

Nummer 2 2012
April

En tidning för SEKO-medlemmar som jobbar på SJ AB

Centrala förhandlingar

SEKO är den största fackföreningen på SJ AB.

SEKO SJ organiserar ca: 2000 anställda på SJ AB fördelat på elva klubbar över hela landet.

SEKO SJ:s främsta uppgift är att bevaka och förbättra våra medlemmars arbetsvillkor.

I det här numret kan du bland annat läsa om:

Frontljus

Hagalund

Förvaltningsrätten

Säljtävling

Styrelsen

Anställd?

Lönerevision 2012 har börjats på spårtrafikområdet. Dessa förhandlingar sker på Almega och omfattar samtliga företag inom bransch spårtrafik.

Första träffen hölls den 7 mars sedan är det inbokade förhandlingsdagar 18-20 april.

SEKO:s krav i årets löneförhandlingar är följande:

- 3,5 % och löneökning med minst 860 kr/ månad
- Höjning av lägstalönerna
- Förbättra reglerna för tidsbegränsad anställning
- Förbättrade regler för nattarbete

Observera att denna information avser endast de löneförhandlingar som sker centralt på bransch Spårtrafik. Först när dessa förhandlingar är avklarade startar lokala löneförhandlingar på SJ AB.



Frontljus

Frontljusen på X40 är inte bra vilket har påtalats sedan länge, det svar vi fått är att de uppfyller de krav som ställs men det stämmer inte fullt ut. Det man bortsett från är att ett bra frontljus även är en arbetsmiljöfråga och att det därför inte bara t.ex. är en UIC norm som styr detta. Det har t.ex. hänt att tåg kört på föremål och människor utan att lokföraren kunnat se vad man kört på, vilket inte är acceptabelt. Att inte ha sett vad man kört på kanske inte direkt upplevs som ett problem just då, men det innebär ett problem för nästa lokförare som passerar platsen med ett fordon som har bättre frontljus. Vi har från skyddet påpekat att ett bättre frontljus kan bidra till färre älgkollisioner, inte bara mildra blindkörningsångesten, eftersom föraren får mer

tid på sig att signalera/bromsa osv. En diskussion har tagits med arbetsgivaren hur detta skall kunna lösas men några beslut är ännu inte fattade. Tack vare att det skrivits en hel del rapporter i ärendet samt att det förts en diskussion på Tydalforumet kring denna brist kommer SJ nu undersöka möjligheten att stoppa in bättre belysning.

Arbetsgivaren har dock inte återkommit i ämnet.

/Skyddsombuden



Dålig arbetsmiljö hotar tågtrafiken



För en tid sedan närmare bestämt den 15 november vädrade jag mina tankar angående att SJ an-

vände sig av oss förare till att **åka "dörrstängare", en funktion** som inte finns i funktionsbenämningarna på vårt företag. Jag hade önskat att jag vid denna tidpunkt kunnat skriva att en arbetsbeskrivning tagits fram och informerats bland alla förare men tyvärr.

Skyddsorganisationen hade skickat in detta ärende till skyddskommittén på Division Trafik i december 2011. Där sade SJ att man gått ut med direktiv till bland annat Trafik Ledningen att vi förare inte skulle **användas som "dörrstängare",** och man tyckte att detta var en tillräcklig lösning. Skyddsorganisationen framförde då att det i alla fall skulle vara bra att SJ tar fram en arbetsbeskrivning för att säkra upp de gångerna det kanske ändå behövs, och det är ju en bra möjlighet att om vi sitter jour att använda oss i akuta lägen. Skyddsorganisationen hade förväntat sig svar på den skyddskommitté som var den 8 mars **2012, men inget framfördes. Att det är en** viktig fråga som so-org inte vill släppa är nämligen att det händer då och då till exempel för mig då jag måndagen den 26 mars körde tåg 716 från Stockholm till Örebro. Vid Båstad blir jag uppringd och tillfrågad om jag kunde köra tåget själv mellan Västerås och Örebro???? Köra tåget själv? Jag fick en klump i magen direkt, ensam förare...ensam vid älgpåkörning ensam vid personpåkörning ensam med alla resenärer med anslutningar hit och dit . Om något skulle hända, Nej tack!

