

BRANSCH BRANSCH BRANSCH



Fler får 100% ombord i G
Utjänta spårväxlar byts inte ut
Nej till id-kontroller på tåg
Teslastrejken
LAS och timanställning

INNEHÅLLSFÖRTECKNING



- S. 3 Ordförande har ordet
- S. 4 Fyra korta från facket
- S. 5 –6 Schemaförhandling T24
- S. 7-8 Nyheter från branschen
- S. 9 Facklig-politiskt: Nej till regeringens förslag om id-kontroller på tåg
- S. 10-12 Tesla, och fackets maffia metoder
- S. 14 LAS och timanställning
- S. 15– 16 Skyddet har ordet
- S. 17 Medlemsutbildningar

”Politikerna har ingen verklighetsförankring”

Om regeringens lagförslag, s.9



Om Seko Västnytt

Seko Västnytt är ett informationsblad riktat till medlemmar i Seko klubb Västtåg. Det distribueras i första hand via e-post till medlemmar i klubben.

Vi välkomnar material som bilder, texter m.m. från medlemmarna.

Skicka till: vastnytt@sekovasttag.se

Månadens omslagsbild är från

Ansvarig utgivare: Alexander Weinfors

Redaktion: Klubbstyrelsen

INLEDNING

Vi har på klubbexpeditionen tagit emot, arkiverat och ordnat kopior på anmälda företräden sedan minst 2012. Högen har växt men aldrig minskat. Sedan SJ Götalandståg bildades 2012 har inte en enda tågvärd fått en heltidsanställning i Göteborg.

Det har knappast varit någon tvekan om vad vi i Seko har tyckt om detta. Frågan har kommit upp gång på gång, med samma svar från arbetsgivaren: "Det går inte." "Vi har bara deltidsanställningar i Göteborg". Vi vet att medlemmar varit minst lika frustrerade som oss. Ibland på arbetsgivaren, ibland också på oss. Varför gör inte facket åt något detta?

Och vi i klubbstyrelsen har självklart ställt oss frågan. Gör vi allt vi kan? Finns det något som vi inte har tänkt på?

Vi ställde oss på centralstationen och delade ut flygblad till resenärer. SVT kom dit och intervjuade oss. Inget hände. Vi pratade med Socialdemokraterna i regionen som ställde frågor till de ansvariga för kollektivtrafiken i regionfullmäktige om Västtrafik inte skulle arbeta mot deltider på ett annat sätt. Inget hände. Vi reserverade oss mot nyckelförslag med för få rader på heltid, vi lämnade in tvister när man inte beaktade företrädesrätt till administrativa tjänster. Inte minst sa många av våra medlemmar vad de tyckte. I medarbetarsamtal, på arbetsplatsträffar. Och inget hände.

Eller?

Seko var i år extremt tydliga med att vi inte kommer godkänna nycklar om inte antalet heltidsrader utökas. Vi sa att vi själva har

kunnat konstruera grupper som skulle innebära fler heltidsanställda och kan lägga ett eget förslag. Och plötsligt hände något. Två dagar innan förhandling av gruppsscheman presenterar arbetsgivaren ett nytt förslag där antal rader på 100% utökas. Man meddelar också att man nu kommer tillsätta vakanser på heltid när de uppstår. Några medlemmar får plötsligt ett efterlängtat erbjudande. En dörr som varit helt stängd har öppnats på glänt. Medan vi kände att vi inte kom någonstans, så var det nog så att droppen urholkade stenen?

När vi nu efter 11 år tagit detta steg så ska vi givetvis inte slå oss till ro. Fortfarande är det många som väntar och gjort så länge. Vi är ett steg närmare ett mål men vi är inte där.

Läs mer om årets schemaförhandlingar på s. 5-6



Ordförande Seko Västtåg

4 KORTA FRÅN FACKET

1

Vi vill alla göra våra jobb så bra som möjligt, men till vilket pris?

Seko Posten har länge arbetat med att lyfta hur vi som Seko-medlemmar kan visa på brister i arbetsgivarens arbetsinstruktioner genom att göra det som faktiskt står, på den tid som faktiskt är ålagd arbetsuppgiften.

Hur kan Seko Postens arbete översättas till oss på SJ Götalandståg? Hur fungerar det när våra arbetsinstruktioner brister, och tiden inte håller?

Läs mer på s. 9

2

YOU ARE WANTED

Är du intresserad av att engagera dig fackligt? Eller nyfiken på vad det skulle kunna innebära?

Tveka inte—bläddra genast till s. 17

3

Klubben har nominerat Nino Mick till LO:s kulturpris 2024. Nino Mick är lokförarkollega och poet som i år romandebuterade med kollektivromanen Vulcan om arbetare på tändsticksfabriken i Tidaholm under strejkåret 1909. LO:s kulturpris delas ut i samband med LO kongressen.

Bland tidigare vinnare finns bl.a. Jenny Wrangborg, Aino Trosell och Läsförmedling projektet Läsa för integration.

4

SAVE THE DATE

26 januari hålls nomineringsmöte där nomineringarna till valen som ska hållas på årsmötet fastställs. Vi har också bjudit in vår försäkringsombudsman från Seko Väst för att ge information om de försäkringar vi har i kollektivavtalet och medlemsskapet så missa inte detta.

23 februari kl 18.00 är klubbens årsmöte där valen till uppdrag i styrelsen, som revisor eller i valberedningen ska göras. Till årsmötet kan ni som medlemmar också skicka in motioner om ni har förslag som ni vill att årsmötet ska besluta om.

Mer information kommer!

