

Sektion Åkande info 191223

Cst ombord, lokalt samråd 191024 och från centralt samråd 191104

Lokalt samråd mellan PO/SO och SJ

(PO = Personalorganisationer, SO = Skyddsombud)

Den 24/10 hölls lokalt samråd med SJ om Cst turer T20.
När det gäller Snabbtåg så

Centralt samråd mellan PO/SO och SJ

(PO = Personalorganisationer, SO = Skyddsombud)

Vändturer Mora

Fortfarande mycket snäva vändningar i Mora för f58. Uppfyller inte riktlinjer och OSA-aspekter vad gäller både Robusthet och möjlighet till återhämtning. Rasterna ligger inte ens nära riktvärdet 1 tim. Går det att värma medhavd mat under hela rasten? Eller bryts strömmen i tåget när rasten har påbörjats?

Tidsblock mellan rast (som är exakt 30 min) och avgång från Mora, är väldigt kort – så lite som 8 min på tur 5897 S!

Dessa turer måste kunna lösas så att OSA-aspekter beaktas.

Går det att vända i Blg istället, (som Serv.R)?

Tåg till och från Mora innebär många stopp, frekvent resandeutbyte, under vintern förekommer skidor och annan vintersportutrustning, vilket tar tid att lasta på och av.

Även en smärre försening får stor påverkan på arbetsmiljön och möjlighet till rast och återhämtning, då tidsmarginaler saknas, då man redan naggat på tiderna för klargöring och plf.tid. Enbemannat på vändturerna Blg-Mra-Blg. (Ökad arbetsbelastning)

Att vid försening till Mora tvingas avgå sent för att kunna ta sin rast, innebär att många anslutningar spricker och OP får en högre arbetsbelastning och stressigt arbete från start.

Rast på tåg diskuterades ett längre tag då det berör flera orter. Frågan måste drivas i skyddskommittéer och SJ måste göra en risk- och konsekvensanalys. Här var Henrik väldigt tydlig. SJ svarar att det inte är något problem och att frågan förhandlats tidigare. Seko är inte eniga med det SJ säger. Fortsättning följer.

Vi frågade SJ om de kunde specificera vad man lyckats förbättra med utgångspunkt från de OSA-relaterade synpunkter som skickats in under året. Man kunde inte svara annat än att man gjort så gott man kunnat utifrån de förutsättningar man haft.

Det ligger nu, åtminstone på Cst TF, turer där man åker blandat Snabbtåg och Regionaltåg.

Vi ställde frågan om man kommer att anpassa uniformen utifrån detta då reglerna är olika för de olika tågslagen. Man svarade att översyn pågår men att man under tiden får släpa med sig de uniformspersedlar som krävs.

Vi väntar nu på hur medlemmarna kommer att hantera det och hur gruppcheferna reagerar om det skulle vara så att man kommer i "Regionalkläder" på ett snabbtåg...

Slutligen kan vi konstatera att det inte blev något större gehör för de synpunkter vi lämnat in från landets alla orter. Erfarenhetsmässigt så känns det som att det som inte blir löst på de lokala samråden inte heller får någon lösning på det centrala...

Raster

Många raster ligger under - och betydligt under - minimivärdet 1 tim (se "Riktlinjer Turer och Nycklar T20")

Vi frågade SJ om de kunde specificera vad man lyckats förbättra med utgångspunkt från de OSA-relaterade synpunkter som skickats in under året. Man kunde inte svara annat än att man gjort så gott man kunnat utifrån de förutsättningar man haft.

Blandade turer; fordon/koncept/säkerhetsfunktion

Turer med blandade fordonstyper (lok och vagn/X2/X55/X40) och säkerhetsfunktioner (IC/Snabb/Reg, f53/f58/f59) gör att ett begränsat antal OP måste dela på turerna, vilket innebär; begränsad variation, begränsad möjlighet till ströledighet, samt att sådan tur som blir vakant blir svårare att tillsätta. Speciellt operativt. Undvik därför att rita blandade turer.

Och uniformspolicy är inte densamma på koncepten – olika plagg för olika koncept. Man ska inte behöva ta med olika uniformsplagg för en och samma tur/överliggning.

Det ligger nu, åtminstone på Cst TF, turer där man åker blandat Snabbtåg och Regionaltåg.

Vi ställde frågan om man kommer att anpassa uniformen utifrån detta då reglerna är olika för de olika tågslagen. Man svarade att översyn pågår men att man under tiden får släpa med sig de uniformspersedlar som krävs.

Vi väntar nu på hur medlemmarna kommer att hantera det och hur gruppcheferna reagerar om det skulle vara så att man kommer i "Regionalkläder" på ett snabbtåg...

Ihopritade turer

Idag kan två turer ritas om till en längre tur. Information om när så sker bör gå till SO och PO

Vi riktade kritik mot att man löst personalbristen genom att klippa ihop turer. Varken skyddsombud eller turlisteombud har haft möjlighet att granska turerna innan de lagts ut.

När i väl fick se turerna kunde vi i åtminstone några fall göra bättre lösningar, men dessa kunde såklart inte genomföras på direkten.

Något löfte om ändring kunde SJ inte ge...

Snabbtåg

Undersökningar bland våra medlemmar ger vid handen att vi vill återgå till den åkning på SSB som föregick T19.

SJ ritar inte in ytterligare överliggningar mot de som finns i förslaget.

Kraftig minskning av turer med F59

F59 T20 hittar jag 20 turer med F59. När jag kollar innevarande TF kommer jag fram till sidan 13 upp i 70/v. Detta trots att jag räknar bort de turer som gjordes om till F58.

