STHLM LOK

NUMMER 6 ÅR 2018

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, KDAC00293 "F1200 - Getå-loket"

INNEHÅLL

s2 Styrelsen

s3 Arbetstid

s4 FP vs FV

s5 Rastfilosofi

s6 Bildklur

s8 Vrål kontra D

s9 Din fritid

s10 Inspelade samtal

s10 Juridisk hjälp

s11 Köra utan AGS

s12 Valberedning

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!

KLUBBSTYRELSEN

Jack Nilsson
Ordförande (Tjänstledig)

Fredrik Lindström
Sekreterare

Anders Arnesson
Kassör

Eric Bergendahl
Tillförordnad Ordförande

Johanna Kvist
Ledamot

Maja Stiegson
Suppleant

Rasmus Holmberg
Suppleant

Skicka gärna mail: seko@klubb106.se

Gilla oss på facebook: SEKO Lokförarna SJ Stockholm

Blogg: www.klubb106.se

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

ARBETSTID

Vad säger ATL och vårt kollektivavtal?

Det har inkommit flera rapporter om att OPSL uppmanar förare och ombordpersonal att bryta mot 5-timmars samt 12-timmarsregeln. Det har även sagts att kollektivavtalet och ATL (arbetstidslagen) inte gäller i alla lägen. Enligt rapporter och samtal med medlemmar så har vi fått uppfattningen att SJ mer eller mindre struntar i lagar och avtal och rent krasst kör över kollektivavtalet och våra medlemmar. *Detta är inte okej.*

Vad säger ATL?

13 §

"Alla arbetstagare ska ha **minst elva timmars sammanhängande ledighet** under varje period om tjugofyra timmar (dygnsvila). Avvikelse får göras tillfälligtvis, om det föranleds av något särskilt förhållande som inte har kunnat förutses av arbetsgivaren, under förutsättning att arbetstagaren ges motsvarande kompensationsledighet".

Detta betyder: du har enligt ATL rätt till 11 timmars sammanhängande nattvila men vårt kollektivavtal godkänner avsteget att nattvilan reduceras ner till 8 timmar,. Kom dock ihåg att detta enbart gäller på bortastation!

Värt att tänka på:

Det har förekommit att åkande personal har fått för lite nattvila utlagd mellan utbildning och ett arbetspass med motivationen "utbildningen är ingen säkerhetstjänst, alltså behöver man inte hålla så hårt på nattvilan". Detta är givetvis *falskt*. ATL anger inte vilken sorts tjänst arbetspassen behöver bestå av för att nattvilan ska hålla. Du ska alltså få minst dina 11 timmar, vare sig du är i åkande tjänst eller på utbildning. Vad är poängen att befinna sig på en viktig utbildning när du inte är utvilad och kan fokusera?

14 §

Arbetstagarna ska ha minst trettiosex timmars sammanhängande ledighet under varje period om sju dagar (veckovila). **Detta betyder**: varje vecka så ska du alltså vara ledig ett helt dygn samt 12 timmar (dessa 12 timmar infaller på föregående och/eller efterkommande dygn). Får du jobba över inför en ledig dag? Kontrollera då så du får din veckovila. Turstart efter ledigheten kan behöva skjutas upp pga att du inte får dina 36 timmar.

15 §

"Med raster förstås sådana avbrott i den dagliga arbetstiden under vilka arbetstagarna inte är skyldiga att stanna kvar på arbetsstället. Rasterna ska förläggas så, att arbetstagarna inte utför arbete mer än fem timmar i följd. Rasternas antal, längd och förläggning ska vara tillfredsställande med hänsyn till arbetsförhållandena".

Detta betyder: du har rätt till din rast! SJ har skyldighet att planera in så att du får din rast och detta ska då planeras så att du utför arbete max 5 timmar i följd. Ser du att en tur är felkonstruerad hör du av dig till planeringen eller OPSL. Glöm inte att skicka rapport till oss!

