

STHLM LOK

NUMMER 3-4



ÅRGÅNG 2024



I DETTA NUMMER:

- Lokförare hjälper till
- Detta har hänt under året
- Behörighetsproven

...med mera!

Denna skrift ges ut av infogruppen i den lokala lokförarklubben i Stockholm/Hagalund och vänder sig i första hand till klubbens medlemmar, men även till lokförare på SJ i allmänhet. Som medlem är du välkommen att skicka in egna texter, såväl som förslag på vad som ska publiceras här i tidningen. Kontakta oss om du vill veta mer eller har skrivit något som du vill få i tryck. Vi är också alltid intresserade av bilder till tidningen!

I DETTA NUMMER

KLUBBSTYRELSEN	3
SEKO SPÅRTRAFIKS HÖSTMÖTE	4
RAPPORT FRÅN KLUBBENS BUDGET- OCH NOMINERINGSMÖTE	6
MEDLEMSAKTIVITET: VREX	7
RAPPORT FRÅN MEDLEMSMÖTE	8
SAMMANFATTNINGAR OM FÖRHANDLINGAR 2024	10
T25-PROCESSEN I BACKSPEGELN	12
SÅ FUNKAR DET: GRUPPVAL	14
VISSTE DU ATT: SEMESTERSÖKNING	15
SERIE: ADMINTURISM	15
FÖLJETONGEN: VIKTIGT MEDDELANDE I SEMESTERTIDER	16
UPPDATERING: LOSS OF LICENSE -VAD HÄNDER?	17
SKYDDSOMBUDSSIDORNA	18
Aktuella skyddsstopp.....	19
SCHEMAÄNDRINGSKORRIDOREN	20
BEHÖRIGHETSPROVEN -EN B-SKRÄCKIS	22
LOKFÖRARE HJÄLPER TILL	26
SERIE: A JACK OF ALL TRADES	27
KALLELSE TILL ÅRSMÖTE	27
DEPÅDRÄNGENS VISA	28



KLUBBSTYRELSEN



VÅRA KONTAKTVÄGAR

E-post: SEKO@KLUBB106.SE

Facebook: [SEKO LOKFÖRARNNA SJ STOCKHOLM](https://www.facebook.com/SEKO.LOKFORARNNA.SJ.STOCKHOLM)

Webbplats: WWW.KLUBB106.SE

Du är alltid välkommen till vår expedition som är öppen torsdagar mellan klockan 9:00 – 16:30.

ENGAGERA DIG FACKLIGT!

Att vara facklig företrädare på arbetsplatsen är ett viktigt uppdrag där du är länken mellan medlemmarna, SJ och Seko. Som förtroendevald får du gå på utbildningar och kurser som ger dig all den kunskap du behöver. Du är med och kämpar för bättre arbetsvillkor, tillser att arbetsgivaren följer vårt avtal, och stöttar dina kollegor om de har frågor eller problem.

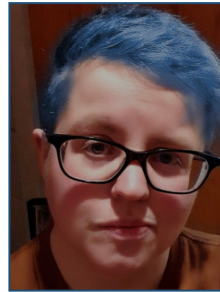
Var med och förbättra arbetsplatsen tillsammans med oss!



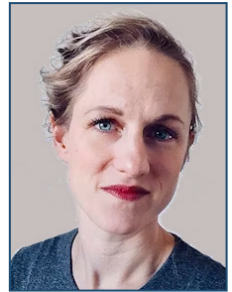
Mikael Hedlund
Ordförande



Daniel Hellqvist
Vice ordförande



Johanna Hedberg
Sekreterare



Linnea Garli
Ledamot



Henrik Lundquist
Ledamot



Mikaela Ravnäs
Ledamot



Andreas Nixon
Ledamot

SEKO SPÅRTRAFIKS HÖSTMÖTE

Den 11 november hölls branschorganisationen Seko Spårtrafiks representantskaps höstmöte. Där samlades representanter från spårklubbar i hela landet och givetvis då även från klubb 106. Branschorganisationen kallar till möte två gånger per år, under våren är det årsmöte och på hösten är hålls ett slags budget- och nomineringsmöte. Då både avtalsrörelse och Sekokongressen stundar under 2025 behandlades även ett stort antal motioner som klubbarna skickat in och det valdes kongressombud.

NYA TIDER FORDRAR CASH

Spårtrafiks branschorganisation är relativt ny, vilket innebär att man fortfarande håller på att bygga upp organisationen, skapa nätverk, knyta kontakter och arbeta med branschspecifika frågor på flera olika nivåer. Tidsmässigt har man nu gått in i ett skede där organisationen har en god bild samt grepp om branschens behov och vart man behöver utöva påverkan på såväl lokala företag som på ett nations- och europeiskt plan. För att kunna arbeta mer effektivt och lyfta fram branschens frågor på den politiska agendan (t.ex. genomföra/presentera egna utredningar och nätverka i ensamarbetsfrågan) fordras mer ekonomiska resurser. Inför mötet hade därför underlag skickats ut avseende en höjning av årsavgift från 6 till 10 kronor per medlem.

Mötet diskuterade frågan länge, en av Spårtrafiks styrelsemedlemmar föreslog att beslut skulle vänta till 2025 då behovet av en höjning inte var akut förrän 2026. Det hänvisades till att höjningen var stor procentuellt och då Sekos förbund höjer sin avgift år 2025 skulle det bli mycket kännbart för de lågavlönade grupperna inom Spårtrafik, såsom städ.

Efter att även ha diskuterat att idka sparsamhet i samband med styrelsens mötestillfällen (då

styrelsen träffas på plats, vilket innebär resor och hotell) och hur höjningarna skulle påverka lågavlönade i branschen kontra behovet av att effektivt kunna utöva påverkan, samt skapa och underhålla nätverk, gick mötet till beslut och medlemsavgiften fastlogs till 10 kronor per medlem i samtliga Spårtrafiks klubbar.

KONGRESS OCH NOMINERINGSPRESS

Styrelsens ordförande Ola Brunnström föredrog om hur man tänkt inför upprättandet av listan med nominerade till kongressombud. Tanken var att både se till att ha en representation som spänner över branschens samtliga grenar och ha en jämn fördelning av kvinnor och män. Bland de föreslagna ordinarie ombuden återfanns åtta kvinnor och sju män. De tretton ersättande ombuden var samtliga män. Mötet valde att rösta igenom styrelsens förslag. I Spårtrafiks kongressdelegation ingår därmed klubbens sekreterare Johanna Hedberg. Även ordföranden Mikael Hedlund kommer att delta som kongressombud via Seko SJ:s delegation.

Så kom då nomineringarna till förbundsstyrelsen. Järnvägsklubben Hallsberg hade nominerad Gabriella Lavecchia för omval och talade för sin sak innan ordet släpptes fritt. Medan anförandet pågått hade ett missnöjt mummel följt efter orden om att förbundsordföranden trots avtalsrörelsen 2023 fört rörelsen framåt. Ordföranden för MTR Mälartåg konstaterade det som de flesta tänkte, det vill säga att hon ansåg att Lavecchia inte skulle nomineras med tanke på hur avtalsrörelsen hade hanterats och att det var sorgligt att det inte fanns ett annat namn att nominera till förbundsordförandeposten. Mötesordföranden, tillika Spårtrafiks ombudsman, Sune Blomqvist menade att man inte nödvändigtvis behövde skicka in en nominering bara för att den inkommit för be-

handling och formulerade beslutsunderlaget i två att-satser. Han frågade mötet om det hade för avsikt att nominera Gabriella Lavecchia till förbundsordförande och mötet svarade i stort sett enhälligt nej. Därefter frågade han om mötet hade för avsikt att inte nominera Gabriella Lavecchia till förbundsordförande, varpå ett rungande ja hördes i salen. Spårtrafiks branschorganisation valde alltså att inte nominera förbundsordföranden till omval.

De övriga posterna avhandlades snabbt, den sittande vice förbundsordföranden Johan Lindholm nominerades för omval, till avtals- och förbundssekreterare saknades nomineringar. De nomineringar till förbundsstyrelseledamöter som röstades igenom från spårtrafiken bestod av Jannis Konstantis och Viktor Risling från tunnelbaneklubben samt Roger Patriks-son från SJ Götalandståg. Från Seko Mälartågs sida (SJ Västerås) nominerades Sara Wirén till valberedare. Från SJ-klubbarna nominerades Sara Skoglund (SJ Götalandståg) och Mikael Freiholtz (Järnvägsklubben Hallsberg) till rep-skapsombud. Representantskapsmötena är det högsta beslutande organet i Seko de är det inte

är kongress, varför det är bra att ha representation där.

