STHLM LOK

NUMMER 5 ÅR 2018

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KBEA00985 "Stockholm Norra 1902"

INNEHÅLL

s2 : Styrelsen

s3 : ”Framtidens planering”

s10 : Klur

s12 : Konsten att (inte) rösta

s14 : Frågor till partierna

s24 : Valberedning

KONTAKT

KLUBB 106 styrelse kan nås på flera sätt. Framförallt via email och personlig kontakt.

Email: seko.klubb106@gmail.com

Vem som är med i styrelsen hittar du på våra anslagstavlor samt på www.facebook.com/lokfcst & www.klubb106.se

Denna tidning vänder sig i första hand till er medlemmar men även förare på SJ i allmänhet. Den skrivs av infogruppen i den lokala klubben. Som medlem är du välkommen att skicka in text eller förslag på vad som ska skrivas här i tidningen. Kontakta oss om du vill veta mer eller har något du vill publicera i tidningen. Vi är på ständig jakt efter bilder till tidningen!

KLUBBSTYRELSEN

Jack Nilsson
Ordförande (Tjänstledig)

Fredrik Lindström
Sekreterare

Anders Arnesson
Kassör

Eric Bergendahl
Tillförordnad Ordförande

Johanna Kvist
Ledamot

Maja Stiegson
Suppleant

Rasmus Holmberg
Suppleant

Skicka gärna mail: seko.klubb106@gmail.com

Gilla oss på facebook: SEKO Lokförarna SJ Stockholm

Blogg: www.klubb106.se

Vi bemannar vår fackexpedition på 49an (Cst) varje torsdag.

FRAMTIDENS PLANERING

Här följer en väldigt lång artikel om ”framtidens planering”. Eftersom att det finns så mycket att berätta kring vad vi gjort, vad vi gör, vad vi tycker och framförallt vad vi ska göra så delar vi in den i lite olika avsnitt. Vi börjar med medlemsmötet som hölls i augusti och avslutar med vår ståndpunkt i dagsläget. Läs gärna allt däremellan om du känner att du vill göra ett djupdyk i ämnet men första och sista punkterna är de viktigaste.

MEDLEMSMÖTET

För några veckor sedan höll vi i klubben medlemsmöte där en av de största punkterna på agendan var T19 och ”Framtidens planering”. Inför mötet skickade vi ut information om hur lite vi vet om vad SJ tänkt göra med detta men också lite information kring hur detta införts på SAS. Missade du detta utskick? Här kommer det i sin helhet:

”På medlemsmötet nu på torsdag är en av mötespunkterna just ”Framtidens planering” eller Rapid (IVU) som SJ väljer att kalla själva programmet. Det har varit relativt tyst kring vad det faktiskt innebär och beroende på var i landet du hade APT och om den inte avslutades direkt efter lunch så har du hört olika version.

Det vi vet är att SJ har som mål att ändra programvara för planering av personal och fordon. När det ska ske är oklart. På vissa APT:er så sades det T19, på kontoret hörs T19, frågar man insatta så blir det inte klart till T19.

Något som SJ också flaggat för är att vecko- och månadslistorna är döda som upplägg. Det sades i den film som spelades upp på den APT jag gick på. Oklart om den visades i hela landet men vi kan anta det. SJ har som ett resultat av det bjudit in till centrala förhandlingar om vårt kollektivavtal Spåra SJ. Syftet med det behöver knappast analyseras djupare, det krävs ändringar i avtalet för att de ska kunna byta från vecko- och månadslista.

Det är oklart vilket syftet med bytet till IVU samt dödförklaringen av vecko- och månadslista är. Troligtvis handlar det om att få in ett program som kräver mindre handpåläggning samt få effektivare turer och tjänstgöring vilket i bästa fall kan lindra den kraftiga personalbristen som råder.

Enligt SJ går det inte att ha en fast lista om det här ska fungera som tänkt. Istället har de uttryckt att de önskar se ett system där personalen kan önska tjänstgöring. Hur detta upplägg är tänkt att fungera har det varit väldigt tyst om och rent spontant anar vi ugglor i mossen.

Av en händelse har vi i styrelsen kontakter som jobbar på flygbolaget SAS, där just det här upplägget för personalplanering finns. Inte IVU då utan frånvaron av fasta listor och önskescheman. Vi valde därför att ta kontakt med fackligt aktiva för att fråga framförallt hur det fungerar hos SAS, om medlemmarna är nöjda och vad de skulle gjort annorlunda om företaget föreslog att byta till detta upplägg idag.

Som en liten notering ska tilläggas att den nya chefen för personalplanering på SJ har ett förflutet inom SAS personalplanering samt nu senast har jobbat för Boeing/Jeppesen, det företag som är branschledande inom personalplanering inom civilflyget.

Svaret vi fick från de fackligt aktiva på SAS

ligger i linje med vad vi också hört från piloter vi talat med. De är missnöjda, systemet har inte tillfört något utan snarare introducerat stor osäkerhet kring personalens tjänstgöring vilket kraftigt påverkat den psykosociala arbetsmiljön. Det är kanske heller inte så konstigt, för vill man se cyniskt på det så är det här upplägget en form av lotteri-skubb. Du önskar vad du vill men i slutänden bestämmer datorn det som för verksamheten är det bästa, inte vad som är bäst för dig, din vila och din fritid.

