

# STHLM LOK

VECKOBREV



VECKOBREV

## FAST LISTA OCH GRUPPNYCKLAR ÄR VÄGEN -STABILITET FRAMFÖR KAOS

*Vad är det vi vill egentligen som kollektiv? Frågan har bollats runt de senaste veckorna och många har gått och grunnat på detta. I lunchrummet, ute på tågen, sinsemellan bland kollegor och i kommunikation med facket ljuder följande ord om och om igen: vi vill ha våra gruppnycklar, för stabilitet är att veta hur och när man arbetar.*

### Ropen skalla, gruppnycklar åt alla

Efter tre månader av IVU där turerna gradvis bara har blivit sämre och sämre innehållsmässigt och där de anställda antingen sitter och kör maratonturer eller knappt alls, kan vi nog lugnt konstatera att det effektiviserande systemet har fallerat. Det är ett system som i dess nuvarande skick inte klarar av den dynamiska komplexitet som behövs för att kunna planera ett järnvägsföretags anställda.

För den stora massan anställda har IVU inneburit väldigt sena turändringar, dramatiskt omritade turer och när man sedan manuellt har gått in för att försöka laga turer eller konstruera dem har det ändå inte blivit särskilt bra. Var finns kompetensen? Var är de bra turkonstruktörerna? Var är de turer som gjorde att arbetarna kunde sysselsätta sig effektivt en hel dag på arbetet och med klara, tydliga arbetsinstruktioner? Var är den stabilitet man utlovade åt basgruppen? I nuläget går såväl förare som ombordpersonal, trafikledning, gruppchefer och planering på knäna. IVU har inte underlättat vare sig arbetet eller livet för någon.

Men vi minns alla vad stabilitet är och vilken fantastisk arbetsplats SJ kan vara. Klubbens representanter har haft tillfälle att tala med medlemmar och kollegor från olika åkstationer och när man frågar vad som skulle vara en väg framåt i allt detta får man i stort sett samma svar; en överväldigande majoritet av förarna vill återgå till gruppnycklarna. Några som har vant sig vid variabel grupp eller åkstation Sverige tvekar lite, men en återgång till gruppnycklar för basgruppen betyder inte att dessa andra grupper försvinner. Eller för den delen att IVU gör det.



IVU kan mycket väl vara ett helt okej verktyg, men inte i sin nuvarande form. IVU behöver ett ramverk för att fungera optimalt, det är inte bara att mata in felaktiga parametrar och med dollartecken i ögonen slicka sig om munnen och hoppas på tät effektivitet. Den massivt ökade passåknningen, ojämnt utlagda turer med anskrämligt turinnehåll, utmattad personal som insjuknar på grund av brist på återhämtning (listan bara fortsätter) tyder snarare på motsatsen. SJ har inte förmått att ta tillvara på sin allra främsta resurs, vilken är personalen. Istället har man i nuläget snart kramat ut den sista droppen ork och förtroende som finns kvar.

Den så kallade "turoptimeringen" i kombination med en total brist på respekt för personalens välmående och fritid har gjort att SJ idag är ett företag i kris som blöder kompetens och anseende. Och nej, det går inte enbart att skylla på pandemin när man drar åt tumskruvarna, även om den självfallet är en försvårande faktor ur planeringssynpunkt. Inte heller på banarbeten eller liknande, sådant går att planera runt för den personal som specifikt berörs. Man behöver för en gångs skull lyssna på personalen, backa bandet och göra om, göra rätt. Man behöver skapa goda förutsättningar för oss att kunna utföra vårt arbete och dessutom kunna ha

ett privatliv. Detta garanteras genom med återinförandet av fasta, välkonstruerade turer och gruppnycklar.

### Gruppnycklar ger stabilitet

IVU skapar inte överskådlighet. Även om SJ anser att RPS och gruppnycklar inte varit moderna nog (läs effektiviserande nog) så var det systemet faktiskt betydligt mer överskådligt. Och grupperna med sina gruppnycklar skapade en hyfsat trygg kontinuitet för personalen. Man sökte det man ville ha, visste ungefär hur man jobbade under ett helt år och kunde dessutom välja att vara månadskommenderad om man så ville. Folk var där de skulle, man hade inte fem passåkande per dag och passåkande tågvärdar på snabbtåg med stängd bistro. Vidare hade man inte de övereffektiverade turerna varvat med de löjliga turerna på 2-3 timmar, utan resurserna balanserades upp tack vare att det fanns ett visst antal fasta turer. Vet man vilka tåg som går, hur många fasta turer man har och resursläget på det, då är det lättare att planera. Sedan kan det givetvis förekomma en och annan abrovink från planeringen för att lösa ett pass eller flera. Men det skulle inte vara detta kaos.

