



Vem ska betala för IVU?

SJ:s nya schemasystem IVU har varit i bruk i ett par veckor. Det är inte en underdrift att säga att läget är KAOS. Trafikledarna låter stundtals mer eller mindre gråtfärdiga eller hysteriska när man ringer. Arbetskamrater anställda sedan 80-talet pratar om att det här är bland det värsta de har varit med om under sina år på SJ. Senare anställda liknar situationen vid vintrarna kring 2009/2010 då telefonköerna till OPSL var timslånga med en minnesvärd trudelutt som pausmusik i luren, och man inte visste om man skulle skratta eller gråta.

Problemen borde inte vara någon överraskning

Många av problemen är inga nyheter för SJ. De har kommunicerats av facket, skyddsorganisationen och planeringen under arbetet med IVU. När cheferna ändå väljer att sätta systemet, och stänga ner RPS så att man står utan backup så är det alltså ingen överraskning att det blir just kaos. Som vanligt vill man att vi i personalen ska kompensera för den egna oförmågan att lyssna in, åtgärda brister, säkerställa ”robustheten”.

Mitt i allt detta vill SJ att vi ska fira att nya X2 ska rulla ut i trafik. Vi har hört både en och annan medlem skratta, muttra, skaka på huvudet åt eller förfäras över det verklighetsfrånvända i att arbetsgivaren önskar att vi just nu, på vår fritid, ska stå och vifta med en grön SJ-logga-flagga för att göra reklam för denna tilldragelse. När många ombord på tågen och på trafikledningen upplever det värsta arbetsmiljöproblem vi haft på årat. ”De har ingen aning”, ”Har de suttit under en sten de senaste veckorna?”, ”De trampar på oss”, ”Tror de att vi är apor som man kan slänga åt en banan ibland så är vi nöjda?” ...har vi fått höra.

Hur jobbar vi i jul då...?

Dessutom ska decemberschemat dröja ännu längre (trots att Seko sagt nej) i en tid då många längtar efter att kunna planera jul med nära och kära.

Och kvarvarande FV-dagar stoppas in på dagkontot, utan någon större diskussion. Trots att SJ haft **hela året** på sig att planera ut FV-dagar.

Det vore lögn att påstå att vår arbetsgivare verkar värna om sin personal. Oavsett om vi klipper biljetter, fordonsleder, personalplanerar, städar, växlar eller kör tåg.

Den stora frågan är: VARFÖR ska vi betala med vår fritid, vår ork, vår planering och i förlängningen vår hälsa för ett systembyte som vi varken bett om eller velat ha?

Har SJ råd att behandla sin personal så här?

MTR stormar snart in på de avgångar SJ haft i evigheter. Flera arbetskamrater har sagt upp sig sedan Mälartågsavtalet blivit klart, för att gå över till en ny arbetsgivare. Ännu fler pratar om att det där gräset på andra sidan kanske faktiskt ÄR grönare. Högre löner, bättre arbetstider, mer framförhållning, möjlighet att planera sitt liv... Hur ska ”personalbristen” lösas om folk flyr?

Extra medlemsmöte 25 nov!

Vi är väldigt tacksamma för alla rapporter och mejl! Fortsätt så, vi vill ha in fler! Men, ska det bli någon förändring krävs antagligen också tyngre protester.

Vi håller extra medlemsmöte 25 november, håll ögonen öppna efter tid och plats som meddelas senare. Vi ska då inte bara välja ny valberedning utan också diskutera och informera om läget med IVU. **Kom och prata av dig, prata ihop dig med dina arbetskamrater: Hur ska vi gå vidare?**

Slutligen

IVU förändrar inte vilka regler vi arbetar under. Följ ert schema. Arbetsled inte er själva. Håll på era raster och nattvilor. Svara inte i telefon på fritiden om ni inte vill. Det är kämpigt för våra kollegor på OPSL och planeringen, men det kommer inte att bli bättre av att vi kortsiktigt släcker bränder med vår hälsa som brandfilt.

På nästa sida kan du se några sammanfattningar över vad som står i kollektivavtalet. Det är fortfarande vad som gäller. Kanske ännu mer nu, om vi ska orka jobba under oklara omständigheter på obestämd tid.

PRUTA INTE PÅ DINA RÄTTIGHETER!