Efter Enköping ringde man tillbaka och har fått tag på ej förare i Västerås som sitter



jour....skönt.

Man säger att ha kan åka "dörrstängare". Just det tänker jag "dörrstängare" Vad är det?

På SJ har vi föreskrifter för både det ena och det andra. Det finns till exempel en utropsmanual där det exakt står vad vi får ropa ut i tågen eller inte ropa och det har ju inte direkt med säkerheten att göra. Jag är förvånad att ett så proffsigt företag som ligger före i många hänseenden inte anser att det är viktigt att sina medarbetare som är ute på tågen och ansvarar för resenärer och säkerheten inte prioriteras med en arbetsbeskrivning som styr upp detta.

Vid pennan

Annika Laursén
Huvudskyddsombud Trafik

Anställd eller inte?

SEKO har jobbat under en längre tid för att förbättra anställningsförhållanden för anställda med en osäker anställning (Tim, vik anställningar) Vi har arbetat med att få SJ AB att följa LAS (Lagen om anställningsskydd) SJ AB har åtskilliga gånger informerat om att de inte anser sig ha några skyldigheter mot de visstidsanställda mer än de dagar de jobbar.

SEKO har begärt förhandlingar enligt LAS **25a som säger** en deltidanställd arbetare som anmält till sin arbetsgivar

att han eller hon vill ha en anställning med högre sysselsättningsgrad, dock högst heltid, har företrädesrätt till sådan anställning. Vid förhandlingarna har vi påpekat detta, men utan resultat. SJAB anser att de endast är anställda den dagen de jobbar och inte övriga dagar, så de kan inte få högre anställningsgrad, utom möjligen den dagen de jobbar.

SEKO har också begärt förhandling enligt LAS 25 (**företrädare till återanställning**). En förutsättning för att kunna använda LAS 25 är att man varit anställd hos arbetsgivaren mer än

tolv månader under de senaste tre åren. Vi har påpekat deras begäran vid förhandlingar med SJ AB, men utan resultat SJ AB anser att de inte kan använda LAS 25 när de redan är anställda. Även om SJ enligt ovan anser att de är anställda endast de dagar de jobbar.

Det fungerar alltså så att när SEKO påtalar LAS 25a då är de

ett år är. SEKO påstår att ett år skall räknas 225 dagar och SJ AB har ansett det skall vara 360 dagar. SJ AB:s tolkning har SEKO ansett orimlig, fast anställd personal jobbar i snitt 225 dagar på en omloppsbanan på 27 år. Löneuppflyttningar sker efter ett år i stegen (**där är alla eniga om att det är 225 dagar**).

På arbetsmarknaden i stort på spårtrafik använder arbetsgivaren 225 dagar eller 1600 timmar.

SJ AB vägrar att skriva ett avtal om att ett år skall räknas som 225 dagar. SEKO har även begärt en förhandling angående diskriminering pga anställningsform.

Lagen säger här att man inte får diskriminera mellan anställningsformer.

SJ AB:s agerande mot de med allmän visstid (**timanställda**) börjar likna storböndernas behandling av drängar och pigor på 1800-talet. Man borde kunna förvänta sig en något högre moral hos ett företag som SJ AB.

SEKO kommer att jobba vidare med den orättvisa behandlingen av visstidsanställda och vikarier inom SJ AB.

ej anställda, när SEKO påtalar LAS 25 då är samma person anställd. Någon ordning på hur LAS skall tolkas måste ju finnas även på SJ AB. Företaget måste bestämma sig och inte välja den tolkning som passar bäst för dagen, eller är mest gynnsam för arbetsgivaren.

SEKO har även begärt förhandling enligt LAS 5, som säger att om en arbetstagare under en femårsperiod varit anställd hos arbetsgivaren antingen i allmän visstidsanställning i sammanlagt mer än två år, eller som vikarie, övergår anställningen i fast anställning.

I denna fråga har SEKO och SJ AB haft olika tolkningar om vad



Förvaltningsrätten beslut.

