

Lokförarbladet

Nummer 66, november 2020



Innehåll

Innehåll	2
Sekos lokförare betalar priset för dålig planering	3
Maximalt med tid på turerna	4-5
Budget- och nomineringsmöte	5
Kamp mot hyvling på Arriva Pågatågen och i avtalsrörelsen	6-9
Aktiviteter	10
Inga inställda avgångar	11-13
Studier	14
Annons: nytt skyddsombud	14
Kontakt	15

Lokförarbladet görs av medlemmarna och styrelsen i Seko Lok Pendeln

Sammanställning och redigering:

Monika Roll

Dennis Lamberg – Clemes

Omslagsbild:

Anna Räms

Sedan Lokförarbladet #65 kom ut i mars har coronaviruset lamslagit världen, Korttidsfrånvaron i april på 9,53 procent. Sjukfrånvaron låg i april i år på 12 procent jämfört med 5 procent i april förra året. Också Seko Lok Pendelns verksamhet tvingades bantas ner till det minimala fram tills nu. Under en period hölls inte ens några MBL-träffar. Saker har skjutits upp och ställts in innan vi nu sakta men säkert börjar återgå till den normala verksamheten.

Trevlig läsning!

Sekos lokförare betalar priset för dålig planering

I somras togs beslut av arbetsgivaren att flytta ned 3 LF från CST till SÖD. MTR menade att det rådde obalans mellan stationeringsorterna och att det på frivillig väg inte varit möjligt att jämna ut den. Seko Lok protesterade och föreslog alternativa åtgärder – det går givetvis att anpassa turpaketet efter tillgänglig numerär istället för tvärtom. Vi tyckte också att den frivilliga uppgörelse där LF mot ersättning tar turer utanför sin stationeringsort kunde användas då den visat sig fungera bra under sommaren.

Arbetsgivaren tog ändå ett arbetsgivarbeslut och flyttade ned 3 av våra kollegor och medlemmar från och med 1/9. Klubben begärde då förhandling och hänvisade dels till central- och dels till lokal avtalstext som behandlar flyttning/omstationering.

Seko Lok yrkade på ersättning för de drabbade individerna enligt samma villkor som den frivilliga uppgörelsen – dvs 2 timmar övertid per utlagd tur. Något som MTR inte ville gå med på. Vi yrkade då istället på en förkortad lönestege där individerna skulle flyttas upp tidigare till slutlönesteg. Även detta ansåg arbetsgivaren vara för dyrt och motsatte sig därför lösningen.

Under förhandlingen framkom att arbetsgivaren **INTE** anser sig **tvungen** att ersätta de tvångs-nedflyttade lokförarna över huvud taget utan att avtalet endast visar att ersättning **kan** ges i det fall att man själv så önskar ge denna. Låter märkligt för oss men så anser arbetsgivaren med stöd av Almega.

Samtidigt så uppvisade arbetsgivaren en samsyn kring bakgrunden för situationen som uppstått och tillstod att det var olyckligt att rekryteringen av LF inte redan tidigare riktats till SÖD. Hade så gjorts så hade vi inte suttit i den här situationen. Framöver delar man Sekos bild att det behöver rekryteras direkt till SÖD till dess att balans uppnåtts. Seko driver nu på för att det ska upprättas en kölista där SÖD baserade LF som önskar förflyttning kan sätta upp sig. Innan extern rekrytering av LF till CST sker så behöver den listan vara tömd.

Vi har gott hopp om att komma till en bra lösning i frågan.



”Maximalt med tid på turerna”

För att höra hur arbetet med årets grupper går pratade jag med Melissa Svenhard, turlisteansvarig på Seko Lok Pendeln, efter den första dagens granskningsarbete.

Hur är läget?

– Helt slut i huvet efter kaosdag med gruppgranskning. Det var en massa fel vilket gjorde att de första fem timmarna gick till att hitta felen, rapportera felen och få det rätta materialet.

Berätta om årets gruppval!

