STHLM LOK

NUMMER 5 ÅR 2019

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum

INNEHÅLL

s2 Styrelsen
s3 Tack medlem
s3 Interrail
s3 Gävletips
s4 Semestertips
s6 Nytt avtal
s7 Lönar det sig?
s8 Klur
s9 Direktiv reserv
s10 Att orka leva
s11 Turlistor
s12 Serie

KONTAKT

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

Email: seko@klubb106.se

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

www.facebook.com/lokfcst & www.klubb106.se

Denna tidning vänder sig i första hand till er medlemmar men även förare på SJ i allmänhet. Den skrivs av infogruppen i den lokala klubben. Som medlem är du välkommen att skicka in text eller förslag på vad som ska skrivas här i tidningen. Kontakta oss om du vill veta mer eller har något du vill publicera i tidningen. Vi är på ständig jakt efter bilder till tidningen!

Rasmus Holmberg
Ordförande

Magnus Jonasson
Vice Ordförande

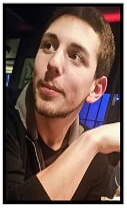
Anders Arnesson
Kassör

Johanna Hedberg
Sekreterare

Arvid Alsén
Ledamot

Evelina Savander
Suppleant

Göran Lind
Suppleant



Mikael Hedlund
Suppleant

Är det här du?
Suppleant

KLUBBSTYRELSEN

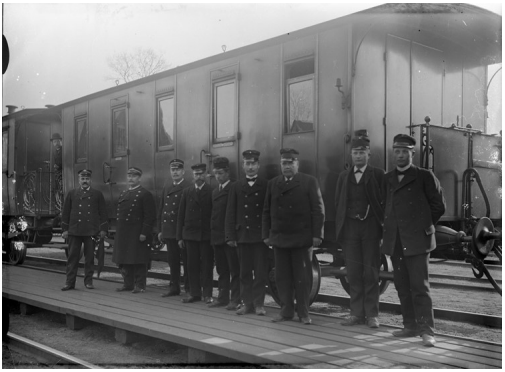
Skicka gärna mail: seko@klubb106.se

Gilla oss på facebook: SEKO Lokförarna SJ Stockholm

Blogg: www.klubb106.se

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

TACK FÖR ATT DU ÄR MEDLEM!



Ditt medlemskap betyder allt, tillsammans är vi facket. I en tid där vår arbetsplats är i förändring, och då inte alltid till det bättre, så är det lätt att glömma bort vikten och syftet med en fackförening. Tillsammans är vi starka och tillsammans utgör vi trycket som ligger till grund för kollektivavtalet. Förenklat kan vi säga att desto fler vi är desto större möjlighet har vi att få förbättringar i avtalet.

Din medlemsavgift gör skillnad, inte bara för klubben utan för hela vårt fackförbund. Den gör det möjligt för Seko att synas i media, göra satsningar på arbetsplatser där facket har dålig anslutningsgrad och trycka material för att sätta press på företag och politiker med mera. Antalet anslutna på din "lokala" postterminal påverkar i förlängningen vilka krav vi kan ställa på SJ också.

Så tack för att just du är medlem! Tillsammans kan vi göra skillnad!

EXTRA GÄVLETIPS

Ett litet tips då man har överliggning i Gävle är att under rasten, som infaller efter Sandvikenvändan, gå till hotellet och njuta av frukostbuffén istället för att ta frukostpåsen. Nu då vi har bytt hotell så finns ju denna möjlighet att göra Gävleöverliggningen ännu något trevligare.

INTERRAIL-KORT GENOM SJ

Visste du att du som är berättigad till SJs privatresekort också är berättigad att en gång per år ta ut ett interrail-kort? En helt suverän förmån som inte kostar mer än kommunalskatten av det kort du väljer, resterande kostnad betalar SJ. Det innebär att om du väljer ett kort som normalt kostar 2620kr så betalar du bara ca 760kr för det.

