

BLICKPUNKTEN



MAJ 2014

NR 3 ÅRGÅNG 61

www.sekosjvast.se

klubben@sekosjvast.se



Ordföranden har ordet

Jag fick den stora äran att representera Seko när SJ drog ihop en stor workshop med titeln "Vinnande SJ" den 15 och 21 maj. Två heldagar som bestod av att flera yrkesgrupper träffades och brainstormade fram vad vi på Division Trafik och Service kan göra för att förenkla/förbättra för kund och personal ombord. Allt i syftet att spara pengar. Ca. 100 miljoner skall vår division spara som tillsammans med andras besparingar leder till den totala miljarden SJ AB har som sparkrav på en treårsperiod. I de sju grupper man delades in i fanns ombordpersonal (OP) från Snabbtåg och IC/Reg, förare, gruppchefer, HR, fackliga och skyddsombud representerade. De sju ämnen som diskuterades var:

1. Ändrad visering på IC/Reg
2. Ändrad visering på Snabbtåg
3. Anslutningar stort läge
4. Anslutningar normalläge
5. Tillval och frukost
6. Bistro och städning
7. Övrigt

På förmiddagen fick vi ca 15 min per ämne där samtliga fick brainstorma fram olika förslag i respektive grupp där man kunde förbättra arbetssättet och i förlängningen spara pengar. Eftermiddagen bestod i att fördjupa sig i ett ämne där man fick se alla grupperns olika idéer och utefter dem bestämma sig för de fem bästa man tyckte skulle genomföras.

Man kan lugnt säga att det ganska tidigt blev tydligt åt vilket håll det lutade. Nerbemanning, nerbemanning och nerbemanning. Naturligtvis kostar personal pengar. Men det blev rätt absurda diskussioner bl.a. när vi pratade IC/Reg tåg där flera linjer endast bemannas av en OP. Som tur var hade jag vakna förare med i min grupp som protesterade tydligt när förslaget kom

upp med att vi inte behövde ha personal ombord på t.ex. X40. Är det rimligt att vi sitter och ger förslag på hur SJ AB kan minska ner på personal och i förlängningen avskeda folk? Är det exempelvis rätt väg att gå att resenärerna skall börja visa sig själva? Enligt ledningen har våra kunder inget behov av att visa sin biljett utan det är snarare ett stressmoment där de inte kan slappna av innan viseringen är avklarad. Huruvida det stämmer är mindre intressant för mig ur ett fackligt perspektiv. Jag tänker snarare att våra kunder vill känna sig trygga när de åker med oss. Att det finns tillgänglig personal som är behjälplig och som snabbt kan tillkalla polis, ambulans m.m när det uppstår problem. Nu var detta endast ett diskussionsforum och allt som sades där kommer inte kunna verkställas men man kan nog utan att vara allt för negativ tänka sig att det är precis det SJ vill att vi ska komma fram till i sådana här sammansättningar. Enklast möjliga väg för oss att ur ett kundperspektiv reducera oss själva. En annan analys jag gjorde var att administrationen är otroligt dåligt insatt i hur vår arbetssituation ser ut ombord på tågen. Då främst arbetsmiljömässigt och hur ofta vi utsätts för hot och våld. Vi som arbetar ombord vet precis hur det ser ut. Lösningen är inte att nerbemanna tågen, snarare tvärtom. Det hade varit mer intressant att diskutera hur vi med ökad säkerhet och olika åtgärder kan trygga och förstärka ombordpersonalens arbetsmiljö. Men det fick inte plats i detta forum. Framåt kommer SJ ta med alla förslag som inkom, se över dem och tillsammans med arbetstagarorganisationerna och skyddet komma fram till något bra. Det är där det verkliga arbetet sker i att försvara vår yrkesroll och säkerhetsställa att arbetsmiljön inte blir mer lidande.

Nu till något annat. Ingen har väl lyckats missa att Seko sagt upp branschavtalet och varslat om stridsåtgärder. Detta i korta drag för att Veolia vill säga upp större delen av sin personal för att sedan återanställa den samma på mindre tjänstgöringsgrad. Veolia har i upphandlingen av Skånetrafiken lagt ett sådant lågt anbud att de inte har råd att behålla sin personal på heltid. Avregleringens mörka baksida. Även om vi på SJ i nuläget inte är indragna i själva konflikten är sakfrågan av allra största vikt för alla som jobbar på järnvägen. Skulle Veolia få igenom den dumpning av löner det faktiskt handlar om är det nog bara en tidsfråga innan SJ kommer med liknande förslag. Jag känner mig extra stolt idag att tillhöra en fackförening som inte tysta står bredvid och ser på när en arbetsgivare vill avtalsdumpa och misshandla sin personal på detta förkastliga sätt. Enade står vi starka.

EMELIE LUNDKVIST

Vill Du lära dig mer om vårt avtal SPÅRA-SJ?

Våra studiecirklar återkommer i höst — håll utkik på vår hemsida www.sekosjvast.se

BLICKPUNKTEN



Medlemstidning för anställda på SJ AB i SEKO klubb SJ Väst. Göteborg, Karlstad och administrationen.

