

STHILM LOK



VECKOBREV

26 november

EXTRAUTGÅVA MED ANLEDNING AV KAOS

EXTRAUTGÅVA MED ANLEDNING AV KAOS

MEDLEMMARNA HAR FÅTT NOG AV CIRKUS IVU

Igårh ölls ett extrautlyst medlemsmöte där vi utöver att välja valberedare och besluta om nästkommande års medlemsavgift även diskuterade SJ:s nya planeringssystem IVU/Rapid samt vad detta medför både inom operativ drift och på ett personligt plan.

JOBBA RÄTT: Följ turen och gällande kollektivavtal samt säkerhetsföreskrifter. Vi ska inte arbetsleda oss själva. -Sitt inte på din fritid och kontrollera hur nästa arbetsdag ser ut. Åk inte iväg med ett tåg som du inte är inlagd på i Trappen.

Diskussionen kring IVU upptog av naturliga anledningar större delen av mötet och böljade fram och tillbaka i rummet samt online.

Man konstaterade att framförhållningen numera är noll och att de anställda verkligen har blivit livegna. Det så kallade krisläget som SJ införde i samband med pandemin, där de anställda skulle titta i Trappen för att se om en tur hade kommit senast klockan 17, har permanentats. Vi kan inte längre planera våra liv, vi kan inte återhämta oss, umgås med våra familjer och vänner, träna knattelag, gå på en drejkurs, spela innebandy med kompisarna eller göra något annat rekreativt som förhöjer livskvaliteten. Ty till skillnad från förra året, då man skyllde usel framförhållning på Covid, skyller man nu på att det inte alls gick att förutse att IVU skulle fungera så illa som det gjort. Men vi vet alla att facket, såväl som trafikledning, fordonsledare, opsl, med flera, varnade för att någonting dylikt skulle hända och från skyddsorganisationens sida krävde man att SJ skulle göra en riskanalys. Detta valde företaget att vifta bort, istället sitter man nu sent omsider och gör en sådan på efterkälken.

Alla som har varit med om ett systemskifte vet att man ska samköra de gamla och nya systemen en längre tid för att garantera att det nya fungerar innan man omöjliggör en tillbakagång till det gamla systemet. Det handlar om att både migrera information och att ha bakåtkompatibilitet för att säkerställa att systemets funktion är säkrad.

Att överrida ett system med okunskap

Men är IVU det rena helvete som majoriteten av oss har upplevt att det är? Nej, faktiskt inte. Systemet fungerar alldeles utmärkt om man använder det som det är avsett; med färdiga, välkonstruerade turer och med fasta grupper/lista. Det är inte tänkt att arbetas operativt i på det sätt SJ vill.

Vad värre är så tycks kunskapen om hur en laglig tur ska se ut saknas hos de som har matat in parametrarna i IVU. Ett datorsystem blir just bara så bra som den data man förser det med. Får systemet felaktig information blir följderna de som vi ser idag;

-Tåg som inte är fullt ut bemannade/blir inställda

-Arbetsgivarrepresentanter som säger åt oss att följa IVU istället för Trappen och Infotracker, trots att vare sig fordonsledning, opsl eller vi själva kan se vilka det är som arbetar på tågen

-Finns inte förare och tågvärdar inskrivna i Trappen så fungerar inte heller Crystal alarm, vilket äventyrar säkerheten ombord för såväl personal som resenärer i de fall en hotfull eller våldsamt situation uppstår

-Gångtiderna stämmer inte, vilket gör att pasståg missas eller att det egna tåget får gå sent

-Det saknas klargöringstider för att göra de säkerhetskontroller vi alltid ska göra för att garantera järnvägens samt resenärernas säkerhet

-Det saknas ordentliga arbetsinstruktioner i IVU/EP, vilket gör att man inte vet vad som ska göras på olika driftplatser och i olika situationer

-Det är fler passresor, superkorta turer och kvartstid än någonsin förr; personalen finns, men IVU tycker att det är mer effektivt att vi ligger på undertid, åker kors och tvärs utan att köra/visera biljetter och jobbar 2h för att åka hem medan ett Mälartåg man hade kunnat köra den dagen ställs in pga personalbrist.

