

# STHLM LOK

NUMMER 6



ÅR 2019



Foto: Sveriges Järnvägsmuseum

## INNEHÅLL

- |                    |                     |
|--------------------|---------------------|
| s2 Styrelsen       | s6 Bildklur         |
| s3 Gruppnycklar    | s8 Uniformen        |
| s3 Rapid           | s8 Säkerheten först |
| s4 OB-tillägg      | s9 Årskrönika       |
| s4 E-learning natt | s11 Jul- & nyårslyx |
| s5 APT             |                     |
| s5 ER1             |                     |

## KONTAKT

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

Email: [seko@klubb106.se](mailto:seko@klubb106.se)

Vem som är med i styrelsen hittar du på våra anslagstavlor samt på

[www.facebook.com/lokfcst](http://www.facebook.com/lokfcst) &  
[www.klubb106.se](http://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



Magnus Jonasson  
Vice Ordförande



Anders Arnesson  
Kassör



Johanna Hedberg  
Sekreterare



Arvid Alsén  
Ledamot



Evelina Savander  
Suppleant



Göran Lind  
Suppleant



Mikael Hedlund  
Suppleant



Är det här du?  
Suppleant



## KLUBBSTYRELSEN

Skicka gärna mail: [seko@klubb106.se](mailto:seko@klubb106.se)

Gilla oss på facebook: [SEKO Lokförarna SJ Stockholm](#)

Blogg: [www.klubb106.se](http://www.klubb106.se)

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

---

## GRUPPNYCKLAR

Nu har gruppnyckelvalet för kommande år avslutats och snart får vi se resultatet, förhoppningsvis där flertalet får sina val. På samrådet mellan SJ, skyddsombud och fackliga representanter den 21a november hade vi en hel drös kritik, synpunkter och ändringsförslag. Tyvärr fanns inte några s.k. turlistoptimerare, schemaplanerare eller någon annan ansvarig för gruppnycklarnas konstruktion med på mötet. Utan direkt återkoppling var det svårt att få till en riktig diskussion kring det hela. Redan förra året beskrev vi Sjs gruppnyckelförslag som ett sluttande plan och tyvärr var Sjs förslag på gruppnycklar klart sämre i år. En grupp på Cst hade för få fp-dagar och tre blankdagar (!) inlagda. Dag två på en överliggning låg som fristående utan dag ett dagen innan. I övrigt ingen som helst ambition att skapa ens ett ens av nisch för kvälls- eller morgoninriktade grupper.

Också Hgl hade en blankdag inritad i gruppnyckelförslagen som ju uppenbarligen inte var genomarbetade. Man lyckades även med konststycket att inte få till någon morgongrupp eller kvällsgrupp för Hgl och detta samtidigt som man inte ens bemödat sig att lägga ut fler än hälften av turerna för Hgl i fasta grupper. Vik-listorna sammanlagt för Hgl och Cst var fler än de på fast grupp vilket tyder på ytterligare slapphet från SJ. Vore man konspiratorisk kunde man få intrycket av att SJ medvetet bortprioriterar allt rörande schema för att hoppas få oss uppskatta *Framtidens planering* mer...

Det är gott om ställen där man helt struntar i de riktlinjer som tagits fram för gruppnyckelkonstruktionerna. Sent turslut inför ledig helg och ledig fp fanns det gott om i Hgl. En börskrivning om att sluta senast kl. 19:00 verkar inte ge SJ några betänkligheter med att

lägga turslut kl. 23:31 på en fredag kväll inför ledig helg till exempel.

Förutom att påtala rena felaktigheter i gruppnyckelförslagen tryckte vi fackliga och skyddsombuden mycket på att få mer nisch mellan olika gruppnycklar, att få större andel av turerna på fast grupp och att få bättre och mer variation i och mellan vikariegrupperna. Blandad framgång men en del ändringar fick vi igenom. Bland annat minskning av kvartstid och aningen mer tidsinriktning morgon/kväll inom någon grupp.