SCHEMAN T24

Årets schemaförhandlingar för T 24 är avklarade och vi som klubb är väldigt nöjda med utfallet. Vår arbetsgivare har varit lyhörd, vilket har varit viktigt för utfallet, men vi kan också konstatera att det gett resultat att vi som klubb legat på. Inte minst ett stort tack till alla ni medlemmar som dragit ett viktigt lass. Utan er hade vi inte nått dit vi gjorde.

Så vad är det vi gemensamt lyckats med inför T24?

Många medlemmar har under året efterfrågat mer komprimerad tjänst. Vi ser resultatet av det nu när komprimerad tjänstgöring finns på i stort sett alla åkstationer.

I Göteborg på förarsidan har vi en medlem som legat på för att få till en överliggningsgrupp. Det blir nu verklighet under T24, och schemasökningen visar att den är en av de populäraste grupperna vi någonsin sett.

Den största förändringen vi lyckats med är att vi äntligen fått till en utökning av 100% tjänster i Göteborg på ombordsidan. Det är något vi tillsammans kan vara väldigt stolta över, och ha i ryggen när vi fortsätter trycka på för heltid som norm.

En sak vi tar med oss till framtida schemaarbete är att vi i år sett många sökningar där personer



önskat en viss grupp och efter det bara sökt Vik. Det har lett till att personal tvingats in på grupper man inte sökt. Det blir ett viktigt arbete för oss att analysera varför man sökt på det sättet, och om det finns olika anledningar på olika depåer. Vi strävar efter att ingen ska tvingas in på ett schema man inte vill gå på men har också full förståelse att vår arbetsgivare måste göra på detta sätt när vissa grupper blir tomma. Under året kommer man anställa personal och vår ståndpunkt är då att personal som tvingats in på grupp ska få möjligheten att byta till skubb när det är möjligt.

De nya grupperna kommer börja gälla den 7 januari.

I samband med det vill vi passa på att både fira de nya 100% tjänsterna ombord, hålla lokalt medlemsmöte i Göteborg och fånga upp viktiga frågor just nu. Mer info kommer!

Läs mer om 100% tjänsterna på nästa sida.



FOKUS

100% GÖTEBORG

En enorm framgång i årets nyckelförhandling är som sagt att vi utökar 100% tjänsterna i Göteborg med 10 rader till T24. Det innebär att sju personer går från en sysselsättning från 85% till 100%. Det är första gången sen Västtågen startade 2012 som vi lyckas öka antalet anställda på 100 %.

Att 100%-tjänsterna för ombordpersonal i Göteborg ska bli fler har känts som en omöjlighet för många, och vi har kämpat i motvind i frågan i mer än tio år. Det är också därför vi är så glada och stolta att vi tillsammans lyckats.

Hur kommer det sig att vi tillslut lyckats öka antalet 100% tjänster?

Vårt långsiktiga fackliga arbete har gjort att vår arbetsgivare fått ett ökat förtroende för oss som motpart. Vi i klubben har varit hårda med att om inte fler 100% tjänster till T24 så kommer nyckel/schemaförhandlingarna att avslutas i oenighet. En viktig bakgrund till framgången är också att vi som klubb i år kunnat ta fram egna schemalösningar för att visa på att det var möjligt att skapa fler 100% tjänster.

Har vi nått målet?

Nej, vi har inte nått målet. Ett viktigt delmål är passerat - att vår arbetsgivare nu inser att vi kan ha 100% tjänster för ombordpersonal i Göteborg. Nu kommer arbetet för att säkerställa att så många som möjligt ska få 100 % tjänster. Vår ambition är att när vi söker scheman till T25 så ska vi ha ännu fler tjänster på 100%.

Vad ska jag som medlem göra om jag vill arbeta 100%?

Om du är deltidsanställd och vill ha en högre sysselsättningsgrad så ska du gå in på vår hemsida.

www.sekovasttag.se

Tryck på fliken "dokument" och skriv ut blanketten "Anmälan företräde högre anställningsomfattning".

Fyll i blanketten och lämna den till din chef. Behåll en kopia av den av chefen signerade blanketten samt lämna en kopia till ditt Seko-ombud eller klubb.

Du kan också skriva ut blanketten "Begäran om skriftliga skäl till deltidsanställning" där din arbetsgivare ska ge ett skäl varför just du inte kan få en högre sysselsättning. Lämna gärna även här till ditt Seko-ombud eller klubb.

Har du frågor om företrädesrätten? Prata med din lokalt fackliga!

Vi i klubben vill tacka er medlemmar och våra förtroendevalda för det viktiga arbete ni gör tillsammans med oss!

FOKUS

NYHETER FRÅN BRANSCHEN

UTJÄNTA SPÅRVÄXLAR -

”Man har ett grundläggande fel här”

För oss som arbetar på järnvägen är det ingen nyhet att växlar orsakar många förseningar. Vi har nog alla fått ropa ut att tåget står stilla eller är försenat på grund av ett växelfel. Att järnvägsunderhållet är eftersatt, och att det får reella konsekvenser är gammal skåpmat.

Sveriges Radios Ekot har de senaste veckorna granskat Trafikverkets arbete med att besikta och åtgärda spårväxlar på Sveriges järnvägsnät.

I granskningen har Ekot kunnat visa på att gamla och slitna spårväxlar, som enligt Trafikverkets egna utbytesplaner skulle bytts ut för uppemot tio år sen, fortfarande är i drift och orsakar förseningar runt om i landet.

I Göteborg har granskningen visat att enbart spårväxel 169 orsakat att 61 tåg blivit försenade mellan januari och september i år.

Jon Sundh, chef för järnvägsunderhållet på Trafikverket, menar att man har bytt ut delar av växlarna, men att de prioriterade växlarna ligger kvar för byte framöver i samband med större infrastruktur projekt.