Under rasten ska du även kunna lämna din arbetsplats och stänga av din jobbtelefon. Det är arbetsfri tid och du är därmed inte skyldig att svara på några samtal.

Vad säger Spåra SJ?

"Arbetsperiod är tiden från den egentliga arbetstidens början efter en viloperiod till den egentliga arbetstidens slut före nästa viloperiod. En arbetsperiod får inte vara längre än 12 timmar i åkande verksamhet och inte längre än 10 timmar i stationär verksamhet. Arbetsperioden får inte delas i mer än två arbetspass. Den egentliga arbetstiden under arbetsperioden får inte vara längre än tio timmar. Ett arbetspass får inte vara kortare än två timmar, varvid viss utfyllnadstid (tillgodoräknad tid) kan tillkomma. Passresa som inte företas på lok och som avslutar arbetsperioden samt gångtid i början eller i slutet av en arbetsperiod får dock förlänga ovanstående tider".

Detta betyder: Ett arbetspass måste vara som *minst* 2 timmar och arbetsperiod som *längst* 12 timmar. Arbetsperioden kan dock förlängas med passresa, detta är då enbart om passresan läggs *i slutet* av turen. Gångtid får förlänga arbetspasset och arbetsperioden både i början och i slutet.

Kom ihåg!

Är det något du känner dig osäker på? Du kan alltid höra av dig till oss i styrelsen eller något av skyddsombuden. Inga frågor är för dumma och vi finns här för att hjälpa dig!

SKILLNAD FP & FV

FP-dagar

Antalet FP-dagar du får per kalenderår avgörs av antalet lördagar och söndagar som infaller under året. FP-dagen ska ALLTID innefatta hela dygnet samt ytterligare minst 12 timmar till. Vi vet att medlemmar har jobbat över in på sin FP-dag, och man har då rätt att få tillbaka denna. SJ ska sträva efter att förlägga dessa dagar till helgen samt att fridagsperioden bör gälla från kl. 19 dagen innan till kl. 05 dagen efter fridagen/fridagarna.

FV-dagar

Du har som helårsarbetande arbetstagare rätt till ett antal fridagar som motsvarar under året infallande lätthelgdagar (lätthelg är de tillfällen när röd dag (helgdag) infaller under måndag till lördag). Dessa dagar kallas FV-dagar. Även en FV-dag ska omfatta minst hela dygnet samt 12 h. Dessa 12 timmarna ska då förläggas på dygnet före och/eller dygnet efter FV-dagen.

SJ ska sträva efter att i största möjliga mån planera ut dessa dagar till de faktiska lätthelgdagarna samt att fridagsperioden bör gälla från kl. 19 dagen innan till kl. 05 dagen efter fridagen/fridagarna.

SAMMANSTÄLLNING ÖVER MÖJLIGA FÖRSLAG PÅ NYA PERSONALLOKALER T19 ;)

Ånge

Tunnelgatan 4. "Black Night Nighclub" på skylt vid ingång. 1tr ned, 3:e dörren till vänster. Kontakta Opsl vid turstart för kodord till dörrvakten, annars kostar inträde 300kr/pers. Hörselskydd rekommenderas, då hög musik (90tals-techno) spelas hela natten. Mat och lapdance på egen bekostnad.

Kimstad

Från Norrköping 11 min med regionaltåg. Stig av i tågets bakre del, då lokala ungdomsgäng brukar hålla till vid plattformens andra ände. 5min snabbspring västerut till byggbarack 3501 på Svenstavägens byggarbetsplats. Tänd varningsblink på baracken innan sängdags, annars finns risk att baracken lyfts bort av byggkran och staplas ovanpå andra baracker. Lättöl och snus finns i kylskåp till självkostnadspris. Bajamajor vid ingången.

Nässjö

Bilparkering 200 min söder om stationen. Svart Saab 95, reg.nr. UBK 691. Endast framsätena är upplåtna till SJ-personal, baksätet brukas av lokala narkomaner för avtändning. Ta med egen sovsäck eller filt, då bilrutorna är trasiga. Undvik att ha kontanter på er.