– Förutsättningarna för det här årets gruppval var lite annorlunda än förra årets – en av de enda två tidiga grupperna var borta [grupp 18]. Flera av turerna i den som den såg ut i år finns inte i T21. Och så har arbetsgivaren valt att öronmärka några dagturer till förare med speciella behov, vilket vi självklart tycker är jättebra. Men det skapar ju konsekvenser och en var att de skrotade en av de absolut populäraste grupperna. Vi valde att göra allt för att återskapa den. Det är ett väldigt klippande och klistrande, ett väldigt pusslande.

Är det någonting som arbetsgivaren går med på?

– Ja, det lär de göra. Det är bara att de inte har tid att göra det själva.

Någon annan förändring? Något som är bättre?

– Det är ganska exakt som förra året. De lägger ut maximalt med tid på turerna. Nattgrupperna, 8/6-grupperna och Älvsjö tidig morgon är inte maxade, men resten: alla daggrupper, Märsta, Bro, allting; de ligger på 35,5 i veckan. De har ett dataprogram med parametrar och så trycker de på en knapp och så kommer det billigaste alternativet. På pappret ser det säkert jättebra ut i början men sen när man faktiskt ska utföra det så kostar det mer än vad de tänkt att det gör.

Något annat?

– Vi har fått önskemål från medlemmar om att få till fler tidig morgon- och kvällsgrupper, tidsriktade snarare än blandgrupper. Det är många som är emot dem, vilket jag förstår, för det är motur. Men det finns inte turer till det.

Ett par dagar senare hör Melissa dock av sig och berättar att de nu efter mycket slit ändå lyckats pussla ihop just en till tidsriktad grupp, en eftermiddagsgrupp som kommer att få numret 19. Detta genom att göra om den inte så populära blandgruppen 38. Mycket jobb för att bevara status quo, och sen ett litet steg framåt.



De som deltagit i turlistarbetet från fackligt håll (från vänster): Jon Holmberg (halv, ST), Emil Andersson (turlistombud, Seko Lok Pendeln), Melissa Svenhard (turlistansvarig Seko Lok Pendeln), Nico Quaglia (skyddsombud, Seko Lok Pendeln), Christofer Adrian (turlistombud Södertäljeplacerade, Seko Lok Pendeln), Henrik Lundberg (ersättande turlistansvarig, Seko Lok Pendeln), Marianne Allhammar (ST), Simon Perstrand (turlistombud, Seko Lok Pendeln)

Budget- och nomineringsmöte med besök från Seko klubb Pågatåg 10 november

Nomineringar samt styrelsens förslag på nästa års budget kommer därefter presenteras. Under mötet får vi dessutom en gäst i form av Ola Brunnström som kommer vara med oss på länk. Ola är lokförare, skyddsombud och förhandlingsansvarig på Seko klubb Pågatåg. Han kommer berätta om den aktuella situationen på Pågatågen och om klubbens kamp mot hyvlade tjänster.

Mötet äger rum den 10 november 2020 klockan 14.00 i lokal Bålsta, Klarabergsviadukten 49. Klubben bjuder på fika.

För den som inte har möjlighet att komma fysiskt kommer alternativet att delta digitalt via Zoom finnas. En länk där du enkelt loggar in till mötet kommer skickas ut till Seko Lok Pendlens medlemmar strax innan mötesstart.

Kamp mot hyvling på Arriva Pågatågen och i avtalsrörelsen

Åter är avtalsrörelsen igång efter vårens prolongering (förlängning) av det centrala Spårtrafikavtalet som ligger till grund för alla lokala avtal inom spårtrafiken i Sverige. Den 30 november går avtalet ut och i grunden ligger både fackens och arbetsgivar sidans Almega Tågforetagens yrkanden gällande lön, arbetstider, semester med mera kvar från i våras nu när avtalsrörelsen åter drar igång.

Dock har en hel del annat hänt sedan i våras som påverkar avtalsrörelsen och risken för konflikt. Dels frågan om anställningstryggheten och Lagen om anställningsskydd (Las) där parterna inte lyckats komma överens om någon lösning. Dels arbetsgivaren Arriva Sveriges försök till hyvling av tjänster på Pågatågen i Skåne som kan komma att skaka om hela spårtrafikbranschen.

