

SID 1(2)

Seko viker sig inte!

Ännu en framgång för våra förhandlare

RST 168	GÖTEBORG C - JÄDERSBRUK	AN	AVG	ÖVRIGT
	GÖTEBORG C		0755	
	OLSKROKEN		0759	
	GÖTEBORG SÄVENÄS		0759	
	SÄVEDALEN		0802	
	PARTILLE		0803	
	JONSERED ÖSTRA		0806	
	LERUM		0809	
	FLODA		0812	
	NORSESUND V		0816	
	BRYNGENÄS		0819	
	ALINGSÅS	0824	0825	PÅ/AV
	ALGUTSGÅRDEN		0829	
	VÄRGÅRDA	0835	0836	PÅ/AV
	HERRLJUNGA	0844	0846	PÅ/AV
	KÄLLERYD		0852	
	FLOBY		0855	
	FALKÖPING C	0902	0904	ANNONSERAD AVG-TID 0902 PÅ/AV
	STENSTORP		0911	
	REGUMATORP		0911	
	SKÖVDE C	0920	0922	ANNONSERAD AVG-TID 0920 PÅ/AV
	VÄRING		0928	
	MOHOLM		0932	
	TÖREBODA	0938	0939	ANNONSERAD AVG-TID 0938 PÅ/AV
	SLÄTTE		0944	
	ÄLGARÅS		0947	
	GÅRDSJÖ		0952	
	FINNERÖDJA		0956	
	LAXÅ	1004	1005	ANNONSERAD AVG-TID 1004 PÅ/AV
	LINDDALEN		1010	
	VRETSTORP		1012	
	ÖSTANSJÖ		1015	
	TÄLLBERG		1016	
	HÄLSJÖBENGSFÖSTEN		1017	
	ÄLLBERG_PBG	1020	1022	PÅ/AV
	KÖLA	1028	1029	PÅ/AV
	MOSÅS		1034	
	ÖREBRO S	1039	1040	ANNONSERAD AVG-TID 1039 PÅ/AV
	ÖREBRO C	1042	1045	PÅ/AV
	HOVSTA		1050	
	ALVÄNG		1058	
	ÖKNA		1101	
	JÄDERSBRUK	1103		GENOMFARTSTÅG (169)

Stödjer de strejkande på Veolia

Är alla på SJ lika mycket värda?

PTSD
Det kan drabba oss alla

Seko viker sig inte!

Seko har under våren 2014 äntligen avslutat den centrala förhandlingen gällande de med allmän visstidsanställning rätt att få använda sig av företrädesrätten till återanställning.

Det hela började vintern 2012 med att SJ avtog en Seko-medlems lagstadgade rätt att få företräde till återanställning. Detta skulle ge vår medlem rätt till lediga pass då medlemmen endast var anställd de dagar denne jobbade. Ett sådant system skulle

allvarligt försvåra för arbetsgivaren att kunna dribbla med sina anställda och slippa ge dessa en fast och trygg anställning.

Seko kunde inte acceptera SJ hållning och begärde en central förhandling gentemot Almega. Även här slog arbetsgivarsidan ifrån sig och hävdade att den enskilda aldrig var uppsagd mellan passen. Dock med mersmak för arbetsgivaren då medlemmen inte fick räkna hela anställningstiden.

Seko är ju som tur inte den fackförening som ger sig och accepterar arbetsgivarens hållning. Frågan vidare till arbetsdomstolen. Änntligen förstod arbetsgivarsidan allvaret i frågan och insåg sitt misstag. De gjorde full reträtt och gav seko rätt på samtliga punkter.

Som resultat så betalades ett samlat skadestånd till den enskilde på 23 000 kr och SJ fick betala Sekos rättegångskostnader på 97 000.

Seko gör skillnad!

Seko varslar om utökad konflikt

Veolias agerande på Kustpilen där man planerar att timanställda skall sköta delar av den "fasta" produktionen samt all vikariehållning hör inte hemma på svensk arbetsmarknad.