MOTIONSSPÅRET

Efter omröstningarna vidtog behandlandet av ett stort antal motioner, däribland den motion som vår klubbstyrelse hade skickat in rörande ökat medlemsinflytande i avtalsförhandlingar, vilken är resultatet av det gedigna samverkansarbete som pågått mellan ett stort antal spårtrafikklubbar i bakvattnet av den havererade avtalsrörelsen 2023. Då även branschorganisationens styrelse hade formulerat en sådan motion fanns det två snarlika alternativ för mötet att rösta på. Klubbens motion avslogs, medan Seko Spårtrafiks motion bifölls. Då klubbens motions andemening var densamma som den genomröstade får utfallet ändå konstateras vara gott.

Andra motioner som bifölls var att Seko ska verka för följande: sju veckors semesters införande i Semesterlagen, arbetstidsförkortning för ett hållbart arbetsliv, ett hållbart liv -mot heltid som norm (dvs borttagande av särskild visstidsanställning i LAS), borttagande av karensvadraget, införande av bemanning på samtliga järnvägsstationer i landet samt inrättandet av en nationell digital arbetsmiljöinspektion för övervakning av arbetsbelastning och hälsa i digitaliserade miljöer.

VAD ÖVRIGT ÄR, ÄR INFO

Mötet avslutades med matnyttigt info från branschstyrelsen, bland annat tillkännagavs namnen i den förhandlingsdelegation man utsett att vara rådgivande inför avtalsrörelsen 2025. Där hittar vi vår egen ordförande Mikael, såväl som systerklubbens Klubb SJ Trafiks Louise Reichenberg. Vi önskar dem lycka till i sitt arbete!



RAPPORT FRÅN KLUBBENS BUDGET- & NOMINERINGSMÖTE

Mötet samlade 16 medlemmar, varav sex medverkade via Teams. Stämningen var god bland de församlade.

KOMMANDE PLANER

Ordföranden Mikael föredrog om verksamhetsplaner generellt och presenterade styrelsens förslag för år 2025. Utöver den verksamhetsplanen föreslogs det av mötet att ett nyhetsbrev med tätare utgivningsfrekvens än Sthlm Lok borde ges ut. Det tidigare nyhetsbrevet Vad fan får vi för pengarna (VFFVFP) lades ned på grund av ökade arbetsuppgifter inom styrelsen, då denna minskat i antal ledamöter de senaste åren och ordföranden även har andra åtaganden inom Seko SJ. Tanken var att man i nyhetsbrevet även ska lista fackliga framgångar och motgångar.

KLUBBFINANSER OCH VAL

Klubbstyrelsen föreslog en halvering av medlemsavgiften. Detta då bland annat Seko SJ inte kommer ta ut någon avgift per medlem samtidigt som utgifter till andra instanser ökar för medlemmarna. Mötet biföll förslaget och fastslog att kommande års klubbmedlemsavgift blir 30 kr i månaden per aktiv medlem.

Därefter presenterades det budgetförslag som klubbens avgående kassör hade gjort. De olika justeringar i inkomster och utgifter som förekom i denna förklarades av klubbordföranden. I takt med den höga inflationen har till exempel utgifter för medlemsaktiviteter som årsmötesmiddag och julbord ökat varför posten medlemsvård är större, budgeten har även avsatt mer pengar till ekonomisk ersättning för utebliven arbetsförtjänst. Mötet beslutade att bifalla styrelsens budgetförslag.

Inför det kommande årsmötet i februari berättade Peter Svensson från valberedningen om det pågående arbetet med nomineringar. Han hälsade att alla med engagemang eller som vill

nominera en person kan kontakta valberedningen på deras mailadress eller personligen.

Efter att inför verksamhetsåret 2024 initialt ha haft ett bättre utgångsläge än på många år har styrelsen minskats till att enbart innehålla fem personer och därmed gjordes det under mötet två fyllnadsväl. Då en av de som slutat i styrelsen var dess kassör, valde mötet Daniel Hellqvist till ny kassör. Andreas Nixon valdes till styrelseledamot.

AVTALSRORELSEN 2025

Klubben informerade om den kommande avtalsrörelsen och arbetet med att ta fram yrkanden till denna. Under ett antal öppna hus hade medlemmar möjlighet att inkomma med förslag på yrkanden eller motioner. Från de yrkanden som kommit in hade ett onlineformulär sammanställts och medlemmarna hade inför budget- och nomineringsmötet haft möjlighet att rösta digitalt. Kompletterande röster inhämtades via talong på mötet. De tre yrkanden som vann och därmed skickades vidare till Seko Spårtrafik var följande: *Nattvila på bortastation åtminstone 10 h även vid övertid, Slopad kvartstid samt Sex veckors semester.*

INFÖR T25

Klubbens turlistansvarig tog nu vid för att tala om turlisteprocessen så långt. Många försämringar har noterats, bland annat rejält tidiga turer på Cst vilka gör det svårt för folk att komma in till arbetet i tid. För Hagalunds del saknas fortfarande rum för tidig tjänst och depåturerna kommer att innehålla växling i norr, lokavhängning samt ett samordningsansvar för växlingsrörelser i depån. Dessa arbetsuppgifter lär dock förekomma för båda åkstationernas förare. Riskbedömning skulle genomföras.

Mötet avslutades kort därefter och ett antal mötesdeltagare slog följe till den efterföljande medlemsaktiviteten på VREX vid Sergels torg.

MEDLEMSAKTIVITET: VREX

EFTER BUDGET- OCH NOMINERINGSMÖTET DROG NÅGRA MEDLEMMAR TILL VREX FÖR ATT TESTA PÅ VIRTUAL REALITY. PÅ AGENDAN: STÅ PALL FÖR ZOMBIEAPOKALYPSEN!



Aktivitsdeltagarna lyssnar medan instruktören förklarar spelreglerna.



Skyddsombudet kontrollerar att utrustningen sitter säkert.



Team ett redo för zombie-pangande.



Team två åker hiss ned till en kallare full av ännu fler blodtörstiga zombier....

Mitt i villervallan lyckades Didrik skjuta ned klubbordföranden...

RAPPORT FRÅN MEDLEMSMÖTE

Mötet samlade 25 förväntansfulla deltagare som efter fullgjorda klubb-demokratiska plikter skulle bege sig i samlad tropp mot klubbens traditionella julbord. Ordföranden Mikael hälsade alla välkomna och presenterade agendan för mötet samtidigt som klubbens sekreterare skickade runt deltagarlista för fastställande av röstlängd.

DONATIONSTANKAR I JULETID

Den första punkten på dagordningen var det inkomna förslaget från en av klubbens medlemmar att donera en summa á 50.000 kr till järnvägsarbetarna i Ukraina. Palmecentret -vilket var den organisation medlemmen föreslagit som mellanhand.- kunde upprätta kontakt med ordföranden för ett av de större järnvägsfackförbunden i landet. Centrets representant hade varit mån om transparens och meddelat att man kunde erbjuda klubben att centrets Ukrainasamordnare deltar vid ett framtida medlemsmöte eller att järnvägsordföranden kan delta på länk. Palmecentret avstår även sin ordinarie administrativa kostnad på 10% vid en eventuell donation.

Mötesdeltagarna diskuterade frågan friskt, man ville att de järnvägsarbetare som arbetar i detta nu ute i hetluften ska gynnas och var måna om att pengarna skulle gå till skyddsutrustning och dylika saker som järnvägsarbetarna kan behöva i sitt arbete. Under mötet mottogs ett e-postmeddelande där mötet dels fick veta mer om vilket järnvägsfackförbund Palmecentret samarbetar med, dels bifogades en lista på aktiviteter och annat som föregående års donationer finansierat.

Efter uppläsande av denna ansåg mötet att underlag för beslut var otillräckligt och uppdrog styrelsen att fortsätta undersöka saken.

