# STHLM LOK

NUMMER 1 ÅR 2018

*Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KBDB11204, Seved Walther*

## INNEHÅLL

s2 : Styrelsen
s3 : Operativt läge
s4 : Telefoner
s5 : Dikt & 1988
s6 : Korsord
s8 : Anslagstavlor
s8 : Inkallad
s9 : Reflektion
s10 : Gångtider
s11 : Årsmöte

## 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

**Seko Lokförarna SJ Stockholm**

Björn Trygg

Simon Perstrand

Johanna Kvist

Eric Bergendahl

Fredrik Lindström

Anders Arnesson

Håkan Berg

**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.**

# VÅR NYA BLOGG!

Vi lanserade nyligen vår blogg där all den senaste informationen finns tillgänglig. Vår idé är att skapa något som påminner om pendelförarnas blogg där allt från protokoll till det senaste numret av deras medlemstidning finns tillgänglig. Bloggen hittar du på: www.klubb106.se

# OPERATIVT LÄGE

En term som börjar bli allt vanligare när personalbrist råder. I vissa fall finns belägg för att vi får sluta senare en arbetsdag. Kanske har en stor störning gjort att allt och alla hamnat fel i sina turer. Eller så är det en dörr på ditt tåg som krånglat och skapat en försening.

Tyvärr är det inte bara vid den typen av föreseningar eller bekymmer som OPSL vill att vi fortsätter köra tåg fastän vi enligt schemat ska göra något annat. Ofta kan det vara vid en stor åkstation eller vid utgångståg som de slänger sig med dessa termer för att förmå oss att fortsätta köra, och då framförallt om det blivit en konflikt med avtal eller lagar.

Det är inte alldeles lätt att ha koll på alla tider varken i avtalet eller lagen men här kommer en summering. Länk till både lagtext och kollektivavtalet Spåra SJ återfinns i slutet av den här texten.

- **5h-regeln**, innebär att vi efter 5 timmar ska ges möjlighet att lämna arbetsplatsen för vila.
- **12h-regeln**, innebär att en tur inte får vara längre än 12 timmar räknat från turstart till turslut. Gångtid i början och slutet samt passresa som avslutar turen och som inte sker på lok får förlänga turen. Kvartstid under turen kan inte förlänga tur förbi 12 timmar förutsatt att den inte är mer än 8 timmar och därmed räknas som dygnsvila såsom vid överliggning.
- **10h-regeln**, innebär att av de 12 timmarna får endast 10 timmar vara faktiskt arbete. Det ska med andra ord finnas 2 timmar vila i någon form under en ”12-timmars”-tur.
- **8h-regeln**, är den ovanligaste för oss men lika viktig för det. Den innebär att om du jobbar 3 timmar mellan klockan 22 och 06 så får inte den faktiska arbetstiden överstiga 8 timmar.

Den av dessa regler/lagar som oftast är den som uppmanas till brott mot är 5h-regeln. Denna står skriven i svensk lag. Den går förvisso att förhandla om I ett kollektivavtal men det har inte gjorts I Spåra SJ.

Vår arbetsuppgift är enligt Trafikverket TTJ modul 8H, 1.2 TÅGFÄRDENS BEMANNING: ”Järnvägsföretaget ska utse en **förare som ansvarar för trafiksäkerheten i samband med tågfärden**. Om tåget är resandetåg ska järnvägsföretaget utse en **ombordansvarig som har det övergripande ansvaret för de resande**. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange vad som ska krävas för att föraren ska få vara ombordansvarig”.

Att bryta mot en av riksdagen fastslagen lag, för arbetstid, kan inte anses vara att på ett gott sätt ta ansvar för trafiksäkerheten för tågfärden. Det är du som är utsedd som ansvarig för tågfärden och det är du som till slut bestämmer huruvida tåget ska framföras eller ej, ingen annan har den rätten eller befogenheten. Finns inte ens

de lagliga förutsättningarna för att framföra en tågfärd så bör den inte framföras förrän förutsättningarna åter finns.

Att motsätta sig OPSL eller arbetsledning i den här frågan kan inte anses vara att bestrida deras rätt att leda och fördela arbetet utan snarare att ta sitt ansvar som tilldelats. Skulle olyckan vara framme kommer det vara du som i första hand granskas. SLFF skrev nyligen ett bra inlägg om detta. Inlägget återfinns på deras blogg:

(slffsj.wordpress.com/2017/12/06/)

I det fall de beskriver dömdes föraren som ansvarig för en järnvägsolycka med dödlig utgång. Detta trots att det på flera punkter kunde anses vara arbetsgivaren som brustit i sin information.