Förvaltningsrättens beslut mot SJ AB ang bemanning mm.

Förvaltningsrätten beslutade den 29 september 2011 att SJ AB skall betala 250.000: - i vite. då undrar ju man av ordning vad är detta och varför? 14 maj 2008 beslutade Arbetsmiljöverket att förelägga SJ AB ett vite av 250.000: - att senast 1 oktober 2008 vidtaga vissa åtgärder. Bland annat redovisa en skriftlig riskanalys gällande bemanning och arbetsförhållandena på ett antal motorvagnstyper.

Beslutet överklagades till

Regeringen av SJ AB, den 13 maj 2009 avlog Regeringen bolagets överklagan. Ny tid för ovanstående krav från arbetsmiljöverket sattes till 1 september 2009.

Av någon anledning så svärade aldrig SJ AB arbetsmiljöverkets föreläggande inom stipulerad tid, Förvaltningsrätten beslutade enligt arbetsmiljöverkets krav att SJ AB skall betala 250.000: - i vite till staten.

Kan tyckas väldigt onödigt och anstötligt av vår arbetsgivare att inte ha bättre ordning och reda, eller är det rent av slarv från ansva-

riga? Förmodligen är den ingen som får veta orsaken till detta och det lär inte göras någon utredning heller och framförallt är det ingen som kommer att bli kallad till sin chef för att få en erinran. Vilken tur att det inte var en ombordare eller lokförare som slarvade bort 250.000: -.

Vi utgår från att den som gjort fel blivit tillsagd och fått förklara sig, för om det hade varit en någon medarbetare från produktionen som hade gjort något liknade hade det garanterat orsakat en erinran eller uppsägning eller vad tror du?



Personaltoalett, ett nej som blev ett ja?

Förvaltningsrätten sa nej till personaltoalett på fordons-typen X 40. Arbetsmiljöverket ställde då ett nytt krav på SJ AB genom en under rättelse om att krav på att införa samma tillämpning på X 40 som vi tillämpar på Re-

ginafordonen.

SJ AB har till arbetsmiljöverket svarat att man från och med 1 juni 2012 kommer att tillämpa samma instruktioner för fordonstypen X 40.

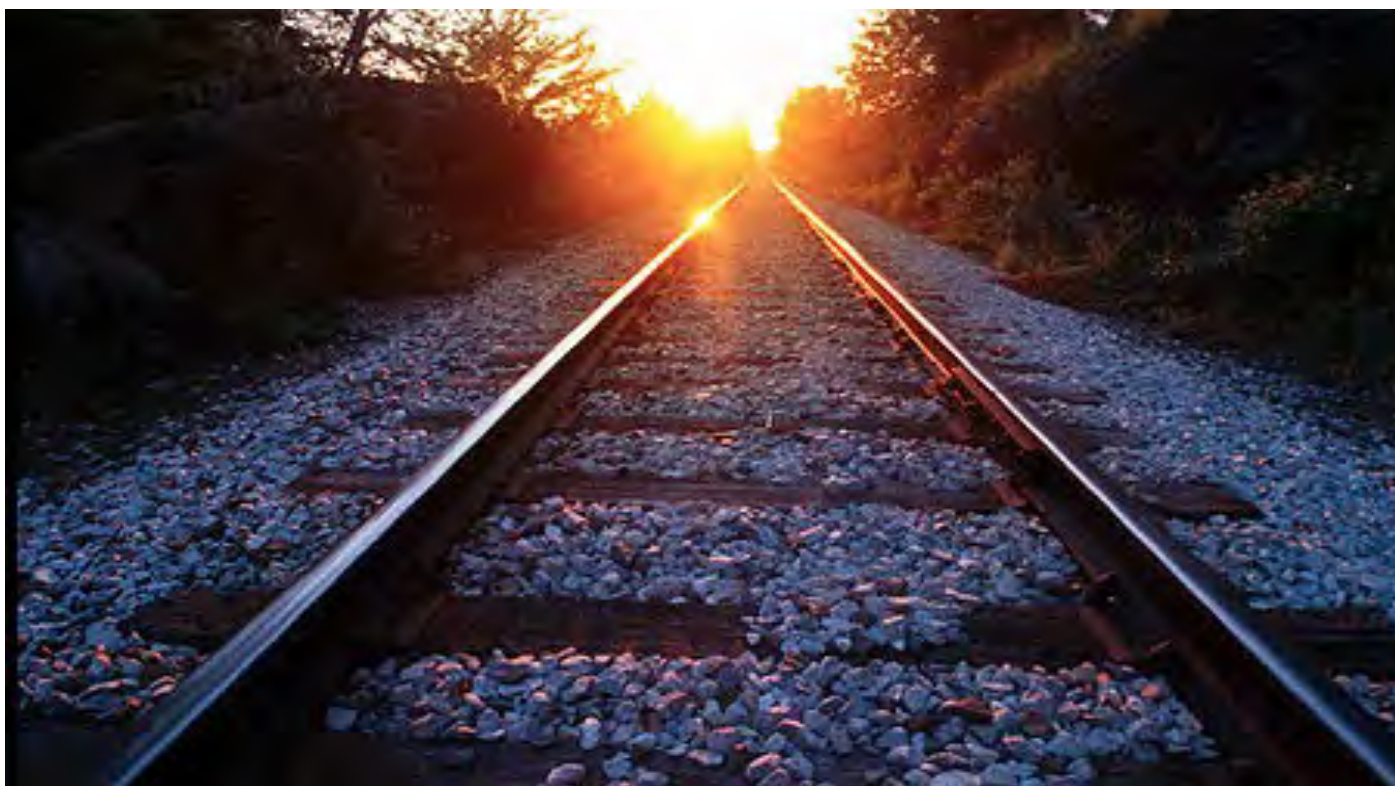
Det är ett mycket bra beslut av SJ AB och vi ser positivt på beslutet.