Seko kräver att den franska multinationella koncernen Veolia Transport anpassar sig till svenska arbetsmarknadsförhållanden. Med anledning härav varslar

Seko om utömling av stridsåtgärder i form av total arbetsnedläggelse, strejk för samtliga medlemmar som arbetar inom Kustpilen hos Veolia.

Arbetsuppgifterna försätts även i blockad vilket innebär att ingen får utföra arbetsuppgifter som omfattas av arbetsnedläggelsen. Blockaden innebär att stridsåtgärderna kvarstår även om annat företag

övertar blockerat arbete. Varslet omfattar också övertidsblockad och mertidsblockad för samtliga

Seko:s medlemmar på Veolia samt nyanställningsblockad och förbud

mot inhyrning på företaget.

Stridsåtgärderna träder i kraft den 17 /6 klockan 04.00.

Ny timanställningsskandal på Kustpilen

I kölvattnet av konflikten rörande Öresundståg uppdragas nu en ny timanställningsskandal på Veolia.

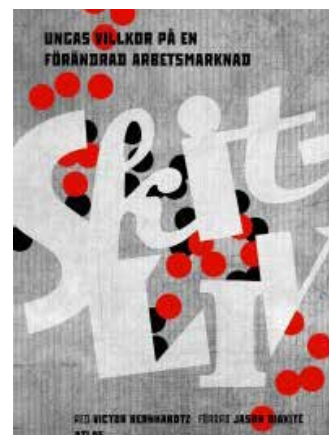
Den här gången rör det Veolias linje "Kustpilen". Veolia har i MBL-förhandlingar med SEKO meddelat sin avsikt att helt upphöra med normal vikariehållning. Nu skall allt vikariebehov på Kustpilen samt delar av den fasta produktionen istället utföras av timanställda.

Veolias förslag till ny organisation för Kustpilen

är ännu sämre än planerna för Öresundståg. SEKO har därför begärt central förhandling i ärendet. Arbetsgivaren

Veolias aggressiva försök att genom dumpade anbud vinna upphandlingar och försämrade villkor måste få ett slut. Många vittnesmål inkommer nu från de timanställda på Veolia som berättar om hur man förväntas stå till förfogande dygnet runt annars sätts man upp på "svarta listan" och telefonen slutar ringa. Hur det är

att leva utan trygghet som timanställd beskrivs på ett målande sätt i boken "Skitliv": <http://www.bokforlagetatlas.se/bok/skitliv/>



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.

Vad som är rätt eller fel är svårt att säga, 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

hemärende 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



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 tillrättavisning 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. Kvalitén 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

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.

På kort tid har jag kommit i kontakt med två lokförare som har drabbats av posttraumatiskt stressyndrom. Det var en stor ögonöppnare för mig att sitta och lyssna på deras berättelser och båda var för sig ville verkligen att jag skulle gå ut med information för att kunna hjälpa andra lokförare att förhindra att detta symptom utvecklar sig.

Vem som helst kan egentligen bli drabbad av PTSD men framförallt någon som gått igenom ett våldsamt trauma i samband med rån, en svår olycka, naturkatastrof, personpåkörning som lokförare eller om man har varit med om händelser präglade av extrem stress. Det kan leda till en mängd olika reaktioner som givetvis beror på vad man har upplevt, men också på hur man är som individ.

En del personer kanske får svårigheter och symptom omedelbart efteråt, medan andra inte upplever några besvär förrän flera år senare. En del klarar av att hantera följderna på egen hand, men många gånger krävs professionell hjälp.

För den som drabbats kan det vara svårt att på egen hand koppla samman reaktionerna med de traumatiska upplevelserna. Många som sökt hjälp och då till slut har hittat till den specialiserade vården hos Kris- och Traumacentrum har uttryckt en rädsla för att de håller på att bli "galna". Därför är det viktigt att veta att det i de allra flesta fall handlar om fullt normala reaktioner - på extremt onormala händelser. Man kan säga

att det skulle ha varit mer onormalt att inte reagera alls på sådana upplevelser. Och det finns hjälp att få!