Den kortfattade versionen av vad de anser är fel med systemet hos SAS i nuläget är:

- *Systemen är inte transparenta*
- *Systemen ger inga rättigheter*
- *Systemen strävar aldrig efter fullt resultat*
- *Systemet utvärderar sig själv*
- *SAS*

Vi kommer stöta och blöta det här rejält på torsdag och då ges möjlighet att se och höra mer utförligt vad de fem punkterna syftar på!
Vi kommer även be SJ om en mer detaljerad beskrivning av hur de avser använda IVU för det bör de vid det här laget ha väldigt klart för sig om de har som mål att införa detta till T19."

Så vad blev då resultatet av utskicket och vad blev sagt på mötet? Totalt deltog ett dussin medlemmar på mötet och en stor del av tiden spenderades kring att gå igenom den information vi fått från piloterna på SAS. Många kände en oro inför framtiden och det beslutades att styrelsen ska ta fram en enkät för att ta reda på lite mer hur samtliga medlemmar känner inför detta. Inför mötet hade vi som nämns i slutet av texten för avsikt att få mer information från SJ. Det fick vi inte. Men det vi fick veta var att de under hösten kommer att gå ut med information till oss anställda.

URSPRUNGET

Nästan alla vinstdrivande företag strävar efter ökad effektivitet och minskade utgifter. Det ligger därför i företagsledningens natur att ständigt sträva efter att hitta nya lösningar på den dagliga produktionen för att minska onödiga förluster.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KBAA01175

Inom transportsektorn som är vår hemort finns egentligen två stora utgiftsposter, eller de är tre om man räknar med dyra chefer och kontorspersonal men det gör man sällan när man själv tillhör den kategorin. De två stora posterna är i vilket fall personal och fordon.

Vad gäller fordon är det ganska enkelt, företaget räknar ut hur hårt det går att använda fordonet på en given tid utan att det blir stopp i produktionen. Med

stopp menas då att fordonet går sönder. När man fått en siffra på hur många fordon som minst krävs för verksamhetens löpande produktion så gör man sig av med resten, eller köper in fler om det visar sig att man haft alldeles för få, vilket sällan är fallet. Det här upplägget innebär att man tar en kalkylerad risk för att oförutsedda händelser sällan inträffar. Ett ganska simpelt men effektivt sätt att spara pengar kortsiktigt, och det gillar företagsekonomer. Då finns något att visa upp.

Resultatet blir att i förlängningen slits hela fordonsflottan ut och produktionen börjar bli knackig och bristfällig, men vägen dit var lönsam. För ett företag är den här typen av urkramning av en fordonsflotta ganska enkel och tacksam. Det är ju trots allt inte levande varelser som går in i väggen och hamnar på sjukhus utan fordon utan känslor eller liv som går sönder och hamnar på en bangård, ett garage eller en hangar, i väntan på verkstadsbesök. Det går att dröja sig kvar i det här länge men vi ska gå över till det som är intressant nämligen personal. Vi själva helt enkelt, jag som skriver det här och du som läser det.

Personal är svårare än fordon, dels för att vi har betydligt mindre stresstålighet men också för att vi ofta har en fritid och ett liv som de flesta av oss värdesätter högre än vårt jobb. I övrigt är vi ganska lika fordonen och vi behövs, än så länge, som ett komplement till fordonet för att produktionen ska fungera. Lösningen på hur ett företag effektiviserar personal är ganska snarlik den för fordon. Företaget räknar ut vad som är minimum och rättar sig till det.

Metoden för både fordon och personal har historiskt varit att någon sätter sig ner och ritar upp all trafik/produktion och räknar sedan ut hur denna ska bemannas så effektivt som möjligt. Problemet med den här metoden är att det är en människa som gör jobbet med att räkna och rita. Människor gör förr eller senare fel och i det här sammanhanget kostar dessa fel pengar. Lösningen på det är självklart datorn. Den gör vad den blir tillsagd och gör det väldigt sällan felaktigt. Effektivare än det datorn räknar ut blir det inte, på pappret.

Med datorns hjälp kan företaget maximera den kalkylerade risken. Den kan se luckor som människan skulle ha missat. Vad styr då datorns sätt att räkna? Kollektivavtalet såklart. Datorn kan inte bryta mot kollektivavtalet om den är programmerad att följa det. Datorn kan däremot se till att alltid, eller i alla fall så ofta som möjligt, ligga precis på gränsen vilket är väldigt effektivt men saknar det mänskliga ögat för när det är orimligt med en kalkylerad risk. Transport är en produktionsform som lätt blir störd och drabbas av förseningar vilket gör att risken är större vid små marginaler. Resultatet av det behöver knappast utvecklas

djupare, du som läser det här har garanterat en bild av vad det innebär ute i verkligheten. ”Operativt läge” kan få summera detta.

Det vi nu står inför med ”framtidens planering” är precis detta. Datorn ska få räkna och i utbyte mot att vi låter den göra det så blir vi av med alla våra gamla rättigheter såsom fasta listor och får istället önska hur vi vill jobba, eller ja, önska vår fritid som det så gärna säljs in.
Det här är på intet sätt framtid, snarare historia. Att inte veta när du är ledig är förmodligen den punkt som påverkar mest negativt på den psykosociala arbetsmiljön. Att veta när du är ledig är den största och viktigaste rättighet vi har i vårt avtal med arbetsgivaren och det har utkämpats otaliga förhandlingar och strejker för att vi skulle få den rättigheten.

Att den anställde får ”önska” sitt schema är en ganska charmig och lättsåld täckmantel för att låta produktionen styra när vi är lediga eller jobbar. Vi önskar och datorn bestämmer vad som blir bäst för produktionen, har du tur råkar din önskning passa datorns planer. Egentligen krävs inte ens en dator för detta. På 1800-talet gick det bra med en förman eller en direktör för att bestämma att personalen kunde få ha rast eller vara ledig när de behövdes som minst i produktionen. Så det upplägget är lika gammalt som industrialismen själv.

