

STHLM LOK

VECKOBREV

16 december

EXTRAUTGÅVA MED ANLEDNING AV KAOS



EXTRAUTGÅVA MED ANLEDNING AV KAOS

ATT VÅGA VÄGRA NORMALISERA KAOSET

SJ sparkar nu chefer och lovar bättring i media samtidigt som man mejlledes återigen skjuter upp ett schema-släpp lite passivaggressivt antydandes att detta är personalens fel då dessa sjukskriver sig. Samtidigt som man viftar med en engångsgåva till jul.

Just nu haglar mail från ledning och ansvarig personal rörande IVU med uppmaningar om att hålla ut, man arbetar med att komma tillrätta med problemen. Man har bara inte kunskapen för att mata in relevanta kollektivavtalsriktiga och verksamhetssanna parametrar i systemet för att göra så att det fungerar. Sedan är det lite inkörningsproblem med otillräckligt bemannade tåg, överföring av uppgifter från IVU till Trappen och Infotracker.

Vi upplever nu en pågående pandemi såväl som en systemepidemi, där arbetsmiljön gradvis dagligen försämras för flertalet arbetstagare genom att start- och sluttider på turer förskjuts med timmar, kvartstiden blir bara större och flera timmar helt obetald tid kan förekomma. Vi befinner oss i ett skede där turer ändras med kortare framförhållning än vad som skedde under Krisavtalets dagar under de månader då Covidpandemin rasade som värst. Allt detta innebär en psykologisk press och stress från många håll. Trötthet, problem med återhämtning, dålig sömn och mardrömmar om arbetet.

”Tråla på, det blir bättre”

Men vi ombeds att hålla ut. I infobreven står det även "återkommande fråga, besvarades datum..." som om arbetstagarna borde veta bättre än att ifrågasätta/ställa om en fråga när man upptäcker att grundorsaken till att den ställs fortfarande inte är löst.



De ständiga mailen med försäkran om att allt kommer att bli bra om vi bara håller ut, är med på IVU-tåget och kämpar på är menade att höja moralen. Men samtidigt kan man även se dem som en del av en normaliseringsprocess. Där vi långsamt börjar vänja oss vid kaoset, acceptera läget och anpassa oss efter någonting som är så långt ifrån normalt och acceptabelt som det kan bli villkorsmässigt. Det är oerhört viktigt att vi minns våra rättigheter, att följa kollektivavtalet, att rapportera felaktigheter och oegentligheter; att inte normalisera kaoset, tröttheten, utföra arbete på fritiden (t.ex. kolla mobilen för turändringar/svara i den) och den känsla av uppgivenhet som finns på arbetsplatsen gällande schemalaggningsen.

Trappstegen ned till helvetet

Saken är den att schemalaggningsen gradvis har försämrats, gränsen och uppfattningen av vad som är normalt har flyttats millimetervis till det läge där vi står idag, med ett nytt schemalaggningsystem och gruppsokningssystem som varken är mänskligt, pålitligt eller härligt. Och inte säkert heller, för den delen. Med införandet av IVU har SJ, utan att ha gjort en

ordentlig riskanalys, lyckats bryta mot samtliga av sina värdeord. Eller i och för sig, pålitligheten är det inget fel på; vi kan lita på att läget kommer vara miserabelt ett bra tag framöver.

Att överleva en toxisk relation

Människan är som varelse funtad på ett sätt som innebär att vi försöker finna mening i tillvaron och söka sätt att överleva på, uthärda. Det är därför vi så lätt normaliserar saker som vi kanske för något år eller två sedan tyckte var otänkbara. Normaliseringsprocessen innebär att en person försöker att anpassa sig efter någons försök att upprätthålla och utöka kontrollen över en. Det är en överlevnadsstrategi. Som vi i detta fall inte har råd med om vi vill ha en god och säker arbetsplats, hållbar arbetsmiljö och ett fungerande privatliv. För när gränserna långsamt och subtilt förskjuts till bristningsgränsen och utplånas, när vi accepterar det oacceptabla, då äger vi till sist inte längre vårt livsrum.