Skövde

Svebergsgatan 3B, 2tr. "B.Dahlberg" på dörren. Banka hårt på dörren, kärringen som bor i lägenheten hör dåligt. När hon öppnar, visa upp SJ ID-bricka och träng dig in. Mat ska finnas i kyl och skafferi.

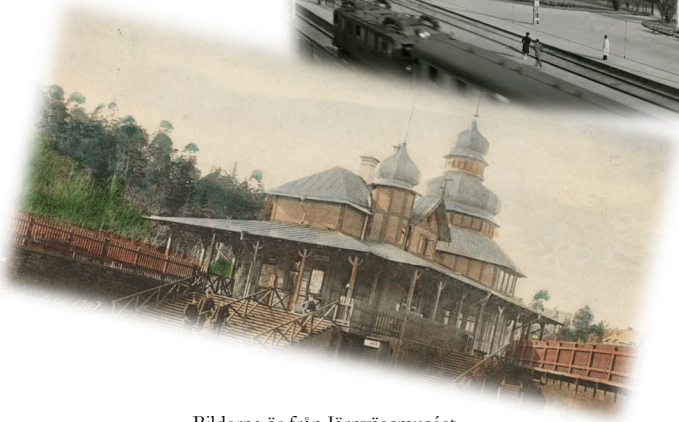
Hässleholm

Taxi 15 min till naturistområdet Vilda Blickar. Nyckel kvitteras ut efter inlämnande av kläder i receptionen. SJ ID-bricka ger 10% rabatt i matsalen.

Faktaägare:
Bill Spjutskakare

BILDKLUR

Här är en samling bilder från runt om i vårt län. En del av dessa stationshus är rivna, andra är ombyggda och några står kvar relativt intakta. Kan du ana vilka och var i länet korten är tagna? Ett litet pris till den första som mejlar in rätt svar.



Bilderna är från Järnvägsmuséet

1: KCAC18575, 2: KCAC 16305, 3: KCAA1888, 4: KDAA14194,

5: KCAC15842 6: KCAC 18564 7: KDAA08456 8: KCAC16453

VRÅLSKUBB KONTRA GRUPP D

Nu när det nya schemasystemet med IVU/Rapid arbetas på så diskuteras det fyra olika typer av grupper som man är tänkt att kunna välja mellan. Väldigt mycket är ännu obestämt och oklart men enligt olika förslag som diskuteras är det i synnerlighet en av dessa fyra grupper som liknar den så kallade vrålskubb som finns hos MTR Pendeln. Men hur lika kan grupp D komma att bli pendeltågens variant? Utifrån den information vi fick från SJ under medlemsmötet den 25 oktober har vi här försökt jämföra grupp D med pendelns s.k. vrålskubb.

MTR: Hos pendeln här i Stockholm har de ett liknande system med det klassiska namnet vrålskubb. 3 grupper á 6 man. Samtliga tre schemagrupper har fasta fridagar varav två av dem har Fp varannan lördag-söndag och den tredje istället har söndag-måndag varannan vecka.

SJ: Antalet platser på grupp D är mer flytande och ser ut att främst styras av hur många som själva önskar denna grupp. En fast fridagshelg per månad och resten av fridagarna placeras efter resursbehov och ditt önskemål.

Alla regler i kollektivavtalet gäller för dessa tre vrålskubbsgruppnycklar. Inklusive ett SKALL-krav på 19/05 inför och efter ledig helg.

SJ: Det som vi har i nuläget är en börskrivning gällande att sluta innan 19 fredag inför ledig helg och att börja efter 05 måndag efter ledig helg. Frågan om det ska ändras diskuteras men inget bestämt.

MTR: Veckoarbetstiden för vrålskubben är 36 timmar och avstämningsperioden som egentligen är 6 veckor har de facto stämts av på månadsbasis sedan ett antal år tillbaka då det tydligen passar bättre med IVU-rail. Fridagsnyckeln ligger dock kvar på 6 veckor.