Vad

vill du läsa om?

Har du något speciellt du vill läsa om? Har du något du vill berätta om? Har du några bilder du vill dela med dig av? Hör av dig till oss

Tankar i en förarhytt



I dagarna kom senaste numret av SJ Nytt. Tidningen försöker på alla vis att göra sig intressant för lokförarna och tidningen har flera artiklar som berör lokföraryrket.

Trots det vällovliga syftet lyckas tidningsredaktionen inte så bra. I artikeln om lokföraren som körde till Mora kan man läsa " **Var det en bra uppladdning att köra tåget dit? – Ja, faktiskt! Det är en fin bana upp till Mora. Det var första gången jag körde sträckan. Mycket trevligt med kurviga spår genom byarna..** " Intressant är att berörd lokförare tydligen på fullt allvar kört tåget utan linjekännedom så får man det att framstå som någon sorts löneförmån att få möjligheten att köra till Mora.

I en annan artikel ser vi bara lovord om städpersonalen. Jag instämmer i att städpersonalen gör ett bra jobb. Men måste man visa en städare som svingar sig käckt upp i vagnen med en påse på ryggen. Normalt sett så är det ett helt företag att ta sig upp i en vagn på bangården.

Givetvis skall städpersonal ha trappsteg för att kunna stiga upp i vagnen så att dålig arbetsmiljö undviks. Givetvis skall lokförare inte köra utan erforderlig linjekännedom, även om det är fräckt att köra en ny bana.

Tänk om företagets tidning skrev om vikten av att alla, inklusive städpersonal, skulle ha en bra arbetsmiljö och att det fortfarande finns mängder av problem att lösa för de som jobbar i städet. I stället är det en glattig bild som redovisas och som stämmer illa med verkligheten.

Jag är ledsen, men tidningen berör inte mig som förare ett dugg. Innehållet är glattigt och tillrättalagt. Verklighetens vedermodor redovisas inte och det ger en svag trovärdighet.

/Lokförare i en förarhytt på väg mot solnedgången.



Facklig manifestation med tyst minut



I Sverige dör cirka 1 400 människor varje år av arbetet. LO och förbunden kräver trygga och säkra arbetsmiljöer med noll tolerans mot dödsolyckor och arbetsrelaterade sjukdomar.

www.lo.se

För att hedra våra kamrater håller vi en tyst minut fredagen den 27 april klockan 12:00.