## FRAMTIDENS PLANERING

Sedan SJ tidigare kom ut med ett första förslag och förhandlingsunderlag gällande Framtidens planering och RAPID så genomfördes ett flertal medlemsmöten runt om i landet för att få ett gediget medlemsunderlag. I vår klubb hölls ett extra medlemsmöte torsdagen den femte december och eftersom SJs dåvarande avtalsförslag föll så kommer nu ett ytterligare medlemsmöte att bli av torsdagen den andra januari då SJs nya avtalsförslag ska tas upp. Det är viktigt att ni medlemmar ger er åsikt om detta nya förslag. Fortfarande är våren 2020 sagt att bli start för det hela. Förutom oklarheterna med projektet i sig så finns det många oavklarade frågor om bl. a. vad som händer med våra nyss valda gruppnyckelplaceringar.

## AVSAKNAD AV OB-TILLÄGG

Det har framkommit att vår arbetsgivare inte klarar av att betala för den tjänst de köper av oss i enlighet med gällande kollektivavtal. Det förekommer att utbetalning av ob-tillägg inte fungerar som det ska. Problemet verkar vara att en tur som i grundutförande är konstruerad med ¼-tid (under ob-berättigad tid) och som sedan ändrats så att turen blir fullbetald och därmed ska generera ob-tillägg i verkligheten inte gör det. Från korttiden har vi fått info som gör gällande att ändrade turer (som dock har samma turnummer som tidigare) är upphövet till detta och orsakar därmed en felaktig, lägre löneutbetalning. Tur C-1010/1020 (Uppsalanatten) är det exempel som hittills varit föremål för detta eftersom den nuförtiden oftast innebär tjänstetåg till/från Hagalund med fullbetald rast i Hagalund. Från personalplaneringens håll hävdas att denna tur i grundutförandet är konstruerad med ¼ - tid och tilldelat hotellrum i Uppsala och att detta då ställer till det p.g.a. att SJ:s olika moderna system inte klarar av att processa detta. Detta är påtalat men vi har i dagsläget inte mottagit besked om vidare åtgärd från arbetsgivaren. Kontrollera gärna er lönespecifikation avseende rätt antal timmar ob-tillägg samt att det inte läggs ut alltför mycket arbetstid då den egentliga arbetstiden också kan påverkas av detta oacceptabla systemfel.

Vi kan fundera över hur förtroendet för vår arbetsgivare påverkas. Ska vi inte ens kunna lita på så grundläggande saker som att lönespecifikationen stämmer? Framöver kanske det är på sin plats med att extra arbetstid läggs ut för granskning av lönespec samt schema och gruppval med mera.

## E-LEARNING NATTETID

För att störa verksamheten minimalt så är en nyhet för i år att SJ valt att lägga ut tid för e-learning under mer eller mindre obskyra tider på dygnet. Inte alls ovanligt är att tiden för e-learning har lagts ut inför en tidig tur som resulterar i att arbetstiden har börjat runt 02:30 för att direkt följas av den ordinarie turen. Smart SJ. Eller?

Smart att förlägga arbetsuppgifter som kan leda till tagande ur tjänst inför ordinarie tjänstgöring. Smart att förlägga e-learning utanför kontorstid och sedan säga att vi inte ska genomföra e-learning utanför kontorstid p.g.a. att eventuella tekniska missöden skall kunna lösas. Smart att förlägga utbildning på tider där väldigt få personer kommer utföra detta. Möjligheten att följa arbetsgivarens tilldelade schema ska väl ändå vara lite rimlig?

I samband med denna planering har även brott mot kollektivavtalet begåtts då det exempelvis har saknats rast mellan e-learning och tur trots att turens utseende då resulterar i att arbete pågår i mer än fem timmar utan rast.



---

## APT

De flesta av oss har nu klarat av höstens APT:er. En del sadades, mycket sadades inte med hänvisning till ”arbete pågår.” Bland annat fick vi lära oss att X40 ska leva ytterligare 20 år och att X2 Upgrade går enligt plan (den senast tillkomna tidsplanen får vi anta).

Många gånger har en APT planerats in under dag 2 av en överläggningstur när vi kommit tillbaka efter undermålig nattsömn på bortstation och inte är i bästa skick avseende att vara alert och mottaglig för ny information från arbetsgivaren. I övrigt har det förekommit exempel på vidrig schemaläggning där arbetstagare, efter arbetsgivarens planering, förväntas inleda dygnet med en planerad e-learning vid 02:30, därefter genomföra sin ordinarie tjänstgöringstur för att sedan avsluta dagen 15:15 med en APT.



## ER1

Utbildning av ER1 är i full gång men både längden och kvalitén på utbildningen finns det mycket att önska kring. Skriv rapporter och tyck till om det är något som saknas eller brister så får vi försöka trycka på för en förbättring.