Interrail-kortet ger dig sedan möjlighet att gratis åka tåg genom hela Europa, på vissa tåg krävs platsbokning, som beroende på vilket interrail-kort du valt, kostar extra.

Många av de reseberättelser vi skrivit om under året här i STHLM LOK har gjorts eller varit möjliga att göra med ett Interrail-kort. Exempelvis den du kan läsa om i det här numret gjordes med Interrail-kort.

Beställning av kortet gör du på intranätet. Du hittar dit genom Mitt SJ > Anställd på SJ > Lön och förmåner

SEMESTERTIPS

I flygskammens era så kan det kännas lite motigt ibland för den som tycker om att resa, se världen, uppleva andra miljöer och kulturer och samtidigt leva så hållbart som möjligt. Då är det tur att det finns alternativ som är bättre på nästan alla sätt i form av tåg. Naturligtvis tar det lite längre tid att resa med tåg än med flyg, men resan blir så mycket mer än bara transport från punkt A till B. Synintrycken, dofterna, människorna, ljuden, skiftena i landskap och miljö, stad och landsbygd, berg och dalar. Man får en helt annan känsla för avstånd och slipper att under sin resa enbart se insidan av tråkiga flygplatser och flygplan.

Den resa som jag ska berätta om här nedan gick med tåg till Rom i slutet av augusti och jag

hoppas att min berättelse kan inspirera någon att bryta resnormen och tanken är också att ge lite tips som kan hjälpa så att man kan undvika onödiga missar. Då beslutet att genomföra denna resa fattades med mycket kort varsel så hann jag helt enkelt inte beställa något interrailkort med den rabatt som man kan få via privatresekortet vilket gjorde att min resa blev snäppet dyrare än vad den hade behövt bli, så det första tipset blir att planera sin resa med lite framförhållning och beställa interrailkortet på intranätet minst två veckor innan avfärd. Jag fick istället lösa allt som jag inte hade löst i förväg när jag kom ner till Köpenhamn genom att gå in på huvudbanegårdens resebutik där personalen har stenkoll på utlandsresor och kunde hjälpa till med varenda detalj. Även om det möjligen var lite dyrare så var jag synnerligen nöjd med den utmärkta service som de tillhandhöll. Jag köpte ett interrailkort med 5 resdagar inom 15 dagar, köpte platsbiljett till de tåg jag ville/behövde ha det på samt fick välja exakt vilken rutt jag vill åka. Allt gick extremt smidigt och man hade därmed också en garanti att allt var skött enligt konstens alla regler och att allt skulle klaffa då det ibland kan bli ett extra spänningsmoment i de fall man ordnar allt på egen hand i appar och websidor. Det enda som var en liten källa till oro nu var att bytestiderna kändes lite småsnålt tilltagna möjligen.

Min utresa gick som följer:

Köpenhamn-Hamburg, Hamburg-Innsbruck (nattåg), Innsbruck-Bologna, Bologna-Rom.

Resan från Köpenhamn till Hamburg (som man skulle kunna kalla porten ut i Europa) började tyvärr med ersättningsbuss pga. banarbeten på banan till Rødby som genomförs i samband med byggandet av tunnelförbindelsen under Fehmarn bält. Än så länge är det emellertid tåg på färja som tar en över sundet så i Rødby skedde ett byte av transportslag till tåg som tog en ombord på färjan mot Puttgarden i Tyskland. Just trippen över Danmark är i

nuläget ett litet sorgebarn och en bromskloss för att ta sig ut i Europa, men då Fehmarn bält -förbindelsen är klar med elektrifiering, upprustad bana och tunnel under sundet så kommer det gå betydligt fortare att resa hela vägen ner till Hamburg.

