STHLM LOK

NUMMER 4 ÅR 2019

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, JVM KDAE13830

INNEHÅLL

s2 Styrelsen

s3 Turlistor

s3 Sälja semester

s4 Fordonsutbildning

s6 Löneförhandling

s8 Klur

s9 Framtid

s10 Smått & gott

s11 Valberedningsinfo

KONTAKT

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

Email: seko@klubb106.se

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!

Rasmus Holmberg

Ordförande

Eric Bergendahl

Sekreterare

Anders Arnesson

Kassör

Johanna Kvist

Ledamot

Magnus Jonasson

Ledamot

Johanna Hedberg

Suppleant

Arvid Alsén

Suppleant

Evelina Savander

Suppleant

KLUBBSTYRELSEN

Skicka gärna mail: seko@klubb106.se

Gilla oss på facebook: SEKO Lokförarna SJ Stockholm

Blogg: www.klubb106.se

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

SÄLJA SEMESTER

Har du arbetat extra någon dag under sommaren? Kanske finns tanken att sälja en semesterdag? Då bör du vara medveten om att SJs initiala information inför sommaren inte stämmer. Förra sommaren fick du generellt ersättning på 1400 kr för samtliga semesterdagar du säljer. Det vill säga en semesterdag – ett turnummer - ett kalenderdygn - ett sommartillägg a 1400 kr. Denna sommar anser SJ att du ska arbeta på din semester utan sommartillägg. En tur som drar över dygnsgränsen ger inte längre två sommartillägg såvida turen inte drar över minst två timmar. Det innebär att alla kortnätter räknas bort och du mister 1400 kr för den dygnsöverskridande delen som ju är en egen dag med ett eget turnummer. SJ vill gärna att vi ska ställa upp och täcka upp deras personalbrist genom att offra av vår semester, men uppenbarligen är man inte lika intresserade av att ge fullständig kompensation för vår uppoffring.

TURLISTOR

Inför turlistgranskningen gällande getingmidjans start tidigare i sommar var det inte mycket som stämde. Liksom mer regel än undantag skickar SJ ut turlistorna på tok för sent och det material vi till slut fick var ofullständigt, ofärdigt och fullt av både slarv och faktiska brott mot kollektivavtalet. SJs turlistkonstruktion kan närmast beskrivas som ett sluttande plan där man verkar allt mindre angelägen eller intresserad av att överhuvudtaget göra ett bra jobb och/eller ta hänsyn till lagar, avtal och arbetsmiljö.
När vi efter granskning av turerna har påpekat att en tur blir längre än tillåtna 12 timmar även exklusive passresor och gångtider har svaret vi fått varit att SJ är medvetna om att det inte är bra - utan minsta ansats till att ändra något... En drös andra turer spräcker tiotimmarsregeln kring hur lång egentlig arbetstid en tur får ha men inte heller det vill man ändra på. Ytterligare andra turer spräcker femtimmarsregeln kring hur långt ett arbetspass får vara innan rast krävs och det har även förekommit tajta nattvilor, om än inom lagens ramar. Enligt SJ är det dessutom nu teoretiskt öppet för att man exempelvis skulle kunna ta taxi upp till Sundsvall för att genast köra ett tåg till Stockholm och sedan åka taxi igen till Hallsberg för överliggning. Alltsammans utan någon som helst rast. Detta eftersom SJ nu kreativt hittat på att taxiresor kan jämställas med gångtid och allt som innefattas i reglerna kring denna. Något som vi självklart är helt emot och anser vara en fullständig vantolkning av vad förflyttningstid innebär.

Som om granskningsmaterialet inte var tillräckligt ruttet så har vi dessutom upptäckt att SJ i efterhand ändrat på turer som vi tidigare var okej med så att de nu ändå bryter mot kollektivavtalet.

Turer som ändras i efterhand, försvårande för facklig granskning, brist på transparens och allt fler turer som bryter mot avtalet. Är detta en föraning om hur Rapid kommer att se ut? Vackra ord på APT men verkligheten visar något annat.
Rimliga turer med god körbarhet verkar bara vara något som man gör när det inte går att maxa turerna. Man kan fråga sig var SJs säkerhetstänk finns i allt detta. Trötta, slutkörda, frustrerade lokförare är det resultat som man riskerar att få.