## BILDKLUR

Efter en rund resa i tid och land har bilderna framkallats men var var det nu man kan finna dessa olika stationshus?

Platser som besöktes var först en tur till Alingsås och upp till Trollhättan. Därifrån vidare mot Nora och Engelsberg och sedan ned mot Läggesta och via Taxinge österut mot Tumba. Tillslut en längre resa upp till Bräcke och som pricken över i en fika i Östersund.





*Bildkällor: Järnvägsmuseet  
samt foton av Anders Arnesson*

## UNIFORMEN

Tåg är stora, människor är små och det är snöstorm ute. Jäkla bromsfel, nu måste du lämna hyttens varma hägn och i dina undermåliga uniformspersedlar leta dig fem vagnar bak för att öppna en igenomfrusen kjollucka med dina darrande, stela fingrar. Fyrkantnyckeln ligger kvar i hytten eftersom du saknar funktionella fickor på byxorna att förvara den i, vilket innebär att du får pulsa tillbaka genom snön för att hämta den från väskan. När du väl har stängt av bromsen och till sist tungt dräsar ned på förarstolen kommer det att dröja ett par timmar innan skor och byxor har torkat.

I ett så pass flexibelt arbete som det vi utövar är det viktigt att uniformen är praktiskt gångbar och fungerar utifrån diverse olika väderlekar och situationer. Det är många krav som ska bockas av för att få till den ultimata uniformen. Den ska vara bekväm då du använder den samtidigt som den ska vara både funktionell och representativ.

I nuläget har SJ startat ett samarbete med designern Thomas Håkansson, som brinner för kläder med funktion. Det lilla vi har hört hittills har varit lovande, då det verkar bli en stilenlig men avsevärt mer praktisk uniform han skissar på.

Vägar vi hoppas på förarbyxor med benfickor och fack där fyrkantnycklar såväl som mobiltelefon och anteckningsbok får plats? Pullovers, termounderställ, pilotmössa till vintern, riktiga vinterhandskar, helt enkelt en riktig uniform. Vi behöver kläder om fungerar med det arbete vi förväntas kunna utföra och inte enbart vara representativt, prydligt ögongodis för våra resenärer.

## SÄKERHETEN FÖRST

I tider av exakta eller undermåliga viloperioder som kanske även sammanfaller med sjukdomsperioder. Känn efter, är jag tillräckligt utvilad/frisk? Är jag i skick att framföra denna tågford där jag som förare är ansvarig för det säkra framförandet? Ingen annan kan ifrågasätta ditt beslut när du fattat det utifrån det som är bäst för trafiksäkerheten. Och trafiksäkerheten är ju den röda tråden i tänket bland oss förare, även hos företaget sägs det. Uppstår frågor är ni alltid välkomna att höra av er till antingen oss eller skyddsombud. Sökord ”skyddsombud” i Trappens telefonbok resulterar i att skyddsombud som nu är i tjänst dyker upp i listan.



---

## ÅRSKRÖNIKA

Så har 2019 snart passerat och därmed närmar sig också slutet på mitt första år som ordförande i Seko Lokförarna SJ Stockholm/Hagalund. Det har varit ett lärorikt och spännande år med mängder av nya kunskaper och nya erfarenheter, men trots att de erfarenhetsmässiga bristerna emellanåt kanske har gjort sig påmind så har det har gått över förväntan att hålla ihop verksamheten ändå vilket jag vill tacka hela styrelsen, både den nuvarande och tidigare ledamöter för. Det är inspirerande att det finns en sådan kampanda och engagemang både i styrelsen och många gånger ute bland er medlemmar! Heja er alla!

För oss som lokförare på SJ i Stockholm och Hagalund så har det varit ett år som emellanåt varit tufft och frustrerande då känslan av att ens fritid och behov av återhämtning inte alltid respekteras på det sätt som man skulle önska. Turlistkonstruktionen exempelvis förlorade årtionden av kunskap och erfarenhet på kort tid under våren i och med att flera nyckelpersoner slutade, blev sjukskrivna eller gick i pension och personalplaneringen har under en längre tid haft en stor del av sina resurser uppbundna i IVU/Rapid-projektet vilket har resulterat i att kvaliteten på det som levererats alltför ofta inte levt upp till det som vi önskar och efterfrågar. Vi upplevde bland annat en sommar som vi alla vet var under all kritik. Seko, liksom skyddsorganisationen, har påtalat för SJ att den situationen som vi upplevde i somras aldrig får upprepas. Planeringen gick på knäna och fick inte tillräckliga ekonomiska verktyg för att lösa situationen (exempelvis kunde sommartillägg även för timanställda gjort tillvaron något lättare åtminstone för både förare och planerare) och vi fick ta konsekvenserna av detta, samtidigt som exempelvis Malmö sägs ha varit övertaliga på förarsidan under delar av sommaren och det dessutom fanns förare där nere som var villiga att lånas ut (då