SJ: Avstämningstiden är tänkt till en månad. Veckoarbetstiden är ännu inte bestämd. Ekonomisk ersättning, lägre veckoarbetstid eller extra fridag varje månad är tankar som kommit upp.

MTR: Turerna orderges klockan 15:00 eller senare inför nästa dag. Om nästa dag är en Fp så ska turen för kommande pass släppas innan turens slut även om det är före 15:00.

SJ: Inget bestämt men bland annat att få info om nästkommande arbetsdag senast vid slutet av föregående tur har lagts fram som tanke.

Tillägget för att gå på vrålskubben är 259 kr / arbetsdag och det utgår dessutom ett månadstillägg på 387 kr. Att tjänstgöra på dessa grupper ger därmed sammanlagt närmare 6000 kr extra per månad brutto. Ett tidsförskjutningstillägg på 196 kr utgår också då tidsförskjutning sker.

SJ: På medlemsmötet togs inte eventuella ekonomiska ersättningar upp eftersom

inbjudna representanter från SJ inte håller i den frågan. Denna viktiga detalj blir väldigt betydande förstås. Ett tidsförskjutningstillägg för varje arbetsdag som exempel skulle i nuläget hos SJ ge en ersättning på cirka 3 400 kr per månad.

Normalt brukar det gå att fylla dessa tre gruppnycklar och åtminstone från en del håll har vi indikeringar på att det är hyfsat lätt att påverka hur man vill arbeta. Den kritik som varit kring vrålskubben hos pendeln har främst varit att förare fått periodövertid istället för 0-dagar. Även i perioder att turerna inte alltid ges när de ska och det kan vara svårt att nå PSF.

Dessa aspekter kan vara något att hålla extra koll på när det kommer till grupp D i synnerlighet beroende på vad som införs här hos SJ.

Tänkbara fördelar med att ha en vrålskubb eller dylikt är att frivilliga mot rimlig ersättning avlastar övriga förare när det kommer till hastiga schemaförändringar. En tillräckligt lockande morot i form av lägre veckoarbetstid, ekonomisk ersättning, extra fridagar och/eller annat är förstås avgörande kring hur många som i slutändan kommer att kunna tänka sig denna mer oplanerade vardag.

DIN FRITID

Ledighet och vila är två oerhört viktiga ting i din och min vardag. Att kunna släppa tankarna på arbetet och underhålla sig med fritidsintressen, vänner och familj är förmodligen den överlägset viktigaste punkten i vår psykosociala arbetsmiljö trots att den de facto utspelar sig utanför arbetsplatsen.

Med en fast fridagsnyckel så får kroppen en uppenbar möjlighet att ställa in sig på hur och när den får vila, en rytm uppstår och kroppens klocka kan ostört ticka. Det ska sägas att även ett 8/6-schema har fasta fridagar, om än längre mellan dom.

Rörliga fridagar är ett experiment som ur produktionssynpunkt garanterat ger positiva resultat. Det går genom det att styra tillgången på personal under bestämda dagar utifrån rådande förutsättningar. Hur det påverkar den enskilde vet vi ännu inte men vi anar stora risker med det här och konsekvensen är sänkt säkerhet på våra spår.

Vi förutsätter att SJ gjort noggranna konsekvensanalyser av det här och kartlagt de risker som finns med tröttare förare. Vi förutsätter också att de står fast vid det de sagt om att valet av grupp, eller helt enkelt hur den enskilde vill ha sina fridagar, ska vara frivilligt samt att den som gjort ett val och sedan inser att det inte fungerar får möjlighet att byta grupp.

Slutligen vill vi uppmana samtliga att tänka en extra gång innan ni väljer bort den fasta fridagen, vad innebär det för dig att inte helt säkert veta när du är ledig?

INSPELADE SAMTAL

Sedan 1 oktober spelas alla samtal till och från SJs trafikledning in. Syftet är enligt SJ att öka säkerheten för individen. Inspelningarna sparas i 90 dagar och får enligt SJs utsago enbart tas ut vid misstanke om brott samt, efter medgivande från deltagarna i samtalet, för utbildningsändamål.