Så avslutningsvis, tänk en extra gång innan du godtar meningen ”Operativt läge”. Vad innebär den rent konkret att de vill förmå dig att göra? och glöm inte att det är du som är ansvarig för säkerheten, inte OPSL eller arbetsledningen. Deras ansvar är underställt ditt.

Spåra SJ – http://klubb106.se/blogg/wp-content/uploads/2017/11/SP%C3%85RASJ-170101.pdf

TTJ Modul 8H – http://klubb106.se/blogg/wp-content/uploads/2017/12/8h.pdf

# Tankar om telefoner och fritiden

SJ tycker att när våra telefoner och plattor blir gamla och måste bytas ut, så ska vi själva se till att beställa kuvert och skicka in de uttjänta enheterna. Återigen detta med att utföra arbetsuppgifter på sin fritid…

Alternativet hade varit att vi får lämna in de gamla obrukbara telefonerna till stationsservice eller närmaste gruppchef, men nejnej, så enkelt vill inte SJ att det ska vara. Inte för oss. Så klicka dig in i intranätsdjungeln på en rast eller efter jobbet, lös arbetsgivarens ansvar åt dem, för all del! SJ verkar tycka att det där med fritiden, vår fritid, den kan gott innehålla några arbetsuppgifter, och att de ska utföras gratis.

Det som inte är gratis däremot, det är visst att det ligger uttjänta mobiltelefoner i någon låda och samlar damm. Det har SJ nu skickat ut mail om, att har du fler än två enheter så ska resterande lämnas tillbaka, eftersom det ju kostar pengar att mobiler och plattor bara ligger och skräpar. Man undrar stilla: Varför insåg inte SJ från början att en telefon i en låda kostar pengar, men så gör även våra arbetsrelaterade åtaganden…?

Vi sitter på ett tåg som inte stannar
vid en enda station

Och som ständigt ökar farten som
buren av en explosion

Loket saknar bromsar som skulle
kunna hejda dess fart

Men tekniker jobbar på problemet och
hoppas på en lösning snart

Under tiden bjuder järnvägsbolaget på
en gratis supé

Vi beräknas störta utför stupet någon
gång strax efter klockan tre

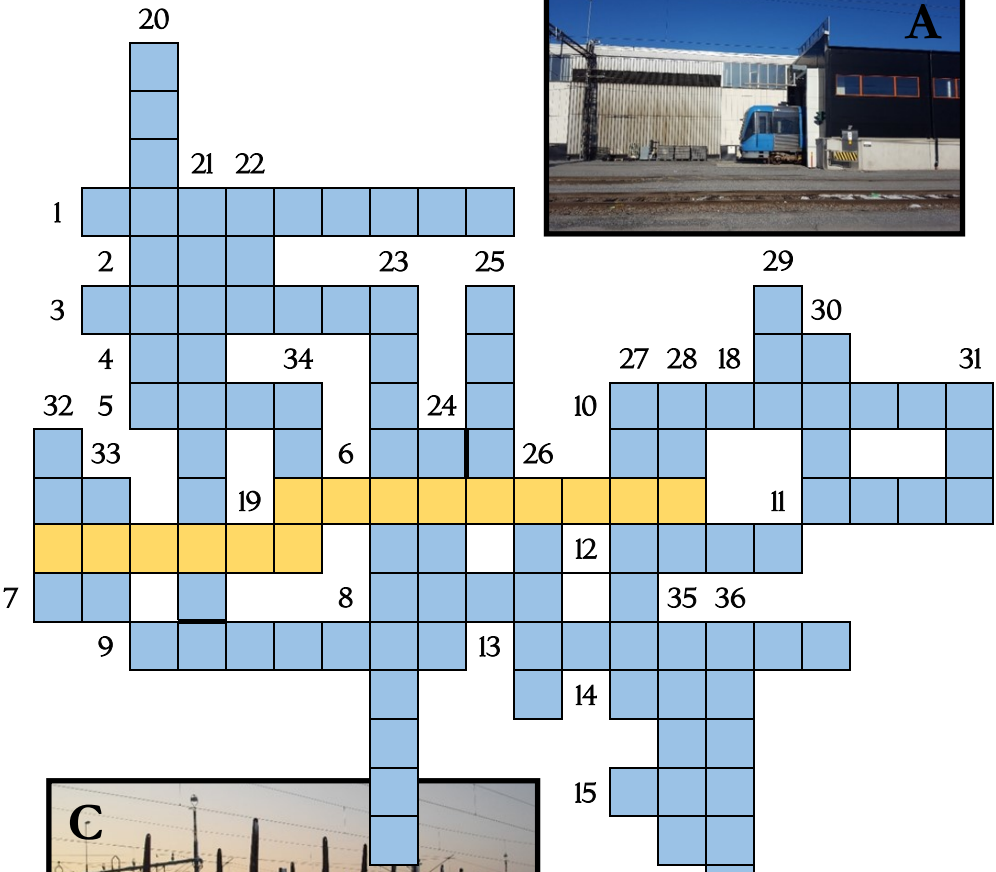
(källa: Kjell Höglund, "Bland Helgon, Skurkar och Vanligt Folk")