Kontakt:

blickpunkten@sekosjvast.se
www.sekosjvast.se
Tel: 010-751 64 80

Postadress:

Blickpunkten
SEKO klubb SJ Väst
Box 165
401 22 Göteborg

Redaktion:

Anders Jakobsson

Illustrationer:

Anders Mennerholm

Layout: Redaktionen

Eftertryck förbjudet utan redaktionens medgivande

Åsikter framförda under signerade artiklar är författarnas egna och behöver inte sammanfalla med klubbens.

Seko varslar om konflikt på spårtrafikområdet

Som de allra flesta redan vet så har Seko lagt ett omfattande varsel på spårtrafikområdet. Varslet berör i nuläget Veolia Öresundståg samt Veolia Snälltåget. Anledningen att varslet las var att Veolia konsekvent vägrar att gå Seko till mötes när det gäller den segslitna frågan om deltidsanställningar i Veolia Öresundståg. Eller rättare sagt att det finns ett företag som hänsynslöst säger upp fast anställd personal och sedan erbjuder deltid i stället för den heltid som man sagts upp från.

Seko har under en längre tid förhandlat lokalt och Sekos klubb på Öresundståg har kunnat visa att det går att få till turlistor med hög effektivitet. Bolaget tillsammans med arbetsgivarorganisationen Almega hävdar motsatsen. De arbetstidsregler som finns motverkar effektiva turlistor och därav uppsägningar och deltidsanställningar.

Seko förutsåg redan i förra årets branschförhandlingar att det skulle vara nödvändigt att dels stärka det centrala avtalet samt dels se till att ha uppsägningsklausuler i ett flerårigt avtal. Vi ser nu att detta med uppsägningsklausul varit helt nödvändigt. Utan uppsägningsklausul hade det varit väldigt svårt att ta en ordentlig fjant om villkoren på Veolia Öresundståg.

I och med att de lokala förhandlingarna inte gav resultat fördes frågan om begränsningar av antalet tim- och deltidsanställningar upp i det centrala branschavtalet för spårtrafik. Arbetsgivarorganisationen Almega har kategoriskt tillbakavisat det förslag som Seko har presenterat gällande begränsningar av antalet tim- och deltidsanställningar i det centrala branschavtalet för spårtrafiken.

Sekos förbundsordförande Janne Rudén uttalar sig på följande sätt:

”– Vi kan inte acceptera att företag först dumpar sig in på en marknad och sedan gör våra medlemmar arbetslösa eller tvingar dem att söka flera jobb för att kunna klara sin försörjning. Veolia är ett dåligt exempel på hur avregleringen slår mot våra medlemmar. Vi varslar om strejk därför att vi vill undvika att det här betendet, som strider mot allt vad den svenska modellen innebär, får ytterligare fotfäste på den svenska arbetsmarknaden, säger Sekos förbundsordförande Janne Rudén”.

Som läget är just nu ser förbundet ingen annan utväg än att varsla om konflikt för

att, förhoppningsvis, få igång konstruktiva samtal igen. Sekos absoluta uppfattning är att förhindra att spårtrafikbranschen utvecklas till en tim- och deltidsbransch.

Sekos varsel träder i kraft den 2 juni kl. 03.00 och innebär total arbetsnedläggelse, strejk för samtliga medlemmar inom Öresundståg och Snälltåget. För varslet i sin helhet och information om vilka sträckningar som berörs av konflikten, besök www.seko.se.

Seko har som enda förbund med kollektivavtal varslat och övriga förbund, ST och SACO står utanför. Seko har kallat in sin förhandlingsdelegation den 27 maj och eventuella resultat av de förhandlingar som nu förs kommer att redovisas i våra digitala kanaler; blogg.sekosj.se samt seko sj avtalsforum på facebook.

ERIK JOHANNESSON

14 %

I nuläget ligger sjukskrivningstalet när det gäller ombordsidan snabbt i G på över 14%! Detta är alarmerande då en ”normal” sjukskrivningsnivå borde vara runt 5%. Vad beror detta på? Är vi sjukare än andra? Är det en epidemi, smittorisk (vi träffar ju en hel del människor!) eller finns det någon annan förklaring till dessa skyhöga siffror? Jag tror det. Jag tror att det kan härledas till hur vår arbetssituation ser ut och har förändrats de senaste åren. Våra turer: Färre överliggningar gör att vi i huvudsak åker vändturer till cst och ibland till M. Långa dagar där det är norm att ha en bortavaro på 10–12 timmar. Då dessa långa dagar ofta kommer efter varandra flera gånger i rad är risken stor för att man helt enkelt blir utmattad eller sjuk! Vi har så länge jag varit engagerad i turlistor alltid haft dessa långa dagar. Backar vi dock några år hade vi en helt annan variation, fler överliggningar som kunde bryta av och en del riktigt korta turer (bef-5) som naturligt bröt av efter ett par dagars vändturer. Från T14 har vi åter börjat åka till M. Detta är bra även om många av dessa även dom