På färjan över bältet kan man passa på att äta eller handla i gränsshopen som enligt sin egen slogan är "Probably better than taxfree"... oklart vad som menas, men underhållande är det allt. Man ska inte förvänta sig någon gourmetmat ombord dock så att ha handlat med sig något lite gott och mättande att tugga på, som inte är godis, under resan är definitivt att rekommendera. Överfarten med färjan tar ca 40 minuter innan man åter går ombord på tåget och rullar av för vidare färd mot Hamburg. På nattåget mot Innsbruck (Wien) valde jag att resa i sovvagnskupé då liggvagnskupéerna på dessa nattågsvagnar, som är smalare än våra svenska vagnar, är extremt trånga, varma och endast bör väljas om man är en stor familj som kan fylla en egen kupé eller om man har en mycket tajt budget. I sovvagnskupén får man helt andra valmöjligheter när det kommer till frukost, man får välja sex frukostingredienser från en diger lista av bröd, pålägg, youghurt, varma och kalla drycker mm. Dessutom får man känna sig lite lyxig då man vid ankomst till sin brist finner en liten flaska mousserande vin samt morgontofflor i en påse. Allt detta, inklusive frukost, ingår i biljetten. Biljetten lämnar man för övrigt till pursern innan man kryper till kojs vilket kan verka lite märkligt, men någon poäng finns det säkert med det. Ett litet minus då man befinner sig på nattåget genom Tyskland är att internetuppkopplingen är lite si och så, där har tyskarna lite att jobba på, men resan är i övrigt mycket bekväm och smidig. Ett litet tips om man delar kupé med andra är att ta med sig bra öronproppar så att man slipper lyssna på när timmerstockar dras av andra resenärer. Man slipper då kanske också vakna om det är någon om hoppar på tåget någonstans i södra Tyskland klockan 3 på natten. Jag sov mycket gott under resan och vaknade upp till den tjusiga synen av höga alptoppar som tornade upp sig utanför vagnsfönstret. Pursern kom ca 50 minuter innan ankomst till Innsbruck och knackade på lite försynt och levererade den frukost som man beställt kvällen innan samt tågbiljetten. I Innsbruck var det så oerhört smidigt anordnat så att Bolognatåget avgick från samma spår som nattåget kom in på, så det vara bara att vänta på perrongen de ca 20 minuterna. Resan Innsbruck-Bologna var oerhört vacker där berg, dalar, alpsjöar och små pittoreska byar avlöste varandra. Väl i Bologna var det inte lika smidigt att finna snabbtåget som skulle ta mig till Rom. Det var tur att jag hade lite mera tid för detta byte då man skulle ner för trappor, upp för trappor, genom ett parkeringshus, ner för trappor igen innan man kom ner till där de italienska snabbtågen höll till. Det är viktigt att komma ihåg att man på snabbtågen, precis som i Sverige måste ha en

bokad platsbiljett. Den sista tågsträckan som var ett direkttåg gick fort och vi susade fram i 250 km/h genom sandfärgade och kulliga landskap som varvades med vinodlingar genom Florens och Siena för att slutligen ankomma Rom mitt på dagen dygnet efter att jag lämnat Stockholm.

Sammanlagd restid Stockholm-Rom, inklusive byten, drygt 29 timmar.

Vad man sedan ska hitta på i Rom överlåter jag åt andra resesajter och bolag att tipsa om istället så går jag direkt på att skriva om hemresan.

Jag lämnade Rom vid lunchtid 5 dagar efter ankomst och hade på hemvägen valt att resa följande sträckor:

Rom-Milano, Milano-Zürich, Zürich-Hamburg (nattåg), Hamburg-Köpenhamn och slutligen Köpenhamn-Stockholm.

Det som finns att säga om denna tripp är att resan över Schweiz gjorde att jag redan efter mindre än en vecka fick revidera listan över de vackraste järnvägssträckor som jag har åkt på. Denna sträcka lyckades nämligen med konststycket att med hästlängder bräcka Innsbruck-Bologna i skönhet. Däremot var mötet med den schweiziska gränskontrollen inte någon angenäm upplevelse. Trots att jag hade pass, biljetter och allting i ordning så lyckades de göra mig oerhört nervös genom att lusläsa passet, titta på bilden, titta på mig, ställa konstiga frågor och vara allmänt obehagliga innan jag fick tillbaka mina handlingar och de gick vidare. Bytet i Zürich gjorde mig också väldigt medveten om prisnivåerna i Schweiz som är snäppet högre än de flesta andra platser i världen… Värt att vara medveten om är att en mindre meny på McDonalds går på ca 150 svenska kronor t.ex. Dessutom kan man också vara medveten om att man vid behov av toalettbesök inne på tågstationen måste ha med sig schweizerfranc i kontanter.