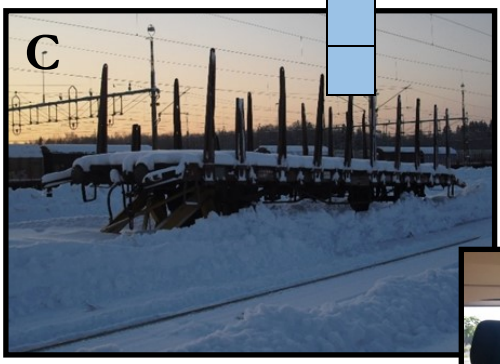
## För 30 år sedan (1988)?

- Statens Järnvägar ombildas 6 maj, har framöver endast ansvar för trafik, nybildade
- Banverket får ansvar för underhåll av det svenska järnvägsnätet.
- 1422, det sista Rc-loket, tillverkas av ASEA detta år.

# Korsordsklur



Här kommer ett korsord där siffror utmärker de olika rader där orden saknas. Lyckas du klura ut det hela?

**Vågrätt**

1. Sveriges demografiska mitt
2. Praktik
3. Finsk gapande ort
4. Nyköping
5. Bara en i X55-hytt
6. Stopp
7. Inte längre Statens järnvägar
8. Nu om en stund
9. Bländande djur du aldrig kör på
10. BILD A
11. Sveriges geografiska mitt
12. Tål ej att medverka vid koppling
13. Där finns sköna rum
14. Regelverk
15. Flygplats
16. Olycka 1987
17. Kaffestad
18. F
19. Gula rader BILD B

**Lodrätt**

20. BILD A
21. Granne med strykjärn
22. Trygghet på jobbet
23. Inblåsning
24. BILD C
25. BILD D
26. Sjö vid Hagalund
27. Stat i Uppland som ej längre finns.
28. Björkarnas stad
29. Dalarna med omnejd
30. Sveriges värsta tågolycka
31. Kolke
32. Enklare resa
33. BILD E
34. Varpå vi oftast befinner oss
35. Hittepåuttryck
36. Tomt där bak

# SLFF och Anslagstavlorna

SJ har tagit ner informationen SLFF haft på sina anslagstavlor. Beslutet kommer uppifrån och ska enligt uppgift ha genomförts på flera åkstationer.

Det här tycker Seko Lokförarna är **fullständigt förkastligt**. Att arbetsgivaren försöker tysta en arbetstagarorganisation, avtalsbärande eller ej, är att **försöka tysta sina anställda**. Anslagstavlan för SLFF idag, STHLM Lok imorgon?

Kanske är SJ:s reaktion en maktuppvisning, kanske rymmer den ett mått av oro över vad vi kollegor pratar om. För det kan rimligen inte vara så att det är främst anslagstavlorna SJ vill åt; det är förmodligen våra samtal man försöker hejda. För vad kan samtalen leda till? Jo, att vi pratar ihop oss, upptäcker problem, tar hand om varandra och agerar tillsammans för att få det bättre.

Man kan för resten fråga sig – är den fysiska anslagstavlan den anslagstavla folk idag tittar på mest? Det finns många arbetsgivare som gärna skulle se att tystnad mellan kollegor sprider sig även till omklädningsrum, förarbyten, lunchraster och internet. Samtalen som pågår där är som tur är mycket svårare för en arbetsgivare att komma åt. Och dessa samtal ska vi fortsätta med!