SAS

På SAS infördes det här systemet för några år sedan och som vi nämnde i det utskick inför medlemsmötet samt här ovan fick vi lite information från fackligt aktiva där om vad de skulle gjort annorlunda, vad det inneburit och att hade de vetat hur de skulle undvika det så hade de inte haft det idag. De tog upp 5 punkter i ett försök att summera vad som inte var och är bra.

Foto: Eric Bergendahl

De fem punkterna följer här med fördjupning:

”Systemen är inte transparenta
I ett transparent system, där individen ser vad som faktiskt finns att önska, kan man göra realistiska önskningar utifrån egna preferenser. Sedan är det upp till systemkonstruktören att ange vad du kan önska, av det som är transparent. Första version av PBS t.ex. hade alldeles för många olika alternativ, vilket gjorde det otroligt komplext.

Systemen ger inga rättigheter
Om individen inte har några rättigheter, då blir resultatet därefter.

I PBS hade vi som sagt väldigt många alternativ på detaljnivå, men eftersom systemet inte hade några förpliktelser kunde resultatet för individen framstå som väldigt slumpartat.

Systemen strävar aldrig efter fullt resultat
PBS strävade efter drygt 60 % uppfyllnad, inte 100.

Förutom att idén med 60 bygger på utgångspunkten att "eftersom alla inte kan få allt de önskar, ska ingen få det", så innebär det också att om PBS anser dig ha fått dina 60, går det aktivt in för att sabba dina återstående önskningar - för mer ska du ju inte ha!

Systemet utvärderar sig själv
PBS och LBS utvärderar sig själv.

Har jag önskat något som är omöjligt, t.ex. två önskningar som står i konflikt med varandra, så får jag inget av dem men PBS registrerar båda som helt uppfyllda. I PBS kunde jag som sagt önska många olika saker, och dessutom vikta dem olika med poäng. Själv önskade jag bl.a. korta flygningar (under 3 timmar), korta slingor (få övernattningar), sen incheckning och ibland vissa stopp.

Systemet är "korkat". Att önska "korta" flygningar gick inte, man var tvungen ange en gräns. Jag angav den till 3 timmar, vilket ju inte är jättekort. Men om jag hade satt gränsen till säg 1,5hr, då hade jag förstås fått en del korta inrikes flygningar, men varje gång PBS misslyckades med 1,5 kunde resultatet bli vad som helst, t.ex. Las Palmas på dryga 6 timmar enkel väg.

Samma sak med slingornas längd. Hade jag bara angivit att jag inte ville ha övernattningar borta, hade den strävat efter det - till 60 %. Men vid varje misslyckande (som dessutom kunde vara avsiktligt för att inte få 100%!) var himlen gränsen, Dvs då kunde jag få fyra nätter i rad. Men i utvärderingen var det en) ouppfylld önskning.

- Jag önskade inga övernattningar, det sprack en gång. Visserligen med råge…

SAS
Nu är det ett datorprogram vi pratar om, ett program utan egen vilja eller agenda. Som sådant tror jag att PBS var alldeles utmärkt, Dvs det kunde säkert räkna ut det man bad om, t.ex. fördelning av produktion.

Men eftersom vi hade de andra felen jag angav ovan, blev resultatet mycket upp till SAS vilja, och där blev det skit. Har du rättigheter i ett transparent system, då vet du vad som gäller, vem som får vad, på vilka grunder. Men i vårt system saknades såväl transparensen som rättigheterna, och strävade aldrig efter full uppfyllnad där PBS avgjorde vad som lyckats eller inte. Resultaten blev ofta väldigt märkliga, där den som önskat t.ex. Göteborg hamnade i Skellefteå, medan den som fick stoppet i Göteborg inte alls önskat det.

Systemet utvärderade sedan sig själv, och förklarade att det återigen överträffat förväntningarna."

På SAS blev som synes inte det här någon det talades gott om i fikarummet, vilket är helt förståeligt. SAS som arbetsgivare tycks likt SJ lämna en hel del att önska. Därtill ska det ju lyftas att piloter är betydligt mer välbetalda än oss. Efter 25 år på företaget går det nå löner närmare 100000kr i månaden, ganska långt bort från vad vi har. Om någon med så bra lön tycker att ar-

betssituationen är dålig så är den nog ganska dålig också. De vi talat med berättar om att många äldre går ned i tid för att orka med jobbet, de yngre börjar studera på högskola för att hitta annan sysselsättning i framtiden.

Sommarens totala härdsmälta för SAS, som ni kanske läst eller hört om på nyheterna, beror inte på något annat än dålig personalpolitik. SAS startade ett irländskt dotterbolag med lågprisbolagsvillkor, resultat blev att så få var intresserade av att jobba för de villkoren att extrem personalbrist uppstod. Närmare tusen flygningar fick ställas in och facket fick gå ut och uppmana medlemmarna att jobba lite extra för att rädda SAS rykte. Då har det gått långt.

Nu lämnar vi SAS och flygbranschen och går in i vår egen bransch istället.

STOCKHOLMSTÅG

Programmet IVU är faktiskt inte något nytt påfund, det har funnits inom SJ-koncernen i flera år. Det var det program som Stockholmståg använde när de körde den upphandlade trafiken åt SL.

De använde programmet på ungefär samma sätt som SJ idag använder RailOpt, eller RPS som SJ väljer att kalla det.