Eftersom ifall man är drabbad, inte själv vet om att man håller på att utveckla PTSD finns det olika symptom som är bra att veta om och som beror på att den drabbade inte har förmåga att återhämta sig eller koppla av: sömnproblem, lättväckt irritation, koncentrationssvårigheter, ständig anspänning, ryckighet (dvs att per-

PTSD

**Posttraumatiskt stressyndrom
Kan drabba alla, och är inte helt
enkelt att upptäcka**

sonen reagerar onormalt kraftigt på oväntade ljud eller andra oväntade händelser), på dagtid får "flashbacks av personolyckan"

Eftersom man inte känner sig kry och det brukar börja med dessa symptom brukar man bli felmedicinerad och får sömntabletter istället för rätt behandling. Som drabbad kan man också tro att man drabbats av depression. Ofta talar man om depression när någon är ledsen, men depression innebär något annat. Depression är inte en normal sorg eller ledsenhet, utan en sjukdom som ibland drabbar individer av känd eller okänd anledning.

Personer med PTSD har ofta också depression, så kallad sekundär depression. Depressionen går då att

behandla med medicinering, men återkommer lätt så länge patienten inte fått behandling för PTSD.

Jag har alltså skrivit denna artikel för att det är bevisat att en ökad kunskap om, och förståelse för, våra reaktioner brukar vara till god hjälp när man ska återhämta sig från en traumatisk händelse. De som kan behandlas rätt och under kort tid är vuxna personer med enstaka traumatiska upplevelser som inte upplevt något allvarligt trauma under barndomen. 80 procent av dem uppnår total läkning efter endast åtta behandlingssessioner. Så när man alltså har hittat till Kris- och Traumacentrum så får man stöd till rätt rehabilitering och återupprättelse med adekvata behandlingsinsatser som underlättar den drabbades väg tillbaka till ett värdigt liv.

Detta ärende var inskickat av skyddsorganisationen till Skyddskommittén för Trafik till den 20 maj. SJ tog emot ärendet med största respekt och kontakt har redan tagits med Manpower för att de ska vara förberedda på rätt sätt och ha i åtanke att vi förare som är med om en personpåkörning efter många år kan bli drabbade av Posttraumatiskt stressyndrom.

Mer information hittar du på:
www.krisochtraumacentrum.se

Skyddsorganisationen, genom
Annika Laursén HSO Trafik



Uttalande från Seko SJs lokförarutskott.

Lokföraren ansvarar för säkerheten vid tågfärden. På vissa fordon är lokföraren dessutom ombordansvarig.

Det går att köra resandetåg där lokföraren är enda personal på tåget, men är det klokt? I ansvaret ingår att se till att en fullgod säkerhet upprätthålls för resenärerna. Det innebär att avvisa stökiga personer eller människor som är för berusade/drogade för att kunna tillåtas vistas på tåg då de representerar en risk för både sig själv och andra. Men det innebär också att hålla koll på helt vanliga människor som inte har en aning om hur man beter sig på tåg. De som inte förstår att man skall betala, låta bli att störa sina medresenärer eller allmänt inte inser att de mänskliga rättigheterna inte talar om rätten att få åka tåg.

Sedan har vi det här med tågförseningar: Lokföraren kan inte, och skall inte heller, köra tåg och samtidigt undersöka vilka resenärer som missar anslutningar, mm. Tågförseningar är en källa till oro och irritation på tågen och saknas det ombordpersonal kan situationen snabbt bli kritisk. Kan du som lokförare då ansvara för säkerheten? Vet du vad som händer i tåget du framför?