KOMMANDE FACKLIGA STORHETER

Två demokratiska storheter står inför dörren år 2025. Avtalsrörelsen samt Sekos kongress. Mikael informerade om den kommande kongressen och meddelade att klubben skickar dit två deltagare (han själv genom Seko SJ och Johanna genom Seko Spårtrafik), dessutom hade klubben för avsikt att skicka in två motioner. Dessa presenterades för mötet: Medlemsinflytande i avtalsförhandlingar §16:6 och Sex timmars arbetsdag. Efter att styrelsen samt Anton Wiraeus (författare till den sistnämnda) presenterat motionerna gick mötet till beslut. Båda motionernas inskickande bifölls, mötet beslutade även att uppdra styrelsen att formulera en motion rörande sänkt pensionsålder, denna skulle formuleras i mån av tid.

Sedan informerades mötesdeltagarna om de tre yrkanden vilka hade framröstats vid klubbens budget- och nomineringsmöte för inskickande till Seko Spårtrafik.

T25 -THE MAYHEM

Mikael förklarade inledningsvis kort om hur schemaprocessen går till på SJ varje år, därefter tog Daniel och beskrev de olika stegen i processen och när dessa vanligtvis äger rum. I år kom SJ efter det inledande mötet på att man inte skulle köra Uppsala. Detta innebar att alla turer behövde ritas om. I oktober månad kom ett första utkast på grupper, varpå de involverade satte sig ned för att granska och komma med åsikter och synpunkter till SJ. I dessa grupper fanns depånätter och ett flertal depåturet insprängda i Hagalunds schemagrupsunderlag. Facket och skyddet frågade vad depåtjänstgöringen skulle innebära, detta kunde inte SJ svara på. Samma dag som Seko SJ och SJ skulle förhandla om schemagrupperna

och hela turpaketet, kom SJ med nyheten att schemagrupperna behövde ritas om eftersom instruktörerna och depå suttit i möte och det konstaterats att en särskild utbildning krävs för att kunna ha de nya depåturerna. Depå kom där med en mer tydlig specifikation kring vilka arbetsuppgifter man ville att förarna skulle utföra. SJ försökte få grupper och turer förhandlade utan att turlistegrupp och skyddsombud granskat ändringarna med den nya informationen på plats.

Under ett extrainsatt samråd kom det fram att förarna ska vara lokavhängare, växla i norr och vara samordningsansvariga i depå på vissa tider när växlingslagen inte är i tjänst. Någon riskbedömning rörande arbetsmiljön och dessa depåturen hade inte gjorts, utan denna genomfördes först dryga veckan efter det att förhandlingarna mellan Seko SJ och SJ avslutats i oenighet. Facket och skyddet hade ett flertal gånger påpekat arbetsmiljöaspekterna, då arbetet i depå är tungt och fått till ett fåtal förbättringar som trots oenigheten var kvar i paketet.

En stor diskussion utbröt bland mötesdeltagarna rörande depåturerna och skyddsombuden informerade om vad man fått veta under riskbedömningen. Många frågetecken kvarstår, som hur det blir för de som innehar depåkompetensen under semesterperioden eller om någon blir sjukskriven som innehar en schemagrupp med depåjänstgöring. SJ hade antytt, utifall att de depårelaterade grupperna inte blev fulla, att man kunde tvångsplacera förare för att fylla upp platserna.

VAD ÖVRIGT ÄR, ÄR SÄB OCH JULBORD

En medlem undrade om Schemaändringsbankens införande hade påverkat antalet turändringar. Mikael svarade att SJ hållit sig hyfsat lugna, men att klubben har några tvister rörande ersättning till SÄB på bordet.

KLUBBENS JULBORD PÅ TYROL VAR SOM ALLTID MYCKET UPPSKATTAT. PLATSERNA FYLDES SNABBT OCH MAN FÖRSTÅR VARFÖR: TITTA BARA PÅ DET HÄR FINA URVALET KALLSKURET OCH SENAP!



Mötet avslutades sedan, varpå mötesdeltagarna och ytterligare några medlemmar slog följe till Allmänna gränd på Djurgården för det årliga julbordet på Tyrol. Gröna Lund bjöd som alltid på blåbärsglög och pepparkakor medan alla väntade på att få gå till bords. Väl inne i matsalen anvisades julbordsdeltagarna till sina platser och under god stämning intogs sedan julmaten. Det blev flera vändor till sillen, det småvarma och dessertbordet. Sthlm Lok kan avslöja att två medlemmar gjorde minst två-tre återbesök till dessertbordet...

SAMMANFATTNING AV FÖRHANDLINGAR 2024

På vår arbetsplats är det vanligtvis inte den lokala klubben som förhandlar i frågor utifrån exempelvis medbestämmandelagen. De elva lokala klubbarna på SJ samordnas via en förhandlingsorganisation, oftast kallad Seko SJ. Det är förhandlingsorganisationen som sitter på förhandlingsmandat som vid behov kan delegeras till de lokala klubbarna, exempelvis när det gäller den årliga semesterförhandlingen eller lokala tvisteförhandlingar. Under 2024 har vi i den lokala klubben haft ett flertal sittningar med SJ i förhandlingssammanhang.

SEMESTER 2024

I samband med att SJ meddelar att deras arbete med semesterförläggningen för året är klar kallas de fackliga organisationerna till förhandling för att behandla det föreslagna utfallet. I dessa sammanhang brukar ofta GDPR påverka det förhandlingsförberedande arbetet då arbetsköparen ofta anser det vara problematiskt att presentera

namnet på samtliga anställda. Inför årets semesterförhandling presenterades ett underlag som inte bara anonymiserade varje enskild anställd utan också var totalt fritt från innehåll av fackligt intresse. Underlaget var så pass ospecifikt att det inte gick att avgöra hur lång semester som planerats ut på en enda anställd. Vi deltar i förhandlingen för att granska att gällande lagar och avtal efterlevs. I detta fall handlar det om semesterlagen och även det lokala kollektivavtalet, Spåra SJ. Det blir naturligtvis en omöjlig uppgift att kontrollera detta om SJ inte ens talar om längden på semestrarna de planerar. Trots upprepade uppmaningar till arbetsköparsidan om att presentera ett mer utförligt underlag gjordes inte ens ett försök att få fram mer utförliga uppgifter. Det blev därmed omöjligt att avsluta förhandlingen på något annat sätt än i oenighet. I efterhand har det visat sig att flera av de lokala klubbarna stött på liknande problem vilket även vidarebefordrats till förhandlingsorganisationen som tydligt förklarat för SJ att de inte kan kosta på sig ett liknande haveri framöver. För att hålla den svenska modellen vid liv räcker det inte att endast kalla till förhandling. Man behöver även bemöta den fackliga organisationen med respekt och faktiskt möjliggöra förhandling enligt den andemening som medbestämmandelagen föreskriver.

TVISTEFÖRHANDLINGAR

Vi förhandlar även i tvistefrågor. Det innebär i praktiken att vi använder oss av medbestämmandelagens tvingande skrivningar för att kalla SJ till förhandling när vi vill påtala att de begått brott mot lag och/eller avtal. Mer konkret rör det sig ofta om brott mot arbetstidsregler enligt både Arbetstidslagen och kollektivavtalet. Men det kan också involvera andra lagar som Förtraoendemannalagen, Studieledighetslagen



och Arbetsmiljölagen om det skulle handla om felaktig hantering av förtroendevalda eller avslag på ansökan om studieledighet. Under detta år har vi också för första gången behövt skicka in tvisteframställande gällande brott mot den så kallade Schemaändringskorridoren. I dessa fall har det rört sig om schemaändringar som genomförts utan föregående dialog med den drabbade alternativt schemaändringar som ej genererat avtalsenlig kompensation till den drabbades schemaändringsbank.

Under 2024 har vi påkallat tvisteförhandlingar i ett 50-tal ärenden. SJ har också gjort något så ovanligt som att påkalla en tvisteförhandling med oss i den lokala klubben, alltså sannolikt anklagar oss för brott mot någon lag och/eller avtal. Denna har dock inte resulterat i någon faktisk förhandling och vi är fortfarande omedvetna om vad vi anklagas för. Eftersom det fanns en hög av oavslutade tvister med oss in i detta år har dock inte alla frågor hunnit avhandlas. Sammanfattningsvis kan vi konstatera att SJ har en vidlyftig uppfattning om vilka förmildrande omständigheter som finns i olika lägen i samband med oförutsedda händelser. Och det inträffar väldigt ofta oförutsedda händelser hos detta företag. Den röda tråden genom alla dessa oförutsedda händelser är, allt som oftast, att någon mottagit någon form av övertidskompensation. SJ:s bild av lagar och avtal i samband med övertidsarbete är att de saknar betydelse. Den här hållningen från SJ:s sida gör det väldigt svårt att komma överens med dem om vad som gått fel och hur SJ ska ta sitt ansvar vid överträdelser. Det säger sig självt att det är en omdömeslös hantering att bortse från samtliga arbetstidsregler på dessa grunder. Speciellt då det i de allra flesta fall går att lösa även SJ:s oförutsedda händelser i enlighet med gällande regler.