Vid en tidpunkt ville de testa att låta IVU räkna ut och skapa alla turer. Det var inte frågan om något önskeschema utan bara effektivare turer. Resultatet av försöket blev att de snabbt återgick till mänskligt turritande, inte för att IVU gjorde ett dåligt jobb utan för att marginalerna blev för små. IVU tyckte att passåkning var ett effektivt sätt att flytta runt resurser. Ett tåg kunde ha ett flertal passåkande förare som skulle ut i produktionen. Tanken i sig är nog inte så dum, det är ju väldigt effektivt, problemet är bara att när pasståget blir ståendes eller sent så försenar det all annan trafik också. Ett pendeltåg från Södertälje till Märsta kunde medföra passåkande förare som skulle köra tåg till Nynäshamn och Bålsta. När det tåget blev ståendes blev även tågen till Bålsta och Nynäshamn ståendes.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KDAJ06724

Stockholmståg testade det här i ett nästan slutet system med liten geografisk spridning och resultatet blev dåligt. Kanske kan SJ lyckas bättre eller deras magiska favoritterm ”Operativt läge” lösa problemen. Risken är i vart fall stor att vi ute på tågen kommer vara de som får lida.

VÅR STÅNDPUNKT

Vi tycker att det här är helt fel väg att gå och ifrågasätter starkt syftet med det. Personalen har gjort rösten hörd om att personalplanering och schema inte fungerar på SJ. Att vi får önska vår tjänstgöring, eller ledighet råder knappast bot på någonting. Det kommer med största sannolikhet snarare göra situationen så dåliga att SJ riskerar fullständigt kaos.

Visst låter det fint att själv få välja vilka dagar du önskar vara ledig, men resultat blir att du aldrig vet helt säkert när du är ledig. 2018 är det helt oacceptabelt.

Även om du får vad de i pilottestet i Göteborg kallar för vetodagar så är ju inget helt säkert, för vad händer när alla lägger veto på att vara ledig den där torsdagen när det är konsert? Vem får vara ledig och hur väljs det ut?

Det kommer aldrig gå att få ett sådant här system helt transparent och helt allvarligt, vad är felet med de beprövade månadslistorna och gruppval?

Problemet med att gruppnyckeln inte följs är inte gruppnyckeln i sig utan att det dels inte finns någon marginal för när någon blir sjuk, föräldraledig eller vabbar och att turerna har alldeles för stort omfång av fordon vilket gör att nya förare sällan kan ha hela turer. Dessa två saker löser inte SJ med ett önskeschema. De löser det med vrålskubb, renare turer och framförallt större buffert på personalsidan.

VAD GÖR VI NU?

Vi har när du läser det här skickat ut en enkät med frågor kring detta till er medlemmar, vi önskar svar från samtliga och kommer att kontakta de som inte svarat. Målet med enkäten är att få svar på vad ni tycker kring detta samt vad ni vill att vi gör.

Bilden vi fick av medlemsmötet är att ”framtidens planering” inte är en ändring som vi kan godta, vi vill därför djupare förankra detta och få fakta att luta oss mot när vi förmedlar er åsikt i frågan.

Tiden rullar ständigt på och saker förändras. Det gamla sjunker långsamt i historiens hav och glöms lätt bort. Vilka av dessa bilder är rimligtvis inte tagna det senaste året? Endast två av dem är från mer nyligen.

KONSTEN ATT (INTE) RÖSTA

År 1435 - Det kallas till stormöte i Arboga för att diskutera viktiga frågor i Sverige. Detta har kallats Sveriges första riksdag.
År 1884 - Den första motionen om lika politiska rättigheter för kvinnor och män väcktes i riksdagen, men motionen avslogs.
År 1903 - Landsföreningen för kvinnans politiska röstätt (LKPR) som verkade för kvinnlig rösträtt bildas.
År 1912 - Ett nytt lagförslag om kvinnlig rösträtt röstas även denna gång ner.

År 1919 - Den 24:e maj beslutar riksdagen om lika och allmän rösträtt.

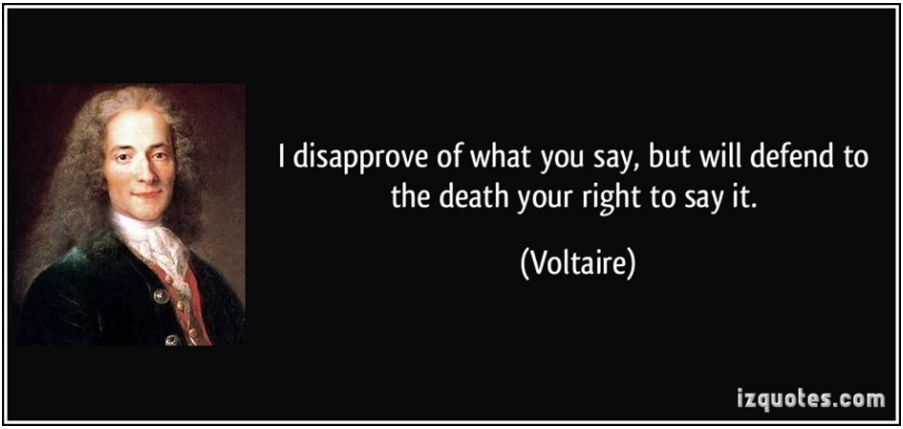
År 1921 - Grundlagen ändras och fem kvinnor väljs in i riksdagen. Nu får även män som inte har gjort värnplikten samt kvinnor rösta.

År 1989 - Riksdagen avskaffade omyndigförklaring och den sista inskränkningen försvann.