Är behovet inte större än så nu när vi utbildar 59:or?

59-turerna på Ks försvinner när Ks-personalen utbildas till 59:or. Samtidigt försvinner det 59-turer på Hpbg när loktågen ersätts med ER-1

Turlistkonstruktör/turoptimerare har EJ tagit del av riktlinjer.

Vi frågade SJ om de kunde specificera vad man lyckats förbättra med utgångspunkt från de OSA-relaterade synpunkter som skickats in under året. Man kunde inte svara annat än att man gjort så gott man kunnat utifrån de förutsättningar man haft.

Beredskapskontroll på Nbt

Mer tid för tunnelcheck på de turer som berörs. Alternativt lägg tunnelcheck på tåg över Öresundsbron till Depå Hagalund.

SJ menar att man utökat tiden på Nbt från 15 till 20 minuter. Således ingen utökning av tiden.

Det är bara så att det låg 20 minuter för någon tidtabell sedan, sen drog man ner denna tid till 15 minuter men fick backa och lägga tillbaka 20 minuter

Gångtider

Utför mätning av gångtid Jönköping.

Ingen ny mätning kommer att göras. Från Seko och skyddsombud uppmanar vi att man klockar tiden från hotellet till bangården. Kontakta oss om tiden är för knapp.

Flytt av tjänst

Viktigt att överliggningarna som är ritade inför T20 ligger kvar på Stockholm och inte ritas över på andra åkstationer även om personalbrist uppstår. Dessa turer ger möjlighet till omväxling och arbetstider och återhämtning samt hemmavaro både dag ett och två.

SJ vill inte friskriva sig från flytt av tjänst mellan stationer då de ser att behov uppstår. Inför T20 anser man att man rekryterat personal i tillräcklig omfattning och till rätt orter.

Återstår att se...

519 Bef4 bör ligga på överliggande personal

Ingen utökning av överliggningar

Cst eller Lp bör ta 549 och överliggning M. M eller Lp 508 och överliggning

Ingen utökning av överliggningar

Bef4 i 420 bör ritas hela vägen till Cst

Frågan togs inte upp, men med tanke på alla "nej" från SJ hade den säkerligen inte fått gehör.

Rapportera till skyddsombud och turlisteombud!

Överliggning i U på 8,06 Ti-F tur 5025

Vi frågade SJ om de kunde specificera vad man lyckats förbättra med utgångspunkt från de OSA-relaterade synpunkter som skickats in under året. Man kunde inte svara annat än att man gjort så gott man kunnat utifrån de förutsättningar man haft.

Snabbtåg

60, 887, 1060

Turslut efter 01.00 hemma. Svårt att ta sig hem med allmänna kommunikationer. Vila hemma påverkas negativt. 508 till överliggning M eller Lp.

Ingen utökning av överliggningar.

110

Start före 06.00 (05.54) Turlängd över 8 tim (12.23) **Ta bort U före 529.**

Ingen ändring, men SJ skall kolla på om det går att flytta U-varvet

200

Gångtid JÖ 10 min? Tar längre tid. Mätning? Gäller alla Jö-turer.

Ingen ny mätning. *Föreslår att de som åker turen klockar tiden vid flera tillfällen och återkommer till mig eller till Skyddsombuden om tiden inte räcker till*

716, 1716

Turstart före 06.00 hemma. Enligt riktlinjer eftersträvas att tåg före 06.00 bemannas av överliggande personal. 521 till överliggning M eller Lp

Ingen utökning av överliggningar.

760 Blandade koncept. Tung, lång tur. Dela

Ingen ändring

830, 5080

När finns 580 vid plf för klg? Sent till plf T19. Klg 580 efter ank. 565 istället?

Tror inte SJ förstod frågan... *Föreslår att den förs till lokal SKK*

2100

Turstart 04.35 hemma. Enligt riktlinjer eftersträvas att tåg före 06.00 bemannas av överliggande personal. *Till överliggning*

Ingen utökning av överliggningar.

5080

Mer än 24 timmars bortavaro trots att man rör sig i närområdet. *Förslag att flytta 782-787 Ti-To från så att det blir en dagtur med 782-787+565-580. Det gör att det bara blir pass från U kvar på 5080 och det måste i så fall fyllas på med något annat.*

Ingen ändring.

5611

Turen börjar 4,27 och är 9,02. *Flytta 566-81.*

Turkonstruktion analyserar och tittar på om det går att hitta en alternativ lösning.

5915

Eftersom det är problem med furneringen och klargöringen av 10201 på turerna 5905 och 5915 F så föreslår jag följande lösning:

5905 F åker enligt ursprungligt förslag

5915F: Blir ny tur xx som klargör bistron (RB11) på Nbt på det tjänstetåg som blir 883-10201.

Medföljer detta tjt och åker sedan 883 till Cst. Rast. Därefter 818/27/26/35 från tur 5025 F.

5025 slutar efter 887 även på F då den endast har 8,06 i nattvila

Ny tur xx åker 10201 Lp 200 Servering R från tur 5915. Behov finns att kolla körplan på tjt från Hgl ank Nbt och tjt till U avgång från Nbt

Turkonstruktion analyserar detta. Kopplat till uppackning av matvaror RB11 för tåg som åker tjt NBT - U och sedan går resandetåg till Cst och söderut.

Frågan löst av turk. Den som har bistron i 10201 klargör på Nbt och medföljer sedan tjänstetåget som blir 883

Leif "Jason" Jansson

Turlisteombud Sektion Åkande

191107