Andra försvarande omständigheter är att SJ inte alla gånger vill redovisa sitt synsätt på saker och ting vilket är en direkt beklaglig inställning med tanke på att den svenska modellen ska präglas av samarbetsvilja. Om vi då inte ens kan få en motivering till varför SJ anser att vi har en felaktig uppfattning när vi påstår att de brutit mot lagar och avtal är det svårt

att finna en väg framåt. Sammanfattningsvis leder dessa förutsättningar till att vi väldigt sällan når överenskommelser med SJ eftersom de för det mesta är upptagna med att neka till brott. Eftersom den svenska modellen bygger på att parterna ska nå en samsyn leder dessa destruktiva beteenden till att vi har svårt att nå en samsyn och erhålla de skadestånd vi har rätt till. Endast i ett fåtal fall erhåller vi skadestånd och då handlar det allt som oftast om alltför låga skadeståndsnivåer.

DU ÄR SEKO

I samtliga fall där en medlem drabbats av ett avtalsbrott brukar vi även kräva kompensation till den drabbade medlemmen. Storleken på kompensationen varierar beroende på omfattningen av brottet.

Vi vill gärna göra allt vi kan för att skapa en bra arbetsplats med en bra arbetsmiljö. För att uppnå detta behöver verksamheten bemannas med tillräckligt många anställda och arbetet fördelas så att det tar hänsyn till såväl oförutsedda händelser som en rimlig arbetsfördelning. Vårt kollektivavtal reglerar lägstanivåer. Om du går med på att utföra arbete i strid med gällande arbetstidsregler reducerar du värdet på ditt eget och dina kollegors arbetsinsatser och undergräver hela det fackliga arbetet. Vi kommer aldrig uppnå förbättringar om vi inte börjar med att upprätthålla värdet av nuvarande lagar och avtal. Men det är också så att det är SJ som leder och fördelar arbetet. Acceptera aldrig förslag om avtalsvidrigt arbete från din arbetsledning. Det finns nästan alltid en bättre lösning och du har rätt till de raster och viloperioder som avtalats även om SJ råkat ut för något som de betraktar som en oförutsedd händelse.

Är du osäker på vilka arbetstidsregler som gäller? Eller vad som gäller vid sena schemaändringar? Kontakta någon av oss förtroendevalda i din lokala klubbstyrelse eller något av våra skyddsombud så reder vi ut det! Gå också gärna någon av våra avtalsutbildningar – vi skickar ut info när vi fastställt datum om hur du anmäler dig samt ansöker om ledighet för utbildningen.

T25-PROCESSEN I BACKSPEGELN

Arbetet med turer och scheman inför T25 är nu avslutat med resultatet att SJ och Seko inte har kommit överens. Det betyder att inga turer är förhandlade eller godkända och våra grupper endast är tillfälliga, även om det i praktiken kanske inte blir så många olika variationer.



ETT

Arbetet började under sommaren med granskning av det andra utkastet på turerna som SJ skapat, det som av planeringen kallas BO II. Vid det första samrådsmötet i augusti lämnade vi våra synpunkter och frågade om de nya depå-tjänsterna vi kunde se i turlistan. Som vi hade föstått det då skulle endast loktåg klargöras av depå (eller förare med depå-tjänst) medan klargöring av motorvagnar skulle utföras av förare i ordinarie tur. Mer utförlig information fick vi inte om dessa.

Ett par veckor senare kom, som ni vet, nyheten om att SJs Uppsalapendel skulle sluta gå. Påverkan på turerna för våra åkstationer var relativt stor och en ny turlista utkom efter ett tag vilket betydde en extra vända för turlisteansvariga från fack och skydd efter lite tjafsande om vem vi skulle skicka synpunkterna till mellan samråden.

TVÅ

Inför det andra samrådet kom även ett första utkast på gruppnycklarna baserat på tredje utkastet av turerna, BO III. Väl här uppmärksammades att alla depå-turer skulle ut på de fast grupperna, inget skulle finnas kvar till månadsutskrivningen. Skyddsombud Kerstin Hansson noterade och varnade för den stora spridningen av depå-turerna i Hagalund, där hela 5 av 7 grupper hade depå-turer. Motsvarande siffra för Stockholm C var 1 av 5 (endast 8/6-gruppen). Vid det här lagt hade vi fortfarande inte fått information om vilka arbetsuppgifter som skulle innefattas i de nya depå-tjänsterna, medan informationen om att förarna även skulle klargöra sina egna loktåg kommit mindre än en vecka innan samrådet. Vi påtalade om att det kanske skulle kunna

bli svårt att fylla alla grupper som innefattade depå-tjänst, speciellt när man inte visste vad som skulle ingå. Frågan om varför depå-tjänsterna behövdes nu när förarna ändå skulle klargöra samtliga fordonsslag i sina ordinarie turer fick vi inte svar på, men en speciell vagnutbildning för samtliga förare med depå-tjänst på natten skulle tas fram så det inte skulle bli problem med klargöringarna.

TRE

Inför det sista ordinarie samrådet kom grupperna i sin slutgiltiga version, baserat på fjärde och sista utkastet av turer, BO IV. Nu börjar information sakta krypa fram att SJ Depå vill använda oss till lokavhängning i Hagalund, men också vill att ännu fler förare hjälper till i depån. Den speciella utbildningen verkade även bli aktuell för fler lokförare än de som har depånätterna. Sammantaget var vi överens om det mesta, även om förbättringsutrymme klart fanns ur vår synvinkel och det fanns ett par turer där vi tyckte att det fanns avtalsbrott angående rast/arbete på vissa nätter.

PÅ DET FJÄRDE SKA DET SKE

Normalt sett förhandlas detta sedan en nivå upp från klubben via Seko SJ där hänsyn tas till våra åsikter och kommentarer. Denna gång kom istället SJ med en riktig brasklapp samma dag som förhandlingen; depåturerna skulle innefatta mycket mer än vad de tidigare gjort. Förarna skulle bland annat nu vara samordnare av växingen i Hagalunds norra delar vid vissa tidpunkter.

PÅ DET FEMTE GÄLLER DET

Förhandlingarna för Stockholm och Hagalund inleddes alltså inte på utsatt dag utan efter många om och men blev det ett fjärde samråd under första veckan i december. Vid detta tillfälle kastades det runt i Hagalunds grupper

ordentligt och man koncentrerade depåturerna till 8/6-gruppen samt de två tidsriktade morgon- och kvällsgrupperna, precis som skyddsombudet Kerstin i Hagalund föreslagit långt tidigare. Med tanke på de utökade arbetsuppgifterna som SJ vill att lokförarna ska utföra framfördes risken att grupperna inte skulle bli fulla då det är många som inte alls är intresserade av depå-turerna, men det skulle lösas senare om det blev aktuellt, och våra försök att få ner arbetstiden i samma omfattning som för 8/6-gruppen gav inte önskat resultat. Lösningen på problemet med att grupperna inte skulle fyllas visade sig ju senare bli att även Superflex-gruppen skulle kunna få dem (utan minskad arbetstid som de fasta grupperna) och SJ skrev texter i veckobrevet angående arbetsledningsrätten, precis det vi ville undvika.

PÅ DET SJÄTTE SMÄLLER DET

Vid de avslutande förhandlingarna kom inte SJ och Seko överens och därmed är inga turer eller grupper godkända detta år för Stockholm eller Hagalund - en bra sak att ha i åtanke då det ibland slängs med uttryck angående detta från olika instanser. En kort summering av ett ovanligt rörigt och frustrerande år när det gäller turer och grupper, även om vissa delar naturligtvis fungerade alldeles utmärkt.

*Turlistombuden och Skyddsombuden
Stockholm-Hagalund*

Så funkar det: GRUPPVAL

I år har det varit många som gjort sitt allra första gruppval. Men hur funkar det när man inplaceras på SJ, hur ser systemet ut egentligen?