Banverkets tidigare chef Gunnar Hallert, menar däremot att det är Trafikverkets kontrakt med de underentreprenörer som sköter underhållet som inte prioriterar att förebygga växelfel, utan att det är mer lönsamt med akuta åtgärder.

Om granskningen ger några konkreta effekter i Trafikverkets arbete återstår att se, men helt klart är att vi även framöver kommer att få ropa:

”Vi står nu stilla på grund av ett växelfel”.

KRITIK MOT MPK

En ny utvärdering visar på stora brister i Trafikverkets införande av det nya planeringssystemet MPK förra året. Christian Ljungdahl, ansvarig för rapporten, säger att den mest allvarliga bristen var att Trafikverkets egen säkerhetsrutin inte kunde fullföljas på grund av projektets komplexitet. Det gjorde det omöjligt att göra en fullständig riskanalys, enligt utvärderingen. Bland kritiken mot införandet av MPK lyfts bland annat:

Att systemet införts innan det var färdigutvecklat och testat i en verklighetsmiljö.

Dålig prestanda, och mycket systembuggar.

Bristande fokus på vad införandet skulle få för konsekvenser för användarna/kunderna.

Att det saknades en ”plan B”



En annan uttjänt del av järnvägen

FOKUS NYHETER FRÅN BRANSCHEN

Den 9/11 träffades Seko Branschorganisation Spårtrafik i Sekos lokaler på Barnhusgatan 6 i Stockholm. Klubbar och representanter från hela landet var samlade för att avhandla ett antal punkter. Seko Väststågs ordförande Alexander Weinfors är numera även ordförande i Branschorganisationen, vilket vi i vår klubb enligt mig bör vara glada och stolta över.

Avtalsförhandlingarna från i våras diskuterades och pendelklubben i Stockholm var kritiska till hur det hade gått till. Andra röster, bl.a Green Cargo Norrbotten lyfte att schemakorridoren kommer vara ett stort lyft för deras möjlighet till liv vid sidan av arbetet.

Det beslutades att avgiften till Branschorganisationen fortsatt ska vara 6 kr av medlemsavgiften. Syftet med organisationen är att;

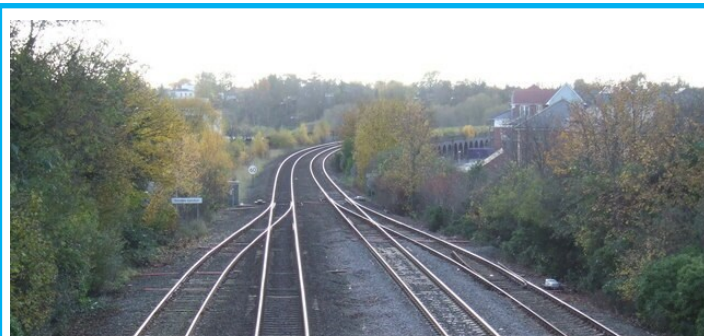
- Verka för anslutning till förbundet och inbördes sammanhållning.
- Vara ett rådgivande organ till förbundsstyrelsen i branschfrågor.
- Sprida information, opinionsbilda och delta i det näringspolitiska arbetet.
- Föreslå ledamöter i förhandlingsdelegationer till förbundsstyrelse.
- Bistå klubbarna i arbetsmiljöarbetet.

En annan fråga som diskuterades var hur mer diskussion och samarbete mellan klubbar kan skapas. Det efterfrågas från flera klubbar och styrelsen tog med sig denna fråga för att utveckla detta framöver.

LO:s förslag till EU-parlamentariker, Johan Danielsson, deltog och informerade om vikten av att engagera medlemmar att rösta i EU-valet 2024. Historiskt har valdeltagandet varit högt hos tjänstemannafack men lågt i arbetarfack vilket enligt Danielsson återspeglar sig i vilka frågor som sedan prioriteras. Danielsson fick frågan om hur han ser på konflikten som varit och är kring en samarbete på pendeltågen i Stockholm. Hans svar, om än inte ett löfte, var att det bör regleras på EU nivå vad ett lägsta krav på bemanning av tåg bör vara.

En annan fråga som togs upp var införandet av Loss of License. Detta skall komma på plats till våren 2024.

Olof Haraldson



I december 2022 beslutade regeringen att pausa Trafikverkets arbete med en ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Samtidigt gav man Trafikverket i uppdrag att utreda om en ny järnväg den sträckningen kunde byggas mer kostnadseffektivt. Den 27e oktober i år beslutade regeringen att återuppta planeringen för en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås.

NEJ TILL ID-KONTROLLER

”Tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga id-handlingar till Sverige”.

Så kan man i korthet sammanfatta ett lagförslag som nu är ute på remiss från regeringen. Lagförslaget, som har sitt ursprung i Tidöavtalet mellan M, L, KD och SD, syftar till att ge regeringen permanent möjlighet att snabbt införa id-kontroller med ett halvår i taget. Förslaget har sin grund i den tillfälliga lag som infördes i januari 2016 och upphörde i december 2018, som gjorde det möjligt att genomföra id-kontroller.

Som det nya lagförslaget är skrivet faller ansvaret att genomföra id-kontrollerna på trafikhuvudmannen. Sedan 2022 har Skånetrafiken ansvar för all trafik med Öresundstågen, från Østerport och in i Sverige. Om det nya lagförslaget går igenom, blir det Skånetrafikens ansvar att se till att lagen följs och id-kontrollerna genomförs.

Lagen är tänkt att träda i kraft 1 mars 2024, men får nu ett kraftfullt nej från Region Skåne.

”...om man ska kunna lösa uppdraget behöver trafiken glesas ut på ett sätt som omöjliggör en fortsatt passagerartrafik i ett pendeltågsupplägg” skriver Region Skåne i sitt remissvar.