har en lång bortavaro hemifrån så skänker det ändå en viss variation i arbetet. Dock räcker det inte att vi fått tillbaks M för att skapa den balans som verkligen behövs i vår åkning. Jag har som turlisteombud för Seko i flera år hävdat att man inte ska kunna arbeta mer än ett par långa vändturer på raken. Därefter är det lämpligast med en kortare tur eller en överliggning. Jag vet att antalet överliggningar för G som station har minskat och de få korta bef-5 turer vi hade är borta vilket gör möjligheterna till den önskade variationen sämre. Vi hade BRA förslag på förändringar till T14 som skulle generera flera överliggningar och på så sätt kunna skapa den balans jag nämner ovan. Dock skulle detta då ge högre kostnader vilket gjorde att arbetsgivaren sa nej. Min undran är hur mycket dessa sjukskrivningarna kostar oss? Vore det inte bättre om arbetsgivaren var med och bidrog till att skapa bra turer som gör att vi som jobbar ombord har möjlighet att i så stor utsträckning som möjligt kan kombinera arbete/fritid.

I min turliste-drömvärld gör vi alla de timmar vi är åtagna att göra med så balanserad åkning som det går att få till. Ett par vändturer följs naturligt av en kortare dag. De som ritar turlistor riktar in sig på att arbetstiden ska vara lagom lång istället för att knapra minuter här och där och försöka trola till turer med befattningsbyten bland annat för att få ner turen till under 12(!) timmar. Vi har nattvilor som är väl tilltagna! Vi tar alla alltid de raster och vilor som gäller enligt arbetstidslagen. Jag är övertygad om att om SJ skulle glänta lite på plånboken och skapa en bättre åkning skulle de få se att sjukskrivningarna minskar.

Jag hoppas arbetsgivaren någon gång ska ha samma ”turliste-dröm”.

LENNART SANDBERG

Ledarskap i SJ och hur detta utvecklas

Det pratas mycket om varför vi på SJ unnar oss en så stor administration i dessa tider av besparingar. En förklarar som vi i Seko får oss tillhanda är behovet av att utveckla ledarskapet och finnas till hands för personalen ute i verksamheten. Som en chef uttryckte det när Seko tidigare krävde reducering av antalet produktionsledare; På SAS har man tagit bort allt detta och flygplanen lyfter ändå, men på SJ vill vi utveckla våra ledarprinciper. På SJ håller man alltså envist i att det skall finnas kvar ett omfattande ledarstöd i väntan på den konkurrens som kommer allt närmare.

Jag vet inte vad som är rätt eller fel, men något är det som inte stämmer. Omfattningen av administrativa enheter är ju bara en del av saken. Den andra och kanske inte minst lika viktig är ju hur dessa stödresurser utvecklas och på vilket sätt man stöttar sina medarbetare i produktionen. De goda exemplen ser man ju inte så ofta eftersom dessa oftast tas för givet, men tyvärr går det också ofta fel vilket vi från Sekos sida är bekymrade över. Vi är bekymrade därför att ofta tas det ut på grupper av anställda som har osäkra anställningar vilket innebär att de som berörs inte vågar säga ifrån.

Vi har flera exempel på ledare som utmanar sin omgivning med uttryck som att "det låter mycket om dig nu och det är inte bra". "Med ett sms kan jag se till att du inte får vara kvar i verksamheten". Dvs. underförstått ett hot om repressalier.

På en ort, med stor underhållsverksamhet, har det utdelats erinran till två av våra medlemmar. Erinran är en kraftig tillrättvisning och upplevs oftast som ett obehagligt ingripande av den som får denna. Saken var att två komfortoperatörer befann sig på sin arbetsplats när arbetsledningen granskade utfört arbete. Kvaliteten ansågs inte bra, utan berörda fick i uppgift att göra ytterligare insatser. Dessutom delades det ut en erinran efter händelsen beroende på att den ene hade pratat i mobiltelefon när inspektionen gjordes. Orsaken var ett angeläget hemående som varje anställd

skulle prioritera i motsvarande situation.

Vi har också sett hur produktionsledare går omkring och ifrågasätter varför personal som har kvartstid befinner sig i personallokalerna. Våra medlemmar upplever det som att man måste bevisa sin oskuld och rätt till uppehåll mellan arbetspassen. Vem som helst tycker det är jobbigt att behöva bevisa att man faktiskt har rast eller obetalt uppehåll och önskar inte ha chefer över sig på denna påtvingade fritid.

En annan sak som vi observerar är jakten på förtroendevalda som tar sig olika uttryck. Vissa av oss som jobbar fackligt möts av respekt och det är sällan diskussion om begärda ledigheter och syftet med dessa. Andra fackligt aktiva ges inga besked och får sin veckoplanering i sista minuten. Det är sällan motiverade fördröjningar, utan mest därför att man behandlar förtroendevalda olika. Det förekommer även rena lagbrott där tex. studieledighetslagen och rätten till ledighet för fackliga studier nonchaleras.