Det brinner i bröstet

Som vi tidigare har skrivit om, bubblar och jäser det av vrede och frustration ute på tågen, bland kollegorna och ute i landet. På Götalandståg har våra kollegor exempelvis gått samman i stormöten och uppmanat till gnetstopp för att visa arbetsgivaren att man har fått nog av ovissheten, bristen på framförhållning och respekt för åkandepersonalen.

Det är viktigt med solidariska handlingar för att komma tillrätta med de försämrade villkor som arbetsgivaren pådyvlat sin personal. Detta, glöden, solidariteten och kampen för bättre arbetsvillkor, är den överlevnadsstrategi som är värd att anamma och köra hela vägen in i kaklet. Mår du skröp, ta dig själv ur säkerhetstjänst. Jobba rätt, arbetsled inte dig själv. Du har rätt att må bra, att kunna ha en fritid och ett liv.

I dagens läge är det inte konstigt om arbetsdagarna känns övermäktiga och sjukskrivning blir aktuellt. Utmattning är ett lika giltigt skäl för sjukskrivning som andra fysiska åkommor.

IVU-kaoset i media den gångna veckan:

TÅGKAOSET

Personalens ilska efter SJ:s schemahaveri: "Kan inte planera min fritid"

2:00 min [Min sida](#) [Dela](#)

Publicerat måndag 13 december kl 18.02

SJ-chef lämnar sin tjänst efter problemen med schemaläggning

1:24 min [Min sida](#) [Dela](#)

Publicerat tisdag 14 december kl 16.22

SR Ekot, rörande inställda tåg och schemaläggning 2021-12-13/14

INSTÄLLDA TÅG

SJ:s nya planeringssystem fortsätter ställa till det i tågtrafiken

2:06 min [Min sida](#) [Dela](#)

Publicerat måndag 13 december kl 14.34

Samtliga SJ-tåg mellan Stockholm och Uppsala inställda under söndagen

UPPDATERAD 12 DECEMBER 2021 PUBLICERAD 11 DECEMBER 2021 *Svt 2021-12-11*

VARFÖR STREJKAR VI INTE?

Orden är återkommande både i mail, på de senaste medlemsmötena och i facebookgrupperna. Vi känner igen frustrationen och den är lika stor hos oss. Att aldrig kunna räkna med att något går som det ska under arbetsdagen gör en både matt och irriterad. Det viktigaste i detta läge är att vi fortsätter prioritera trafiksäkerheten och vår egen hälsa och inte börjar stressa för att hinna med saker som är omöjliga. Det är arbetsgivaren som leder och fördelar arbetet och det är inget konstigt att dålig planering leder till försenade och inställda tåg.

Skillnad på aktion och strejk

Vad som är än värre är att vi inte längre har kontroll över vår fritid under dessa förutsättningar vilket verkligen får oss att se rött. Det är fullständigt oacceptabelt precis som hela situationen i övrigt och då vill man verkligen säga ifrån på ett tydligt sätt. Strejk är fackförningens skarpaste stridsåtgärd och kanske skulle det vara på sin plats i detta läge. Vi befinner oss dock i en situation där det finns ett gällande kollektivavtal och en facklig strejk får endast utlysas i ett avtalslöst tillstånd och ska då syfta till att få ett avtal på plats. Vi får helt enkelt inte gå ut i strejk just nu, inte på initiativ av facket i alla fall. Det förekommer även andra

förslag på åtgärder, andra sätt att protestera, som till exempel genom att demonstrera. Ibland kan man även höra talas om en så kallad "vild strejk" vilket är en strejk som inte utlysas av facket utan av arbetarna på en arbetsplats (exempelvis på Pågatågen under förra året för att rädda anställningen för deras huvudskyddsombud). På Götalandståg har vi även fått höra om hur arbetarna där, på egen hand, kommit överens om en samordnad aktion mot arbetsgivaren i form av exempelvis gnetstopp.