REFLEKTIONER KRING FORDONSUTBILDNING

Det talas om att SJ ämnar korta av de redan för korta fordonsutbildningarna. Om så kommer ske är detta både förvånande och oroande. Tanken med att korta ned fordonsutbildningen ytterligare är enligt hur det beskrivits att tillhandahålla basala grundkunskaper av fordonet och sedan släppa ut föraren för att köra. Ett problem som uppstår när en person hanterar ett fordon som denne inte har fullt tillräcklig kunskap om, är dels att det skapar otrygga förare och att samtal till driftstöd kommer att öka samt att väntetiderna dit följaktligen kommer bli längre.

I nuläget tar det ett tag innan en förare kommer in i att lära känna sitt fordon ordentligt, vilka olika fel som ofta uppstår, vad de innebär och vilka åtgärder som ska vidtas. Fordonsutbildningarna är korta även i nuläget och instruktörerna gör sitt bästa för att föra vidare den fordonskunskap de har och det gör de mycket bra inom det tidsspann de har. I vissa fall känns det däremot som att många moment som skulle behöva övas på även idag får stryka på foten för utbildningslängden eller för att de som utbildas antas redan kunna en del moment. De 30 turerna på första fordonet (som är SJ:s egna föreskrift) efterlevs heller inte alltid, särskilt inte på de fordonstyper som bedöms vara 'lättare' att köra (enligt AG). Och jodå. Köra är lätt; att få en känsla för ett nytt fordon när allt fungerar som det ska. Det är när saker går fel som föraren förväntas kunna lösa den situationen. Men innan en situation uppstår för första gången är det svårt att veta hur den ska hanteras. Därför är både en lång fordonsutbildning och många turer med första fordonet av största vikt.

Bildkälla: Jvm.KDAE13275

Idag är inte grundutbildningen till lokförare lika omfattande som den en gång har varit, YH -utbildningarna varierar både i längd och i detaljgrad beträffande grundläggande fordonskännedom. Mycket kunskap överlåts numera till järnvägsföretaget att tillhandahålla för den nya föraren. Därför är det av största vikt att fordonsutbildningar och övningsåkningar på järnvägsföretaget innehåller alla de viktiga moment, felsökningscase och dylikt som en förare förväntas kunna hantera. Reseter av olika slag, mer multande/isärkoppling med felscenarion

utifall att det går fel, mer av att titta i skåp, hantering av klassiska felkoder fordonet råkar ut för, åka som AGS, sätta tåg på tågvärme-post/ta bort från post, etc, etc. Trygga förare skapar en väl fungerande verksamhet och övning ger som bekant färdighet.

Det har kommunicerats av flera nya förare att det känns som att man från driftstöds håll antyder att förarna borde kunna fordonen bättre när det rings om diverse fel och åtgärder. Men hur ska denna underförstått grundcementerade, rika kunskap om ett fordon komma från om en utbildning kortas ned och moment inte fullt ut gås igenom? Driftstöd kommer i framtiden inte behöva antyda att förarna borde kunna fordonen bättre. Driftstödjarna kommer veta att förarna inte kan, eftersom en del av den fordonskännedomen verkar vara tänkt att komma från dem själva i samband med felsökning i skarpt läge. Driftstöd blir en andra, kontinuerlig fordonsinstruktör, vilket inte är deras syfte.

Fordonsutbildningarna borde snarare vara längre, för att säkerställa att företaget har självgående och trygga förare med goda grundkunskaper.

STILLA KOMMENTAR ANGÅENDE ÅRETS LÖNEFÖRHANDLINGAR

Här kommer en stilla kommentar till årets löneförhandlingar och utkomsten av dem. Först och främst ska sägas att Seko SJ:s förhandlare får anses ha gjort ett fullt godkänt arbete i årets lönesamtal. De har utifrån givna förutsättningar gjort sitt allra bästa för att nå ett resultat som är acceptabelt och eftersom klagomålen har varit relativt små och få så får de väl som sagt anses ha gjort vad de ska och det som kan anses vara möjligt.