Grundtanken är väldigt god men att samtalet spelas in gör garanterat situationen för den enskilde mer pressad i situationer där åsikten är olika mellan personal och arbetsledning. Ett exempel är en situation där nattvilan spruckit och den enskilde vill ha sin vila men där arbetsledningen menar på att det inte är möjligt. Risken vid en sådan situation är att den enskilde, med vetskap om att samtalet spelas in, blir mer benägen att ge upp sin rätt och gå med på ett kollektivavtalsbrott.

Det är för tidigt att säga hur stor påverkan inspelningen har men något som observerats på driftstöd är att samtalen har fått en mer formell ton efter att inspelningen börjat.

Förr eller senare kommer det finnas tillfälle där en inspelning ska spelas upp. Hur och i vilket sammanhang återstår att se.

JURIDISK HJÄLP

1 november 2015 introducerade Seko Juristförsäkring som kollektiv medlemsförmån.

Juristförsäkringen täcker de viktigaste rättsområdena inom privatjuridik och ger Seko:s medlemmar juristhjälp i vardagen. Den kan användas till allt från rådgivning eller domstolstvister. En egen jurist kostar dig bara 30 kronor i månaden och läggs på din medlemsavgift i Seko.

- Obegränsat antal timmar juristhjälp per år
- Ingen timkostnad
- Ingen karenstid

- Gäller för dig, din make/maka, sambo, registrerade partner och hemmavarande barn yngre än 20 år
- Juridiskt biträde om du hamnar i domstol
- Ersättning för dina egna och eventuellt tilldömda rättegångskostnader upp till 2 miljoner kronor
- Tillgång till juridiskt säkrade digitala avtal
- BankID-skyddad kundportal där du kan följa ärenden och hålla kontakt med din jurist

Denna och mer information hittar du på www.helpforsakring.se

ATT KÖRA UTAN AGS

Det har kommit till vår kännedom att ett X2000 tidigare i år har framförts utan AGS. Detta är någonting som vi vill belysa, utan att för den del skuldbelägga föraren vid den aktuella tidpunkten.

För att ett tåg ska få framföras utan AGS så ska OPSL och föraren på tåget lugnt och metodiskt i samråd göra en riskbedömning. Man kollar då på olika riskfaktorer som påverkar varje enskilt fall. Detta kan vara t.ex. resandeantal, tid på dygnet, sträcka samt väderförhållande.

Även om du som förare tycker att förutsättningarna ser goda ut så bör du tänka ett extra varv. Vi har ett arbete där det finns så otroligt många yttre omständigheter som kan påverka. Här kommer några exempel på vad som kan hända;

Vad händer med dig om du skadar dig? Vem tar hand om resenärerna och sköter kontakten med TKL samt SJs trafikledning? Hur ska du kunna få hjälp om du svimmar i hytten? En vanlig resenär har inte tillgång till nycklarna som går till din hytt.

Man vet aldrig hur man reagerar efter en påkörning. Om du inte vill vara själv, ska du vända dig till en resenär och be om stöd efter en sådan händelse ? Närmaste kamratstöd kan befinna sig timmar iväg.

Föreställ dig en fullsatt X2000. Kontaktledningen är riven och du måste evakuera dina 300 resenärer. Ska du då förlita dig på att du kan rodda med detta själv samtidigt som du sköter kommunikationen med TKL samt SJ? Eller ska du förlita dig på att det finns resenärer som klarar av att dela ansvaret med dig?

Exempel som dessa finns det gott om. Vi vet att många som läser detta delar vår uppfattning men likt veckobreven så påminner vi om att *"säkerhet går alltid före punktlighet och komfort"*! Det är förståeligt att man tänker "annars kommer tåget bli sent" eller att man tycker synd om resenärerna. **Men det är du som förare som har det yttersta säkerhetsansvaret. Är det värt det?**

VALBEREDNING

Klubben söker nya valberedare inför årsmötet 2019.

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

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