gå den här kursen. Fler kurser som finns riktade till personer under 30 år är *Om samhället*, *Om främlingsfientlighet*, *Om feminism* och *Om försäkringar*. De är på två dagar, med undantag för *Om försäkringar* som är på en dag.

Det finns också ytterligare kurser om politik och ideologi kopplat till den fackliga verksamheten. Den som gått *Medlem i facket* erbjuds att gå *Facket och samhället*, som är på tre dagar och avslutas med besök på riksdagen.

Är det bara Seko-medlemmar som kan gå de här kurserna?

Nej. Alla kurser jag nämnde ovan är tvärfackliga så det kommer medlemmar från flera LO-förbund.

Hur gör man för att få ledigt från jobbet för att gå en kurs? Får man någon lön när man går den?

Man söker tjänstledigt utan lön och när man går kursen får man ett skattefritt stipendium motsvarande 928 kronor per dag. Vid årsskiftet kommer denna summa höjas något. Enligt studieledighetslagen har du rätt till ledighet för fackliga studier och söker du ledigt minst två veckor innan kan arbetsgivaren generellt inte neka dig ledigheten. Skulle det bli problem med att få ut ledigheten så hör av dig till ett fackligt ombud eller den som arrangerat kursen.

Var äger kurserna rum?

Oftast är det på Långholmens folkhögskola i Sundbyberg men en del kurser hålls också i Södertälje.

Varför räcker det inte att bara ha lokala, arbetsplatspecifika kurser för medlemmar?

Därför att det är viktigt med en större bild och att förstå sammanhanget med en svenska modellen. Dessutom är det bra om vi inom fackföreningsrörelsen drar åt samma håll. Sen är det såklart bra att veta vad man går med i och vad man betalar för. Det är lättare för oss att behålla medlemmar om de förstår varför de är med i facket.

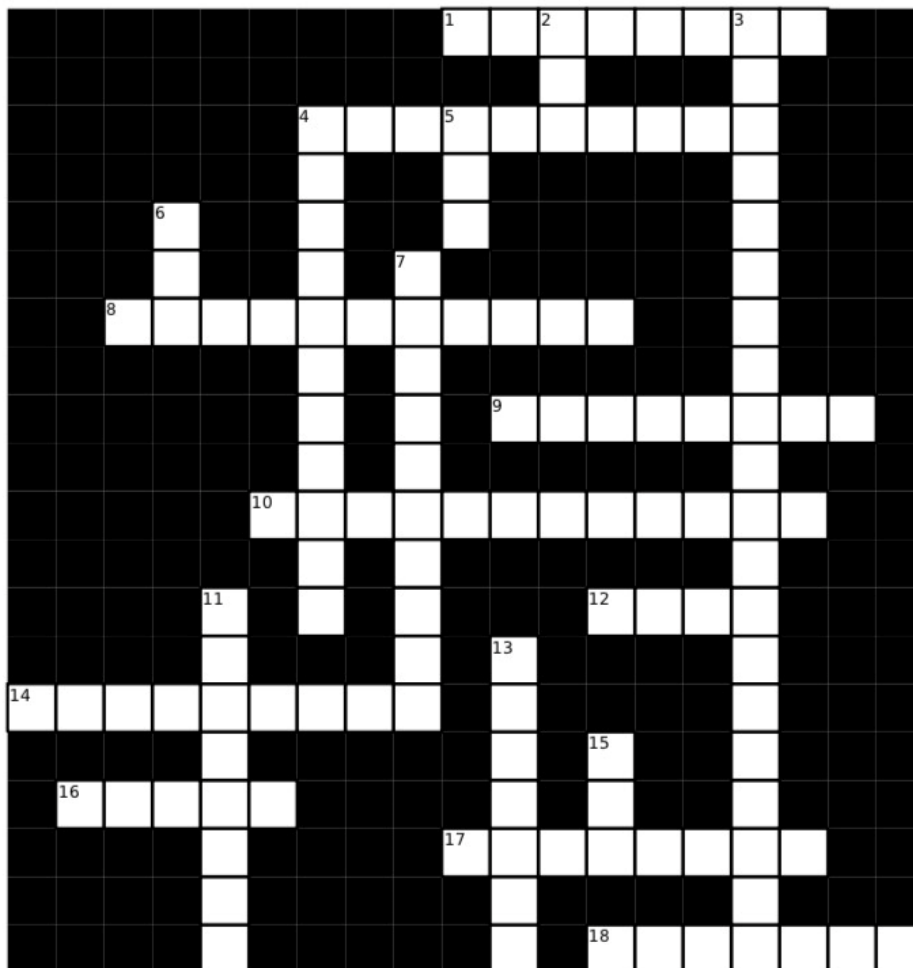
Kan Seko Stockholm hjälpa till om man har idéer till kurser man vill hålla lokalt?

Ja, vi kan låna ut lokaler eller hitta bra handledare, men också hjälpa till så att de som går kursen får stipendium.