Man bedömer att lagen skulle innebära stora problem för gränspendlare och arbetsmarknaden i regionen.

Utöver det ser man stora risker för rättsäkerheten:

”Att skjuta över ansvaret för gränskontrollerna från Polisen och Tullverket till den regionala trafikhuvudmannen bedöms som rättsosäkert”.

”Politikerna har ingen verklighetsförankring”

Det är inte bara Region Skåne som är kritiska till lagförslaget, utan kritik kommer från i princip alla instanser. Lagrådet, den myndighet som granskar nya lagförslag innan de träder i kraft, är skarpt kritiska. I en

gemensam debattartikel kritiserar förbundsordföranden för Seko, Kommunal, Transportarbetareförbundet och Sveriges Bussföretag tillsammans med Almega Tåg företagen och Svensk Kollektivtrafik det nya lagförslaget som man menar utsätter personal för ökade risker.

SJ har tidigare meddelat att man överväger att ställa in snabbtågstrafiken mellan Malmö och Köpenhamn om lagen går igenom. Och från fackligt håll har man lyft riskerna för ökat hot och våld mot personal.

”Politikerna har ingen verklighetsförankring, de har aldrig åkt ett Öresundståg mitt i natten”, säger Daniel Abalo, facklig ordförande på Seko Öresundståg.

FOKUS

STREJK—*Tesla*

Få har nog missat den strejk som pågår på elbilstillverkaren Teslas verkstäder och serviceställen i Sverige. Men vad handlar konflikten egentligen om och varför är den så viktig?

Vad har hänt?

Den 27e oktober inledde IF Metall en strejk på den amerikanska elbilsjätten Teslas verkstäder och serviceställen i Sverige. If Metall har innan det förhandlat med Tesla gällande bland annat trygga anställningar och säkra arbetsförhållanden – men Tesla har vägrat att teckna kollektivavtal. Därmed bryter man mot en grundläggande princip på svensk arbetsmarknad. Strejken innebär total arbetsnedläggning på Teslas samtliga verkstäder i Sverige, och syftet är att få Tesla att teckna kollektivavtal.

Efter den 27e oktober har ett flertal fackförbund, främst LO-anslutna, gått ut med sympatiåtgärder. Syftet med sympatiåtgärderna har varit att visa solidaritet med de strejkande arbetarna och att öka trycket på Tesla.

Vad gör Seko?

All utdelning, utlämning och avhämtning av försändelser, paket, brev och pall till samtliga av Teslas arbets-

platser i Sverige utförda av Postnord och City Mail är satta i blockad. Blockaden innebär att även om ett annat företag övertar blockerat arbete så kvarstår sympatiåtgärderna.

Blockaden har bl.a. inneburit att Tesla inte kunnat få tag i registreringsskyltar till nya bilar. Tesla har i sin tur stämt svenska staten genom Postnord och Transportstyrelsen. Frågan prövas rättsligt, och nyligen beslutades att Tesla inte har rätt att själva hämta ut registreringsskyltarna under tiden för rättsprövningen.

Senaste nytt är också att Tesla rundat den blockad Seko och ST lagt för postutdelning genom att massbeställa registreringsskyltar hos Transportstyrelsen som sedan direktlevereras till kunder.

Varför spelar det roll om Tesla har kollektivavtal? Många andra företag har ju inte heller kollektivavtal?

Det är frivilligt att teckna kollektivavtal, men eftersom den svenska modellen gäller på svensk arbetsmarknad är kollektivavtalet de anställdas enda garanti för löner och villkor. Utan kollektivavtal kan arbetsgivaren ensidigt besluta om din lön och dina arbetsvillkor.



FOKUS

STREJK—*Tesla*

Vad menas med den svenska modellen?

Den svenska modellen innebär att det är fack och arbetsgivare som gör upp om reglerna på arbetsmarknaden. Tanken är att politiken ska hållas utanför, bort-

sett från vissa grunder som tex lagar kring veckovila som regleras i arbetstidslagen och rätten till sammanhängande semester som regleras i semesterlagen. Det finns i Sverige ingen lägsta minimilön, och utan kollektivavtal är det upp till arbetsgivaren att själv bestämma vilken ersättning du ska få. Om ett företag vägrar teckna kollektivavtal har facken rätt att strejka för att få till ett.

Varför är det en så stor och viktig fråga

med just Teslas kollektivavtal?

Jesper Hamar, doktor i ekonomisk historia och strejkexpert, beskriver konflikten som avgörande för svenska fackförbund.

”Om Tesla tillåts gå utan kollektivavtal, vad är det då som hindrar andra företag från att göra precis samma sak? I förlängningen hotas hela kollektivavtalssystemet och den svenska modellen”, säger han till SVT.

Vad händer nu?

Den rättsliga prövningen av Teslas stämning av Postnord ligger hos Solna Tingsrätt som inte har meddelat något beslut i frågan ännu.

Fackförbund i Norge, Danmark och Finland har varslat om sympatiåtgärder. Bland annat kommer de inleda en blockad av hamnarna och kommer inte transportera bilarna.

Varför Tesla får mig att tänka på när jag inte fick kissa på jobbet

KRÖNIKA

Klockan 00:01 måndagen den 20:e november gick Seko ut med sympatiåtgärder till stöd för IF Metall i deras pågående konflikt med Tesla. Grunden till strejken är att Tesla vägrat teckna kollektivavtal med IF Metall på sina svenska verkstäder.

Tesla har en global policy: inga kollektivavtal tecknas, någonstans i världen. Det är en ren princip. Bakom sig har man VD:n Elon Musk, i skrivandestund världens rikaste man.