Moderna tågtyper är utrustade med nödtelefoner. De allra flesta människor drar sig för att använda en nödtelefon med mindre än att det är just ett nödfall. Blir det ordningsproblem på tåg gäller det att försöka stoppa problemen i ett så tidigt skede som möjligt. Det gör vår ombordpersonal dagligen utan att vare sig lokförare eller chefer märker det. Lokföraren har inga som helst möjligheter att upptäcka att ett ordningsproblem är under uppsegling, och när ordningsproblemet väl är ett faktum kan lokföraren ensam inte lösa situationen utan att riskera sin egen säkerhet.

Lokförare kan av olika anledningar tas ur tjänst. En lokförare som är tagen ur trafiksäkerhetstjänst får inte utföra trafiksäkerhetsarbete. Vem ska då ta ansvaret för säkerheten ombord, och vem ska då ansvara för och genomföra en evakuering? Att lokföraren är tagen ur trafiksäkerhetstjänst kommer att vara ett klenkt försvar vid en eventuell utredning. Lokföraren har ju gått med på att köra resandetåget utan ombordpersonal och lokföraren måste anses ha känt till de risker detta medför.

Skyddsombuden har under flera år drivit frågan mot Arbetsmiljöverket om att få stopp på ensamarbete på resandetåg. SJ har när Arbetsmiljöverket gjort en inspektion svarat följande:

*"...inget planerat ensamarbete förekommer och att då detta förekommer oplanerat ska, vid riskbedömningen, **förarens bedömning vara avgörande.**"*

Det låter bra, men tänk nu efter: "Förarens bedömning är avgörande". Detta betyder inte enbart att föraren i alla lägen kan neka att ensam köra ett resandetåg utan även att det är **förarens beslut** att göra det. Fråga dig nästa gång SJ Trafikledning försöker sätta press på dig att köra resandetåg utan ombordpersonal, om det är värt att ta risken? Du riskerar att få stå till svars för ditt beslut.

Det är SJ:s ansvar att bemanna tåg så de kan framföras säkert, detta ansvar ligger inte på förarna. Vi skall inte behöva ta på oss det ansvar våra chefer inte vågar ta genom att alltid säkerställa rätt bemanning på tåg.

Vår rekommendation: kör aldrig ett resandetåg utan ombordpersonal!

SJ har under alla tider haft många olika yrkesgrupper och "förr i tiden" var dessa strikt inordnade i en hierarki med lokföraren högst upp i topp. Men nu är det 2014 och utvecklingen har gått framåt. Vi vet alla hur viktiga alla personalgruppers arbetsuppgifter är för att få till en bra och trevlig reseupplevelse för kunden. Förare, ombordpersonal, fordonsoperatörer och komfortoperatörer bidrar lika mycket på sitt sätt till att SJ kan leverera det man utlovar. Alla är lika viktiga för helheten och förtjänar samma respekt. Men stämmer det med verkligheten i företaget?

Svaret är nej, det gör det inte!
Det är tydligt att vissa arbetsledare/

produktionsledare/chefer ser komfortoperatörgruppen som "längst ner i hierarkin", en grupp som man kan behandla lite hur som helst och använda för att bekräfta sin egen arbetsledarmakt.

Att jobba som komfortoperatör är ett slitsamt jobb. Man förväntas prestera maximalt trots minimala städtider och jobbar ofta i obekväma arbetsställningar.

Man tvingas anpassa sig efter ändrade ankomst/avgångstider och det finns många exempel på hur man blivit tillsagda att skjuta på sin rast, strunta i sina pauser eller jobba över. Det är ju ett problem som gäller åkande personal också, men då det

gäller stationär personal borde arbetsgivaren kunna lösa detta på ett bättre sätt.

Komfortoperatörerna är en väldigt utsatt grupp; man är många timanställda, många unga, samt speciellt i Hagalund många hudfärger, kulturer, religioner.

Man är rädd om sitt jobb och angelägen om att prestera bra för att behålla det.