Jag valde som ni har läst att resa hela resan i ett svep i båda riktningarna, men rekommenderar varmt att man stannar till längs vägen. Lugano och Zürich i Schweiz; Florens, Bologna och Verona i Italien; Stuttgart, Mannheim och Hamburg i Tyskland är ju alla utmärkta platser att stanna till på längs vägen om man vill se sig omkring och inte vill sträckresa.

Att ta tåget ut i världen är det nya svarta och är ett sätt att resa som ökat lavinartat under 2019. Jag rekommenderar det varmt och då vi har möjlighet som SJ-anställda att resa så otroligt billigt så borde det verkligen vara någotsom vi alla skulle fundera på när det är dags för semesterplanering.

NYTT AVTAL PÅ G

Under våren 2020 kommer de avtal som styr förhållandet mellan vår arbetsgivare och oss arbetstagare att omförhandlas under det som brukar refereras till som avtalsrörelsen. Den har redan inletts i och med att våra medlemmar har fått komma med synpunkter och yrkanden som de vill ha in i spårtrafikavtalet. Spårtrafikavtalet är det branschavtal som gäller för bl.a. tåg, tunnelbana och spårvagnar och detta avtal ska först undertecknas innan vårt lokala avtal "Spåra SJ" är aktuellt att omförhandla. Våra medlemmar har fått tre månader

och två medlemsmöten på sig att inkomma med yrkanden och förslag på ändringar, och dessa tillsammans med klubbstyrelsens yrkanden kokades ner till 11 olika förslag som vårt senaste medlemsmöte (den 10/10) fick ta ställning till och vaska fram fem förslag som ansågs vara de viktigaste. De fem förslag som nu är framtagna av medlemmarna i Seko lokförarna SJ Stockholm/Hagalund kommer att tas med till ett avtalsmöte som hålls i nästa vecka där alla Seko SJ:s klubbar är representerade, förhoppningsvis är det just våra tankar som får genomslag på avtalsmötet. Detta möte ska i sin tur vaska fram 3 yrkanden som Seko SJ:s representantskap ska besluta om. De tre yrkandena tas sedan med till Sekos ombudsman på spårtrafikområdet och kommer att vara ombudsmannens utgångspunkt i kommande förhandlingar med Almega. Så fort spårtrafikavtalet är påskrivet börjar processerna med de lokala avtalen. Troligen finns inte något nytt Spåra SJ" färdigförhandlat och påskrivet förrän möjligen under hösten 2020.

Så här ser processen ut och vi håller såklart tummarna för att vi får igenom många förbättringar i branschavtalet och att vi arbetstagare lyckas flytta fram våra positioner i nästa års avtalsrörelse.

LÖNAR DET SIG?

Det är en ständig diskussion samt ett alltid lika brännande hett ämne att diskutera slutlönen för lokförare bland lokförare både i Stockholm och annorstädes. Framförallt pga att levnadskostnaderna i de större städerna är i stigande och det, framförallt i Stockholm, finns många singelhushåll som ska bära dessa kostnader. Bor man i en storstadsregion behöver man således en lön som motsvarar ens utgifter, helt enkelt. Därför har det länge från både klubbens och arbetstagarnas sida varit önskvärt att höja slutlönen för lokförare på SJ.