Kommande kurser

13-14 november	Om facket (under 30 år)	Långholmens folkhögskola
18-20 november	Medlem i facket	Långholmens folkhögskola
2-4 december	Medlem i facket	Långholmens folkhögskola
9-11 december	Medlem i facket	Södertälje
3-5 februari	Medlem i facket	Långholmens folkhögskola
10-12 februari	Facket och samhället	Långholmens folkhögskola
17-19 februari	Medlem i facket	Långholmens folkhögskola
24-25 februari	Om facket (för dig under 30 år)	Långholmens folkhögskola

Anmäl dig genom att **maila namn + personnummer + önskat kurstillfälle till studier.stockholm@seko.se** eller kontakta någon förtroendevald i Seko Lok så hjälper den dig med anmälan.



Across

- 1 när fjärren på växeln saknar kontroll, måste vi på denna hastighet ha koll
- 4 För att den, ska vara rätt. Ska det vara EN, fyra sjuttioett
- 8 Dessa jobbar för alla, här på kneget. Här är också vi alla, vårt eget.
- 9 Detta i deckaren man ju ha vill, utan sådan i tråden står tåget still.
- 10 "Ensam är ej stark", säger den som vet. Ett sällskap för oss som håller med om det
- 12 sak va fylld med spån men lik förbannat, är den ibland fylld med annat
- 14 Den har sen 60-talet nyheter presterat, men blott några år har den maken huserat
- 16 En vagn måste ha någonstans att stå. Den heter Jakob om den bär två.
- 17 När vi kör ska vi ha en plan. Plus detta tidskrift om banan
- 18 Denna kanske inte är piggare, än att den måste lyftas av en utliggare

Down

- 2 Några finns men de skulle bli fler, detta ändrades och det gäller ej mer
- 3 bromsar måste provas innan vi får tåga, testa detta i depån kan knappast någon våga
- 4 Det kul med beröm och hurrarop, enligt Kim höll vi detta allihop.
- 5 nästan nittio knop, så kan det gå. Lika fort som x60s, ja vaddå?
- 6 Fram eller bak eller båda två. Kan även vara på.
- 7 om man om livhanken känner sig brydd, är dessa ett måste vid egenskydd
- 11 Det kan vara fara på färde, om alla axlar ej har lika värde
- 13 Har du kunskap, lust och mod. Saknas bara plan och lod
- 15 Ska vi kunna verka i vår yrkesroll, bör vi så klart på detta ha koll

Konstruktör: Markus Nordanstig



Kontaktinformation

E-post: styrelsen@pendelforarna.se

Hemsida: www.pendelforarna.se

Telefon: 072 - 980 44 93

Fackexpeditionen finns på Klarabergsviadukten 49. Bemannas av styrelsen kl 09.00 - 16.00 på torsdagar och av skyddsombuden kl 09.00 - 16.00 på onsdagar.



Seko Lok Pendeln

facebook.com/sekolokpendeln

Ordinarie styrelsen

Kristoffer Johansson	Ordförande, förhandlingsansvarig, arbetsmiljöansvarig	072 - 980 33 33
Astrid Hermelin	Vice ordförande, förhandlare, medlemsansvarig, rehabiliteringsansvarig, uniformsansvarig	072 - 980 32 78
Markus Nordanstig	Kassör, förhandlare, försäkringsrådgivare, fest- och aktivitetskommittén	072 - 980 34 53
Ingela S Ottosson	Drogpolicyansvarig, studieansvarig, rehabiliteringsansvarig, försäkringsrådgivare	072 - 980 31 91
Monika Roll	Sekreterare, förhandlare, medlem infostaben, facklig-politiskt ansvarig	072 - 980 35 13
Melissa Svenhard	Turlistansvarig, försäkringsrådgivare, fest -och aktivitetskommittén	072 - 980 34 43
Anders Persson	Ombud Södertäljeplacerade	072 - 980 31 34

Ersättare styrelsen

Sebastian Österström	Försäkrings- och pensionsansvarig, ungdomsansvarig, fest- och aktivitetskommittén	072 - 980 36 97
Henrik Lundberg	Jämställdhets- och integrationsansvarig, medlem infostaben	072 - 980 34 61

Övriga förtroendevalda

Emil Andersson	Turlistombud	072 - 980 40 49
Moa Friman	Turlistombud	072 - 980 37 08
Christofer Adrian	Turlistombud Södertäljeplacerade	072 - 980 36 83
Mikael Lotsberg	Revisor	072 - 980 34 29
John Wilhelmsson	Revisor	072 - 380 36 79
Cristian Roa	Revisorsersättare	072 - 980 26 27
Linda Engdahl	Revisorsersättare	072 - 980 40 28
Sam Ekemark	Valberedare	072 - 980 34 64
Carl-Christian Stoor	Valberedare	072 - 980 36 36
Richard Rosén	Valberedare	072 - 980 37 03
Elin Karlsson	Ungdomsombud	072 - 980 36 30