Därmed bör gruppnycklarna återinföras, IVU har som sagt redan bevisat att det inte går att släppa fritt hur som helst då det skadar både personalen och företaget. Vill man nu krampaktigt hålla fast vid IVU (då det kostar en del pengar att övergå till den upphottade versionen av RPS som flera OPSL med längtan i rösten har nämnt), så visst. Men den här gången ska det ske på schyssta villkor som gör SJ till en bättre och attraktiv arbetsplats där personalen mår bra, trivs med sina arbetsuppgifter och vill arbeta.

### Dags att lägga upp agendan

På fredagen vecka 2, lagom till helgen, skickade SJ ut extra information om att de anställda under resten av januari skulle kontrollera hur de jobbade nästkommande arbetsdag senast kl. 17:00 den föregående dagen, oavsett om det var arbetsdag eller ledig dag. Då detta bryter mot kollektivavtalets bestämmelser och de flesta av oss månår om sin fritid, höjdes många upprörda röster om fullbordad livegenskap, förlorat privatliv, respektlöshet, med mera. Och förare, ombordare såväl som andra yrkeskategorier inom företaget menade nästintill enhälligt att man inte tänkte offra en sekund av sin fritid på att sitta klistrad framför tjänstetelefonen när man i nuläget aldrig lyckas vila ikapp förlorad sömn. SJ drog sedan skyndsamt tillbaka uttalandet och sade att det stämde att man inte fick beordra personalen att sitta på fritiden och kolla mobilen, men man ville snällt och ödmjukt be personalen att göra det ändå.

Det är ett ansträngt läge vi har på företaget. Givetvis är det lika mycket utmaningar och pressande situationer som möter var och en nu. Men vi har inte alla samma goda villkor och förutsättningar. En person på ett kontor

## NATURFENOMEN SIKTAT ÖVER SJ:S DOMÄNER FÖRRA VECKAN:



kan gå hem kl. 17 dagen innan ledig helg eller fristående FP-dag. En förare eller tågvärd kan planeras ut på ett pass som börjar 9-10 timmar senare än det pass som hen från början var inplanerad på och därmed sluta 23:59 dagen innan sin lediga dag, vilket innebär att en del av denna lediga dag går åt till att resa hem och sedan utmattat sova sig igenom halva lördagen. Driftstödarna kämpar mot att IVU lägger flera nattpass följda av tidiga pass. På det senaste medlemsmötet i december sade många av medlemmarna som hade samlats i lokalen att det fick vara nog nu. Att det var dags att mobilisera sig och börja ställa krav och villkor. Klubben kommer som alltid låta demokratin ha sin gång och inom kort ska vi kalla till ett medlemsmöte där vi alla får möjlighet att fortsätta diskutera IVU-frågan och vad vi kan göra för att gå framåt med stolta, bestämda steg. För tillsammans är vi starka och utan oss kan inte tågen rulla. Vi är betydligt mer viktiga än vad vår arbetsgivares styvmoderliga behandling av oss försöker antyda.

*Vad tycker du? Vilka krav vill du ställa rörande IVU och våra arbetsvillkor? Maila oss och berätta på [seko@klubb106.se](mailto:seko@klubb106.se). Vi tar emot och listar alla era förslag, åsikter och synpunkter inför det kommande medlemsmötet!*

# SEMESTERINFO FRÅN STYRELSEN

*Om ni tillhör skaran som tar del av informationsbrevet som skickas ut från arbetsgivaren så har ni förmodligen uppfattat att det är dags för semestersökning.*

## **Beslutsrätten om din sommarvila**

Förra året flyttades hela proceduren från gruppchef och planeringen till enbart planeringen. Om man tycker att det var stelt och fyrkantigt innan så är det inget att jämföra med hur det gick till förra året. Tidigare år har det varit en dialog mellan arbetstagare och gruppchef gällande semestersökningen. Förra året var det väldigt lite dialog om ens någon. Det vi vill förmedla med denna information är mer tydlig och transparent information hur faktiskt förfarandet går till.