År 2018 - Alla svenska medborgare från 18 år får rösta -**men folk skiter i det.**

Historiskt sett så har människor kämpat för en demokrati i Sverige. Ett samhälle där folket får vara med och styra, och inte enbart bli styrda. Något som vi idag ser som självklart var förr en utopi, en avlägsen dröm. Viljan att rösta fanns där. Idag känns det som att den viljan börjar blekna.

Frida Stéenhoff, Elin Wägner och Ellen Key är tre kvinnokämpar som vigde sina liv för att kvinnorna skulle få samma rättigheter som män. De blev hyllad men även något enormt motarbetade. De kämpade för att även kvinnor skulle få rösta och detta banade även väg för den allmänna rösträtten (dvs att du fick rösta fast du



inte hade gjort värnplikten, även om du hade gått i konkurs eller om du satt i fängelse). De hade vänt sig i sina gravar om de hade sett hur lättvindigt många tar på sin rätt att rösta idag. Folk i andra länder i världen kämpar fortfarande för sin rätt till en röst, vissa dör för den. Jag undrar vad dessa människor hade sagt om de hade sett oss här i Sverige idag?

De vanligaste ursäkterna och vad du kan göra åt dem;

"Min röst gör ingen skillnad"
Det är **fel.** Under valet 2014 så var det nästan 850 000 människor som inte röstade. Ca 15% av alla som var röstberättigade. Tänk vilken skillnad det hade kunnat bli i resultatet med dessa extra röster.
Ett annat exempel är valet i USA under 2016. Då var det ca 100 miljoner människor med rösträtt som inte gick och röstade, alltså ca 43%. Hade det funnits en tredje kandidat som hette "Did Not Vote" så hade denne klått både Clinton och Trump med deras ca 28 respektive 27 % av rösterna.

"Jag kan för lite"
Då får du bilda dig en uppfattning. Läs alla partiers partiprogram. Ett klassiskt tips är att göra valkompassen, gärna flera. Jag rekommenderar de som du finner hos DN och Svt. Annars kan du bara googla "valkompassen" för otaliga andra val.

"Det finns inget parti som tilltalar mig"
Då kan du rösta blankt alternativt tänka vilket parti eller block som delar dina grundvärderingar.

Vill du höja flygskatten? Kärnkraft? Införa könskvotering? Vill du att människor som flyr från krig ska få svårare att komma hit?

Vilka hjärtefrågor du än har så finns det säkert något parti som tilltalar dig lite mer än de andra.

Jag ska rösta - och jag tänker göra det med stolthet.

Maja Stiegson
Seko Lokförarna SJ Stockholm

FRÅGOR TILL PARTIERNA

Vi har inför söndagens val skickat en enkät till alla de åtta riksdagspartierna samt Feministiskt Initiativ för att se vad de tycker i frågor som rör oss som lokförare och arbetssäljare. Det rör sig om arbetsmarknadsfrågor/ fackliga frågor samt järnvägsrelaterade frågor. Vi har fått svar från sju av partierna men dessvärre har svar från Liberalerna samt Vänsterpartiet uteblivit. Vi vill poängtera att det är partiernas centrala organisationer som står bakom svaren - inte enskilda personer, inte heller är det alltid så att vi som fackförening ställer oss bakom de svar som ges. Vi har lämnat några kommentarer då det har varit alltför tomma påståenden men i övrigt låter vi partiernas svar stå okommenterade för objektivitetens skull, då detta är viktigt inför demokratins högtidsdag på söndag.

1. Att ofrivilligt köra på en människa är det värsta en lokförare kan vara med om. Efter en sådan händelse så blir lokföraren tvungen att ha en, inte sällan förnedrande, telefonintervju med en skadereglerare på försäkringsbolaget AFA. Denne ska då under ett kort samtal avgöra hur dåligt lokföraren mår och därmed avgöra vad lokförarens lidande "är värt". Enligt en handläggare på AFA så ligger schablonbeloppet på ca 2500-3500 kronor med det är inte sällan ersättning uteblir helt. Trafikverket har däremot möjlighet att betala ut en ideell ersättning till den påkördes närmast anhöriga om ca 40.000 kr (detta utöver begravningskostnader och gravvård). Lokföraren som ofrivilligt har använts som ett redskap för att ta livet av en annan människa får 0 kr. Hur ställer ni er till att en sådan ersättning från Trafikverket betalas ut även till lokföraren?

S: Socialdemokraterna ser problemet och vi inser dilemmat. Samtidigt är det viktigt att peka på skillnaden mellan en förhandlad AFA-försäkring och en ideell ersättning från Trafikverket. Vi är positiva till att även lokförare kan få en bättre ersättning än idag. Vi ser dock frågan om ersättning för lokförares lidande i första hand som en fråga att driva förhandlingsvägen.

M: Vi beklagar att lokförare försätts i dessa situationer på sin arbetsplats. Vi har dock inga förslag idag på en särskild ersättning för detta. Moderaterna vill däremot fördubbla anslagen till forskning om suicidprevention, och vi vill även förstärka satsningarna på förebyggande arbete. Ingen människa ska behöva må så dåligt att han eller hon inte ser någon annan utväg än att ta sitt liv.

Sd: Sverigedemokraterna har förståelse för problematiken och har motionerat om just en sådan ersättning och är således positivt inställda till att en sådan ersättning betalas ut, men motionerna har dessvärre inte gått

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KDAF07481

igenom riksdagen (se riksdagens hemsida för att läsa motionerna).

Mp: Miljöpartiet ser detta som ett mycket allvarligt arbetsmiljöproblem. Att Seko arbetar med kamratstödjare till de lokförare som drabbas är därför mycket positivt.