detta framkom sökte sig handen med hög hastighet till pannan på undertecknad). Vi förutsätter att nästa sommar inte kommer bli en upprepning utan att vår arbetsgivare har lärt sig av sina misstag och ser till att vara förberedd både ekonomiskt och planeringsmässigt för alla tänkbara eventualiteter. Vissa sätter nog en stor del av sitt hopp till att IVU och Rapid ska lösa alla problem framöver, men frågan är om det är realistiskt. De olika parternas önskemål skiljer sig ju nämligen åt, liksom individers dito, vilket gör att sannolikheten att ett nytt system hux flux ska lösa alla bekymmer för alla ju faktiskt är försvinnande liten. Med det sagt så ska vi inte heller utgå från att nymodigheter per automatik resulterar i fiasko (åtminstone inte på längre sikt), för givetvis finns det också möjligheter i den så kallade framtidens planering, men då måste vår arbetsgivare verkligen ta till sig vad det är som de facto efterfrågas av personalen och inte enbart välja de delar som man själv anser passar bäst att lyssna till eller själva ta sig rätten att tolka vad det är som efterfrågas.

Vi har också haft ett år där det sorgligt nog har varit några styrelseledamöter i klubben som har valt att lämna sina uppdrag i förtid pga. olika omständigheter. Det är såklart tråkigt när duktiga och engagerade ledamöter försvinner och dessa personer är saknade, men vi har

också turen i Stockholm och Hagalund att vi på något märkligt sätt hela tiden lyckas fylla på med nya engagerade och kloka människor på förtroendeposter vilket är mycket hoppingsvande och inspirerande. Hurra för alla er som väljer att engagera er och ställer upp i kampen för att få till så bra villkor som möjligt för oss alla på arbetsplatsen, tillsammans är vi starka!

Vi har i år, i och med detta nummer, utkommit med sex nummer av "Stockholm lok" och det är väldigt kul att se att numren har en strykande åtgång och enligt vad vi hör så läses tidningen av folk från alla möjliga åkstationer

vilket är mycket inspirerande och kul såklart. Vi har ju numera, utöver våra både duktiga, engagerade och fyndiga skribenter, en alldeles egen serietecknare kopplade till oss som gör fullkomligt strålande och roliga strippar. Vi hoppas att vi kommer kunna fortsätta utveckla vårt lilla informationsblad ytterligare under året.

Fackligt arbete kan i ärlighetens namn ibland kännas som att arbeta i ständig motvind i snöblandat regn med helt fel kläder på kroppen ute på en lerig åker, men det engagemang och kamplust som finns i denna styrelse och från arbetsplatsens skyddsombud gör att det spricker upp emellanåt, vinden mojnar, temperaturen stiger och leran torkar upp, Tack för det! Och ännu mera spricker det upp när man får beröm från medlemmar som säger att man gör ett bra jobb trots de begränsade resurser som vi har. Flera av våra medlemsmöten under året har varit mer välbesökta än på länge, framförallt de sista möten som hölls nu i december och som rörde Rapid. Det är oerhört glädjande att se sådant engagemang och sådan uppslutning. Vi vet ju fortfarande relativt lite om hur Rapid kommer se ut när och om det väl sjösätts, men vår klubb har ju levererat, och varit tydliga i, sitt beslut om att vi anser att varje nytt avtalsförslag från SJ ska ut på remiss till klubbstyrelser och medlemsmöten innan något beslut kan fattas och det står fast. Vi hoppas såklart att uppslutningen på medlemsmöten fortsätter att vara lika stor framöver oavsett ämnen som tas upp och att också fler av er medlemmar vill delta i medlemsaktiviteter under året.