Det som är helt avgörande för hur man ska få sina första val är att man söker på rätt sätt. Med rätt sätt menar vi tyvärr på SJ:s villkor. Semestersökningen är tyvärr helt på SJ:s villkor. Vi är med och förhandlar men är väldigt bakbundna under förhandlingen då semesterlagen är utformad som den är.

## **Konsten att få den semester man vill ha**

Sök mot rätt helg, dvs semestern ska inledas med ledig helg. SJ kommer inte bevilja mot fel helg. (Även om du kryssar i att du kan jobba helgerna)

Den semester du har i år, konsumerar årets semester. Alltså om du redan har beviljad semester i början på detta år. Gör att den semester du kan söka i sommar och höst är dina 25 dagar minus den semester du redan fått.

Den semester du söker för 2023 i årets sökning kommer konsumera nästa års dagar.

Vill du få ut din semester måste du söka alla 5 veckor. Kryssar du i att du vill spara 5:e veckan om du inte får dina val så är SJ inte tvungen att lägga ut din semester.

Ett bra sätt att få sina dagkontodagar eller timkontodagar är att söka de dagarna och timmarna ihop med semestersökningen. Söker man dagar och timmar i semestersökningen så måste SJ lägga ut ledigheten under året. Tyvärr inte nödvändigtvis där du har sökt. Men ledigheten måste ut under året.

Varje år brukar SJ vara i behov att köpa ut semester. mer eller mindre från år till år. Vill man sälja sin semester söker man veckor förslagsvis mitt i sommarperioden som är attraktiva för SJ att köpa loss. För att sedan kunna lägga den semestern utanför sommarperioden.

Varje år är det några av oss som söker enbart två eller tre veckor på sommaren. Det kan ju vara så att ens behov ser ut så. Vi vill bara göra tydligt att de av er som tänker att om jag inte tar semester på sommaren så kan någon kollega få semester istället. Nej, så är inte fallet. Semester som inte tas ut under sommarperioden tillfaller *inte* en kollega utan ges gratis till SJ.

## **Det går att söka flera gånger**

Om du redan har sökt din semester så kan du söka igen. Du har till det sista datumet på dig att ändra din ansökan. Det är alltid den senaste sökningen som gäller.



# SÅ FUNKAR DET – du frågar, vi svarar

**Jag hade rapporterat in om att jag saknat rum på kvartstiden och fick veta att undertiden blir lite mindre bara, vad betyder detta?**

**Om man saknar rum på sin kvartstid, vad gäller? Vad ska man få för kompensation? Fullbetalt eller övertid?**

Vi har ett arbetstidsmätt på 7 timmar och 36 minuter per dag vilket ger 38 timmar i veckan. Ifall vi vid tiden för avstämning jobbat mindre än detta angivna mått så ligger vi på ”undertid.” Vi har månadsavstämning och om OPSL ser att du ligger på undertid för den aktuella månaden och sedan fyller ut kvartstid men därefter fortfarande ligger på undertid så är det enda som hänt att undertiden minskat. Saknar du rum på kvartstiden skriver du in övertid i Employee portal.

## På bortastation:

**Uppehåll högst en timme**

Full tid

**Uppehåll mer än en timme men högst 3 timmar**

Full tid kl 22-06, kvartstid (1/4) kl. 06-22

**Uppehåll mer än 3 timmar men högst 6 timmar**

Kvartstid

**Uppehåll mer än 6 timmar:**

Kvartstid kl. 06-22 och ingen tid kl. 22-06

**Arbetstagare får tillgodoräkna sig full arbetstid under ett tjänstgöringsfritt uppehåll på bortastation, om följande förutsättningar är uppfyllda, nämligen:**

- arbetstagaren har inte tillgång till överliggningsrum
- arbetstagaren får inte ersättning för logikostnad och hen får inte natttraktamente

**Vad innebär lågt respektive högt traktamente?**

Lågt traktamente betalas om dag 1 påbörjas klockan 12.00 eller senare eller dag 2 avslutas klockan 19.00 eller tidigare. Det skattefria traktamentet är då 105 kr.