Vi ska utbyta erfarenheter av konstigt ritade turer, stressiga dagar, fordonsfel, arbetsledare som beter sig illa, oroskänslor, för korta raster och allt annat trassel som arbetet kan innehålla. Ju fler anslagstavlor SJ angriper, fysiska eller ej, desto mer måste vi prata med varandra. Och vi måste minnas att det är **vi** som är arbetskamraterna, oavsett facklig tillhörighet, och att det är arbetsgivaren som är motparten.

Att tysta våra samtal lyckas bara om vi själva går med på det.

# Inkallad på samtal?

Vi vill påminna om att ifall du blir inkallad på samtal till din gruppchef eller annan SJ-representant (TSS, HR osv), så rekommenderar vi att du **alltid** tar med dig en fackligt förtroendevald och/eller skyddsombud. Det har du rätt till. Det kan vara ett aldrig så litet samtal, till exempel om sjukskrivning, om en OSP-A eller om någon oklarhet mellan dig och trafikledningen. Om du av något skäl hamnat i klistret så är det bra att ha flera par öron med sig redan från början, och det blir lättare för oss om vi är med från start. Det finns dessutom exempel på fall då förare frågat om samtalet kräver facklig representant, SJ har svarat att det inte är nödvändigt, och det sedan visat sig vara ett allvarligt ärende. Det är **inte** roligt att sitta ensam framför tre SJ-representanter som anklagar dig för något du kanske inte vetat om från början. Så kontakta någon i styrelsen (per telefon, då vi inte kollar klubbmailen varje dag) så fort du får veta att du ska in på samtal.

# Därför blir vi färre, när vi borde bli fler!

Den rådande situationen i Stockholm och Hagalund gör att en del av oss väljer att byta arbetsgivare. Vi mottog för en tid sedan en lista från en av våra medlemmar som specificerar varför just denna person valt att avsluta sin anställning hos SJ.

Flera av dessa åsikter delas med stor sannolikhet av många av oss förare. Vissa av punkterna råder det delade meningar om. Vi är hur som helst mycket glada över att den här föraren delar med sig av sina tankar till oss andra - ett utmärkt exempel på att snacka ihop sig! För visst är det så, det finns många röster som är kritiska till hur situationen sköts (eller snarare kanske hur den inte sköts) av arbetsgivaren.

Med tillstånd av författaren publicerar vi här listan på varför denna person, samt många andra i närtid, bytt arbetsgivare. Listan är oredigerad sånär som på att den är avpersonifierad.

Här kommer en sammanfattning på vad som gör att jag väljer att avsluta min anställning som lokförare på SJ redan efter ett drygt år.

- ***Utbildningsupplägget från dag 1.*** *Att sätta oss som har jobbat i flera år på annat företag tillsammans med de som kommer direkt från skolan och ge oss exakt samma utbildning är att trycka ner oss som har branschvana. Man lägger ingen som helst fokus på linjekännedom eller platskännedom vilket gör att om man aldrig kört i SJs trafik så lämnas man vind för våg att ta diskussionen med planeringen som i ett redan ansträngt personalläge inte kan lägga ut turer med lots. Moment 22…*
- ***Gruppchefssituationen i Hagalund.*** *Under det här året har 5 personer figurerat som gruppchef. Man vet inte vem man ska prata med eftersom den personen kanske inte är kvar nästa vecka. Man hinner inte få förtroende för någon. Det finns inte heller någon dialog mellan gruppchef och medarbetare vilket gör att det tas beslut över ens huvud som man sedan bara ska finna sig i. Det bäddar inte för ett bra arbetsklimat.*
- ***Personalplaneringen.*** *Korttidsplaneringen gör säkert sitt bästa men det räcker inte. De behöver hjälp. När man redan när månadslistan kommer ser att man inte kan ta en tur av någon anledning (tex fordonstyp som man inte har fått utbildning på) och man mailar flera gånger utan respons. Det är även svårt att få kontakt per telefon då det sällan är nån som svarar. Och jag mailar och ringer psp-kort, vem eller vilka som sitter på stolen just idag ska inte spela någon roll.*
- ***Schema/IT.*** *Man slår sig gärna för bröstet och hävdar att man som företag ligger i framkant när det kommer till IT-lösningar. Ändå kan jag inte se mer än 6 dagar i framtiden hur man jobbar. Att skicka ut pdf-filer med månadslista och veckolista så alla kan se hur alla jobbar känns förlegat. Att man även måste skicka in övertidslappar på papper som sedan skickas runt till flera andra är också som gjort för att övertid försvinner. Jag*

*saknar fortfarande övertid från juli… Men att försöka få tag på psp-kort för att leta reda på den lappen är ju ingen idé.*