Hur kommer det sig att vi har en hög ingångslön men ändå en generisk, trög löneökning på slutsteget? Vad är det man vill uppnå med detta? En hög ingångslön gör att det är lättare att rekrytera förare, men gör det att de stannar kvar? Om vi jämför vår slutlön med andra järnvägsföretag i storstadsregionerna samt med lönen lokförare i våra dotterbolag uppbär, står den sig inte väl i konkurrensen. Rent generellt tar det två till tre år att komma upp i slutlön på merparten järnvägsföretag, vilket innebär att det är suveränt att ha SJ som första arbetsplats; fin ingångslön, körningar i hela landet, många roliga fordon att lära sig… gott om tid att leka av sig behovet att se världen, med andra ord. Lite krasst uttryckt lönar det sig därefter rejält att byta bolag och därmed gå upp 3 - 4000 kr i lön.

Goda villkor och bra löner är vad som gör att arbetstagare väljer att stanna kvar.

Hur ser då lönestegen ut för de olika företagen?

SJ med dotterbolag:

- SJ: utbildningslön: 17.200 kr, ingångslön på 30.300 kr, slutlön på 35.350 kr
- SJ Götalandståg: utbildningslön 22.407 kr, ingångslön: 31.139 kr, efter 12 mån: 33.249 kr, slutlön: 38.707 kr
- SJ Öresundståg: utbildningslön 24.942, ingångslön: 36.453 kr, med slutlön 39.809 kr.

Konkurrerande bolag på sträckor som SJ trafikerar:

- MTR pendeltågen: slutlön 40.392kr
- Arlanda Express: slutlön 38.992 kr
- Upptåget: 36.747 kr
- Pågatågen: slutlön 39.839 kr

För att säkra förartillgången och få till en mer konkurrenskraftig lön behöver lönen bli högre. Det räcker inte att hävda att man jobbar på SJ

för att det finns många roliga fordon eller för den stora variationen. Götalandståg har flera roliga fordon, Öresundståg kör över bron, i Danmark och får på så sätt sin variation. Så där spricker den tesen. Med tanke på det ansvar en lokförare på SJ har, samt på grund av just fordonsvariationen och de många arbetsuppgifter man förväntas sköta, känns det viktigt att lönekuvertet verkligen motsvarar detta. Nit och slit ska ge utdelning, dessutom känns det helt barockt att lokförarna på dotterbolagen tjänar mer än de som jobbar på moderbolaget. Det väcker sannerligen frågan; hur generösa löner kommer man att vara med lönerna för de förare som hamnar på ett eventuellt SJ Mälab, i syfte att trygga tillgången på förare/hålla trafiken igång på de berörda sträckorna? Det är en fråga för framtiden säger man.

Men redan innan denna upphandling är klar, skickar det en betydelsefull signal om SJ som institution, arbetsgivare och varumärke att ha samma grundlön för alla lokförare, oavsett moder- eller dotterbolag. Det är den verkliga framtidsfrågan.

KLUR

Kan du ana var vi befinner oss och vart vi är på väg?

Dagen börjar i cykelstad men det är inte en cykel du lurigt spanar efter. Var är tåg och räls? Ingenstans kan du se vad du söker men kanske kan en viss geometrisk figur ge lösning på problemet. Konfunderad går du in i stationen.

Strax når du nästa station som är utgångstation för en drös tåg. Ditt tåg rullar vidare och på tal om rullar samlas tankarna kring en viss maträtt där garbanzobönan är framträdande.

Nästa stopp är i en vacker gammal stad som växer snabbt. Här bygger man spårväg och det är då väl efter allt som lagts ned och rivits upp tidigare decennier.

Klockan tickar på och ett vackert stationshus uppenbarar sig. Johan Glans är härifrån så en särskilt trist stad lär denna knappast vara.

Hör och häpna! Tåget är framme och nu gäller det att hoppa av innan dörrarna stängs igen. Hade man somnat till så skulle man ju kunnat hamna ända borta i Kalmar. Från där vore det ju förvisso nära till en härligt soldränkt ö förstås. Men här får jag ju två på raken istället.

♦

Ett län - två landskap - tre stater i närområdet. Beroende på hur du ser på det hela. Är folket här både monarkister och republikaner månntro? I alla fall finns god möjlighet att ta tåg både åt öst och väst. Kärnan där du är lämnar du med raska steg efter en snabb fundering, och snart är du på tåget. Björntanden, vad hände med den? Det blir en sista fundering när du skådar bort mot stadens vagga samtidigt som allt börjar röra på sig.