Våra kollegor i Seko klubb Pågatåg gör allt som står i deras makt för att stoppa arbetsgivaren Arrivas planer. Får Arriva bestämma så ska samtliga heltidsanställda lokförare, tågvårdar och kundvårdar acceptera, vad de kallar ett erbjudande, om att gå ner till 80-procentiga anställningar. Så kallad hyvling av tjänster alltså.

Det är självklart att det här är en testballong från Alme gas och Arrivas sida, säger Lars-Åke Persson som är ordförande för Seko klubb Pågatåg. Det är exakt samma sak som händer nu som under konflikten på Öresundstågen 2014. Då förlorade arbetsgivar sidan, och nu försöker man igen.

Kollegorna i Skåne har hållit ihop. Över förväntan, enligt många. Av 318 heltidsanställda har 300 tackat nej till erbjudandet, 17 svar är okända medan endast 1 tackat ja. Men vad är bakgrunden, och vilka konsekvenser kan det ge för branschen som helhet om Arriva lyckas med sina hyvlingsplaner?

Ansträngd skånsk ekonomi

Skånetrafiken har hanterat coronapandemin annorlunda jämfört med de flesta andra trafik huvudmän. I Stockholm har SL exempelvis, trots att de blött över 100 miljoner i veckan i utgifter, utöver det misslyckade försöket med neddragningar på Tvärbanan och i busstrafiken upprätthållit full trafik. Avtalet Arriva Sverige har med Skånetrafiken baseras mer på rörlighet jämfört med det MTR Pendeltågen har med SL, och att man får betalt per körd tågkilometer. Det bidrag på 220 miljoner kronor som Arriva fick av staten för att täcka upp trafiken har inte räckt på långa vägar.

Trafikneddragningarna började redan i maj. Totalt har resandet i regionen minskat med över 50 procent, dock inte lika mycket på Pågatågen som på bussarna. Neddragningarna innefattar bland annat att inga utgångståg körs efter klockan 21. Exempelvis går då inga Pågatåg mellan Malmö och Helsingborg efter klockan 21, berättar Lars-Åke Persson.

Någon månad efter att trafiken börjat skalas ner var korttidpermitteringarna ett faktum på Arriva och nästan 140 lokförare, tågvårdar och kontorspersonal fick dra ner arbetstiden med 20 till 40 procent. Men detta räckte inte heller för Arriva. I juni lades ett varsel om 300 personer inför de fackliga organisationerna. Facken fick tystnadsplikt men överklagade varslet i centrala förhandlingar, utan att komma någon vart.

Upphandlingar grunden

Men skjuter inte Arriva sig själva i foten om de gör på det här viset? Kör det ihop sig så hamnar man i läget att man kan få betala mer än motsvarande heltidslön för någon som egentligen jobbar under full tid. Avtalet ger ju övertid på fridag även för deltidare. Plus att man gör sig ovän med hela kollektivet genom att agera på det här sättet. Blir det inte en dålig affär för Arriva i slutändan ändå?



300 NEJ
1 ja, 17 okända

**STOPPA HYVLINGEN
PÅ PÅGATÅGEN**

Nej, svarar Lars-Åke. Från fackligt håll har vi ingen insyn i ekonomin då det mesta är affärshemligheter. Sedan konflikten 2014 finns arvodistrådet som redovisar övertid och mertid. Där ser vi att det inte blir något dyrare.

Lars-Åke spinner vidare när det gäller ekonomin och kommer till pudelns kärna:

Upphandlingar spelar all roll i det här. Det som det handlar om är lagen om offentlig upphandling. Då en upphandling ska ske väger man in två kriterier, kvalitet och pris, och av dem väger priset tyngst. Detta har sin grund i ett EU-direktiv och politikerna säger att det handlar om skattebetalarnas pengar. Därför måste man låta det lägsta anbudet vinna.

Tidigare var det bolaget Arriva Tåg som drev trafiken med Pågatågen i Skåne men i december 2018 tog istället Arriva Sverige över driften efter att ha vunnit upphandlingen. Arriva Sverige var alltså koncernen, motsvarande MTR Nordic hos oss. Arriva Sverige hade som ett paraply innefattat all Arrivas verksamhet i Sverige – från Roslagsbana till busstrafik.