Miljöpartiet vill att psykisk ohälsa ska förebyggas och behandlas tidigt. Vårdgarantin för barn- och ungdomspsykiatrin ska skärpas så att fler unga får hjälp i tid. Som ett steg i detta har Folkhälsomyndigheten fått i uppdrag att fördela 10 miljoner kronor till ideella organisationer som arbetar med suicidprevention. Prevention löser inte allt men genom att minska antalet självmord minskar vi även antalet påkörningar som era medlemmar tvingas genomleva.

C: Vi har förståelse för problematiken och att en omskakande händelse som denna kan sätta djupa spår hos lokföraren. Det är arbetsgivarens ansvar att se till att den som blir lidande får en ersättning som står i proportion till skadan (regeringen styr ju både arbetsgivaren och TrV i och för sig reds.anm).

Kd: Det är en fråga som Kristdemokraterna inte har tagit ställning till.

F!: Feministiskt initiativ är positiva för

förslaget och ser gärna att frågan undersöks och utreds.

2. **Hur ställer ni er till s.k. hyvling? D.v.s. att arbetsgivaren istället för att säga upp anställda tvingar ned dessa i tid och lön mot deras vilja?**

S: Socialdemokraterna vill ha bort hyvlingen. Den ingår i det handlingsprogram för trygga jobb som vi har presenterat (se hemsida för att läsa detta handlingsprogram).

M: Moderaterna anser att det är en grundläggande princip i svensk arbetsrätt att arbetsgivaren leder och fördelar arbetet. Att inskränka den möjligheten skulle kunna äventyra både företag och jobb. Att minska arbetstiden för fler anställda, istället för att göra någon helt arbetslös innebär också att fler får behålla jobbet. Samtidigt måste ett omplaceringserbjudande alltid vara skäligt.

Sd: SD motsäger sig ”hyvling”.

Mp: Miljöpartiet vill motverka ofrivillig deltid och så kallad hyvling. Vi står bakom heltid som rättighet, deltid som möjlighet. Regeringen har under våren 2018 tillsatt en utredning om arbetstid för ett hållbart arbetsliv. Utredaren har bland annat i uppdrag att titta på hur anställningstryggheten kan stärkas när arbetsgivaren vill minska antalet timmar på anställningskontraktet pga arbetsbrist, så kallad ”hyvling”.

C: Hyvling är inte bra, men i väntan på att vi får ordning på arbetsmark-

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KDAK02677

naden och att våra reformer kommit på plats, så är det bättre än arbetslöshet. Med våra reformer tror vi att hyvlingen kommer minska.

Kd: Det är något vi anser bör vara upp till arbetsmarknadens parter. Vår inriktning är att arbetsvillkoren ska främja en god arbetsmiljö och därför är goda villkor nödvändiga.

F!: Hyvling bör förbjudas, det är ett orättfärdigt sätt att sänka människors möjligheter till en rimlig försörjning. Deltider är dessutom ofta svåra att kombinera med annat deltidsarbete, varför det för de flesta blir just en rejäl lönesänkning.

3. Hur mycket har ert parti tänkt att under kommande mandatperiod lägga ut på underhåll och/eller utbyggnad av järnvägen?

S: Socialdemokraterna har satsat 1,34 miljarder extra per år under mandatperioden och 47 procent i ökade medel fram till år 2029. Tyvärr så tar det tid innan det blir en märkbar skillnad men satsningarna gör skillnad och det blir än tydligare ju mer insatser som blir färdigställda.

M: Moderaterna matchar varenda krona regeringen lägger på järnvägen mellan 2018 och 2029, det innebär såväl underhåll som investeringar i ny järnväg.

Sd: Vi håller just nu på att sammanställa vår kommittémotion avseende det eftersatta underhållet och smart utbyggnad av järnvägen. Den kommer att sammanfattas med 4 ord: Gör Järnvägen Bra Igen! (Dessa ord för våra tankar västerut mot en viss president. reds.anm)

Mp: Miljöpartiet har som del av Regeringen fattat beslut om en nationell plan för infrastrukturen för åren 2018 –2029. Det är en satsning på totalt 700 miljarder kronor och den största järnvägssatsningen i modern tid. Planen omfattar stora satsningar på såväl nybyggnation som upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur. Redan under den gångna mandatperioden har budgeten för underhåll av järnvägen ökat med 47 procent jämfört med förra mandatperioden.

C: I ett långt land som Sverige behövs snabba, pålitliga och punktliga tåg. Allt för länge har järnvägen prioriterats för lågt. Det har lett till att vi har en stor skuld av eftersatt underhåll. Vi vill att vi ska börja betala tillbaka skulden, därför har vi presenterat en ny satsning som vi kallar Järnvägslyftet. Satsningen innebär att vi de kommande åren lägger fyra miljarder mer än regeringen på drift och underhåll av den svenska järnvägen. Av dessa pengar går 1,5 miljarder till att rusta upp lokala och regionala banor på landsbygden.

Kd: Vi följer huvudsakligen regeringens förslag, som innebär en ökning.

F!: Feministiskt initiativ vill satsa 2,5 miljarder extra per år på underhåll och utbyggnad av järnväg jämfört med S/MP/V:s budget. Vi säger ja till rege-

ringens alla föreslagna satsningar på tåg. Över en mandatperiod är det alltså 10 miljarder extra till tågnätet.

Därutöver vill vi också varje år föra över 2,5 miljarder från trängselskatt, som idag huvudsakligen går till infrastruktur för bilism till extra satsningar på kollektivtrafik. En del av dessa kommer då gå till järnväg, t.ex. för regionpendling.