SJ är beroende av sina anställda. Anställda i SJ är lojala och står alltid upp för företaget i alla de situationer som uppstår. Vi upplever också att den absolut högsta ledningen i bolaget har en positiv syn på ledarskap, men längre ner i chefsleden brister det betänkligt. Även ledare långt ut i organisationen måste ha samma grundsyn på ledarskap som VD och hans ledningsgrupp annars sänds det ut dubbla signaler vilket inte är acceptabelt.

Seko kommer att lyfta upp det vi ser och uppmanar därför alla som drabbas att höra av sig till sina fackliga ombud på arbetsplatserna. Även ni som ännu inte anslutit er till någon facklig organisation uppmanar vi att höra av sig. Särskilt ni som har timanställningar eller andra former av osäkra anställningar bör kontakta oss så att vi kan informera om vilka rättigheter man faktiskt har.

ERIK JOHANNESSON

Ombord

— HEJ, JAG ÄR SJ!

JAVISST! — Men till vilket pris?

Ombordgruppen hade möte den 15/5. Här diskuterade vi bl.a. våra ökade sjukskrivningstal, ökad stress i arbetet samt hot och våld ombord på våra tåg.

För alla er som varit på den senaste tidens APT:er känns väl det nya begreppet "HEJ" igen. "Jag vill", "jag kan" målas upp som en ny del i vårt sätt att möta våra kunder ombord. Allt med ett glatt leende, ögonkontakt och en känsla för kunden att det är enkelt att resa med SJ. Vad som händer med "jag har ork", "jag känner att jag har tillräckligt med tid" och "jag känner mig trygg och säker på arbetet" står ännu oklart.

Se bara på våra alarmerande höga sjukskrivningstal i Göteborg. Vi är allt fler där ute som känner att våra långa arbetsdagar där vi hela tiden förväntas prestera mer på mindre tid med mindre bemanning börjar ta ut sin rätt. Jag är helt övertygad om att den högre arbetsbelastningen i kombination med minimal tid för återhämtning efter långa turer har en jättestor del i våra höga sjukskrivningstal. Det kommer en gräns där kroppen helt enkelt säger stopp. Vad SJ planerar att göra åt detta är ännu oklart. Att det efter så lång tid med sjuktal på dryga 13 % på snabbtåg i G inte finns någon aktiv handlingsplan över hur man skall komma tillrätta med detta känns rent ut sagt förkastligt. Hur länge skall detta få fortgå? Hur mycket pengar kostar det företaget? Det är i alla fall inte på detta viset som vi får ett nytt friskare SJ där alla vill ta tåget, det kan jag lova.

Ett exempel på när helgledigheten inte blir fullt så njutbar som önskat var en fredagstur inför ledig helg för några veckor sen. Arbetstid på fredagen låg på 11 tim. 59 min. med lite klippa och klistra för att få turen att hålla under 12 tim. SLX till Cst och bef. 4 tillbaka, samt ingen avsyning i G. Uttid i G landade på 19:38 fredag, med intid för att ta mig an den nya arbetsveckan måndag morgon kl. 07:39. Alltså EN minut tillgodo för att få helgvilan på 24+12. Behöver kanske inte tillägga att tåget på fredagen var 15 min sent... Jag vet att detta exempel är långt ifrån unikt. Det är dessvärre så här det ser ut dagligen för många av oss som är ute och jobbar. Pusslet för att få ihop

forts.

vardagen med jobb, fritid och familj kan ibland kännas som ett oöverstigligt berg.

Jag vill påminna om att din ritade tur aldrig får vara längre än 12 timmar, varav 10 av dessa är arbetstid. Du ska inte jobba över 5 timmar innan du ska ha rast. Nattvilan på hemmastation är 11 timmar och på bortastation 8 timmar. Detta är arbetsgivaren skyldig att ta hänsyn till i ALLA lägen. Vi från Seko kommer inför T15 fortsätta kämpa för åkbara och robusta turlistor med bra balans och mer tid för återhämtning.

Samtidigt som våra för- och efterarbetstider minskat in absurdum har en ny kompis på jobbet dykt upp i Göteborg. En som knappast gjort att efterarbetstiden minskat. Jag talar givetvis om vår autocash, eller ska vi kalla den autocrash? Hur man från SJs sida från början räknar med att vi ombordare skall lära oss den på egen hand känns ofattbart. Javisst, det fanns support på plats några dagar, men inte på alla de tider som vi jobbar. Tror inte att det finns en enda medarbetare som den fungerat felfritt för. Allt från inloggningsproblem, pengar som försvunnit, problem att växla och ofullständiga rutiner vid fel. Just det sistnämnda är skrämmande. Hur man kan införa ett sådant här system innan man har färdigställda nödrutiner är helt ofattbart, liksom att ingen i huset är ytterst ansvarig för maskinen. Nej, istället står det på den nya handboken vid fel att ombordpersonalen själv i första hand skall försöka lösa eventuella problem. Finns även ett supportnr för detta... Är det den tiden som jag inte fick för att avsyna tåget tillsammans med mina kollegor så vi gemensamt och tryggt kunde lämna tåget som jag skall lägga på detta?