Tåget gör ett stopp i en liten stad. Oj, där står en ko. Ja, den är ju ändå prisbelönt. Det är faktiskt förståeligt att en del gör en utflykt hit för att äta glass.

Lite senare är det dags för uppehåll igen. Återigen i en järnvägsknut. Du funderar om lånekortet här fortfarande stoltserar med en bild på dess tågstation. De håller ju ändå till på samma plats. Snart är det dags för avgång igen och nog känner du viss ånger över att du inte passade på att hoppa av och kolla om kanske kanske Takida kunde vara i krokarna.

Till slut är du framme. Där borta på rotfruktsmärket har en gråsugga gjort kväller. Lika bra att göra det jag med tänker du när du knallar över gatan in till stadshotellet.

♦

Hissen eller trappan? Det är frågan. Upp behöver du ta dig på ett eller annat sätt för att besöka denna station som inte riktigt verkar ha

byggts i någon egentlig ort. Döpt efter en före detta by sägs det och ändå är här knutpunkt för både bussar kors och tvärs och tåg i tre riktningar.

Tåget rullar österut och man kan tro du hamnat alltför långt österöver när tågsättet swishar förbi några växlar längre fram. Minutrarna går, men så börjar tåget plötsligt bromsa in. Lätt att passera tänker du. På kommunvapnet finns en trollslända och i kommunen ett slott som väl kan föra tankarna till Hans och Greta.

När tåget stannar igen tittar du ut åt vänster och skådar i fjärran. Här håller Ejdern till och på tala om fåglar så vore det ju trevligt att åka och skåda pingviner nu när du ändå är i trakten. Fast du inser snabbt att namnet bedrar. Det får bli den riktiga sydpolen om du ska få syn på några pingviner annat än dessa hjälpsamma själar ute på plattformen. Dessutom är du långt från centrum.

♦

Den tidiga morgonen gör sig påmind och sömnen fångar ditt sinne. Inget problem för det är ju ändå först vid slutstationen du ska av. Tre fyra stationer senare vaknar du. Nu i en återuppstånden kommun i ett nytt landskap. Landskapet är nytt men fortfarande är en rovfågel dess djur.

När du lite senare rullar in till plattform här i stad med bussar i käringtandens två främsta färger. Du råkar se en utskriven turlista från lokföraren när du passerar och blir konfunderad. Till Göteborg? Det blir en lång växling.

DIREKTIV RESERV - VAD GÄLLER?

Vi har roat oss med att titta lite på de direktiv som OPSL och Personalplaneringen har att förhålla sig till och som kan vara nyttiga för oss som förare att känna till. De allra flesta av dessa direktiv finns tillgängliga på intranätet men då det kan vara svårt att finna tid och/eller motivation att faktiskt sätta sig och leta efter vad som styr de som arbetsleder oss så har vi försökt vara behjälpliga med detta. Det finns ju en uppsjö av direktiv så vi har fått sålla en hel del och valt ut några som vi tänker kan vara av intresse. Vi tar ett direktiv i taget, med förhoppningen att detta blir en följetång där vi återkommer till fler direktiv i kommande nummer.

Vi har uppfattat att det är relativt vanligt förekommande i kollegiet att det funderas på vad reserv egentligen innebär och vilka regler som gäller för detta, vad skiljer reserv från jour exempelvis? SJ:s egna direktiv angående reservtjänstgöring säger följande: "Syftet med direktivet är att vi säkerställer att hanteringen av RESERV sker inom gällande arbetstidsregler och förordningar" samt att "Reserv är ett angivet arbetspass med ett icke förutbestämt innehåll under arbetsdagen. En reservtur likställs med andra ordinarie personalturer". Därmed gäller alltså exakt samma regler som för ordinarie personalturer med ett angivet innehåll (raster, egentlig arbetstid, arbetsperiodens längd etc). Det finns såklart fortfarande en möjlighet för arbetsgivaren att i exceptionella fall beordra övertid, vilket det alltid finns, men arbetsgivaren ska alltid i sådana fall i första hand använda sig av arbetstagare som åtar sig övertiden frivilligt. Trots detta så säger samma direktiv: "Vid påbörjad reservtur innevarande trafikdygn föreligger risk att tjänst i viss omfattning kommer att omfatta tid utöver ursprunglig tid i reservturen och övertidsarbete därmed uppstår. Som ersättning för detta utgår