4. Hur ställer ni er till att bygga höghastighetsbanor? Och om det ska byggas - hur vill ni finansiera byggnationen?

S: : Socialdemokraterna vill bygga nya stambanor för höghastighetståg. Vår bedömning är att det finns förutsättningar att färdigställa nya stambanor till 2040-2045. Vi vill se ett bred parlamentariskt stöd förutbyggnaden och har därför inlett samtal med alliansspartierna samt Vänsterpartiet kring finansieringen

M: Moderaterna vill bygga ut svensk järnväg med nya spår och gärna för snabbtåg, men det måste ske inom ramen för en ansvarsfull ekonomisk politik. Moderaterna satsar på att järnvägen ska byggas ut där behoven är som störst.

Sd: Det förslag som Sverigeförhandlingen och regeringen presenterade ställer vi oss inte bakom. En höghastighetsjärnväg med en kostnad på minst 300 miljarder kronor, som står färdigast tidigast år 2035? Enligt Sverigedemokraterna så presenterar man antingen ett underlag liknande bygget av Öresundsbron, eller så låter man bli.

Mp: Miljöpartiet är det bästa tågpartiet. Vi är det enda parti som lyfter satsningar på järnvägen som ett av våra centrala vallöften. Sverige behöver riktiga höghastighetståg. Vi vill att de byggs omgående och för 320 km/h. En resa från Malmö C till Stockholm C tar då 2,5 h, Göteborg-Stockholm tar då bara 2h. Så får vi fler att välja bort bilen och flyget.

Bygget ska delvis lånefinansieras och ha en egen budget, Sverige har en rekordlåg statsskuld och nya stambanor är en nödvändig investering i Sveriges framtid som det inte är rimligt att finansiera inom ordinarie budgetram.
C: Vi vill bygga höghastighetsbanorna, eftersom vi ser att det behövs en kombination av järnvägsunderhåll och nya banor för att Sveriges transportsektor blir hållbar, långsiktig och funktionell. Detta är också bra för miljön, och gör det möjligt att bo och pendla inom större regioner. Dessutom avlastas de befintliga banorna. Vi anser att investeringen i höghastighetsbanor ska lånefinansieras inom ramen för ett separat statligt bolag på samma sätt som skedde vid byggandet av Öresundsbron.

Kd: Vi vill bygga dessa så snabbt som möjligt för 320 km/h på sträckorna Sthlm-Gbg och Sthlm-Malmö. Ska finansieras genom försäljning av statlig egendom, statliga lån, anslag inom

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KBDB14238:01

statsbudgeten, kommunal medfinansiering, alternativa finansieringsformer för att tillgodogöra sig värdeskapande längs höghastighetsbanan.

F!: F! är skeptiska till att bygga höghastighetsbanor då det är en mycket dyr investering som kommer ha positiva miljöeffekter först kring 2050. Vi vill istället rusta upp och bygga ut existerande järnvägsnät, inte minst i norra och mellersta Sverige. Vi tror att omställningen till ett hållbart samhälle kräver större strukturella förändringar och att dagens behov av snabba resor mellan de södra storstäderna bör problematiseras.

5. Hur ställer ni er till ett återförstatligande/återreglering av hela, eller delar, av järnvägen, tåg, stationsbyggnader, trafikledning, underhåll, mm?

S: Den s-ledda regeringen har förstatligat kontrollbesiktningen samt föreslagit att Infranords andel av basunderhållet ska in under Trafikverket. Detta kommer att ge staten en större kontroll över underhållet.

M: Moderaterna vill inte återförstatliga underhållet av svensk järnväg. Trafikverkets egna bedömning är att det även fortsättningsvis är lämpligt att anlita externa entreprenörer för järnvägsunderhåll. Forskning visar att konkurrensutsättning genom upphandling har gjort att vi får mer underhåll för pengarna (vilken forskning det hänvisas till är oklart reds.anm). Trafikverket behöver få bättre koll på sin egen anläggning och återfå ett tyd-

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KBDB13198:02

ligare besiktningsansvar.

Sd: Det är en komplex fråga, var allting bättre förr? Jag är inte så säker på det, men många saker var betydligt bättre, många saker har blivit bättre . SD Förespråkar en mix där den en del återreglering är nödvändig för att få järnvägen att fungera igen.

Mp: Miljöpartiet har en nollvision för tågstrul och har en tiopunktsplan för detta (se Mp:s hemsida). Strukturen och ansvaret för tågunderhållet måste göras om. Alltför mycket ansvar ligger idag på olika aktörer som har svårt att samordna sig. Vi vill att Trafikverket återtar underhållsarbetet i takt med att de externa kontrakten går ut. Ansvaret för basunderhåll och akut felavhjälpning ska hållas ihop.

C: Centerpartiet anser inte att något av detta ska återregleras/ återförstatligas.

Kd: Nej, vi anser även fortsatt att underhållet av järnvägen ska upphandlas och konkurrensprövas. Skälen till eftersatt underhåll är inte bristen på statlig inblandning, utan bristen på finansiering och långsiktig planering kombinerat med ett ökat resande som försvårar underhållsarbete. Bl a därför behövs höghastighetsbanan.

F!: F! är positiva till ett återförstatligande av både järnväg, trafik och underhåll. Detta för att underlätta underhåll och utbyggnad, utbud efter behov och större förutsägbarhet gällande priser etc. Vi anser även att vinstkravet på SJ bör slopas för att möjliggöra resor som alla har råd med.