Det känns som att vi kommer få leva med detta problem en bra tid framöver, och vi på Seko uppmanar er att skriva rapporter på de problem ni har! Och går er arbetstid ut medan ni fortfarande står och försöker mata in skrynkliga hundralappar, skriv övertid!

Ta hand om varann därute och njut av försommaren!

CAMILLA ANDERSSON

Om rapportering, och dess konsekvenser. För att få något man önskar, krävs en insats.

Förra året drogs serveringspersonalen in på sträckan Ks-G efter att SJ AB plötsligt blivit medvetna om vad man faktiskt skrivit avtal om, nämligen att sträckan skall bemannas av i huvudsak en personal. Inte mycket att orda om där, om det inte varit så att arbetsmiljön (förstås) kraftigt försämrades i och med detta.

Då vi redan innan var ganska bra på att skriva rapporter i Karlstad och Göteborg, så visste skyddsorganisationen att här har vi en möjlighet att faktiskt kunna påvisa exakt hur mycket det påverkar ombordpersonalen med detta beslut. Vi var kallade att medverka i en arbetsgrupp för att se över hur man skulle kunna få arbetet att flyta på denna linjen, och genom en påminnelse generellt om att vi behövde rapporter så fick vi in väldigt mycket matnyttigt material!

Detta resulterade i att vi handgripligen — genom en stor bunt utskrivna rapporter — kunde visa var problemen var som störst, och ställa krav på åtgärder! Det som vid arbetsgruppens början var en fullkomlig omöjlighet blev plötsligt den enda möjliga åtgärden, och vi fick uppbemanning på utvalda tåg på helgerna.

Skyddsorganisationen har under delar av april och maj kört en kampanj för att få in rapporter om avhysningar från tågen. Bakgrunden är att SJ AB hävdar att problemet är väldigt litet i förhållande till hur mycket tåg vi kör, och detta gör de med all rätt i och med att vi själva inte skriver rapport på det vi anser är ”vardagliga” händelser.

Vi som jobbar ute i verksamheten vet dock att detta förekommer dagligen, men om inte företaget får reda på det rent konkret, så finns faktiskt heller inga möjligheter att göra något åt det.

En kollega från Göteborg har i dagarna blivit drabbad av en misshandel i sitt yrkesutövande, vilket är fullkomligt oacceptabelt. Tyvärr finns risken att detta kommer att räknas som en osannolik engångsföreteelse om inte VI berättar annorlunda!

Som man kan läsa i senaste numret av Seko SJ Nytt så har skyddsorganisationen lagt en \$6.6a och krävt handfasta åtgärder av SJ AB gällande hot och våld. En av åtgärderna som vidtas från företaget är utökade insatser av kontrollgruppen fr.o.m. den 15/4. Vilka tåg som skall prioriteras beräknas bl.a. utifrån antalet LISA-anmäl-

ningar, varför det är superviktigt att man rapporterat in **alla** tillbud och olyckor som sker ute på tågen.

Ett tillbud: En avvikande händelse, som om omständigheterna vore annorlunda kunnat leda till skada/olycka.

Rent konkret — varje avhysning i princip, då detta är

—En avvikande händelse från normalt beteende av resenärer.

—En händelse som mycket lätt kan leda till antingen hot eller våld.

Detta kan man själv rapportera i LISA, eller rapportera till sin gruppchef som sedan är skyldig att skriva in en anmälan i LISA.

En arbetsskada/arbetsolycka: En händelse under arbetstid, som lett till skada/olycka.

Rent konkret — varje gång man skadats eller blivit utsatt för hot och/eller våld. Hot på arbetet är en arbetsskada, och skall rapporteras.

En arbetsskada/arbetsolycka skall alltid rapporteras in tillsammans med din gruppchef, då deras anmälningar är de som skickas direkt till försäkringskassan.

Jag vet att man inte alltid har orken/tiden att skriva rapport direkt på vad man upplever som ”minsta lilla”, men skriv åtminstone en notis i mobilens memo-funktion då, så att ni vid ett senare tillfälle kan lägga ett mail till GC.

Ett enkelt sätt att rapportera avvikelser är också **Synergitelefonen**. Man ringer helt enkelt ett nummer, och kommer till en telefonsvarare där man lämnar ett kort meddelande om **vad** som hänt, **tid och plats**, samt **namn**. Denna lyssnas sedan av, och läggs in som en anmälan. Du får ett mail med bekräftelse på din rapport. Ta numret, och lägg in det i din telefon under Synergi: 010-7516967. Gör det nu.

Vi från skyddet ”tjatar” ofta om vikten av rapportering, och det kommer jag gladeligen att fortsätta med. Jag bryr mig nämligen inte om huruvida jag uppfattas som tjatig, om det är så att min insats kan rädda åtminstone en kollega från att bli spottad på, eller få näsbenet avslaget.

Ingen kan göra allt — men alla kan göra något.