Jag och styrelsen vill rikta ett stort tack till alla peppande medlemmar! Vi vill också passa på att uppmana er att fortsätta skicka in rapporter till oss och skicka in turer som ni undrar över eller som ni vet inte håller för granskning. Även om vi har begränsat med tid och möjligheter så gör vi allt som står i vår makt för att ta tillvara era intressen. Ju mer aktiva ni är, desto

lättare är det för oss att göra ett bra jobb med att företräda er. Vi vill också påminna om att vi gärna vill ha fler förtroendevalda och arbetsplatsombud. Det är ett sätt att engagera sig om man inte vill sitta i styrelsen utan bara vara behjälplig på andra sätt eller vara inblandad i specifika saker såsom produktionen av Stockholm Lok, eller hålla i utbildningar eller vara behjälplig vid pensionsavtackningar etc. Man kan i så fall både höra av sig till oss på klubbmailen, eller höra av sig till valberedningen (antingen till dem personligen eller via vår klubbmail även där).

Vi har under året varit inblandade i ett antal tvister med SJ och också faktiskt gått vinnande ur de flesta av dessa (det är endast en tvist där vi har skiljts i oenighet), även om vi från klubben anser att ett så pass stort företag som SJ, med den omsättning som företaget har, borde betala högre skadeståndsbelopp när de har begått misstag än vad som oftast är fallet.

För att sammanfatta det hela lite kort så har det varit ett intressant år som gått lite i förseeningarnas tecken med både nya och nygamla fordon samt schemaplaneringssystem som har skjutits upp gång efter annan. Vi får se vad det nya året har att erbjuda i form av både utmaningar och förbättringar för vi har ju en avtalsrörelse som står för dörren där både ett nytt branschavtal och, om inget oförutsett inträffar, ett nytt Spåra SJ-avtal ska tecknas. Det är med spänning och tillförsikt (blandat med lite skepsis ska sägas...) som jag blickar fram emot ytterligare ett år som ordförande för klubben.

Slutligen så vill jag härmed önska en synnerligen god jul och gott nytt år till eder alla!

//Rasmus Holmberg ordförande Seko Lokförrarna SJ Stockholm/Hagalund

## JUL- OCH NYÅRSLYX FRÅN ARBETSGIVAREN

Generöst tilltag från arbetsgivaren som plåster på såren för överläggning under jul och nyår.

Till att börja med lär vi på egen hand ordna fram ett giltigt färdbevis för att sällskapet ska få möjlighet att närvara vid den traditionsenliga julmiddagen på bortastation där vi till vår oförställda glädje även kan bjuda vårt sällskap till bords på arbetsgivarens bekostnad! Under högtidliga former men i sann arbetarklassanda, serveras blodpudding och rårörda lingon. Vi vill såklart, dopparedagen till ära, att den ansehlga summan om etthundrafemtio riksdaler per person även skall förära oss en trevlig dessert! I ljuset av våra nyfikna blickar närmar sig hovmästaren med lika alerta som eleganta steg. Till stämningsfulla jultoner serveras en slät kopp kaffe samt en halv grapefrukt. Med stor beundran i blicken och vetskapen om vilken enorm uppföring detta innebär berömmar vi naturligtvis denna alltför generösa och påkostade gest från arbetsgivaren. Vi står nu i evig tacksamhetsskuld.

Efterföljande glöggmingel företas i anslutning till tandborstningen innan vi varsamt men något skyndsamt lägger oss till rätta mellan nymanglade sidenlakan med en svag doft av ättiksprit i ett dubbelrum som arbetsgivaren redan bokat, även för en eventuellt ensamkommande lokomotivförare och till en merkostnad av inte ett endaste nickel. Nu har vi cirka fyra och en halv timme på oss att sova riktigt gott innan det är dags att kliva upp i juldagsnattens duggregn och dygnsklargöra en X40-mult. Vi lägger huvudet till rätta på den alldeles för mjuka hotellkudden och somnar in samtidigt som vi ber till X40-gudarna om en bekymmersfri klargöring. Bönen är ej besvarad. Innan solens första strålar försöker leta sig igenom det tjocka molntäcket har både bk-reset samt en handfull nya mult-problem avhandlats. Avgångstiden har passerats med råge men till slut kan vi äntligen vifta farväl till både driftplatsen och resesällskapet. Tåget var tydligen fullbokat...





# **GOTT NYTT ÅR**

*önskar*

*styrelsen för Seko lokförarna SJ Stockholm / Hagalund*