6. Vad tycker ni om att en ska kunna göra avdrag för fackavgiften?

S: Från den 1 juli 2018 får en fackföreningsmedlem en skattereduktion med 25 procent av den medlemsavgift som betalats under året. Skattereduktionen gäller förutsatt att den sammanlagda avgiften uppgår till minst 400 kronor per år och gäller avgifter till svenska fackföreningar liksom till motsvarande utländska arbetstagarorganisationer.

M: Vi vill istället sänka skatten för alla som arbetar. Det ger en vanlig inkomsttagare 500 kronor mer i månaden efter skatt – pengar som bland annat kan användas till a-kasseavgiften (moderaterna tycker inte att det är någon bra idé, vilket alltså är deras svar på frågan reds.anm).

Sd: Nej, Sverigedemokraterna prioriterar skattelättnader för alla löntagare, oavsett om de är fackligt anslutna eller ej.

Mp: Riksdagen har i våras beslutat att återinföra möjligheten att göra avdrag för fackavgiften. Det var ett beslut som Miljöpartiet stödde.

C: Vi tycker inte att fackavgiften ska vara avdragsgill.

Kd: Nej. Kristdemokraterna vill istället göra arbetslöshetsförsäkringsavgiften avdragsgill.

F!: Ja det är rimligt, då fackföreningsavgiften kan betraktas som en förutsättning för inkomstens förvärvande.

7. Hur ställer ni er till förkortad arbetstid och går det att genomföra med bibehållen lön?

S: Parterna förhandlar hela tiden arbetstid och det sker ständigt olika typer av arbetstidsförkortningar. Vi tycker att det är en bra ordning. När det gäller frågan om generell arbetstidsförkortning med bibehållen lön, så har vi inga sådana förslag.

M: Beräkningar från Riksdagens utredningstjänst visar att skatteintäkterna skulle kunna minska med cirka 200 -400 miljarder kronor av att arbetstiden sänks till 35 eller 30 timmar per vecka (detta är alltså under förutsättning att ingen annan jobbar på den övriga tid som uppstår reds.anm). Det är varken realistiskt eller hållbart för Sverige. I en tid när vi är i stort behov av arbetskraft för att kunna säkra en god vård, omsorg och skola vore det dessutom fel att minska arbetstiden.

Sd: Vi säger nej.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KDAA13598

Mp: Miljöpartiet vill sänka normalarbetstiden. Det ska finnas bra möjligheter till balans mellan arbete och allt annat som är viktigt i livet. Vi vill genomföra reformer som stegvis sänker normalarbetstiden. Vi vill att äldre som jobbar inom välfärden ska kunna gå ner i arbetstid sista åren före pension, med bibehållen lön och utan att det drabbar pensionen.

C: Sverige behöver fler arbetade timmar inte färre (vilket alltså Centerpartiet menar att en arbetstidsförkortning innebär reds.anm.). Med fler arbetade timmar ökar resurserna till välfärden och järnvägsunderhållet.

Kd: Det är vi emot.

F!: Fi vill genomföra en förkortning av normalarbetstiden för alla med bibehållen lön, däremot kan lönerna frysas under en tid. En arbetstidsförkortning är ett annat sätt att ta ut produktivitetsökningar. Arbetstidsförkortningen bör ske successivt i takt med att tillräckligt många utbildas till de bristyrken som finns.

8. Vad tycker ni om att lagstadga en sjätte semestervecka?

S: För närvarande har vi inga sådana förslag. Men vi vill införa en extra veckas ledighet för föräldrar med barn i ålder 4 till 16 år att ta ut i samband med skollov, studiedagar eller terminsstart – en familjevecka.

M: Sverige behöver fler arbetade timmar för att klara av en demografisk utveckling där färre är i arbetsför ålder och efterfrågan på välfärdstjänster ökar. Vår utgångspunkt är därför att det behövs reformer som leder till fler arbetade timmar, t.ex. att det blir mer lönsamt att arbeta. Då behöver vi också säkerställa en god arbetsmiljö och ge människor som vill byta yrkesbana ska få möjlighet att ställa om även senare i karriären.

Sd: Vi säger nej.

Mp: Det ska finnas bra möjligheter till balans mellan arbete och allt annat som är viktigt i livet. Miljöpartiet vill stegvis sänka normalarbetstiden, det är för oss en mer prioriterad reform än att införa en sjätte semestervecka.

C: Centerpartiet vill inte lagstadga en sjätte semestervecka

Kd: Det är vi emot.

F!: Fi prioriterar kortare arbetstid framför en sjätte semestervecka.

VALBEREDNING

Tycker du om att ha makt? Vill du uppnå resultat utan en alltför omfattande arbetsinsats? Då är valberedare uppdraget för dig!

Klubben söker nya valberedare inför årsmötet 2019.

Det du som valberedare behöver göra är att under hösten och vintern ha något eller ett par möten med övriga valberedare för att ta fram ett förslag på kandidater till styrelseledamöter och suppleanter som årsmötet sedan beslutar om att godkänna. Vi eftersträvar en så jämställd, mångfacetterad och inkluderande sammansättning som möjligt både när det gäller valberedning och det förslag till styrelse, som valberedningen kommer fram till, och hoppas att just du känner att detta är ett uppdrag som skulle passa dig. Valberedningen är alltså de som i mångt och mycket formar den fackliga styrelsens sammansättning och fyller därför en mycket viktig demokratisk funktion i klubben. Som valberedare är du förtroendevald och har också rätt och möjlighet att, om vilja finns, gå vissa fackliga utbildningar.

Om du är intresserad av att bli valberedare, eller har frågor angående uppdraget så hör av dig till seko.klubb106@gmail.com eller valfri person i klubbstyrelsen.