- ***Trafikledningen.*** *De jobbar inte för mig. Driftstöd är kompetenta och där blir man bra bemött. Ringer man någon annan av stolarna så känns det ofta som man stör. Jag som förare får allt för ofta veta saker som rör mig och mitt tåg via ombordpersonalen. Vilket är helt fel väg att gå. Jag som ombordansvarig måste få förstahandsinformation. Och att ha icke-förare på opsl som sitter och bestämmer över mig och mitt schema blir ibland väldigt fel. När jag måste förklara varför jag inte kan lämna ett tåg i Hagalund och sen köra ut något annat 3 minuter senare blir nästan pinsamt. Jag ska inte heller behöva argumentera varför jag behöver rast efter att ha jobbat i 5 timmar eller om jag ska sjuka mig eller bli tutad efter en närapåkörning.*
- ***Stämningen i Hagalund.*** *Det är en för stor andel "gubbar av det gamla gardet" som är öppet homofoba och som tycker att tjejer inte har nåt i en förarhytt att göra. De går väl förhoppningsvis i pension snart men som företag borde man vara mer aktiv i att stävja det beteendet och säga att det inte är ok.*
- ***Alkoblås.*** *Spiken i kistan blev när SJ bestämde att vi ska ha en stämpelklocka. Den stressen jag numera känner när jag är på väg till jobbet är inte så jag vill börja min arbetsdag. Hade man fått orderläsningstiden på sig att blåsa in sig hade det känts betydligt mindre stressigt.*
- ***Kvartstid och lönen.*** *Att ligga 4 timmar i Hallsberg eller 5 timmar i Borlänge och veta att jag trots att jag är på jobbet 12-13 timmar bara får betalt för typ 8 är inte ok. Det måste gå att effektivisera… Och lönen måste bli mer konkurrenskraftig. Man behöver inte bli löneledande men man måste försöka komma ikapp resten av företagen som finns i Stockholm.*

*Många bäckar små gör att glädjen att gå till jobbet försvinner.*

## Förflyttningstider

Från våra tidigare gångtider och den ej avtalade avbyteskvarten har vi nu en s. k. förflyttningstid och två minuters avbytestid. Förflyttningstiderna som gäller i nuläget är baserade på sträcka snarare än tid vilket gör att eventuella trappor, trafikljus, låsta grindar och trängsel finns med i kalkylerna fullt ut. Därför är det extra viktigt att vi alla nu håller noga koll på att tiden verkligen räcker till. Är det utritat tillräckligt med tid för att du ska hinna till eller från ditt tåg? Självklart ska du inte behöva nyttja din rast för att förflytta dig!

Den 27 februari kommer de nuvarande förflyttningstiderna att revideras och en del av dem är redan nu tänkta att ändras. Men för att få ytterligare kött på benen är det förstås värdefullt att vi får in rapporter på alla förflyttningstider som inte räcker till. Mer information kommer att komma löpande om de förändringar som kan komma om detta.

# KALLELSE ÅRSMÖTE

**God fortsättning år 2018**

Varmt välkommen på årsmöte med Seko Lokförarna SJ Stockholm!

Klubbens årsmöte äger rum **tisdagen den 13 februari 2018**

**Klockan 15:00** börjar mötet, och efteråt bjuder klubben på middag.

Lokal: **Klarabergsviadukten 49, SJs personallokaler**

När mötet är avklarat går vi gemensamt till Belgobaren på Bryggargatan.

Välj mellan ***förrätt & varmrätt*** eller ***varmrätt & dessert*** till middagen:

Alkoholfri dryck samt kaffe ingår.

**Anmälan om deltagande samt middagsalternativ senast onsdag 31 januari** till: seko.klubb106@gmail.com

***FÖRRÄTT ***

**Toast skagen med sikrom**

*eller*

**Vitlöksbröd med aioli**

*** VARMRÄTT ***

**Fisk-, & skaldjursgryta med vitlöksbröd & saffransaioli**

*eller*

**Belgoburgare med tillbehör och färska frites**

*eller*

**Veg. burgare med rödbetsbiff, BBQ-Oumph & cheddarost**

**tillsammans med friterad sötpotatis & chimchurri**

*eller*

**Biff med dragon-, & selleripuré, pommes samt bacon-, &**

**parmesansmör.**

*eller*

**Musslor med färska frites**

*** DESSERT ***

**Crème brûlée med rårörda bär**