Lönedumpning – om arbetsgivaren får välja

Sju olika operatörer hade då lagt anbud, bland annat MTR. För många var det förvånande att Arriva Sverige vann kontraktet på 8 år med ett anbud som låg 45 miljoner under närmsta konkurrent. Lars-Åke Persson:

Vi tänkte att det kanske var tryggt att Arriva Sverige vann. Att vi liksom ”visste vad vi skulle få”. Arriva Sverige själva menade att det mest var en formsak att det var ett annat företag som vann i samma koncern. Att det mest hade med bankgarantier att göra.

Men när inrangeringen av det nya avtalet drog igång sommaren 2018 fick de fackliga representanterna istället en chock när de mötte den nya arbetsgivaren. Arriva Sverige meddelade att säkerhetstjänsten för tågvärdar skulle bort. Tågvärdarna skulle inte längre ansvara för avgångssignaleringen. En ny personalkategori, kundvärdar, skulle införas.

Visserligen skulle bemanningen på tågen öka. Värre var att de nya kundvärdarna skulle anställs



rakt in i Arriva Sverige och därmed gå på branschavtalet med betydligt sämre löner och villkor än det lokala avtalet. Exempelvis finns inga lönetariffer i branschavtalet. Arriva Sverige vägrade helt enkelt att erkänna det lokala avtalet.

Den personal som följde med vid övergången fick behålla sina villkor men de nyanställda kundvärdarna fick gå in på den lägsta lön som avtalet angav på omkring 20 200 kronor. Med en 75-procentig anställning innebar det alltså en lön på omkring 15 000 kronor i månaden – omöjlig att klara sig på.

Man behöver inte vara konspiratorisk för att tro att detta skulle vara startskottet till ett försök att dumpa lönerna i hela branschen. Seko har överklagat och lyft frågan till arbetsdomstolen. Trots tidigare avtalsskrivningar om att Pågatågens villkor ska vara skyddade hävdar Arriva Sverige att verksamhetsövergången ger dem rätt att låta den nya yrkesgruppen arbeta efter branschavtalet. Frågan är ännu inte avgjord i AD.

Det vi gör nu från klubbens sida är att se hur behovet kommer se ut under T21 och om några kan väntas bli uppsagda. Medlemmarna är förstås väldigt upprörda och det är bra att de är med oss. Mest får vi egentligen försöka hålla folk lugna just nu, avslutar Lars-Åke.

Stoppa hyvling av tjänster prioriterat i avtalsrörelsen

Arriva Sveriges agerande har visat på behovet att hantera hyvlingsfrågan i avtalsrörelsen. Redan i våras, innan det centrala avtalet prolangerades till 30 november, kunde vi se hur risken för konflikt inom spårtrafiken var överhängande. Redan då var också att stoppa hyvling av tjänster en prioriterad fråga från Seko Spårtrafiks sida. Frågan är nu än mer aktuell och behöver lyftas av hela branschen för att också stoppa de effekter denna konflikt kan ge för branschen i stort.

Lokala avtal som bilagor i det centrala avtalet

För att skydda lokala villkor vid upphandling vill Seko lyfta in lokala avtal som bilagor i det centrala avtalet. De avtal, utöver Pågatågens, som det handlar om i dagsläget är Krösatåg, Västtåg och Öresundståg. Det handlar alltså inte om vårt lokala avtal på MTR Pendeltågen, även om en modell man i framtiden tänker sig innebär att samtliga lokala avtal ska finnas som bilagor i det centrala, inklusive vårt.

Så som upphandlingarna fungerar idag sätts en press på medlemmars villkor. För att stoppa dumpningen av villkor ska det inte vara möjligt att vinna kontrakt där man ska få ett billigare avtal än det man fått förut, som vi exempelvis såg på Pågatågen då yrkeskategorin kundvärdar infördes.

Så länge avtalet ligger lokalt och inte centralt ökar möjligheten för arbetsgivarna att göra underbud. Konsekvensen blir att lokala, fackliga organisationer på egen hand inte kommer kunna ändra något i de lokala avtalen utan inblandning från Seko centralt. Å andra sidan kommer villkoren vara skyddade vid verksamhetsövergångar då en ny entreprenör tar över driften av lokalt upphandlad trafik.