Det finns ett antal problem med vår lönebildning som bakbinder förhandlarna. Dels så är samtalen i alltför hög grad styrda av industrifackens sk. ”Märke” som är bland det första som avtalas fram i avtalsrörelserna, och som sedan sätter normen att förhålla sig till för alla andra fackförbund och deras motparter, och dels så görs lönepåslag i stort sett enbart i procent vilket gör att alla som har högre lön automatiskt får större löneökningar än de som har lägre löner vilket ökar orättvisor och ojämlikheten i samhället. Dessutom är det problematiskt att arbetsgivarna och deras organisationer har så starkt politiskt stöd just nu i lagstiftande och beslutande församlingar vilket ger dem råg i ryggen och en känsla av medvind. Förutsättningarna för att nå stora framgångar i löneförhandlingarna saknas tyvärr, eller är åtminstone starkt begränsade, beroende dels på lönebildningsmodellen och dels på hur stora avkastningskrav som ställs på ett företag av aktieägarna. Lönebildningsmodellen är givetvis egentligen inte helt uppåt väggarna då den ju är genomtänkt på många sätt. Tanken är bland annat att den ska förhindra löneinflation samt att lönerna ska vara stabila trots konjunkturs-svängningar. Det blir emellertid lite orimligt då ett bristyrke i en växande branschs stärkta ställning på marknaden inte alls får genomslag i förhandlingar med arbetsgivaren pga. arbetsgivarorganisationerna fastnat i en övertolkning av märkets normerande funktion. Det genomsnittliga lönepåslaget i Sverige förra året var exempelvis ca 3,5 % vilket vi ju inte varit i närheten av något år under den senaste avtalsperioden. Den fyrkantiga lönebildningsmodellen, och tolkningen av denna, gör att arbetsgivarna kommer med en färdig lönepott som gör att yrkesgrupper och lönegrupper ställs mot varandra.

Vad var då egentligen utfallet av årets löneförhandlingar för oss lokförare? Jo, dels så fick de som går på slutlön de 2 % som inte var tu tal om, dvs. det som redan hade förhandlats fram i förra avtalsrörelsen (en siffra som täcker inflationen i bästa fall). Men utöver det så gjordes nu ett påslag för att täcka registeravgiften för lokförarbeviset nästa år då SJ tydligt aviserat på förhand att de inte kommer att betala den i fortsättningen. Nu väljer de alltså att betala denna genom lönekuvertet istället, märk väl Enbart för de lokförare som jobbat mer än 2 år.

Registeravgiften är i nuläget på 500 kronor, dvs. 41,67 kronor/månad. Det procentuella lönepåslaget på 2 % innebär en höjning av slutlönen från 34 515 kr till 35 205,30 kr. Tillsammans skulle det alltså ge en slutlön på

35 247 kronor i runda slängar. Nu blev lönen 35 350 kronor vilket alltså betyder att vi har fått en faktisk löneökning på 103 kronor. Detta får ses som en bedrift av våra förhandlare att få fram då SJ helst inte hade betalat ett öre mer än de två procenten. Det kan ju anses vara lite provocerande i ett läge då företaget går med dundervinst kvartal efter kvartal, där vår VD får ett lönepåslag på 12 % förra året, att SJ ger lokförare - som har arbetat mer än två år - en löneförhöjning som i stort sett motsvarar en lunch på ett halvtaskigt hak en gång i månaden. De förare som är nya i gamet får inte ens det, utan faktum är att de som inte har kört i två år får drygt 340 kronor mindre än vad de borde ha om deras lön skulle inflationskorrigeras helt.

Det är bäst att man övar sig lite på att bocka och buga med hatten i hand över den generositet som vi blir överösta med…

DISPTID - EN TOLKNINGSFRÅGA

KLUR

Ibland händer det att vi får med oss resenärer ut på bangården och visst finns det väl en lockelse att bara hoppa på ett tåg och se var man hamnar. Kanske titta ut och gissa var du är på väg? Kan du ana vart dessa tre resor bär av?