LOTTA TVÄRÅNA

Vad krävs för att bli fordonsoperatör i dag?

Då vi är inne i ett skede där omställningsgruppen har ett arbete för att omplacera folk så har frågan ställts till oss; ”tror du man kan bli fordonsoperatör?”. Det kan man självklart bli men då skall man veta att det krävs en hel del för att bli det.

Om man kommer utifrån som de senast anställda gjort har kraven på dem varit följande:

- Treårig gymnasieutbildning eller likande utbildning, gärna teknisk inriktning.
- Urvalstest och hälsokontroll där man skall vara i stort sett felfri.

Grundutbildning på cirka sex månader som inledning där det ingår 15 olika prov på allt från JTF till samtliga fordonstyper såsom X2000, X52-55, Rc3 & 6 och X40 samt ett förarprov på transportstyrelsen.

När man har tagit sig igenom detta skall man börja öva att praktisera som fordonso- peratör tillsammans med handledare. I denna praktik skall man lära sig framföra och klagöra alla de fordonstyper vi kör, bangårdskännedom, signaler, tvättanläggning, avisningsanläggning, saneringsanläggning, vagn och lokdepåer samt lära sig ett samspel med övriga operatörer. Ett stort ansvar som du nu har är de klagörningar man utför och skriver under med sitt namn och därmed förbinder dig fullt ansvar för överlämnandet av fordonet till trafik.

Efter man tagit sig igenom detta så skall man stå på egna ben och börja arbeta självständigt och nu börjar man bli varm i kläderna. Tror man! Plötsligt inser man att det krävs oerhört mycket mer av en som person och arbetskamrat. Man upptäcker folk i spåret när man växlar som inte skall

vara där, i många fall får man avvisa dessa personer själv, många gånger är dessa människor påverkade av något slag. Att stå och tjafsas med en sådan person är sällan trevligt samtidigt som du står ensam i ett spår- område. När du rör på bangården nattetid (oftast ensam) och skall låsa och släcka vagnar som står uppställda för natten så träffar du ibland på obehöriga i vagnarna. Många gånger får man slänga ut dessa och tillkalla vakter när det inte går. Mycket obehagligt. Sammanfattningsvis får man vara på sin vakt mot väldigt mycket och vi har ständigt en hot- och våldsrisk på vårt arbetsområde.

Efter att ha jobbat ett par månader känner man att kroppen börjar ta lite stryk och sömnen får lida när man går på treskift. Efter att man tar upp problemet med de äldre fordonsoperatörerna får man svaret att det är ett tungt och slitsamt jobb. Det är konstaterat att knän, rygg och axlar får ta mycket stryk och arbetsskadorna är många under årens gång. Brutna fötter och fingrar, klämskador, elolycksfall med brännskador som följd samt tragiskt nog även dödsfall i samband med växlingsarbete har förekommit.

Detta låter ju som skräcken? Ja, för en utomstående så kan man tycka det. Det som håller modet uppe hos oss fordonsoperatörer trots den dåliga lönen man får för allt detta (26 750 kr.) är gemenskapen och kamratandan kollegor emellan. Varsågod att söka!

**CHARLIE HANSEN
CHRISTOFFER STEÉN**

Källe:

—Trafikverket har räknat fel på 20 miljarder! Det är en massa nollor de!

Osborn:

—Ja! de va la dom som räkna!

Det kom en rapport...

Det kom en rapport på intranätet

Trafiksäkerhetsrapport 2013 heter den, en riktigt bra sammanställning av SJ stab säkerhet.

Där står allt om hur SJ ser på säkerhetsfrågor och händelser som har skett, fantastiskt bra att läsa för alla som har säkerhetsrelaterade jobb. Olyckor, tillbud, avvikelser, fordonssäkerhet, etc.

Det ända smolket i bågaren, var det jag läste som våra chefer svarade på

”Vad innebär säkerhetskultur för dig?”

Då svarade alla unisont, Alltid säkerheten främst, Vi skall ha kunskap om vårt regelverk, Vi skall rapportera säkerhetsavvikelser, Att i allt jag gör ha säkerhetstänket med, Säkerhetskultur är våra gemensamma attityder, värderingar, erfarenheter och kunskaper.

Jisses vad mycke svammel! Hur många gånger har jag och andra talat om för dessa chefer att vi INTE har en sådan säkerhetskultur när vi arbetar i vardagen, se på våra turlistor,

Klippt från JTF

B2:4.1 Säkerhetsåtgärder

Säkerhetsåtgärder skall planeras och genomföras i så god tid att tidsbrist inte uppstår. Om det ändå uppstår tidsbrist får säkerhetsåtgärderna inte åsidosättas.

Stämmer det med verkligheten? nej det gör det inte.

Vad sker vid tågförsening? Kan vi då rucka på vårt säkerhetstänkande, nej det kan vi inte, men vi gör det varje dag, och allt med SJs goda minne. Tack för att du ställer upp! Säkerhetskultur vad är det?

SEKO ligger fortfarande i fejd med SJ vad det gäller pauser, rast innan passresa etc.