Gå in på ditt förbunds hemsida eller www.lo.se/skyddsombudens år/tyst minut för information om manifestationen.

61 människor dog i arbetsplatsolyckor på svenska arbetsplatser 2011. Det innebär att arbetsolyckorna med dödlig utgång ökar för andra året i rad.

Varje år dör minst 1 000 personer i Sverige av cancer, hjärt-, kärl- eller lungsjukdom där förhållanden i arbetet är den mest betydande orsaken bakom dödsfallet. Cirka 100–300 självmord har mobbning i arbetet som främsta orsak.

Den fackliga manifestationen i Sverige med en tyst minut den 27 april hålls inför "Workers' Memorial Day" den 28 april. Bakom den internationella dagen mot dödsolyckor i arbetslivet står Världsfacket, IFS; Europafacket, EFS; samt de globala branschfacken i vilka LO och förbunden är medlemmar.

Landsorganisationen i Sverige

Hagalund



Bangården i Hagalund har under flera år p.g.a. av bristande underhåll förfallit och allvarliga brister har därför uppstått, detta har påpekats ett flertal gånger vid de skyddsronder som gjorts men bris-

terna har inte åtgärdats.

Exempel på allvarliga risker är...

- någon har grävt en halvmeterdjup grop mitt i en växel där växlingsarbete sker utan att stänga av spåret, dessutom inte återställt marken efter arbetet avslutats
- kontaktledningsstolpe backats på av lastbil så att kontaktledningen förflyttats och risk för att kontaktledningsstolpen försvagats och kan falla omkull
- trasiga brunnslock
- höga asfaltskanter eftersom spåren sjunker ned
- trasiga vägövergångar

Eftersom de allvarliga bristerna inte åtgärdades kontaktades skyddsombuden Arbetsmiljöverket för att med hjälp av dem tvinga fram att bristerna åtgärdades. Arbetsmiljöverket instämde fullt ut i skyddsombudens kritik och skrev ett föreläggande att bristerna snarast skulle märkas ut så att de tydliggörs var man inte skall vistas och att bristerna skall var åtgärdade senast i maj nu i år med ett vite på 500 000 kr om det inte gjorts.

Det beslut Arbetsmiljöverket fattat är inte bara riktat mot SJ utan även Trafikverket och Jernhusen omfattas av det, eftersom det är dem som äger anläggningen och skall hålla den i ett bra skick. SJAB, Trafikverket och Jernhusen har dock överklagat detta och alla har dessutom begärt inhibition av Arbetsmiljöverkets beslut. Inhibition betyder att man vill att en domstol skall undanröja Arbetmiljöverkets beslut till domstolen tagit

upp överklagandet och fattat beslut i frågan. Förvaltningsdomstolen dit Arbetsmiljöverkets beslut överklagats har dock avslagit denna begäran.

Man kan tycka det är konstigt att även SJ överklagat eftersom man tidigare instämt i de brister som funnits, men nu säger man att Arbetsmiljöverkets beslut är otydligt eftersom man inte i exakta mått angett hur stora nivåkillnader det får vara samt att man inte har kännedom om att det skett några olyckor.

Att inga olyckor skett är bra men det innebär inte att man inte behöver vidta några åtgärder när det finns brister utan arbetsmiljöarbetet skall vara förebyggande och brister skall åtgärdas innan olyckorna sker, och det verkar tyvärr inte SJ ha förstått.

Som nu är gäller Arbetsmiljöverkets beslut och bangården skall vara åtgärdad i maj.

Arbetsmiljöverket har även ett annat ärende man arbetar med i Hagalund och det är de två allvarliga olyckor som skett i år när golfbilar blivit påkörda av tåg. Som tur är har ingen ännu skadats men Arbetsmiljöverket har kommit för att undersöka varför dessa olyckor skett och vad SJ avser att göra för att förhindra fler olyckor sker.