Tillsammans är vi starka

Det kan kännas som att det inte händer någonting men från vår sida, i den lokala fackklubben, gör vi allt vi kan för att påverka situationen i rätt riktning genom att lyfta alla dessa problem i skyddskommittéer och andra forum samt begär tvisteförhandlingar när brott mot vårt kollektivavtal begås. Och där är vi både beroende av och tacksamma för era rapporter. Det viktigaste arbetet för att få till en förbättring pågår dock ute i den dagliga verksamheten och det gör vi tillsammans genom att endast följa vår arbetsbeskrivning, genom att inte hålla koll på jobbmobilerna på fritiden och genom att inte springa runt och försöka lösa omöjliga situationer på vår fritid.

KLARGÖRINGSTIDER för respektive fordon Cst/Hgl

Rc6: Klargöring 17 min (+9 min per extra fordon). SMS 39 min.

Er1: Dygnsklargöring 42 min (+23 min per extra fordon). Säkerhetsklargöring 14 min (+3 min per extra fordon).

X2: Dygnsklargöring 50 min (+50 min per extra fordon). Säkerhetsklargöring 12 min (+5 min per extra fordon).

X40: Dygnsklargöring 36 min (+24 min per extra fordon). Säkerhetsklargöring 12 min (+5 min per extra fordon).

X55: Dygnsklargöring 40 min (+25 min per extra fordon). Säkerhetsklargöring 12 min (+5 min per extra fordon).

GÅNGTIDER för Cst/Hgl

Cst - Hgl orderrum: 25 min (taxi)

Cst - Hgl bangård: 25 min taxi + 12 min gångtid

Cst - Hgl bangård: 35 min (taxi + gångtid)

Cst - Äsg: 30 min (taxi + gångtid)

Hgl - Äsg: 35 min (taxi + gångtid)

Gångtid Hgl orderrum - Hgl bangård: 12 min

Gångtid Hgl orderrum - Udl: 12 min

Gångtid Hgl bangård - Udl: 20 min

Gångtid Cst orderrum - Cst spår: 10 min

Gångtid Cst - Sci: 10 min

Gångtid Åbe - Äsg: 14 min

PRUTA INTE PÅ DINA RÄTTIGHETER!

Hållpunkter enligt kollektivavtalet, Spåra SJ:

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

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.

Förflyttningstid (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.

GOD JUL önskar SJ

Twisteförhandling har ägt rum rörande SJ:s sena publicering av decemberschemat. Förhandlingen resulterade i att alla Seko-medlemmar som drabbades av den försenade schemapublicering och då var inplacerad på basgrupp kommer att få två extra dagar till sitt dagkonto som kompensation för det av personalplaneringen begångna avtalsbrottet.

Berörda medlemmar uppmanas att så fort som möjligt ta kontakt med sin lokala klubb och försäkra sig om att man finns med på den lista som varje klubb ska skapa innehållande uppgift på aktuella medlemmar.

Let's twist again

Självklart kommer Seko nu, när SJ senarelägger januari schemasläpp, att ännu en gång begära twisteförhandling rörande det nu återupprepade avtalsbrottet.

Men vad spelar egentligen upprepade avtalsbrott, försämrade arbetsvillkor och havererad schemaläggning för roll när man kan kasta pengar på problemen eller köpa sig fri från att göra permanenta villkorsförbättringar med en engångsutgift på hela fyra julklappar? *God Jul, kamrater!*

Tågs säkra framförande

Att ta sig ur säkerhetstjänst: Det är vårt ansvar att aldrig framföra ett tåg, eller utföra andra arbetsuppgifter i trafiksäkerhetstjänst, 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.

KOM IHÅG:

- Jobba rätt
- Följ turen - arbetsled inte dig själv
- Gå inte ut tidigt till tåg för klargöring eller liknande. Låt momenten ta den tid de tar.