Högt traktamente (210 kr) får du om du börjar före kl 12 dag 1 eller om du slutar efter kl 19 dag 2.

Så jobbar du 10.42 dag 1 och slutar 19.19 dag 2 så får du två stycken höga traktamenten.

## Frukostavdrag, då?

Vid lågt traktamente så görs ett avdrag om 24 kr för frukost. Vid högt traktamente görs ett avdrag på 48 kr. Så 0,5 i lönespecen innebär till exempel att de har gjort frukostavdrag när du haft ett lågt traktamente.

**Har vid två olika tillfällen haft dygnsöverskridande pass där jag slutar 02 samt 03 på morgonen in på min FP-dag, vad gäller här? Får jag jobba till dessa tider och samtidigt ha en FP-dag?**

SJ ska inte planera jobb på dig en sekund in på din FP-dag. Enligt SJ så bör du sluta senast 19 före en FP dag och börja tidigast 05 efter en FP-dag.

Dessutom ska din FP (samt FV) omfattas av ytterligare 12 timmar. Så om du slutar kl 18.00 på måndag och har FP på tisdag kan du tidigast börja 06.00 på onsdag. Eller om du slutar kl 22.00 på måndag och har FP tisdag så kan du tidigast börja 10.00 på onsdag. Skicka gärna en skärmdump på hur det såg ut med dina FP-dagar så kan vi ta det vidare för *det här är inte acceptabel schemaläggning.*

## SAKER DET RAPPORTERAS OM JUST NU

**Gångtider:** Vi får in många rapporter och har själva varit med om att gångtiderna kortats både på Cst och i Hgl.

**Växling/toatömning:** Saknas ofta eller omrubriceras, i en del fall är tiden för snålt tilltagen.

**Disptid:** Det är mycket disptid nu, men vad ska man göra på den? Ring opsl och få en arbetsbeskrivning.

**Klargöringstider:** Stämmer inte alltid och har i vissa fall även uteblivit helt.

# LINJEKÄNNEDOMENS GRUNDER

Vi har mottagit många mail, samtal, frågor och rapporter som rör linjekännedom. Framförallt att man i allt större utsträckning sedan IVU:s införande, trots linje- och platskännedomsenkäten som gick ut i våras, planeras in på att köra i blindo till platser och i en del fall växla undan eller ställa av där.

Hur tänker SJ? Jo, enligt följande;

Huvudregeln är att förare vid tågfärd och spärrfärd i regel ska ha minst **normal linjekännedom**. Begränsad linjekännedom kan tillämpas i vissa fall enligt punkt 6.2, SJF 015.5. Exempelvis oregelmässigheter eller enligt särskilt beslut.

**Normal linjekännedom får man, enligt punkt 4.2 i SJF 015.5 på detta sätt:**

- 1: Medfölja i förarhytt vid tågfärd eller spärrfärd som framförs av annan förare,
- 2: Genom att själv, med begränsad linjekännedom, framföra tågfärd eller spärrfärd,
- 3: Genom att studera en linjevideofilm med kompletteringsdokument, framtagna enligt anvisningarna i bilaga 1,
- 4: Genom att studera sträckan på något annat sätt, som har godkänts genom särskilt beslut av stab Trafiksäkerhet

Punkt 1 ovan är det mest vanliga och klassiska sättet att erhålla normal linjekännedom. Enhet trafik vill att denna punkt tillämpas i normalfallet i första hand.

## I once was blind but now I see

Ge dig aldrig iväg utan linjekännedom, se till att begära lots. Är det inte för hela vägen, som till Mora från Borlänge eller Uddevalla från Göteborg, då finns det förare där som kanske kan haka på när du ska köra. Ännu viktigare än linjekännedom är faktiskt platskännedom. Att växla i blindo på en plats är alltid en säkerhetsrisk och har du med dig en person som har god kännedom om både linjen och driftplatsen så får du bäst koll på exakta förfarandet och alla de alla lokala bestämmelser och rutiner som gäller för platsen. Begär lots!