Det är tyvärr inte bara dessa två olyckor som skett utan det har dessutom varit ett flertal avvikelser, tillbud och olyckor både tidigare och efter dessa händelser

Det man hitintills beslutat om är att man inte får köra golfbilar på ett antal transportvägar, varningssignaler vid portarna in i vagnhallen har kontrollerats att de fungerar, Jernhusen som också är samordningsansvarig ska ta fram ett regelverk för framförandet av arbetsfordon på bangården, linjer skall målas på transportvägar för att utmärka ett säkert avstånd från spåren, skyl-

Forts... Hagalund

tar skall tas fram och sättas upp för att märka ut var man inte kan köra utan risker m.m.

Arbetsmiljöverket har redan nu sagt att den varningssignalering som man nu sett till att fungera inte kommer att duga utan den måste ersättas med en ny som syns betydligt tydligare. Även att den ljudsignalering som tidigare funnits behöver lagas så att den fungerar igen.

Skyddsorganisationen vill även att arbetsgivaren tydliggör att säkerheten går före hela och rena tåg i rätt tid dvs. att arbetet inte skall ske under tidspress, transportvägarna skall enkelriktas så att man inte skall behöva vända eller framföra golfbilar innanför den med linjer nu kommande utmärkta säkerhetszonen på transportvägarna.

Mer problem i Hagalund är rastlokalerna. När de nya lokalerna norr om vagnhallen byggdes var de dimensionerade endast för Fordons personal. Innan de var klara beslutade SJ att även ca 70 lokförare med administration skulle få plats där och nu när SJ tog tillbaka städningen av tågen blev det ytterligare ca 120 personer som skulle få plats.

För att klara detta gjordes ett tidigare fikarum om till matrum så att alla skulle få plats men det har inte räckt till utan vissa tider är det knökfullt i båda matrummen. Situationen förvärras också av att nytt arbetssätt där skiftesledare använder matrummen som en platskontroll där de fördelar arbetsuppgifter m.m. vilket inte rastlokaler eller matrum skall användas till.

En rastlokal eller ett matrum skall vara en plats där man ostört skall kunna äta, koppla av från arbetet och få en vila och återhämtning från arbete. Rastlokalerna i Hagalund fungerar inte på detta sätt vilket är ytterst allvarligt.

Trots rapporter på att matrummen inte går att använda på avsett sätt och att skyddsombudens framfört att matrum endast skall användas för personal som har rast eller uppehåll i sitt arbete har SJ inte tagit tag i problemet. Man har i och för sig vid ett flertal tillfällen sagt att man skall göra detta, men hitintills har det inte skett.



Ytterligare ett problem är att man ännu inte löst hur personal med arbetskläder, uniform och privata kläder skall använda lokalerna. Det tog endast ett par månader efter vi flyttat in innan man var tvungen att byta ut sittmöblerna i fikarummet, nya fåtöljer som gick att göra rena köptes in. Även stolarna i matrummen har bytts ut och stolar i två färger köptes in för att användas efter klädsel, detta har dock inte fungerat eftersom det inte informerats om varför man gjorde detta och arbetsgivaren har heller inte följt upp sitt beslut. Även matbordet har nyligen bytts ut till bord med laminat skivor som enligt uppgift skall hålla bättre och gå att hålla rena. Dessvärre syftar alla beslut endast till att få ett möblemang som inte behöver bytas ut varje år istället för att lösa det grundläggande problemet.

Det som dessutom är väldigt konstigt är att arbetsgivaren oroar sig för att det skulle skapa konflikter mellan personalgrupper och otrivsel om man såg till att rastlokaler/matrum användes på det sätt de är avsedda för, verkligheten är nu istället att arbetsgivarens oro istället infrias eftersom man inte genomför det man beslutat om!

/Skyddsombuden Fordon och Trafik i Hagalund

Säljtävling – vinststege.

På försäljningen är det näst intill omöjligt att få ett specialscheman. Till och med när medarbetaren har stöd av läkarintyg, eller ett hemmavarande barn med särskilt behov så anser ledningen att det inte går att lösa. Alla specialscheman skall bort på division försäljning.