Vad har det här med mig att göra? Den frågan är lätt att ställa sig som anställd i ett statligt ägt järnvägsbolag. Vi – med stark facklig anslutning och ett väletablerat kollektivavtal – vad rör Tesla oss?

På internet finns ett gammalt pixligt klipp från en TV4-debatt mellan Kenth Pettersson, dåvarande förbundsordförande för Handelsanställdas förbund, och Ulf Krister-

son, dåvarande riksdagsledamot och aktiv i Moderata Ungdomsförbundet.

Då, 1995, höll det amerikanska leksaksföretaget Toys R



Us på att etablera sig på den svenska arbetsmarknaden. Företaget vägrade att teckna kollektivavtal med Handels. De menade att de inte skrivit avtal med facket någonstans i världen och inte tänkte göra det i Sverige heller.

FOKUS

STREJK—*Tesla*

Ja, ni hör.

I maj 1995 går medlemmarna på Toys R Us-butikerna i Göteborg och Malmö ut i strejk. Några dagar senare sprids strejken till Stockholm. Andra fackförbund utlyser sympatiåtgärder. Transportarbetarförbundets medlemmar vägrar leverera några varor till Toys R Us. Finansförbundet (TCO) satte de ekonomiska transaktionerna i blockad.

I klippet från TV4 kallar Ulf KristerSSon fackens konfliktåtgärder för "maffiametoder".

Jag började, som många andra, mitt arbetsliv på helt andra platser än järnvägen. På ett av mina första jobb var jag anställd på en av de större kaffe-kedjorna (ni har garanterat handlat en dyr cappuccino där för att överleva en 12h-tur). Jag arbetade ensam i 9h utan rast, ville jag gå på toaletten sa min chef att jag fick låsa caféet. Vilken 17-åring kastar ut gästerna och säger "ursäkta men jag skulle behöva byta min tampong, så du får stå utanför i fem minuter". Inte jag i alla fall. Samma kaffe-kedja beslöt sig helt plötsligt för att splittra upp de anställda på en enhet, när de bestämt sig för att gå med i Hotell- och restaurang och starta en lokal klubb. Jag jobbade ett halvår, sen slutade jag. Det gjorde även min vän som ville starta den där fackklubben. Antagligen märktes det knappt. Det finns alltid en ny, ung tjej redo att inte gå på toaletten.

Efter det har jag arbetat på arbetsplatser där chefen bett mig tacka för hans pass dagen efter för att han vill gå på fest, och vi ju är familj som ställer upp för varandra så det är klart du ställer upp Sara eller hur? Att han var min chef, och att jag inte hade några garanterade arbetspass—det nämnde vi inte. Det är klart jag ställde upp.

Jag har arbetat på arbetsplatser där jag fått jobba dubbla dygn, för att min avlösande kollega inte

dykt upp och det inte funnits någon annan att ringa som inte redan jobbat dubbla skift. Arbetsplatser där chefen medvetet haft för få anställda, för chefen vet att vi anställda vet, att om vi inte ställer upp på att jobba det där extra dygnet är det vår brukare som inte får äta, gå på toa eller sova de närmsta 24 timmarna. Det är klart jag ställde upp.

En nära vän till mig blev precis hyvlad. Hon är journalist på en lokaltidning i Göteborgsområdet. Från hundra procent till femtio. Mängden arbete som ska utföras? Samma. Ersättning för övertid? Absolut ingen. Valet? Att i stället inte ha någon anställning alls.

Vad har det här med Tesla att göra?

Jo, ingen av de här arbetsplatserna har haft något kollektivavtal.

Som ny på järnvägen skröt jag för mina vänner om hur starka villkor vi hade på järnvägen. Jag sa: Det syns att lokförare har varit ett mansdominerat och statusfyllt yrke. Jag sa: min lön är inte beroende av min relation till chefen, och att jag ställt upp på alla extrapass med kort varsel hen velat att jag tar. Min övertidsersättning är inte beroende av att jag själv förhandlat fram den med min chef - som precis som jag vet att det står ett stort gäng redo att ta min tjänst för lägre lön och utan övertidsersättning. Min toalettpaus är inte beroende av att jag drar ner jalu-sierna och låser ute gästerna.

Numera, ja ni vet, är ju Ulf KristerSSon statsminister och allt. Vilket betyder att vi idag har en statminister som inte ser särskilt varmt på fackföreningsrörelsen. Och vi har företag som Tesla, med enorma kapital i ryggen, som vägrar garantera våra villkor.

De har kapitalet som krävs. Vad har vi? Jo att om vi vägrar, stannar arbetet. Rena maffiametoder.

RAPPORT FRÅN LIDKÖPING

FLER RESENÄRER—SÄMRE ARBETSMILJÖ?

På Kinnekulle har resandeutvecklingen varit stor det senaste. Det är såklart något positivt att allt fler väljer att åka med Kinnekulletåget. För oss som är stationerade i Lidköping finns det dock fler sidor av myntet.

För oss är det sen länge känt att fordonsflottan på banan är instabil. Mycket fordonsproblem och påföljande fordonsbrist gör att de ökande resenärstalen riskerar bli ett arbetsmiljöproblem framförallt för de som arbetar ombord. Få vagnar och många resenärer gör trycket högt på ombordpersonalen, och ger ännu ett argument för att stabilisera upp tillgången till fordon på Kinnekulle.



BÄTTRE INSYN T24

I samband med att turer och nycklar för T24 förhandlades, så förhandlades även Kinnekullebilagan. Seko driver frågan om att Kinnekullebilagan ska arbetas in i det lokala avtalet. Målet är att få bättre överblick och påverkan på hur våra turer läggs.