Är man inte född och uppvuxen i Svergie är det också svårt att känna till de rättigheter som man faktiskt har.

Det känns svårt att framföra kritik, man är rädd.

Ä r a l l a p å S J l i k a m y c k e t v ä r d a ?

Varför är man då så rädd?

Det är faktiskt så att vissa arbetsgivarrepresentanter säger saker som "Klaga du, SJ tror mer på mig än på dig, jag är på arbetsgivar sidan" och "Passar det inte så stick, det finns många som kan ersätta dig" Detta är SJ, Svergie 2014 !!
Även chefer använder "skrämseltaktik" för att hindra personalen att kritisera.

Det är till och med så illa att man är rädd för att vända sig till den fackliga organisationen för att man tror att detta innebär repressalier från arbetsgivaren.

En helt oacceptabel situation och ingenting som kommer att främja SJ i konkurrensen !

En kuvad och rädd personal kommer aldrig att kunna ge det engagemang och den arbetsglädje som behövs för ett välmående företag.

Ni som känner er orättvist och illa behandlade av SJ tveka inte att ta kontakt med oss, man kan aldrig få sparken för att man kontaktar sin fackliga organisation för hjälp och stöd !!



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

Seko tar fajten mot arbetsgivare som fullständigt tappat hämningarna avseende synen på anställda med allt sämre anställningsvillkor. Det står helt klart efter helgens förhandlingar att Veolia Öresundståg har lagt ett underbud på en verksamhet som man inte klarar att genomföra utan en mycket stor mängd timanställda. Det är de timanställdas situation som konflikten handlar om och det är företagets beteende att säga upp fast anställda för att sänka deras villkor ner till timanställdas nivå som löste ut det faktum att Sekos medlemmar nu strejkar.

Allt övrigt skall täckas av timanställda.

I Veolias trafik mellan Linköping och Kalmar har det till och med uppdragats att man har färre personal anställda än vad trafikens turlistor kräver. Mellanskillnaden utgörs av, just det, timanställda.

Seko tar fajten. Återigen tar Seko sitt ansvar och driver nu på för att de timanställda på svensk arbetsmarknad skall få en bättre tillvaro. Förbundet hoppas att när denna konflikt en gång utvärderas så kommer man att se ett trendbrott för hur arbetsgivarna utnyttjar timanställd

Förhandlingar som sker helt utan förpliktelser från arbetsgivarnas sida. Nästa bolag som får för sig att göra som Veolia lär inte bry sig särskilt mycket om ST och SACOs sk förhandlingar.

Seko har för avsikt att förändra synen på timanställda och att det sker en varaktig förändring som skall bestå över tid och där ett företag inte kan och får använda mer än en viss kvot i förhållande till fast anställd personal.

Ni som har osäkra anställningar skall veta att Seko jobbar stenhårt med frågan även på de bolag som

Seko tar fajten!

Seko har under förhandlingarnas gång fört fram ett stort antal förslag på hur man skulle kunna hantera personalens turlistor och även presenterat ett utförligt förslag från klubbens ordförande, som innebär ett nästan 100 % utnyttjande av personalen.

Detta tackar Veolia nej till och varför då? Jo därför att underbudet som man lagt för att få detta stora trafikuppdrag bygger på att man måste ha en väldigt stor andel timanställda i verksamheten för att få ihop ekonomin. Timanställda har en lägre lön, ofta utan att pensionsinbetalningar till tjänstepensionspremier pga låg anställningsgrad och dom kostar inget de dagar verksamheten inte behöver just deras insats. Företaget har egentligen inte alls varit intresserat av Sekos försök att komma överens just pga detta. Det helt överordnade syftet med Veolias agerande har varit just detta att skapa ett system där fast anställd personal inte ens täcker normalbehovet för de fasta turerna.

personal i sina bolag. Ett trendbrott där andelen anställda med osäkra anställningar sjunker i förhållande till andelen fast anställda på heltid.