Men när det är dags för säljtävlingar då är det tydligen inga som helst problem att lösa detta. Specialscheman, fritt val av semesterperiod framför andra anställda och förtur till ledighet verkar gå att lösa hur enkelt som helst. **Nedan ser du några av "priserna".**

100% beviljat schema under ett år

100% beviljat schema valfritt kvartal

Valfri semesterperiod

Garanterat beviljad semestervecka

Guldkomp

Garanterat beviljad ledig dag

Allt detta medför att någon som skulle vilja söka arbetsperiod, semesterperiod, semestervecka eller komp kan få stå tillbaka för deltagaren i tävlingen. Att på detta sätt spela ut personer med verkliga behov mot företagets ekonomiska intressen anser SEKO vara ett riktigt lågvattenmärke.



Nya säljdiskarna på resebutikerna



När de nya resebutikerna byggdes om monterades nya säljdiskar. Nästan direkt kom synpunkter från de som jobbade med de nya säljdiskarna. När man jobbar vid de nya diskarna finns för lite arbetsutrymme, det finns inget stöd för armen mm.

SEKO och skyddsombudet har påtalat detta, risken att finns att personalen kommer få problem med handled axlar mm. Det påtalades vi skyddsronder, men inget hände förrän några fick problem i axlarna, så som tidigare påtalats.

Ett 30 tal säljare på resebutiken Stockholm har fått prova ut 2 olika modeller för att se vilken som passar bäst till diskarna. Nu har Skyddskommittén på division försäljning tagit beslut att en beställning skall göras på den som medarbetarna kom fram till som den bästa.

SEKO SJ Styrelse från och med 29 mars.

Den 29mars genomfördes årsmöte i SEKO Förhandlingsorganisation SJ. Efter årsmötet så har förhandlingsorganisationens styrelse följande sammansättning:

Ordförande	Erik Johannesson
Vice Ordförande	Stefan Zetterlund
Kassör	Annis Larsson
Arbetsmiljösamordnare	Lennart Jansson
Ledamot	Jonny Paulsson
Ledamot	Leif RADIUS
Ledamot	Anders Hedlund

Ansvarsområden

Trafik & Service

Erik Johannesson
Stefan Zetterlund

Planering

Anders Hedlund
Erik Johannesson

Försäljning och Avtalsansvarig

Leif RADIUS

Fordon & Växling

Johnny Paulsson

Trafik

Anders Hedlund
Erik Johannesson

Service

Stefan Zetterlund
Annis Larsson

SEKO SJ:s
Blogg
finns på: blogg.sekosj.se

SEKO på SJ AB

Styrelsen

Erik Johansson Ordförande	070 724 2735
Stefan Zetterlund Vice ordförande	070 724 8629
Annis Larsson Kassör	078388932105
Leif Redius Div försäljning	070 724 2446
Johnny Paulsson Div Fordon	070 329 9321
Anders Hedlund Enhet Trafik	070 724 3530
Lennart Jansson Arbetsmiljösamord- nare/ Huvudskyddsombud	070 724 1654

Klubbar

Järnvägsklubben Hallsberg	010 751 7816
Klubb Mälartåg Västerås	070 724 4963
Klubb Lokförarna Stockholm	070 751 8587
Klubb SJ Trafik Stockholm	070 762 4534
Klubb SJ Östergöt- land Linköping	0700 03 78 54
Klubb trafik Småland	0140 10114
Klubb åkande Skåne	010 751 8411
Klubb resor Skåne	010 751 8326
Klubb SJ Väst Göteborg	070 724 1898
Klubb Trafik Västernorrland	070 372 2292
Klubb SJ Jämtland	073 045 6393



SEKO SJ

Informerar

En tidning för SEKO-

SEKO SJ

105 50 Stockholm

E-post: kontakt@sekosj.se

Web: www.sekosj.se

Blogg: blogg.sekosj.se



Titta gärna in på

SEKO SJ:s blogg och

läs och kommentera.

Den finns på:

blogg.sekosj.se

Missa inte att kolla in:

www.sekosj.se

Här lägger vi löpande
ut nyheter som är vik-
tiga för dig som jobbar
på SJAB, Tidningar
från klubbarna på SJ
AB och mycket mer.