Som ett led i det, förhandlade Seko i årets tur- och nyckelförhandlingar fram att turlisteombuden i Lidköping ska få regelbunden insyn i de ändringar i grundturer som görs lokalt under året.

Många gånger kan det vara svårt att ha en överblick över hur våra scheman faktiskt ändras, och att turlisteombuden nu får mer insyn är ett steg framåt i arbetet med att stärka vår rätt till stabila och bra scheman.

JOBBA RÄTT

Seko Posten har länge arbetat med att lyfta hur vi som Seko-medlemmar kan visa på brister i arbetsgivarens arbetsinstruktioner genom att göra det som faktiskt står, på den tid som faktiskt är ålagd arbetsuppgiften.

Med kampanjen Jobba rätt, har man kunnat visa att vi arbetstagare många gånger själva tar genvägar och stressar för att hålla ihop ett schema som inte håller.

Även hos oss är det en aktuell fråga.

PASSTÅG

Ett återkommande problem är missade pasståg eller raster som spricker till följd av att annonserad avgångstid för pasståg inte stämmer med den tid vår tur anger att vi ska vara vid pasståget. Du följer arbetsinstruktionerna om du är på plats vid tåget den tid som anges i din tur. Gå inte för tidigt! Missar du tåget är det en brist i arbetsinstruktionen.

Vi ansvarar för att följa den tur som ligger, arbetsgivaren ansvarar för att lägga en tur som håller!

RAPPORT FRÅN UNGANSVARIG

Som rivstart på uppdraget så har jag nu fått gå vald på jobbet 1. En matnyttig kurs där vi fick lära oss att hitta svar på frågor kring olika lagar som rör arbetet.

Dagarna efter så var det ungdomsforum "Vår tid är nu" där vi diskuterade "Gen Z" den nya generationen av ungdomar som är på väg ut i arbetslivet. Det var mycket intressant och många oväntade resultat i statistiken. Det var även mycket fokus på att vår tid faktiskt är nu, vi unga behöver inte vänta på att förändra något utan det går att göra redan nu.

Nu i december var det ett forum kring Jämställdhet i arbetslivet. Där fick vi kika och jämföra olika statistik mellan bland annat arbetare, tjänstemän, kvinnor och män. Det var en upplevelse. Trodde inte att det var så verkligen såg ut och det blev verkligen en ögonöppnare.

Louise Grimling

LAS - varför lasas timanställda in?

Den 1a oktober 2022 så trädde förändringarna av Lagen om anställningsskydd (LAS) i kraft. Den nya lagen innebar bland annat en del förändringar vad gäller särskild visstidsanställning, dvs vad som i vardagligt tal hos oss på SJG kallas timanställning.

På SJG innebär en särskild visstidsanställning att man är anställd 6 månader i taget, och man tar de arbetspass som man själv tackar ja till. Det ändrades inte den 1a oktober förra året, men vad som däremot ändrades i den nya lagen är reglerna för när man inte längre kan vara kvar i sin särskilda visstidsanställning utan kommer att "lasas in" på en fast anställning. Efter den 1a oktober 2022 räknas anställningstiden annorlunda, och man behöver arbeta en sammanlagt kortare period för att komma upp i den tid som innebär att man "lasas in".

Under hösten 2023 uppnådde ett antal personer gränsen för hur länge man får vara anställd på särskild visstid. Arbetsgivaren frågade berörda anställda om man ville ha en fast tillsvidareanställning eller sluta på SJ Götalandståg. Det fick som konsekvensen att vi gick från cirka 80 särskilt visstidsanställda till cirka 30. Detta var inget som Seko tvingade vår arbetsgivare att göra, utan man gjorde det på eget initiativ. Klubbens grundinställning är dock att det är rimligt att arbetsgivaren följer lagen.

Vi i styrelsen har fångat upp att det finns många frågor och en hel del upprördhet kring hur lagen har påverkat er som arbetar eller arbetat på timmar. Vi har full förståelse för att det fått konsekvenser för många. Vi hoppas kunna bemöta några av oklarheterna och ge svar.

Varför måste man lasas in?

Det är många trådar att hålla reda på när det gäller LAS men först kan sägas att en fackförening aldrig är med och utformar eller skriver anställningsavtal. Det är alltid mellan arbetsgivaren och arbetstagaren.

Det samma gäller hur lagen skrivs. Riksdagen stiftar lagar, och arbetsgivaren är sen skyldig att följa lagen. Det vi som fack kan göra är att tvista på om de inte gör det.

I frågan om LAS är skillnaden att den som vill vara särskilt visstidsanställd och arbeta på timmar i de här fallen drabbas när arbetsgivaren följer lagen.

Hur har Seko hanterat frågan gentemot arbetsgivaren? Kan man inte avtala fram en lösning i kollektivavtalet?

Som grund kan man säga att Sekos förhållningssätt är att de som är anställda på SJ Götalandståg ska vara tillsvidareanställda på 100%.

Den fråga vi inledningsvis fick från arbetsgivaren var om vi kunde ha en rutin för att Götalandståg ska kunna ha visstidsanställda längre än lagen tillåter. Vi har svarat att frågan i så fall måste avtalas om. Vi har nämnt att det finns exempel på så kallade arvodistavtal både i vår bransch och andra branscher, och att vi är öppna för att diskutera sådana lösningar.

Vad har arbetsgivarens inställning varit?

Arbetsgivaren återkom senare och ställde samma fråga men avgränsat till pensionärer. Den konkreta frågan har, som vi tolkat det, varit om vi utan förhandling eller avtal kan godkänna att arbetsgivaren bortser från lagstiftningen.

Vad händer nu?