GRUPPINNEHÅLL

Först och främst har vi olika sökgrupper i vallängden. Stockholms åkstationer har fem sökgrupper (A, B, C, D och E). I varje sökgrupp är det 14 personer. I de fall att förare slutar på SJ blir det luckor i gruppen, de täpps igen genom att nyrekryterade förare lottas in varje år. Det här innebär att du som är ny har en relativt god chans att få ett av dina toppval, förutsatt att du ligger bra till i din grupp och den ligger på övre hälften av vallängden. Då alla luckor varit igentäppta år 2024, så hamnade alla nyrekryteringar för året tillsammans i den sista gruppen.

ALLT RÖR SIG

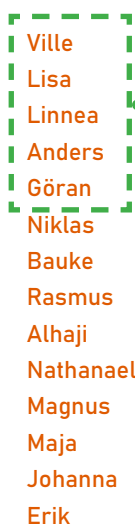
År 2024 låg grupp A högst upp, det betyder att de får välja först i gruppvalet. När gruppvalet är över så flyttas grupp A till att ligga sist i kön och de fem som legat först i gruppen spegelvänds i ordning och hamnar sist i den istället. Alla de förare som legat topp 5 i samtliga grupper spegelvänds och läggs sist i sin grupp. Fördelen med systemet är att visst har du skräpår emellanåt, men oftare får du ett helt okej val. Det är däremot svårt att hamna allra högst upp.

På vissa andra järnvägsföretag är det i stället anciennitet som gäller, vilket innebär att den som jobbat längst väljer först och sist in väljer just sist. Och så är det varje år, ingen byter plats i vallängden utan din chans att få ett bra val beror på hur länge du jobbar kvar och på om någon ”söker bort sig”.

år 2024



år 2024



år 2025



år 2025



Visste du att:

SEMESTERSÖKNING

I samband med semester sökningen har du möjlighet att även söka ut inestående tid i din arbetstidsbank. Din arbetstidsbank består av ett dagkonto och ett timkonto. Om du söker ledighet från denna tid, i samband med semester sökningen, har du rätt att få ut den under semesteråret. Detta innebär inte att du kan bestämma exakt när under året din ledighet ska infalla men det är ett bra sätt att säkerställa att du får ut din inestående tid i just tid samt erhålla besked om detta med god framförhållning (i samband med att semesterutfallet presenteras). Läger du in en ströledighetsansökan senare under året har SJ ingen skyldighet att bevilja denna.

§6 mom 5 i Spåra SJ

”När ansökan om ledighet lämnas senast i samband med att semesterplan för året görs upp, dock senast två månader före ledighetens början, har arbetstagaren rätt att få ut ledigheten under semesteråret. Arbetsgivaren ska samråda med arbetstagaren om ledighetens förläggning, varvid det bör eftersträvas att arbetstagarens önskemål tillgodoses.”

ADMINTURISM



VIKTIGT MEDDELANDE I SEMESTERTIDER

En av de mer uppmärksammade händelserna under det gångna året ägde rum när klubbens ordförande tilldelades en skriftlig erinran efter att ha inställt sig på arbetsplatsen i enlighet med företagets rutiner för avvikelser gällande delgivning av tjänstgöring. Enligt aktuella schemagruppshandböcker skulle inställelse ske kl. 08:00 om besked om tjänstgöring ej erhållits. Trots att denna avsikt meddelades i samband med en fråga om vilken tjänstgöring som personalplaneringen önskade tilldela klubbordföranden för första tjänstgöringsdag efter semestern var det inget som föll i god jord. SJ valde istället att hävda saker som arbetsvägran och ordervägran. Arbetsvägran för att inte ägna sig åt arbetsrelaterade uppgifter på fritiden? Ja, de flesta hör väl hur det låter...

ARBETSVÄGRAN UNDER FRITID?

Klubben har vid medlemsmöten informerat om situationen och även skickat ut skriftlig information. Klubbstyrelsen fördömer SJ:s agerande och vi ser det som ett angrepp inte på bara på enskild individ utan hela arbetarkollektivets rätt till en fredad fritid. För denna åsikt har vi också fått stöd från andra Seko-klubbar både inom och utanför företaget. SJ menar att det är en grundläggande skyldighet enligt anställningsavtalet trots att det inte framgår någonstans att så är fallet eller har frågat sina anställda om de är tillfreds med att genomföra en sådan förändring (många anställda inledde sin anställning här innan SJ kom på dessa galna tankar).

Det finns ingen möjlighet för en arbetsköpare att förvänta sig att vi som utför arbetet kan förväntas stå till förfogande under fritid för att ta del av exempelvis tjänstgöringsbesked. Om SJ inte klarar av att delge denna typ av information utan att ta den anställdes fritid i

anspråk faller det tillbaka på företaget att styra upp sina interna rutiner.

VAD HÄNDE SEDAN?

Klubben har sökt stöd hos vår förhandlingsorganisation, Seko SJ, för att driva frågan vidare och för att i slutändan få SJ att inse gränsen mellan arbetstid och fritid och att de endast avlönar oss för det ena av de begreppen. Seko SJ har först begärt en överläggning i frågan och därefter även en förhandling eftersom motparten vägrat inställa sig till den begärda överläggningen. Någon förhandling har fortfarande inte ägt rum.

SJ är inte intresserade av att diskutera frågan eller ta del av någon annans åsikt än sin egen. Ett minst sagt beklagligt beteende mot bakgrund av hur den svenska modellen ska fungera, nämligen att arbetsmarknadens parter diskuterar frågor och löser dessa i samförstånd. Denna ordning är väldigt svår att bevara om den ena parten vägrar inställa sig vid förhandlingsbordet. Tyvärr är det endast ett av flera exempel på hur den svenska modellen endast existerar i teorin och att den så kallade arbetsledningsrätten tar sig sjuka uttryck.

Seko kan inte tvinga SJ att inta en specifik åsikt i någon fråga men kommer självklart fortsätta arbetet för att få SJ till förhandlingsbordet. Fram till dess styr endast det sunda förnuftet vad som är rätt och fel i denna fråga, något SJ uppenbarligen inte behärskar. Tur då att ledorden "mänsklig" och "härligt" ska genomsyra företaget vilket rimligtvis kan kompensera för denna brist.

LOSS OF LICENSE -VAD HÄNDER?

uppdatering

Loss of License innebär att Seko-medlemmar som av medicinska skäl tappat sin säkerhetsklassificering kommer kunna ansöka om omställningsstöd från en nybildad stiftelse ("Kollektivavtalsstiftelsen för omställningsstöd vid förlorad säkerhetsklassificering inom Spårtrafik").

SÅ FUNKAR LOSS OF LICENSE

Grundtanken med stiftelsen är att medlemmar som varaktigt förlorar sin säkerhetsklassificering på medicinska grunder, efter sjukdom eller motsvarande och därmed blir av med jobbet ska ges ökade möjligheter att sadla om till en ny yrkesbana. Efter ansökan och en individuell prövning är det tänkt att upp till tolv månadslöner ska kunna ersättas. Seko, SRAT (akademikerna), Sveriges ingenjörer och Almega tågforetagen bildade stiftelsen år 2020 och efter några års uppstartarbete finns det nu kapital i den och tanken var att år 2024 skulle bli det första året man kunde ansöka om omställningsstödet. Men man stötte på ett oväntat hinder i form av byråkratiska regelverk.

SNUBBEL PÅ MÅLLINJEN

Stiftelsens tanke var att kunna betala ut ett belopp motsvarande tolv månadslöner under ett år efter det att medlemmen tappat sin säkerhetsklassificering. Därefter skulle a-kassan ta över. Men a-kassan förklarade att det inte gick att få ersättning från dem under de omständigheterna; har man haft annan sysselsättning i ett helt år innan a-kassan kontaktas

så går det helt enkelt inte att söka ersättning från dem. A-kassan kan bara ta vid i samband med anställningens upphörande. Därmed stoppades planerna på start 2024. Detta har gjort att man i stiftelsen har börjat tala om att hitta en medelväg som möjliggör både a-kassa och omställningsstöd för medlemmen.