Medlemsveckan, vecka 40

Under vecka 40 höll Seko medlemsvecka som förbund vilket innebar fokus på medlemsvärvning och medlemskontakt. Under veckan lyckades vi värva många nyare kollegor men fortfarande är det framför allt många av de kollegor som börjat de senaste åren som inte gått med än. Värva en kollega som inte gått med ännu! Medlemsskapet i Seko Lok Pendeln är gratis det första halvåret. Erbjudandet gäller fram till årsskiftet.

Kurs i lokalt avtal 4-5 november

De åtta platserna till kursen blev snabbt tillsatta. Vi ämnar att hålla en ytterligare kurs i det lokala avtalet för medlemmar i vår. Håll utkik efter när det annonseras!



Inga inställda avgångar

Några trafikneddragningar finns ännu inte i sikte. Den prognosen bygger dock på fortsatt stöd från regeringen. Enligt de regionpolitiker vi har pratat med finns orosmoln inför 2022.

– Om restriktionerna med att åka i kollektivtrafiken kvarstår och staten inte ger oss högre kompensation än vad den gör i dag, då är den frågan högst relevant. Det skapar väldigt stora ekonomiska påfrestningar. Vi kan genom att kraftsamla upprätthålla trafiken, men det måste hända någonting till 2022 för att det inte ska bli riktigt, riktigt jobbigt, säger Tomas Eriksson (MP), miljö- och kollektivtrafikregionråd.

SL:s förlust år 2020 beräknas hamna på 2,7 miljarder kronor. Själva intäktsbortfallet hamnar på 3,6 miljarder kronor, men kompenseras av andra ökade intäkter, bland annat från förändrade bussavtal. I nuläget räknar man med att intäktsbortfallet nästa år kommer att landa på 2,2 miljarder kronor. Till budgeten år 2021 har regionen skjutit till 333 miljoner kronor, men detta handlar om den årliga uppräknings och utgör inget faktiskt tillskott. Man har också avsatt medel från tidigare överskott för att klara nästa år.

– Oavsett hur stor biljettintäktsförlusten blir 2021 så kommer den hanteras samlat i regionen och ska inte gå vidare till att drabba resenärerna eller Trafiknämnden, säger Tomas Eriksson.



Tomas Eriksson (MP)

Oppositionsregionrådet Jens Sjöström (S) vill se fortsatta satsningar.

– Det är viktigt att kollektivtrafiken fortsätter att gå starkt. Om vi inte gör det när pandemin är slut ger vi egentligen inte heller chansen till en rejäl återhämtning. Det är klart att det kommer att vara ekonomiskt påfrestande, och det är där jag hoppas att regeringen kommer att vara beredd att skjuta till under nästa år i takt med att pandemin utvecklas.

Det i maj beslutade stödet från regeringen och dess samarbetspartier till Sveriges regionala kollektivtrafikmyndigheter är på tre miljarder kronor, varav 700–900 miljoner kronor (enligt Tomas Eriksson) alternativt 1□350 miljoner kronor (enligt Jens Sjöström) kommer att hamna hos SL. Till nästa år har regeringen beslutat om totalt två miljarder för kollektivtrafiken att dela på, men man har också sagt att summan kan justeras beroende på utvecklingen.

Kristoffer Tamsons (M), trafikregionråd och ordförande för SL, har flera gånger påpekat att pengarna från regeringen ännu inte kommit. Redan i somras beslutade SL sig för att pausa ERTMS-investeringarna, och även planerade upprustningar av stationsmiljöer är lagda på is.

– Nu slukas alla pengar för att betala för det jag kallar en statlig springnota. Vi skär väldigt kraftigt i administrationen på förvaltningarna och annat i regionen, och vi försöker på olika sätt effektivisera verksamheten för att på så sätt inte behöva göra neddragningar av kärnverksamheterna. Det är det vår budget handlar om.

Jens Sjöström har, inte oväntat, invändningar.

– Den budget de har lagt möter inte utmaningarna, och den kommer inte vända utvecklingen. Efter 14 år vid makten börjar man väl bli trött, så känns det med dem.