Vi har sagt nej till att hantera frågan enbart genom en rutin. Att vi inte fått något avtalsförslag eller blivit kallade till förhandling i frågan tolkar vi som att intresset från arbetsgiversidan för en lösning inte är så stort.

Hur går jag till väga om jag som medlem vill att klubben driver frågan mer?

Om man som medlem vill att vi driver frågan på ett annat sätt eller har åsikter och tankar kring hur klubben arbetat med frågan så vill vi höra det. Inför årsmöte den 23e februari kan man även skriva en motion för sin sak.

Vill du ha hjälp att skriva en motion så hör av dig! Det kanske låter komplicerat men är lättare än det verkar.



SKYDDSORGANISATIONEN HAR ORDET

TRAFIKSÄKERHETSUTREDNING

VAD HÄNDER MED OMBORDPERSONALEN?

Torsdagen den 7e december arrangerade skyddsombuden inom pendeltågsverksamheten i Stockholm ett möte dit järnvägsanställda över hela landet bjöds in.

Anledningen var den egna trafiksäkerhetsutredning man genomfört med anledning av det politiska beslut i Region Stockholm som ledde till trafikhuvudmannen MTRs beslut att ersätta tågvärdarna ombord på pendeltågen med kameror.

Seko Klubb Västtåg deltog innan sommaren med ekonomiskt stöd, ihop med flera andra klubbar inom järnvägen, för att möjliggöra för utredningen att genomföras.

Under mötet den 7e presenterade Christian Guldberg, ansvarig för att genomföra utredningen, sina slutsatser. I korthet kan utredningen sammanfattas med att det systematiska arbetsmiljöarbetet har brustit. Förarnas arbetsmiljö och järnvägssäkerheten har försämrats av genomförandet, och utredningen menar att kameraprojektet inte hade kunnat genomföras i sin nuvarande form om lagar, föreskrifter, förordningar och standarder hade följts.

Som slutsats visar utredningen att projektet med att ersätta ombordpersonal med kameror öppnar upp för farliga trafiksituationer.

Den som missade mötet och vill se det, så finns inspelningar från presentationen på Seko Pendelklubbens facebook-sida.



SKYDDSORGANISATIONEN HAR ORDET



Måndagen den 18 december hölls en tyst minut för att minnas och hedra de som mist sina liv på arbetsplatsen.

Vecka 50 var en oerhört mörk vecka. I vad som räknas som den värsta arbetsplatsolyckan sen Estonia, dog fem personer när en bygghiss kollapsade i Sundbyberg. Två personer har dött på batteritillverkaren Northvolts, och en man dog när hans grävmaskin gick igenom isen.

Hela 2023 är ett mörkt år ur arbetsmiljösynpunkt. Hittills i år har 60 personer gått till jobbet och inte kommit hem.

Ingen ska dö på jobbet. Tyvärr kan vi konstatera att det ändå händer att arbetare i Sverige både skadar sig och dör på jobbet, inte minst inom vårt, Sekos, organisationsområde.

Sekos ståndpunkt är att det måste bli nolltolerans när det gäller dödsolyckor på jobbet. Här finns det inga kompromisser att göra.

Våra tankar är hos de anhöriga

VALBEREDNINGEN HAR ORDET

Inför klubbens årsmöte i februari så önskar valberedningen att få in nomineringar till följande poster:

Kassör
Ledamot
Revisor
Revisorsersättare

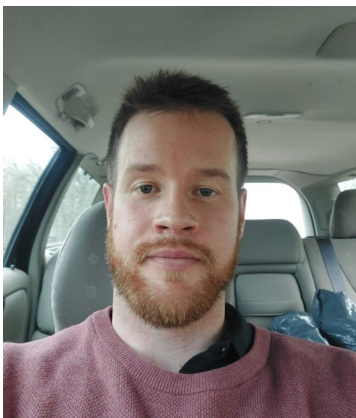
Skicka din nominering till: valberedning@sekovasttag.se

Kontakta valberedningen senast 26 januari 2024!

HEJ OLOF!

Hur tycker du att det är att engagera sig fackligt?

Det är krävande och arbetsamt. För mig blir det ofta långa resor till Göteborg, som tar hela dagen i anspråk. Utöver det så får jag ofta höra om det som är dåligt på jobbet och bör åtgärdas—vilket ibland blir tungt att bära.



Vad skulle du säga till någon som är nyfiken på att engagera sig fackligt men tvekar?

Hur länge ska du sova du late? När skall du stiga upp från din sömn? Sov ännu något, vila lite till. Lägg ännu en stund armarna i kors för att vila och fattigdomen skall komma över dig som en rövare om natten och armodet som en beväpnad man.

Vad är det bästa med att vara fackligt förtroendevald?

- Det är roligt och intressant att få träffa kollegor från andra åkstationer och fackliga från andra yrkesområden. Det är givande och lärorikt. Känslan av att ha gjort någon skillnad har med rätta inte infunnit sig än men jag jobbar på det.

HEJ SARA!

Hur tycker du att det är att engagera sig fackligt?

Kul! Och svinsvårt, blir konstant påmind om hur lite jag kan och hur mycket som finns att kunna. Känner mig som en kartläsare som gradvis lär mig nord och syd. Förhoppningen är att kunna göra åtminstone någon liten skillnad i slutändan.