En sådan medelväg är att arbetsgivare och arbetstagare får till en enskild överenskommelse om ett avslutnings-/avgångsavtal med 12 månaders lön (arbetsgivaren skulle då fakturera stiftelsen för avtalet). Det är en fungerande modell, även om den hanteringen tekniskt sett kommer att innebära högre kostnader för stiftelsen i form av sociala avgifter. Det nya troliga startdatumet för Loss of License uppskattas nu bli någon gång under år 2025.





arbetsmiljösidan

skyddsombud.stockholm@sj.se

skyddsombudhagalund@sj.se

DRÖMMEN OM ETT LIV

Det finns mycket som påverkar hur vi mår på jobbet. Allt ifrån stämningen kollegorna emellan, kvaliteten på förarstolen vi sitter i till temperaturen i hytten. Men det finns en sak som påverkar oss mer än allt annat då det är så allomfattande och det är vårt schema.

LIVPUSSLET FÖRUTSÄTTER FÖRUTSÄGBARHET

Schemat dikterar våra liv. Det bestämmer när vi kan sova, när vi kan äta, när vi kan vila. Det bestämmer om vi kan hämta barnen på förskolan, om vi kan umgås med vännerna på kvällen eller om vi kan gå på den där konserten med artisten vi alltid gillat.

För en "vanlig" kontorsarbetare är detta inget problem. De kommer in till jobbet till 09:00 och går hem vid 17:00, kanske kan de flexalite utifall något skulle behöva göras, men vi som följer tågens rytm är beroende av hur turlerna planeras och buntas ihop till ett schema varje månad och saknar den frihet som kontorsjobbet medger.

MED STORA KRAFTER FÖLJER STORT ANSVAR

Detta gör att de som ritar våra turer och lägger våra scheman får ett otroligt stort ansvar. Det är de som avgör hur våra liv kommer att se ut och om det kommer att fungera med vår vardag men det är ett ansvar de kanske inte alltid inser att de har.

Livet som planerare är säkerligen också stressigt och det kan vara svårt att hinna med och målet från företagets sida är ju såklart alltid att få ut maximalt arbete ur oss så så länge allting följer avtalet så kan resultatet klassas som tillfredsställande men för oss med korta nattvilor både på bortastation och hemmastation samt arbetstider som inte alls tar hänsyn till om vi är kvälls- eller morgonmänniskor känner oss mindre nöjda.

Mycket kan göras för att höja trivseln på arbetsplatsen men få saker kan göra så mycket skillnad som att få till ett robust schema med där den enskilde individen får tid för återhämtning och fritid. Allt vi vill är att också kunna ha ett liv utanför jobbet och att orka med det, svårare än så är det inte.

AKTUELLA SKYDDSTOPP

Uppdaterad: 230813

PLATS	AVGRÄNSNING	ORSAK/RISKER
Stockholm (Cst)	Spår: 12, 13, 16, 17. Moment: Arbete i spår, t. ex. tillkoppling, bromsprov. Spår: L2. Moment: avställning vintertid.	Nivåskillnader i ballasten sedan tidigare banarbete, samt avsaknad av brunnslock och andra hinder. Ihop- och isärkoppling av motorvagnar är tillåtet, men om dessa arbetsmoment kräver vistelse i spår ska egenskydd tillämpas. Om arbete utförs mot intelligande spår anordnas först egenskydd i samråd med tågklarerare. På L2 saknas säker gångväg.
Hagalund (Hgl)	Mellanbangården	Av arbetsmiljöskäl bör särskild försiktighet vidtas vid klargöring och uppställning på mellanbangården. Invid flertalet spår saknas iordningställda gångvägar. Kurvspår gör siktsträckan mycket kort på vissa platser och det är dessutom trångt mellan spåren. Egenskydd anordnas i samråd med tågklarerare i de fall man behöver arbeta utmed tåg uppställda bortanför de iordninggjorda gångvägarna.
Karlberg (Ke)	Stopp för spår- beträdande.	Tåg har planerats för vändningar och rundgångar i Ke, men det är trångt mellan spåren, samt saknas gångvägar både inom området samt till och från området. Skulle det oplanerat uppstå behov av att beträda spårområdet ska egenskydd anordnas. Vändande tågsätt med sms-lok ska vara bemannade med lokförare i var lok. Vändande mult ska vara bemannad med lokförare i var tågsätt.
Ulriksdal (Udl)	Stopp för spår- beträdande.	Personalbyte, klargöring, vändning med multade fordon, och dylikt där spårbeträdande krävs, får ej genomföras. Tillåtet att byta ände/körriktning på singelmotorvagn då det ej kräver vistelse utanför det egna fordonet.

Och som vanligt – kom ihåg att du alltid är "ditt eget skyddsombud"! Utsätt dig aldrig för onödiga risker och vidtag försiktighet vid arbete intill trafikerat huvudspår, till exempel vid spår 12 på Uppsala godsbangård, eller på bangården i Hallsberg.

SCHEMAÄNDRINGSKORRIDOREN

Sedan den första maj 2024 används den så kallade Schemaändringskorridoren för att reglera din rätt till ersättning vid sena schemaändringar. Med sena schemaändringar menas sådana ändringar som meddelas efter att veckolistan publicerats. Detta innebär att sena schemaändringar inte längre genererar ett så kallat tidsförskjutningstillägg. Schemaändringskorridoren hanterar ändringar där arbetstiden förskjuts med minst en timme – det vill säga om den nya arbetstiden inkräktar på din fritid med mer än en timme. Om du drabbas av flera olika besked gällande schemaändringar för en viss arbetsdag ska den sammanlagda förändrade tiden jämfört med veckolistan och ligga till grund för hur stor din ersättning ska bli.

BEGREPPET VECKOLISTA

Veckolistan är ett begrepp som tappat i tydlighet sedan IVU:s inträde och om du är anställd under de senaste tre åren är det inte konstigt om du aldrig hört talas om begreppet.

Veckolistan publiceras varje måndag och presenterar då tjänstgöringen för den nästkommande veckan. Måndag vecka 1 får du alltså reda på hur ditt schema ser ut för vecka 2 och så vidare. Det finns inget exakt klockslag som

definierar när under måndagen som veckolistan ska publiceras i Employee Portal men vi kan konstatera att personalplaneringen normalt sett arbetar kontorstider och att veckolistan då rimligen publiceras senast vid slutet av deras arbetstid varje måndag.

SCHEMAÄNDRINGSKORRIDOREN

Så vad händer vid en sen schemaändring överstigande en timme? Den största skillnaden jämfört med tidigare är att SJ måste ta kontakt med dig vid ändringar om minst en timme. Syftet med detta är att ni i första hand ska komma överens om det går att genomföra ändringen och du har din fulla rätt att säga nej. Fungerar inte ändringen för dig finns det förhoppningsvis någon annan som kan tänka sig att ta det istället. Denna kommunikation ska alltid bedrivas som en dialog där du ges möjlighet att besvara vad SJ önskar genomföra innan det genomförs.

Om SJ vill kan de ändå tvinga dig till ett turbyte. Oavsett om du tackat ja eller nej till denna ändring har du rätt till kompensation i tid. Tiden förs till ett särskilt timkonto, schemaändringsbanken, som du kan kontrollera via Employee Portal.



Tiden som ska föras till kontot är all tid som inkräktar på din fritid minus en timme. Om du exempelvis drabbas av tidigarelagd turstart med en timme och senarelagt turslut med en timme ska du kompenseras med två timmar minus en timme.

ÄNDRINGAR PÅ MINDRE ÄN EN TIMME ÄR LIKA MED NOLL

Om ändringen är mindre än en timme behöver inte SJ ta separat kontakt med dig och du erhåller ingen ersättning, tyvärr. Däremot kan det fortfarande uppstå situationer där personalplaneringen ändå behöver ta kontakt med dig vid ändringar på mindre än en timme, exempelvis om de tidigarelägger din turstart med 40 minuter nästa arbetsdag efter att du slutat för dagen. Att du svarar på arbetsrelaterade samtal utanför arbetstid är dock inget som någon kan förvänta sig. I annat fall gör de bäst i att inte genomföra ändringen eftersom det kanske kommer leda till en tåg försening.

PENGAR ISTÄLLET FÖR

Schemaändringskorridoren omfattar ej schemagrupper som erhåller ekonomisk ersättning för sena besked om tjänstgöring, alltså ”Superflex” och ”åkstation Sverige.”

TANDLÖSA AVTAL

Varför är det då tillåtet för SJ att genomföra ändringar på mindre än en timme utan kompensation? Ja, det enkla svaret är att gamla avtal ligger till grund för nya avtal. Ett nytt avtal kommer allt som oftast inte kunna vara mirakulöst bättre än det föregående om inte väldigt stora uppoffringar/försämringar görs på annat håll.