-Hanteringen av föräldraanpassning verkar ha fallerat, rapporter om förskjutna arbetstider haglar

-Arbetsgivaren förskjuter våra start- och sluttider utan att överhuvudtaget meddela oss, vilket signalerar att de vill att vi ska kontrollera våra arbetsverktyg hemma på fritiden

Vad leder detta till?

Alla dessa faktorer ökar givetvis stressen hos oss åkandepersonal. Att inte veta från ena dagen till den andra hur man arbetar är psykiskt nedbrytande och då vi alla månar om säkerheten och inte tummar en millimeter på den innebär de ej utritade gångtiderna, klargöringstiderna, med flera verksamhetsviktiga säkerhetsmoment att vi senar tågen i säkerhetens namn. Sena tåg innebär även övertid. Konstant risk för övertid är även det en påfrestning. Dessa saker kan sammanfattas med ett ord; ovisshet. Vi lever i total ovisshet.

Vi vet att det är många som inte mår bra. Som tänjts ut till gränsen för vad de orkar. Som får turer där man ska jobba från kl. 3 till 15 och under den ti-

MEDLEMSMÖTET BESLUTADE DETTA:

Klubbstyrelsen kommer att samla in och publicera medlemmars synpunkter, tankar, idéer och känslor kring situationen i ett insändarflygblad, för spridning i de kanaler klubben har, såsom anslagstavlor, mejl och Facebook. Maila oss på: seko@klubb106.se

Styrelsen ska även skapa en enkät att skicka ut till medlemmarna om hur deras mående samt situation är just nu angående schemalaggningen och kommer att publicera detta i relevant kanal.

den utföra säkerhetsmässigt kritiska moment i början och slutet av turerna när man är som mest trött och sliten. Kom ihåg möjligheten att ta dig själv ur säkerhetstjänst. Det är ingen som kommer att tacka dig när det sker en incident orsakad av extrem trötthet som i sin tur orsakats av sällsynt dåligt planeringsomdöme. Vi har inte bara rätt till att ta oss själva ur säkerhetstjänst utan även en skyldighet.

När blir det bättre?

Man har meddelat från arbetsgivarens sida att detta kan pågå så länge som 3-6 månader. Det är mänskligt att bita ihop och försöka härda ut. Men nog är nog, vi har levt i ett obönhörligt stadie av fortsatta försämringar av villkor och scheman i över två år nu. Vi är inte försökskaniner; vi är *människor*, stolta yrkesmänniskor som vill göra ett bra arbete och som undrar varför de som är involverade i beslutet om IVU, som drivit på den rappa nedmonteringen av RPS och införandet av ren livegenskap hos de som håller igång kärnverksamheten... inte skäms. För det borde man när man både håller på att köra ett välrenommerat företags rykte i botten och försämrar för personalen, vilket i förlängningen också försvagar verksamheten och riskerar resenärernas säkerhet.

När SJ i media och inför Mälartåg och anställda upprepade gånger rabblar sin ramsa som en gammal hackig grammofonskiva om ”den blir bättre om en vecka”, ”färre inställda tåg” och ”nu krokas vi arm och håller ihop” är det svårt att tro på orden. Att man lånar gemenskapstankens retorik och slänger ut garderingsmail om att säkerhet ska få ta tid belyser bara det faktum att man desperat försöker rikta strålkastaren bort från det faktum att man gör det motsatta.

Vad vill VI ha?

Fast lista, välkonstruerade turer som är avtalsenliga och schyssta, en god arbetsmiljö, högre grundlön istället för mutpengar/någon sketen godiskorg.

Åkandepersonal i alla Sveriges hörn, nu gör vi gemensam sak! Kom ihåg; TILLSAMMANS ÄR VI STARKA!