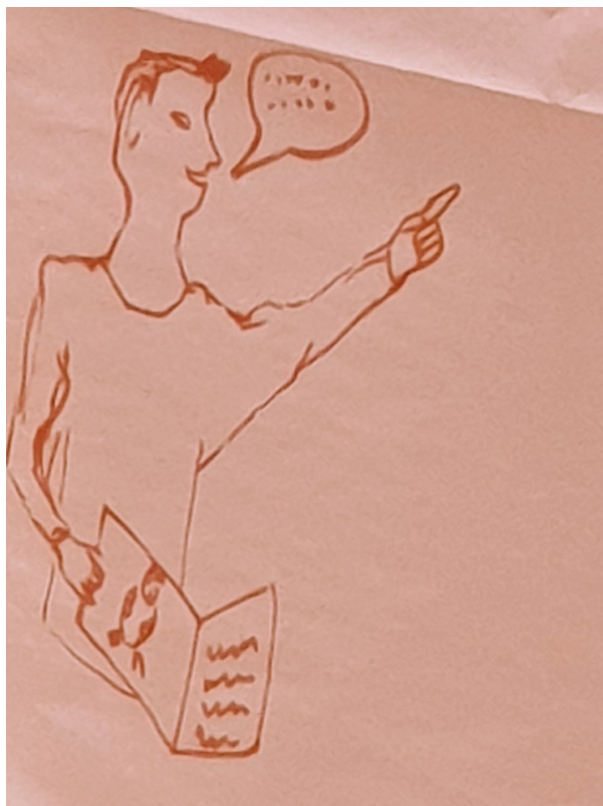
Vad skulle du säga till någon som är nyfiken på att engagera sig fackligt men tvekar?

Det är bara att dyka i! Vi andra är (hoppas jag) snälla, och det finns många utbildningar att gå för att lära sig mer. Men också—var beredd på förvirring. Och håll fast vid din låga, var arg på något! Du kanske inte har rätt (har jag fått upptäcka), men det är en bra utgångspunkt.

Vad är det bästa med att vara fackligt förtroendevald?

- Att hjärnan blir utmanad och att det är meningsfullt. Jag som kommer från andra branscher innan vet hur det ser ut på arbetsplatser utan fack och kollektivavtal, och det är sällan särskilt vackert.

MEDLEMSUTBILDNINGAR



Årets sista nummer av Västnytt blir ett bokslut över 2023, men vi ser framemot att nytt år med nya matiga fackliga utbildningar.

Vi kommer att återkomma med information om klubbens utbildningar 2024, och Sekos övriga medlemsutbildningar.

Den som redan nu är sugen på att kolla över utbildningskalendern, hittar Sekos centrala kurskatalog på Sekos hemsida.

Vill du veta mer om studier eller hur du får ledigt?
Kontakta klubbens studieansvarige Christina Laage!

VAD VILL DU LÄSA OM I VÄSTNYTT NÄSTA ÅR?

VILL DU SKRIVA NÅGOT?

DELA EN BILD? ETT TIPS?

ETT HEMMAGJORT KORSORD?

EN TECKNING?

ALLT MATERIAL ÄR VÄLKOMMET!

Mejla: styrelsen@sekovasttag.se

Seko Västtag

Klubbstyrelse 2023

Kontakta oss på e-post eller telefon

Alex Weinfors, lokförare Göteborg: Ordförande, förhandlings- och avtalsansvarig.
Ombud Göteborg.

Roger Patriksson, lokförare Göteborg: Facklig-politiskt ansvarig, konfliktansvarig, ansvarig för upphandling Västtågen och förhandlingsansvarig.
Ombud Göteborg.

Anders Martinsson, lokförare Uddevalla: Kassör.
Ombud Uddevalla.

Sara Skoglund, lokförare Göteborg: Sekreterare, informationsansvarig, PUMA-ansvarig, medlemsansvarig, jämställdhets- och mångfaldsansvarig.
Ombud Göteborg.

Christina Laage, tågvärd Falköping: Huvudskyddsombud och studieansvarig.
Ombud Falköping.

Andreas Kjörk, lokförare Lidköping: Vice sekreterare, styrelseledamot.
Ombud Lidköping.

Olof Haraldson, lokförare Nässjö: Försäkringsansvarig, styrelseledamot.
Ombud Nässjö.

Louise Grimling, tågvärd Falköping: inadjungerad ungdomsansvarig.

Mail: styrelsen@sekovasttag.se

Hemsida: www.sekovasttag.se

Facebook: facebook.se/sekovasttag

Instagram: instagram.com/sekovasttag

Vart ska jag vända mig om något händer?

I första hand är det din närmaste chef som du ska vända dig till om du har frågor om till exempel lön eller schema eller upplever problem med din arbetsmiljö. Ibland kan det givetvis vara så att man undrar om det chefen säger stämmer eller inte lyckas komma överens. Då kan du ta hjälp av en förtroendevald så kan ni hjälpas åt att lösa frågan.

Handlar det om frågor som rör din anställning så hanteras det i första hand av ditt lokala ombud på åkstationen. Är det en fråga som rör din arbetsmiljö är det ett skyddsombud du behöver prata med. Tillsammans kan ni gå igenom vad som hänt och vad ni kan göra för att lösa problemet.

Ibland kan något som börjar som "inget" bli "något". Det kan vara en OSPA, en incident med en resenär, eller en kort sjukskrivning som blev längre än man trott... Vänta inte med att prata med facket tills det blir kris. De förtroendevalda i klubben har kunskaper och erfarenheter som kan hjälpa dig att se till att det går rätt från början.

Är det något som inte alls fungerar på arbetsplatsen eller du har en bra idé på hur vi kan förändra, så kanske det är något vi borde driva tillsammans. Kanske behöver ni ha ett medlemsmöte på din åkstation för att prata ihop er? Be ditt lokala ombud att kalla till ett om det inte redan är något inplanerat. Du kan också skriva ett förslag i form av en motion till årsmötet eller när klubben ska besluta yrkanden till avtalskonferensen.

Vill du läsa om något speciellt? Har du en bild, en text, en idé?
Hör av dig!