WE WANT YOU!
**Är du intresserad
 av att engagera
 dig fackligt?**

**Vi söker dig som vill påverka
 våra förhållanden och villkor
 på arbetsplatsen. Kanske
 känner du någon som skulle
 passa som förtroendevald
 eller sitta i valberedningen?**

**Kontakta någon i valbered-
 ningen eller styrelsen för
 mer information.**

E-post: seko@klubb106.se

BEHÖRIGHETSPROVEN

En av de mest omdiskuterade sakerna under året har varit behörighetsproven för fordon. Ett stort antal medlemmar har kommit in till fackexpeditionen och berättat om sina upplevelser inför samt efter provögonblicken. När den årliga fordonsverifieringen började rullades ut med e-learning tänkte de flesta att allt skulle gå till som vanligt, det vill säga att det lärande året fokuserar på vissa fordonsmoment eller aspekter i en e-learning och att de som genomför den sedan kunskapskontrolleras på det man repeterat. Men så blev det inte.

NYA BUD, SADE BILL BUDEN ÄR NYA, SADE BULL

Den sjätte september kom dock annan info i veckobrevet, då Lars Broddén på SJ Kompetens- och Ledarutveckling meddelade att e-learning och behörighetsprov detta år var oberoende av varandra. E-learningen skulle innehålla repetition och nyheter, medan provet skulle vara fristående och innehålla ”teoretisk kunskap som alla ska ha för att kunna arbeta på ett trafiksäkert sätt”. Vidare informerade han om att godkänt resultat innebar en förlängning av kompetensen medan ett underkänt resultat dels genererade ett mail till provskrivarens gruppchef, som skulle meddela kursadmin för utskick av omprov (att genomföras senast 31/12-24). Underkänt omprov skulle resultera i att behörigheten tappades på det aktuella fordonet. Vidare meddelades det att felmarginalen snävats till, där det tidigare hade krävts 70% för att bli godkänd var det nu 80% som gällde.



-EN B-SKRÄCKIS

UTRULLNINGSKAOS OCH PROVÅNGEST

Vid tillfället för infon hade proven redan rullats ut och flertalet kollegor hade kommit förbi fackexpeditionen eller diskuterat behörighetsproven i rastlokalerna. Som alltid på denna arbetsplats sprider sig nyheter snabbt på muntlig väg och det som framgick var att ett antal personer blivit underkända på behörighetsprovet. Detta då frågorna var underligt formulerade eller det ställdes frågor om sådant som inte förekommit på fordonsutbildningar. En osäkerhetens och orons tunga kväljande filit lade sig så över vår arbetsplats.

I takt med att förarna började göra proven spred sig ordet än mer. Proven upplevdes som svåra. Flertalet förare väntade in i det sista med att genomföra utbildningarna, en del bildade grupper i vilka man tillsammans gjorde proven. Många sade att de inte vågade göra proven. Andra gjorde dem, konstaterade att proven innehöll frågor på saker som inte lärts ut om fordonen eller som sällan inträffar och skrev rapporter.

Förare som verkligen kunde sina fordon blev plötsligt underkända på de första proven. (Vilket inte är underligt vid en kombination av udda frågor samt en felmarginal på 20% på enbart 15 ställda frågor.) Några kollegor blev underkända på båda och förlorade fordonskompetensen. Då det inte fanns någon beskrivning för insats vid ett andra underkänt prov hanterades detta olika; vid ett tillfälle ska en instruktörsdag utfärdats medan det i ett annat fall bara helt sonika skickats ut ett tredje behörighetsprov.



Det sades om fordonsfortbildningarna att tiden för denna skulle vara utlagd under TTJ:n, med hänvisning till att man skulle hinna med dem då. Men dels verkar man från kompetensutvecklingens sida ha missbedömt den tid proven faktiskt tar att göra (då det i stort sett krävdes tolk för att lista ut hur en fråga var riktad) och dessutom inte ha tänkt på att tid för eventuella omprov tillkommer, då dessa sällan skickades ut samma dag som första provtillfället.

DU SKA BARA VETA

I gensvar på reaktioner om att förare vid genomfört prov inte fick veta vilka fel man haft, kom det ut en ny infotext i veckobrev den 27 september. Instruktionen var att personer som ville veta vilka fel de haft var välkomna att maila kursadmin@sj.se för att ta reda på detta. Rätt svar fick man däremot leta upp själv, vilket är kontraproduktivt när det handlar om ett lärande år. Det signalerades i stort sett att förarna bara magiskt ska veta allt om alla fordon utan vare sig repetition eller tillgång till rätt material.

Svaren återfanns inte bara i SJ:s egna material om fordonen, utan även i SJ Götalandstågs dokument och i vissa förekommande fall i dokument som enbart finns tillgängliga för SJ:s instruktörer. Det sistnämnda omöjliggör att tillgodogöra sig kunskap.

PROVUPPBYGGNAD PÅ KRYCKOR

Många av de frågor som finns med på behörighetsproven föll in under en av tre kategorier:

- a) **Handhavande- och kuggfrågor vars svar endast kommer med erfarenhet, men som inte står i några tillgängliga dokument.**
- b) **Frågor med svarsalternativ där flera svar stämmer in beroende på situation.**
- c) **Frågor med svar där ingetdera är korrekt enligt vad rutinerna säger.**

I samtliga dessa fall finns en betydelsefull gemensam nämnare: provkonstruktören och vilket svar denne är ute efter. Det är svårt att veta med tanke på hur proven varit formulerade och sammansatta. Det var oklart huruvida provkonstruktören hade en grundläggande förståelse för att olika förargrupper på SJ har olika fordonskunskaper på grund av att företagets fordonsutbildningar inte är vare sig likriktade eller kvalitetssäkrade? (Dvs hur mycket du kan om varje fordon beror på vilken instruktör du haft och när du fick utbildningen,



då materialet inte har varit enhetligt.) Vid provkonstruktion av det här slaget, när man har en bred provskrivarskara med olika erfarenheter är det viktigt att såväl frågor som svar är formulerade på ett sätt som gör att det enbart finns ett tydligt svar, att man kan se vad det är provkonstruktören vill ha svar på. Logiken ska vara självklar. Det är inte helt tydligt här, proven känns inte konstruerade för att utveckla kunskaper. Och som sagt, i flera fall saknas det åtkomliga källor till svaren.

Hur behörighetsproven konstruerats rimmar inte väl med parollen "det lärande året". Syftet med detta år torde för SJ vara att ha den bäst utbildade förarkåren, inte den mest förvirrade. När liknande prov pytsas ut till de anställda så ska det även finnas ett fullgott, enhetligt material av kvalitetssäkrad art tillgängligt att konsultera för svaren. SJ bör dessutom genomföra årliga lärarledda fordonsfortbildningar för att säkra upp förarens och ombordpersonals kunskap. SJ bör utöver detta bygga upp en e-learningbank med utbildningar kring fordon

och handhavande som kan göras om och om igen då repetition är kunskapens moder.

NÄR BEHÖRIGHETSVERIFIERING STAVAS ARBETSMILJÖÄRENDE

Då förarkåren gick runt med en stor portion ångest och kände motvilja eller ren skräck inför att skriva proven, började fler och fler kontakta skyddsombuden, som dessutom redan hade snappat upp den digra stämningen som spred sig med behörighetsprovets bakvatten. Det stora antalet fall gjorde att skyddsombud i Hagalund upprättade ett arbetsmiljöärende rörande fordonsfortbildningen 2024, vilken skickades till Trafiks skyddskommitté för behandling. Därifrån skickades den vidare till utbildningsenheten och instruktörssamordnare.

Från HR Kompetens- och Ledarutvecklings sida har man meddelat att upplägget för i år har varit helt nytt, varför det inte har funnits ordentligt materialunderlag för provkonstruktionen. Därför har man tittat på de diagnostiska prov för fordon som genomfördes av F43 under förra året. Genom utvärdering av de frågor som då användes, ska ämnesansvariga för resp. fordonslittera ha tagit fram de frågor som i år har skickats ut som behörighetsprov. Uppdraget de fick var att skapa frågor som ”speglar ryggmärghälsa och påvisar färdighet inom utvalda områden, så som placering och hantering av nödutrustning, apparatplacering/orientering ombord samt förståelse för felindikeringsystem”. Men man hade sett att en del prov utmärkte sig i antal personer som misslyckades eller klarade sig på håret, som till exempel X55-provet. Inför tilldelning av B-prov skulle några frågor vara omformulerade och några vara utbytta.