♦

Du befinner dig i silverland och ser två tåg som står och väntar vid stationen. En gångfålla bort bara och idag är det inte halt. Är det till dig konduktören är på väg med kaffet månntro?

Efter en sydlig resa blir det stopp för av- och påstigning i vår femte största stad. Kanske kan man mer förknippa denna stad med bilar än med tåg men låt gå.

Du passerar genom bäck och sund och når snart en stad där du kan finna pizza med kräftstjärtar. Gott gott men det är inte här du ska stanna. Fors kyrka försvinner långsamt när tåget rullar vidare.

Till slut är du framme och kliver av i en gammal bruksort här i fiskgjusens land. Inga fiskgjusar i sikte men väl en uggla. Nu finns här inte längre något bruk. Har detta näs heller ingen fors kanske, tänker du när du knallar vidare bort från stationen.

♦

Vackra landskap och en station som numera snarare är hyllad än vacker. Här har danskarna en gång plundrat och nu tillverkas här bland annat ost. Där kommer ett tåg!

Färden tar sin början och naturen susar förbi. Öppna landskap och skog med berg och sjöar. Billingen kan skådas där åt vänster. Tåget far igenom jordgubbstrakter. Ett och annat stopp senare har vi chansen att fara mot solsäkra trakter men så blir det inte denna gång. Tåget stannar och du tittar febrilt efter fisk. E20 delar denna ort rätt itu och numera är det inte mycket av knutpunktskaraktär kvar. Grannen i öster får stå för det.

Efter en stunds fortsatt färd viker tåget av mot slott och fängelser på väg ovan stora sjöar och passerar snart allehanda mat. Pastejmacka med inlagd gurka och kanske lite pepparrotskräm som avslut. Du är sannerligen nära nu. Men först en passage genom elden.

Tillslut är du framme. Tåget gör ett snabbt stopp i denna lilla lilla stad och snart ser du bara aktersignalerna skina i fjärran. Dags för byte till spårvagn för den sista biten hem.

♦

En av de största breder ut sig här. Tåg tänker du och hoppar på första bästa rälsgående filur som tar sig an en av två möjliga vägar som snart går samman söderut.

På vägen mot ditt mål passerar du tämligen nära en gruva i drift och bortom skogen i väster finns en känd djup sjö.

Tåget stannar nu i en stad där båtarna går mot väst och öst, och piraterna far runt i cirklar. Ändpunkt för en klassiker men inte slutstation för dig.

Till slut rullar tåget in över svartån och stannar tryggt mitt i byn. Start och slut på utbildningsort och tillbaka på stammen. Så skönt!

FRAMTIDEN

Den här artikeln är försenad
Utan innehåll kan den inte bli publicerad
Delar av den är försenad på obestämd tid
Trots att rubriken blev klar redan i förtid

Samma som med X2U, Er1, IVU/Rapid och alla andra projekt som pågår på SJ just nu.

Men sörj inte det du saknar, utan gläds åt det du har, för imorgon kan det vara borta. (Fast lista till exempel)

SMÅTT OCH GOTT FÖR DEN LÄTT- ELLER SVÅRROADE

NYTT SÄKERHETSKIT

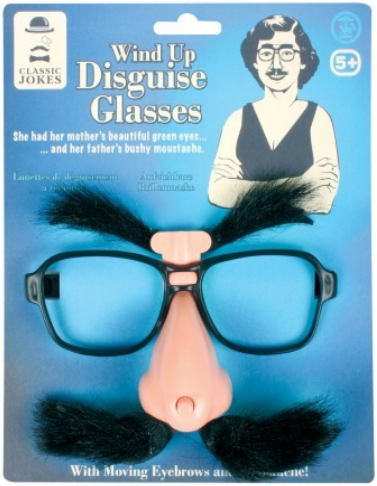
Hot och våld är något som förekommer alltför ofta ombord på våra tåg. Våra medarbetare får dagligen utstå hot och fysiska angrepp.