avtalsenlig övertid". Att planera ut uppdrag som man redan på förhand vet kommer dra över den från början utsatta sluttiden är att röra sig i yttersta gränslandet till det tillåtna då det inte alls är på det sättet som man förhåller sig till ordinarie personalturer. Vad som gäller är dock att man kan behöva föra ett fordon hela vägen till slutstation exempelvis, men om det rör sig om uppdrag som med säkerhet kommer överskrida arbetstiden och man har viktiga åtaganden planerade så ska uppdraget alltid ut på gnet/det ses till att det hittas en arbetstagare som är beredd att åta sig uppdraget frivilligt. Endast om ingen sådan finns kan beordring av övertid vara aktuellt. "...tjänst i viss omfattning kommer att omfatta tid utöver ursprunglig tid..." innebär rimligen att det i värsta fall handlar om några minuters övertid. Det finns ingen som helst rimlig anledning att lägga ut arbete på en reservtjänstgörande förare som man på förhand vet kommer överstiga den utsatta arbetstiden med mer än så.

ATT ORKA LEVA I ARBETETS TID

Vi har alla varit med om känslan att vara livegen, den brukar uppstå ungefär när man har en dygnsöverskridande tur följd av prick elva timmars dygnsvila och en biffig vändtur som slutar hyfsat sent, trots FP dagen efter. Efter att ha sovit bort större delen av den lediga dagen och ha pratat lite kort med partnern eller en vän i telefon, blir det till att åka till Hgl eller Cst för att sova i rum för tidig tjänstgöring. Känslan när du går av ditt pass är övermannande; frihet! Nu hem och vila inför nästkommande dags överliggning, då dygnet ska vändas igen…

Många skulle cyniskt säga att man får räkna med underliga arbetstider och skiftande schemaläggning när man jobbar inom järnvägen. Det är sant och någonting som arbetsgivarna lever på att använda sig av. Detta trots att schemaläggning går att göra bättre, arbetsvillkoren går att mjuka upp för att se till att flera typer av arbetstagare orkar med både att förvärvsarbeta samt leva ett liv även utanför jobbet. Risken med att pressa schemaläggning till det yttersta i effektivitetens tjänst (ta som exempel Cst-turerna (eg. Vå-turer) man kunde se i turförteckningen i juni, vilka sprack hejvilt och underkändes av facket, eller den ökända Örebroöverliggningen som fackexpeditionen fått många mail om) är att man hamnar i en säkerhetskultur som haltar och går på konstgjord andning. Hur ska en förare kunna utföra ett säkerhetsarbete samt servicemässigt högkvalitativt arbete när denne går på knäna?

Tid till återhämtning är ingenting som ska fås genom att en massa 0-dagar läggs ut för att kompensera för illa konstruerade turer eller dålig planering. Det gör att man indirekt systematiskt överarbetar personal en viss tid och lite apropå plötsligt konstaterar att ojsan, det fanns ju regler för hur mycket någon får arbeta, det får vi kompensera. Det finns, inom både avtal och framförallt arbetstidslagen med omkringliggande arbetsmiljöregler och rekommendationer, gott om utrymme att skapa turer samt planering som innebär att arbetstagarna orkar. Återhämtning ska gå hand i hand med arbetsdagarna och inte vara akut omplåstring för att skyla bristen på den.