Kristoffer Tamsons (M)

Han menar att investeringsutgifterna blivit mycket dyrare än vad man räknat med, och påpekar också att bilresandet de senaste åren vunnit marknadsandelar på bekostnad av kollektivtrafiken.

– Man snackar om att man ska effektivisera organisationen och minska administrationen, det har man snackat om i flera, flera år. Resultatet har ju blivit tvärtom. Det är en budget som inte heller på något sätt funderar på hur vi återtar marknadsandelar och hur vi kan använda kollektivtrafiken till att investera oss ur krisen. Kan vi göra förbättringar som också leder oss ett steg längre, både för miljön och klimatets skull, men också för att kicka igång ekonomin efter pandemin.

Gymnasieskolorna har till höstterminen öppnats igen, och allt fler verkar åka kollektivt till jobbet. SL uppger att siffrorna för pendeltåg och tunnelbana har gått upp i jämförelse med i våras, men att de ändå ligger på hälften av vad de brukar göra så här års. Under senvåren och sommaren kördes fler långa tåg än vanligt i pendeltågstrafiken men sedan i augusti är vi dock tillbaka till samma fördelning av långa och korta tåg som innan pandemin.

– Jag är inte inne i den dagliga trafikplaneringen på så sätt och ska heller inte vara det. Men inriktningen är att köra så mycket som det går utifrån de behov som finns. Får jag signaler om att det inte skulle fungera tar jag tacksamt emot dem, säger Kristoffer Tamsons.

SL hade dock kunnat ställa mer krav på trafikentreprenörerna att maximera antalet bussar och långa tåg, det menar Jens Sjöström.

– För trångt för en pandemi och för glest för en ekonomi. Jag tycker att det är illa skött från SL och den politiska ledningen. Kristoffer [Tamsons] väljer att lägga hela ansvaret på kollektivtrafikerens resenärerna. Självkänt är det så att vi alla har ett ansvar. Men vi har ju ändå inte minst utifrån socioekonomi och klasskillnader olika förutsättningar till att jobba hemma.

I Skåne har den borgerligt styrda regionen kraftigt dragit ned på trafikbeställningarna. Detta har sen angetts som skäl för att entreprenören Arriva gjort sitt beryktade försök att hyvla anställningarna för samtlig åkandepersonal [läs mer, sid 6-9]. I Stockholm har partikollegorna tillsammans med Miljöpartiet agerat annorlunda.

– Det är för att vi tycker att vi har en skyldighet gentemot medborgarna och sjukvården i vår region, säger Tomas Eriksson.

Kristoffer Tamsons påpekar att Region Skåne är i en klart sämre ekonomisk situation än Region Stockholm.

– De har haft både underskott i regionen under många år och en stor obalans i sin kollektivtrafik när det gäller intäkter och kostnadsökningstakt.

För Jens Sjöström är ändå agerandet obegripligt. Han eftersöker uthållighet. Samtidigt säger han att ingen vet hur länge pandemin kommer att fortsätta påverka.

– Skåne verkar vara ensamma hittills om hur de agerat. Det är bara att hoppas att inte fler följer efter. Sen är det klart att så småningom blir vi alla svaret skyldig om det är så att inte återhämtningen kommer, och inte människor återvänder. Då måste vi alla, oavsett partifärg, se till så att vi får budgetar som går ihop.

– Jag förstår att det här är orosmoln för alla som är anställda inom kollektivtrafiken, vad händer på sikt. Det är ju egentligen ingen av oss som har svaret rakt av på det eftersom ingen vet hur stora de här effekterna blir och hur långvariga de blir.



Jens Sjöström (S)

I en fråga är majoritet och opposition rörande överens. De vill inte höja regionskatten för att kompensera för SL:s intäktsbortfall. Våra regionpolitiker tycker att staten ska ta ansvaret.

– Det går ju naturligtvis göra men vi har redan Sveriges högsta landstingsskatt [regionskatt, reds. anm.], jag tycker nog att det är rimligt att vi hjälps åt i detta mellan region och stat, säger Tomas Eriksson (MP)

– Nej, inte höja skatten. Jag är ganska övertygad om att regeringen kommer att ha en öppen attityd. De ser också den påverkan som det annars riskerar på trafiken och det är det ingen av oss som vill, säger Jens Sjöström (S).