Hållpunkter enligt kollektivavtalet, Spåra SJ:

Ett arbetspass: Max 5 h, sedan ska du ha rast, minst 30 minuter, exklusive förflyttningsstid.

En arbetsperiod: Max 12 h från start till slut, varav högst 10 h får vara "egentlig" arbetstid.

Passresa som avslutar arbetsperioden (arbetsdagen) och som ej sker på lok får förlänga 10 h/12 h ovan.

Förflyttningsstid (gångtid) är egentlig arbetstid, får förlänga arbetspass och arbetsperiod både i början och slutet.

En fridagsperiod, alltså när du har en eller flera FP- eller FV-dagar utlagda, ska alltid ha **minst** 12 h runt ledighetsperioden. Så här: Slutar du kl 17:39 inför FP/FV-dagar skall du inte börja tidigare än 5:39 nästa arbetsdag (Notera att detta **inte** gäller 0- och tjänstledighetsdagar). FP/FV-dagar får **bara** flyttas efter överenskommelse med dig. Du har alltså rätt att säga nej.

Veckovila: Under varje kalendervecka ska du ha minst en FP/FV-dag. Alltså 24 h plus 12 h sammanhängande ledighet. De 12 h kan gå in i nästa vecka.

Nattvila på hemmastation: Minst 11 h

Nattvila på bortastation: Får kortas till 8 h, men då skall *nästa* nattvila vara 11 h plus minst så lång tid som den första nattvilan kortats från 11 h.

Beredskap: Det finns en paragraf i Spåra SJ som reglerar beredskap, dvs. att vara tillgänglig på fritiden. Ingen lokförare eller tågvärd har beredskapstillägg. Du behöver alltså **aldrig** vara tillgänglig på din fritid. Stäng av din arbetsmobil med gott samvete.

Turändringar: Det har hänt vid ett flertal tillfällen att arbetskamrater har inställt sig till en tur bara för att upptäcka att arbetstiderna ändrats. Så här står det i avtalet: "Den ordinarie arbetstiden i ett arbetspass får inte ändras, om arbetstagaren redan har påbörjat arbetspasset eller inställt sig på arbetsplatsen." Man kan fortfarande få övertid, men man ska ha tid från när man skulle ha startat turen, och arbetstidsreglerna gäller från då.

Om FV-dagar

Ur Spåra SJ: "Översyn av fridagsplanen bör göras i september, varvid resterande fridagar (FP och FV) ska planeras ut. Överenskommelse får träffas om att lämna enstaka FV-dagar oplanerade."

Det är alltså en överenskommelse mellan dig och arbetsgivaren. Om du inte vill att dina FV-dagar ska flyttas till tidkontot, hör genast av dig till din gruppchef. SJ har haft ett år på sig att planera ut våra FV-dagar. De har inget med IVU att göra.

Vi skall i år, innan **novembers** slut, ha fått ut 9 FV-dagar. Du kan kolla hur många du fått ut i IVU eller på din lönespec.

Det som händer när en FV-dag flyttas till dagkontot är för det första att du kanske inte får ut den som ledighet inom överskådlig framtid... *Men också:* Dagar som flyttas till dagkontot skyddas inte av 24 h + 12 h, som FP/FV gör (se ruta till vänster). En sådan dag kan du alltså jobba till 23:59 inför, och börja 00:01 efter. Ganska stor värdeminskning, med andra ord.

Man ska också ha i åtanke att en FV-dag är en sådan dag som motsvarar "vanliga människors" storhelger. Som midsommar och jul. Rätt så värdefulla dagar för många.

Vi vill veta: **Har du fått ut alla dina nio FV-dagar?** Om inte – hör av dig så att vi kan begära förhandling. Detsamma gäller vid andra avtalsbrott. Eller frågor! seko@klubb106.se

Tågs säkra framförande

Att ta sig ur säkerhetstjänst: Det är vårt ansvar att aldrig framföra ett tåg, eller utföra andra arbetsuppgifter i säkerhetstjänst, om vi inte är pigga, koncentrerade eller lugna nog att klara av dem. Är du för trött? Är du för stressad? Kan du inte vara uppmärksam nog att klara de situationer som kan uppstå på järnvägen? Då är det inte bara din rättighet utan också din skyldighet att sätta säkerheten främst.

Det är INTE vår skyldighet att rädda upp den situation som arbetsgivaren skapat.