Från instruktörernas sida hade de ämnesansvariga uppmanats att ta fram ett antal frågor, men det exakta användningsområdet eller kontext

ska inte ha framgått när frågorna lämnades in. Instruktörerna har uttryckt att en dag på fordon är någonting som behövs.

SLUTEXAT ELLER NYEXAT

Inför 2025 kan vi med stor sannolikhet konstatera att HR Kompetens- och Ledarutveckling troligtvis har lärt sig av det gångna lärande årets avslutning och det är rimligt att anta att behörighetsproven kommer att vara mer välkonstruerade för Det lärande året 2025.

Det som vi har fått uppleva i år är vad företag ofta går igenom när de börjar att digitalisera prov. Då vi arbetar för ett företag som i flertalet år har bedrivit utbildningar och provskrivning digitalt, är det en självklarhet att förvänta sig en viss automatisk smidighet i utförandet av densamma. Det vi har sett i år är en motstridig bild i förhållande till tidigare provupplevelser. Enligt de flesta Sthlm Lok talat med har upplevelsen från tidigare år varit att man känt att SJ vill fortbilda och utveckla personalen. Detta år har det varit fler kuggfrågor eller ytterst otydliga sådana, vilket snarare faller och pekar ut än utvecklar. Är det en sådan organisation man vill vara? Vi tror inte det. Det ligger i SJ:s egna intresse att personalen är branschens mest välutbildade och kompetenta. Sådan kompetens uppnås bäst med positiv förstärkning, materialtydlighet, ett strävande efter aktivt lärande och genom att satsa på lärarledd fortbildning.

"LOKFÖRARE HJÄLPER TILL"

» **Kundvärdskapet är ett tillikaupdrag för alla SJ-anställda.** Det är mantrat som åltras för att bemöta eventuella synpunkter på att behöva ställas inför arbetsuppgiften som innebär att dra på sig en grön väst och göra sig synlig för så många resenärer som möjligt, eller ja, de kallas tydligen kunder. Men det mantrat är knappast något som omhändertar grundproblemet. Nämligen känslan av att kastas in i arbetsuppgifter som man inte haft en tanke på när man utbildat sig till lokförare.

För alla innebär inte kundvärdskapet en mardröm. Tvärtom kan det kanske vara skönt med lite variation när reservturerna placerat en på avbytarbänken. Det är åtminstone SJ snabba på att påpeka. Att hjälpa resenärer är något vi gör hela dagarna genom att köra tågen men SJ tillför här en helt ny dimension i en lokförares hjälpande. De inför ett arbetsmoment som tvingar till en typ av variation som inte särskilt många av oss efterfrågat. Kanske har du hört om chefs uttalanden som gör gällande att lokförare, på eget initiativ, efterfrågat denna typ av arbete. Ja, det kan säkert stämma. Men det presenteras aldrig varför denna typ av arbete ska bli ett obligatorium för alla, både de som efterfrågat det men också de som aldrig skulle drömma om att dra på sig annat än varsselfärgad väst. Under en vanlig reservtur finns såklart möjligheten att ikläda sig grön väst och gå ut och hjälpa resenärer. Men den typen av valfrihet är tydligen alldeles för gammaldags. Bättre då att införa ett arbetsmoment som hindrar en från att ta egna initiativ under reservturen för att repetera TTJ, förkovra sig i innehållet i inkorgen eller skriva avvikelsesrapporter som vi inte hinner skriva samtidigt som vi hjälper till med att köra tågen.

Ur ett fackligt perspektiv är denna typ av merutnyttjande i det närmaste förkastligt. Det

innebär inte bara att sänka värdet av sitt eget arbete att tilldelas fler arbetsuppgifter utan att erhålla en löneökning. Det sänker också värdet på kollegornas arbete som annars skulle existerat i form av anställda kundvärdar eller fler loungevärdar som kanske skulle kunnat utföra arbetet med ett bättre resultat och med fler befogenheter. Anställda som faktiskt kunde hjälpa resenärer som behöver hjälp istället för att hänvisa till kundtjänst i varje enskild fråga.

Seko har varit tydliga mot SJ. Det enda sättet som detta kan genomföras på ett lyckat sätt är via frivillighet. Detta framfördes under den MBL-förhandling som genomfördes för att belägga yrkesgruppen lokförare med ytterligare en arbetsuppgift. Trots avancerade schemasystem och nästintill obegränsade resurser i vissa andra sammanhang var det tyvärr otänkbart att tillhandahålla möjligheten att erbjuda endast frivilliga lokförare denna bisyssla/kompetens. SJ valde att skrida till verket trots protesterna efter att förhandlingen, som ägde rum i april, avslutats i oenighet med två av tre fackförbund när Seko och SRAT sade nej till denna förändring. När förhandlingen inleddes hade inte ens riskbedömningen ägt rum vilket kanske säger en del om SJ:s intresse för eventuellt identifierade risker som skulle behöva omhändertas. Vi får väl hoppas att både företaget och resenärerna blir nöjda med förändringen trots detta.

SJ vill gärna vara tydliga och gärna att alla ska känna sig bekväma med sina arbetsuppgifter. Om du upplever något annat eller har andra synpunkter om detta är vi mycket tacksamma för de rapporter ni skickar oss innehållandes era iakttagelser. Skicka även en kopia till våra skyddsombud då detta berör vår arbetsmiljö i allra högsta grad.

LOKFÖRARYRKET PÅ SJ, ELLER "A JACK OF ALL TRADES"



KALLEELSE TILL ÅRSMÖTE

Datum: onsdagen den 5 februari 2025

Tid: 16:30

Plats: Klaraporten, Hörsalen på plan 10

Vi kommer under januari månad att skicka ut info om menyval, håll utkik på klubbens hemsida efter anmälningsformulär.

Det är återigen en glädje att få välkomna er till vår medlemsdemokratis högtidsstund, Klubb 106 årsmöte, med efterföljande traditionsenlig middag! En specificerad kallelsen kommer att gå ut inom kort men vi vill redan nu uttysa mötet och göra er uppmärksamma på datumet. Även detta år bjuder klubben på en hel treättersmiddag på Belgobaren efter mötet, föränmälan krävs som alltid för deltagande.

MÖTESAGENDA:

- Val av styrelse för kommande verksamhetsår
- Styrelsens ansvarsfrihet
- Verksamhetsberättelse
- Ekonomisk berättelse
- Val av ordinarie skyddsombud Cst, Hgl
- Övriga val för kommande verksamhetsår



Depådrängens visa

Jag är trött depådräng
Men jag lever ändå
Dagar går och kommer,
Medan jag knogar på
Växlar, lokavhänger
Klargör allt vi har här
Går bak mina vagnar,
Hojtar, visslar och svär

Jag är seg depådräng,
Och jag sparkar mitt grus
Och när lörda'n kommer,
Vill jag ta mig ett rus
Sen, när jag blivit livad,
Vill jag tampas och slåss
Strula med en snygging
Vill jag också, förstås

Sen, så kommer sönda'n,
Och då vill våran präst,
Att jag ska i kyrkan

Men då sover jag mest
Prästen kan väl sova
Hela måndagen, men
För en depådräng,
Börjar knoget igen.

Så går hela veckan,
Alla dagar med fart
Jag går med min radio,
varselväst på å såklart
Jag kör mina loktåg
Och jag multar med glö'
Samordnar, gnor och trälar,
Och till sist ska jag dö

Står där, en depådräng,
Invid Himmelens port
Lite rädd och ledsen
För de synder jag gjort
Man ska inte supa,
Strula runt och slåss

Herren, Gud i Himlen,
Är väl missnöjd förstås

Men, då säger Herren:
Yo, depådräng, kom hit!
Jag har sett din strävan
Och ditt eviga slit
Därför, du depådräng,
Är du välkommen här
Därför, god depådräng,
Skall du vara mig när

Och jag, en depådräng,
Står så still inför Gud
Och sen klär han på mej
Den mest snövita skrud
Nu du, säger Herren,
Är ditt arbete slut
Nu du, arm' depådräng,
Nu får du vila ut