I nuläget diskuterar man, i en grupp där både arbetsgivarrepresentanter och skyddsombud ingår, turkonstruktionen och hur den kan förbättras, samtidigt som Rapid ska införas i maj. Vi hoppas sannerligen att de parametrar som matas in i systemet fungerar som ett skydd för arbetstagaren; system som varnar när arbetstiden blir för lång och som inte går att överrida, parametrar som garanterar god dygns- och veckovila. För mår en lokförare skräp kommer i förlängningen även organisationen att göra det.

Ett företag är bara så bra som sin kärnverksamhet och SJ:s kärnverksamhet är att bedriva lönsam persontrafik. Utan förare och ombordare finns inte de fysiska medlen att bedriva denna lönsamma trafik. Personalen är SJ:s största tillgång, både rent praktiskt samt ut mot kund, med sin professionalitet, yrkesstolthet och pliktkänsla. Det bör, nej nu ger vi dän i börskrivningar; SKA belönas med en schemaläggning/planering för personalen som gör att man trivs och mår bra. Det kommer nämligen att generera utvilade, energiska medarbetare som orkar med att både leva och göra sitt allra bästa på jobbet.

Bara då kommer orden pålitligt, enkelt, mänskligt och härligt att nå sin fulla mening.

TURLISTOR

Efter genomgång, fackligt och av skyddsombuden, hade vi i fredags den 25e oktober ett lokalt samråd kring nästa års turlisteförslag. Turlistorna för T20 liknar till viss del det som är nu T19 men en del förändringar är det. Tillsammans med skyddsombuden har vi tryckt särskilt på bland annat frågor om kvartstid, buffert vid nattvila och raster, och även vissa tyngre turer.

Återigen har det ritats turer som i vår mening bryter mot avtalet främst rörande arbetspassets längd. En del av detta fick vi till en ändring kring medan framför allt en tur fortfarande i våra ögon bryter mot den s. k. femtimmarsregeln som begränsar arbetspassets längd och huruvida en taxiresa numera kan förlänga detta eller ej vilket vi inte alls är eniga med SJ om.

Gångtid får förvisso numera förlänga arbetspassets längd utöver fem timmar men att taxiresan skulle kunna förlänga arbetspasset på samma sätt verkar otillbörligt kreativt. I förhandlingsprotokollet som styrker detta kallar man det numera förflyttningstid men samtidigt står det i samma protokoll att det hela handlar om ”kollektivavtalets utformning avseende gångtid” samt att förflyttningstiden fastställs med en promenadtakt. Därför är det underligt hur man tolkar in taxiresor i detta. Om SJ istället tycker att taxiresa numera plötsligt är exakt samma sak som passresa så står det fortfarande inget om att passresor skulle kunna förlänga arbetspassets längd. Endast maxlängden på den egentliga arbetstiden (10 tim.) samt arbetsperioden (12 tim.) får förlängas av en passresa som avslutar turen.

I övrigt var det dock bra samtal och diskussioner på fredagens samråd. Ett flertal turer fick vi tillsammans där på mötet till en förändring kring. Ett Nyköpingsvarv med obetald rast innan överliggning i Västerås är nu tänkt att tas bort. Vissa turer fick en mer robust rast och/eller nattvila. Turlistoptimerarna lovade att titta närmre på en eventuell lösning för att göra Örebroöverliggningen aningen mindre tung vilket i så fall är uppskattat. Sammanlagt ett knappt femtontal turer har fått fulltidsuppehåll där det tidigare låg kvartstid och på något ställe har turer med obetald rast kunnat byggas om för att bli av med denna.

Örebrosläpan är en välbekant tur som kan komma att se annorlunda ut framöver då den riskerar att bli längre. Sedan har nya kanske mindre uppskattade arbetsmoment tillkommit såsom saxning av lok och backning av tåg vid Stockholm C.

Det som ligger nu framöver är granskning av kommande gruppnyckelförslag vilket är planerat i november. Har du förslag eller synpunkter kring vad vi ska trycka på kring dessa så hör av dig till någon i styrelsen eller mejla oss på seko@klubb106.se så tar vi det med oss.

SAMTIDIGT PÅ KLARAPORTEN...