## MEDARBETARPULSEN

**Årets första medarbetarpuls har kommit. Vi vill uppmuntra samtliga att gå in och svara på den. (stängs 26/1)**

SJ har såhär, fyra månader in i IVU-kaoset, valt att skicka ut sin senaste medarbetarpuls. Det är viktigt att så många som möjligt svarar på den, även du som är på väg till en ny arbetsgivare. Allas åsikter spelar roll. Du som är kvar, gör din röst hörd och du som är på väg bort, förklara varför. Skriv konstruktivt eller från hjärtat, hur som. Du kanske tycker att ingenting förändras och att det inte är någon idé att ens delta i undersökningen efter att ha sett hur man från SJ:s sida bemötte förra årets medarbetarpuls, men det är ändå viktigt att visa arbetsgivaren vad man tycker.

## RÖSTER OM FEBRUARISCHEMAT:

*”Det blev inte bättre i februari heller. Jobbar bara sent.”*

*”Flera av mina vänner på SJ har varit på intervju på andra bolag och några av dem slutar i vår.”*

*”Skrattar åt eländet nu. Det blir liksom inte bättre, bara sämre. Jag förstår inte hur de lyckas göra schemat sämre och sämre för varje månad.”*

*”Jag orkar inte ens laga mat längre.”*

*”Mina turer ser misstänksamt normala ut i februari. Funderar på om jag ska nypa mig i armen.”*

*”November: ‘Ok, en del tidiga turer men det kan bli bra. December: Uuuuh, dålig månad. Januari: Vill de ta livet av mig? Februari: Ja, det vill de.”*

# KLARGÖRINGSTIDER ska som minst vara följande:

Fordon	Klargöring ett fordon	Per extra fordon	Avställning
RC6-lok	17 min	+ 9 min	7 min (+3 min /extra fordon)
RC6U/SMS/AFM7	39 min	-	7 min
X2 säkerhetsklargöring	12 min	+5 min	9 min
X2 dygnsklargöring	50 min	+ 50 min	9 min
X40 säkerhetsklargöring	12 min	+ 5 min	5 min
X40 dygnsklargöring	36 min	+ 24 min	5 min
X52 säkerhetsklargöring	12 min	+ 0 min	5 min
X52 dygnsklargöring, 2v	21 min	+ 8min	5 min
X52 dygnsklargöring, 3v	24 min	+ 8 min	5 min
X55 säkerhetsklargöring	12 min	+5 min	5 min
X55 dygnsklargöring	40 min	+ 25 min	5 min

Självklart är det så att det tar längre tid att ställa av om man exempelvis ska ställa av fordon på tågvarmepost, ta till exempel X2, där man ska ställa på post och dessutom läsa alla dörrar, kolla värme/batteri per vagn etc. Likaså tar det självklart längre tid att klargöra ett fordon som ska tas från tågvarmepost, då trycket behöver gå upp, osv. Skriv alltid rapport om arbetstiden inte räcker till.

## GÅNGTIDER

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

## UTBILDNINGAR PÅ GÅNG UNDER VÅREN 2022

### INTROUTBILDNING

**Datum:** 23 februari

**Tid:** kl. 8-16

**Plats:** anges senare, med tanke på restriktionerna

Om arbetsmarknadens villkor idag, om varför facket uppstod samt om dina/våra rättigheter. Seko står för skattefri ekonomisk ersättning på 960kr samt fika och lunch om utbildning sker på plats.

**Hur du anmäler dig:** Skicka ett mail till [utbildning@klubbsjtrafik.se](mailto:utbildning@klubbsjtrafik.se) med ämne **Introutbildning**. Sök tjänstledighet utan lön senast två veckor innan utbildningen.

### SPÅRA SJ

**Datum:** 15-16 mars

**Tid:** kl. 8-16

**Plats:** anges senare, med tanke på restriktionerna

Utbildning i vårt kollektivavtal Spåra SJ. Lär dig allt och lite till! Seko står för en skattefri ekonomisk ersättning på 960kr/dag samt fika och lunch om utbildningen sker på plats.

**Hur du anmäler dig:** Skicka ett mail till [utbildning@klubbsjtrafik.se](mailto:utbildning@klubbsjtrafik.se) med ämne **Spåra SJ**. Sök tjänstledighet utan lön senast två veckor innan utbildningen.