– Jag tycker att det vore fel. Jag ser inte det som en bra och vettig utväg. Har man mångmiljardbelopp att lägga på flyget så borde man i alla fall kunna samla sig till att säkra upp så att den kollektivtrafik som rullar ska kunna fortsätta, säger Kristoffer Tamsons (M).

Sekos introduktionsutbildning

Datum: 15/10, 23/10, 27/11, 7/12
Tid: 8.30-16.00
Plats: Digitalt

Är du intresserad av att veta mer om facket och vad Seko arbetar för?

- Vill du veta vart dina medlemspengar går?
- Vad är dina rättigheter och skyldigheter på arbetsmarknaden?

Anmäl dig då till denna introduktionsutbildning som vi kör digitalt. Du söker ledigt från ditt eventuella jobb och får stipendiepengar av Seko Stockholm 119 kr/timmen skattefritt.

Anmälan till:
studier.stockholm@seko.se



Seko Stockholm erbjuder digital introduktionsutbildning

Eftersom den vanliga studieverksamheten ligger nere för tillfället med anledning av Covid-19 så erbjuder Seko Stockholm återigen en digital introduktionsutbildning för dig som är nyfiken på facket.

Utbildningen vänder sig till dig som är ny medlem, eller dig som funderar på att gå med i facket. Kursen ges i form av ett videomöte där våra handledare håller i mötet och du är med som deltagare. Du behöver helst ha tillgång till en dator med webbkamera och mikrofon för att kunna vara med, det kan också funka med surfplatta eller telefon.

Välkommen med din anmälan! Du kommer att få en kallelse av oss som du bifogar när du söker tjänstledigt från jobbet. Kom ihåg att lämna in din ledighetsansökan snarast, senast två veckor innan kursstart.

Om du har några frågor är du välkommen att kontakta oss på studier.stockholm@seko.se

Seko Lok Pendeln söker skyddsombud

Är du, eller vet du någon kollega som är engagerad i arbetsmiljön? Någon som inte är rädd att säga ifrån åt cheferna och som på arbetstid borde vara med och påverka så vi lokförare på pendeln får en bra arbetsmiljö?

Skicka in din nominering till styrelsen@pendelforarna.se

KAMRAT!

Har Du tänkt på, vad det kostat arbetarerörelsen av år och ansträngningar att skapa drägliga sanitära förhållanden på arbetsplatsen?

Har Du tänkt på, vad det betyder att ha tillgång till tvätt- och duschrum?

Har Du tänkt på, att om Du osnyggar eller gör åverkan på de sanitära anordningarna gör Du inte bara skada åt företaget utan även åt Dina kamrater och Dig själv.

Låt inte en missriktad solidaritetskänsla förleda Dig att skydda de individer, som genom ansvarslöshet och förstörelselusta skadar sin organisation och sina kamraters intressen.

De resultat, som arbetarerörelsen under sin mångåriga kamp uppnått, får inte äventyras av oansvariga element.

Hedemora den 3 mars 1954

Skyddsombuden.

Styrelsen Seko Lok Pendeln



Kristoffer Johansson
Ordförande
Förhandlingsansvarig
072-980 33 33



Astrid Hermelin
Vice ordförande
Förhandlare
Arbetsmiljöansvarig
Rehabiliteringsansvarig
Uniformsansvarig
072-980 32 78



Markus Nordanstig
Kassör
Förhandlare
Försäkringsrådgivare
072-980 34 52



Ingela S Ottosson
Drogpolicyansvarig
Försäkringsinformatör
072-980 31 91



Monika Roll
Sekreterare
Förhandlare
Informationsansvarig
Ungdomsansvarig
Facklig-politiskt ansvarig
072-980 35 13



Melissa Svenhard
Turlistansvarig
072-980 34 43



Anders Persson
Ombud Södertäljebaserade
Försäkrings- och pensions-
ansvarig
072-980 31 34



Henrik Lundberg
Jämställdhets- och integrat-
ionsansvarig
Rehabiliteringsansvarig
072-980 34 61



Dennis Lamberg-Clemes
Studieansvarig
Informationsansvarig
Försäkringsinformatör
072- 980 42 86