PEO KULLVIK

Sommar, sol och...

...flugor.

Vi går regelbundet till läkare och kollar vår syn, färgseende och hörsel, varför?

Nu i sommartider så är luften full av insekter som smetar ner våra frontrutor så att allt blir en sörja.

Och nu i Göteborg så har vi en person som tvättar våra frontrutor innan avgång, lysande.

Men inte efter 18.00 på söndagar! då har han slutat. Vem har bestämt det? inte går flugor och få och lägger sig kl 17.55.

- Nu surrar vi inte längre, natti natti!

Nästa gång jag skall till läkaren så skall jag smeta ner mina glasögon med ett tunt lager vaselin på linserna. - Så här ser våran verklighet ut, kommer jag att säga till en mycket förvånad läkare.

Blir det undersökning på vintern så byter jag ut vaselinet mot vispgräddde.

OCH HÖRSELN...

När den lilla gula Sagemluren ringer ca. 1 m. från mitt öra, en ton på kanske 90 db, då hoppar jag högt och en hjärtinfarkt är nära. Hade jag nu kollat min hörsel strax efter att den har ringt, så hade jag inte klarat av mitt hörselprov, för jag är nu döv efter chocken jag just fick.

PEO KULLVIK

MANUSSTOPP
nästa nummer:
28/9

Insändare

Dummare än tåget

Dummare än tåget hör man ibland men det finns väl inget dummare?

Trafikverket har räknat fel med minst 20 miljarder när de tagit fram underlag för hur mycket pengar järnvägen behöver till framtida underhåll. Dumt som tåget. Nu säger miss minister Elmäster-Svärd att hon har hotat fram ett besked från Generaldirektör Gunnar Malm om att pengarna ändå räcker till det som behöver göras med spåren. Tack vare detta heltokiga uttalande får Gunnar tills vidare behålla jobbet, och DET tyckte han inte var så dumt. Utomlands verkar också ledare med dumskalle lockas till järnvägen. I Danmark har man köpt in italienska fordon som har sådana brister att de aldrig kommer att sättas i trafik och bara häromdagen kunde vi läsa att franska järnvägen köpt in fordon som inte får plats mellan plattformarna. Plattformarna skall nu byggas om för miljardbelopp.

SJ är inte heller någon magnet för kloka ledare och har problem med att få till en väl fungerande och lönsam verksamhet. Samtidigt är de stöddiga, vilket leder till att de ständigt gör bort sig. Utpressningsbrevet till underleverantörerna om att de skulle gå med på kraftig sänkta priser var pinsamt amatörmässigt. Men VD stod på hårt uppstyrd Dialogmöten och förklarade att "så gjorde alla". Inte då! De flesta företag inser att stöddighet är olönsamt.

VD tyckte plötsligt det var en smart målbild förra våren att vi under 2014 skall ha uppnått 95% rättidighet på våra tåg. ALLA utom SJ-ledningen kunde förstå att målsättningen var grundlös eftersom vi inte har styr på vår egen verksamhet än mindre på Trafikverkets. Dumt på grund av stöddighet.

Typiskt för stöddiga är att de inte tål kritik. SJ har tystat all välformulerad internkritik. I februari tog man den siste och sedan har det varit tyst på Forum och kommentarsfält.

En till stöddighet: Dotterföretaget Stockholmståg fick besked om att de inte längre skulle sköta sitt anbudsarbete med att få fortsätta trafiken efter 2016. Det skulle storebror SJ ta hand om. Thomas Löfgren och Mats Wilhelmsson som jobbade med

anbudsarbetet på Stockholmståg var dock välkomna att börja arbeta med att starta upp avdelningen för upphandlad trafik på HK. Om SJ på egen hand skulle sköta anbudsarbetet innebar det en garanterad förlust så de två gick över men sade upp sig efter någon månad. De gillade antagligen inte SJs idéer och eftersom SJ är störst, bäst och vackrast fick de inte gehör för sina planer. Hur som helst drog de iväg från SJ med sitt tänk och med kännedom inifrån om hur dumt SJ resonerar. Katastrof orsakad av stöddighet.

Att ta fram ett anbud på upphandlad trafik kostar stora pengar och det bästa sparförslaget är att SJ nu lägger ner allt anbudsarbete. SJ har inte på egen hand vunnit knappt någon trafik och kommer inte att göra det i framtiden heller. Frågan är om personalen på Götalandståg och framförallt Stockholmståg vill att SJ vinner? En optimistisk gissning är att de nu utsedda ersättarna för avhopparna bara är två marionetter och att de förklarar efter en tid att de bedömer fortsatt arbete som meningslöst och att SJ skall koncentrera på sin kärnverksamhet. SJ behöver bli mindre inte större.

Eller är SJ AB för stöddiga för att ett så klokt beslut?

Från livet

En liten "True story from life"

I detta nummer så hoppar jag över "Anekdoten" och berättar om en av mina roligaste händelser som jag var med om i livet, och den hände för cirka 30 år sedan och den handlar inte om järnvägen, bra va?