Utöver detta så uppstår ibland situationer där tågpersonalen efter en evakuering av tåg måste resa i uniform med buss tillsammans med resenärerna, vilket kan upplevas som obehagligt och otryggt.

SJ har därför i samråd med säkerhetsavdelningen beställt ett säkerhets-kit som ombordpersonalen kan hämta ut kostnadsfritt på närservice, denna produkt har funnits länge på marknaden och är väl beprövad.

Detta kit ska användas efter att en situation uppstått och personalen inte vill riskera att råka ut för mer bekymmer.

Då det är ombordpersonalen som är i den största riskzonen gäller erbjudandet dem i första hand, förare som anser sig vara i behov av ett säkerhets-kit kan kontakta sin GC för bedömning.



Säkerhet är (nästan) alltid A och O på våra tåg.

Ansvarig utgivare: Ojsom Fahn, Skydd/ Preventivmedels-ansvarig, Region Kontor

EN RÄTTELSE

Ett ovanligt elakartat ombrytningsfel drabbade

artikeln ”Inför vårens viktiga val till EU-parlamentet” i nummer 2/2019 av STHLM LOK.

Här är en komprimerad bruksanvisning till de läsare som fått den felaktiga versionen:

Läs första sidan som vanligt. På andra sidan läs bara de fyra första utgångarna i första spalten, hoppa sedan till fjärde raden nerifrån i tredje spalten. Läs vidare den tredje spalten till slutet, liksom den fjärde, femte och den sjätte till slutet av den femte utgången.

Gå sedan tillbaka till första spalten och läs den, samt andra spalten, samt den tredje fram till fjärde raden från slutet. Därifrån kan man hoppa till mitten av sista spalten och läsa resten.

Vi på redaktionen beklagar missödet och skyller på att vår chefredaktör är gravt skelögd.

Styrelsen behöver fyllas på!

Pga. att klubbstyrelsen nyligen har decimerats något så behövs det nytt (eller gammalt) blod. Är du en person som vill kunna påverka arbetssituationen, som är bra på att lyssna in andra och därmed kan bli en god företrädare för dina kollegors vilja gällande arbetsvillkor, brinner du för rättvisa, gemenskap och jämlikhet på arbetsplatsen då är du kanske rätt person för att sitta i klubbstyrelsen. Även om du känner att du inte kan allt om arbetsrätt och andra fackliga frågor så ska du inte tveka. Kunskap kan alltid erhållas genom utbildning och sådana finns det gott om för alla som vill engagera sig fackligt. Om du känner dig lite manad eller lite småintresserad så får du gärna höra av dig till valberedningen och likaså om du vill nominera någon annan som du tycker skulle passa särskilt väl för uppdraget så hör du också av dig till valberedningen (kontaktuppgifter följer nedan).

Skyddsombud behövs!

Även skyddsorganisationens bemanning kommer inom kort att förändras och därför söks personer på arbetsplatsen som vill engagera sig gällande allas vår arbetsmiljö. Som skyddsombud är man arbetstagarnas representant och ska övervaka och se till att arbetsgivaren sköter och efterlever sitt arbetsmiljöansvar (utifrån de rapporter och vittnesmål som medarbetare inkommer med), men också se till att samarbetsklimatet mellan arbetsgivare och arbetstagare är bra gällande arbetsmiljöfrågor. Är du en person som brinner för arbetsmiljöfrågor och tror att du skulle kunna bidra med kunskap och engagemang, eller känner någon som stämmer in på denna beskrivning så bör du höra av dig till valberedningen.

Valberedningen:

Sammankallande: tomas.noren@sj.se

daniel.melin@sj.se

EXPEDITION

ÖPPETTIDER:

HELGFRIA TORSDAGAR

09.00-16.30

PLATS:

MITT EMOT GYMMET

49:AN.

På expeditionen kan du som medlem få hjälp med dina frågor och lämna rapporter på händelser du vill att vi tittar närmre på. När expeditionen inte har öppet eller om du inte har möjlighet att besöka den så går det utmärkt att ställa frågor och skicka in rapporter på vår klubbmail:

seko@klubb106.se

För den senaste informationen besök vår hemsida:

www.klubb106.se