En kamrat till mig som heter Mats hade införskaffat sig en ny motorbåt det var en "Jofa Kuling" med en 50 hk. Volvo Penta motor, orange färg och väldigt fin båt, här skulle det åkas vattenskidor hela sommaren igenom. Han bodde nere vid Gottskär, det ligger strax söder om Göteborg och båten låg nu förtöjd i hamn.

Denna lilla naturhamn där båten ligger ser ut som ett provrör med ett smalt gatt ut



mot havet, se bild

utmed ena sidan av naturhamnen var det bryggor och på andra var det granitklippor och i mynningen var det släta, men branta bergsidor. I denna lilla naturhamn ligger det kanske tio små båtar som sommargäster använder för att ta sig till sina stugor ute i havsbandet, det finns inga vägar dit nämligen.

Nåväl när nu jag och Mats nu satt på bänken där och tittade ut över båt och motor och hamn, så kom det en Volvo Amazon kombi nerbackande, ut kom det en man i 60-årsåldern med en Vegamössa käckt på svaj och en dam i samma ålder med papiljotter och huckle plus en smällfet brun tax. Nu packades Volvon ur med allt som skulle ut till stugan, det var konserver, sprit, mat, dricka och en dammsugare av märket Hugin och som final en stor låda märkt Volvo Penta 20 hk. Herrn började nu att packa upp denna nya motor och bensintank, hela tiden med en salig blick i

ögonen, äntligen!

Hans båt ifråga var en rundbottnad träeka, ser ut som en banan ungefär. På med motor och i med bensintanken, några pumptag på bensinblåsan och ett par ryck i startsnöret och motorn hoppade igång. Ett stort leende spred sig nu över hans ansikte, och stolt gasade han på lite.

- Den går fint Eva! eller hur? den är värd vartenda öre. Sa han.

Han stängde av motorn och började lasta i båten, mannen var en liten seg gubbe, damen ifråga var betydligt mera voluminös, så att säga.

Nåväl, båten blev mer än full. Bilen kördes och parkerade och gubben hoppade i båten igen, längs upp kom nu den mycket feta taxen ovanpå dammsugaren.

- Fan vad de är lika, sa Mats och menade taxen och dammsugaren, med ett garv.

- Skall de verkligen lasta båten så full, det var inte många centimeter kvar tills att det rinner in vatten över relingen, sa jag.

Nu ålade sig damen ombord på förtöften och eftersom hon var stor och kraftig så reste sig aktern på båten upp och fören trycktes ner. Han startade motorn, men nu var propellern ovanför vattenspegeln, men det hörde han inte. Han måste vara döv, tänkte jag.

- Vad gör dom, sa Mats.

- Puttifrån skrek han till sin fru, och det gjorde hon och det rejält.

Båten gled nu mot klippor och skär på andra sidan hamnen, i med en växel på motorn och gas. Inget hände, panik! när han såg att propellern bara vispade på ytan och inte nådde ner till vattnet riktigt då skrek han till gumman att sitta mer i mitten av båten, hon kravlade mer mot mitten över allt som var ilastat, samtidigt som gubben gasade på för fullt, klipporna närmade sig med stormsteg.

Nu gungade båten ner och propellern kom i vattnet och båten accelererade bra.

Båten stegrade sig, och alla packning kom nu farande mot gubben men först kom gumman, hon fastnade om gubbes hals, båten stog nu nästan rakt upp. Gubben skrek att han inte såg något och puttade tanten överbord, men då var redan båten upp på den släta graniten i mynningen och propellern tuggade friskt på den bohuslänska graniten och i ultrarapid så välte hela skapelsen upponer i hamnen. Nu låg det en träeka med motorn under

vattnet och propellern i luften, hängande i en bensinslang, en orange bensintank som nu fungerade som ankare och en fullständigt galen man och fru och en smällfet tax som ylade som inte kom upp på land.

Hela hamnbassängen var full av konserver, flaskor, husgeråd och div. prylar och på botten låg en dammsugare av namnet Hugin och blåste små små bubblor.

På en bänk eller rättare sagt vid sidan av den låg nu två kamrater och skrattade så tårarna rann, vi var inte till någon hjälp det kan jag lova, jag fick träningsvärk i diafragman dagen efter och den höll i sig i tvenne dagar.

Epilog:

Varje gång Mats och jag träffas efter denna dag så garvar vi alltid åt detta spektakel.

PEO KULLVIK

SJ testar...



Nytt sortiment i kiosk och bistro på gång...

Ska en tågvärd kunna leva på sin lön?

Självklart, tycker vi. Nej, säger tågbolaget Veolia.

Först ger de hundratals anställda sparken. Sedan får några tillbaka sina jobb - men som deltidare och med sämre villkor.

Konflikten mellan Seko och Veolia handlar om just det här. Tågvärdar och lokförare som plötsligt måste ta extraknäck för att de inte klarar sig på lönen från Veolia.

Nu varslar vi om strejk. Vi hoppas på din förståelse.

Läs mer på www.seko.se