Seko är också det enda kollektivavtalslutande fackföreningen i spårtrafik som tar sitt ansvar och driver konflikten. Övriga förbund hukar sig och mumlar lite närmast generat att "vi fortsätter att förhandla". Vad förhandlar dom om? Hur många timanställda som skall accepteras?

ännu inte berörs av konflikten på Veolia. Våra klubbar stöttar och hjälper alla med tim och visstidsanställningar att begära företrädesrätt till högre anställningsgrad vilket ofta leder till fasta anställningar så småningom.

Det aktuella läget i konflikten på Veolia kommer löpande att redovisas på Seko SJ Bloggen och vårt avtalsforum på Facebook.

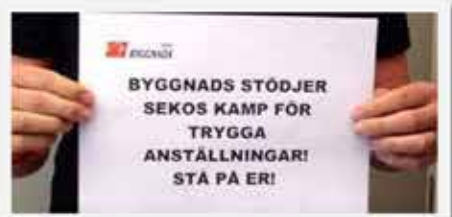
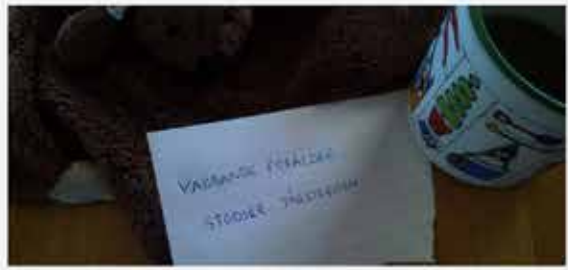
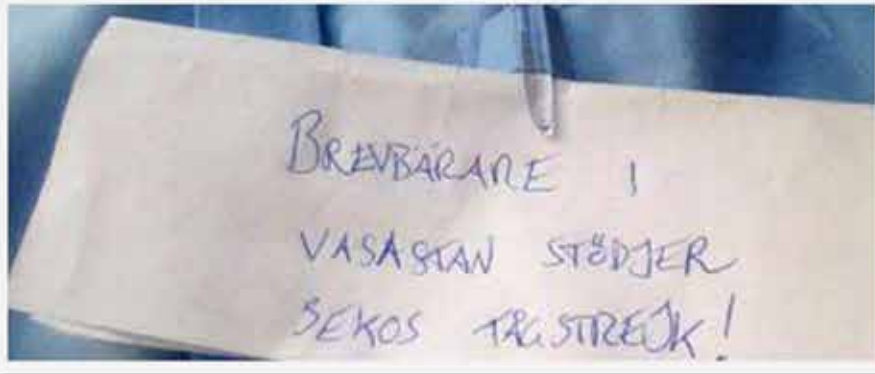


Har du något att säga?

Seko SJ letar ständigt efter skribenter som jobbar i verksamheten. Du behöver inte vara expert på att skriva. Det räcker med att du har ett budskap. Vill du tar vi hand om redigeringen av texten.

Kontakta oss på: tidning@sekosj.se

Vi stödjer de strejkande på Veolia, och vi är inte ensamma!



Om olyckan är framme

Som medlem i SEKO har du tillgång till ett omfattande försäkringsutbud. Vissa försäkringar ingår i ditt medlemskap, medan andra kan du teckna själv.

Du som är medlem i SEKO har ett olycksfallsskydd även när du är ledig. Försäkringen Medlemsolycksfall - Fritid ingår i medlemskapet och du kan också teckna den för din partner.

Om ni går in på <http://www.folksam.se/seko> så kan ni läsa mer, här nedan har vi lagt in lite information ang. olycksfallsförsäkringen fritid som vi har via vår medlemsavgift.

Detta ingår

- Olycksfallsersättning

Om din olycksfallsskada medför läkarvård får du 1 000 kronor som en engångsersättning redan vid första läkarbesöket. Det är tänkt att täcka dina omedelbara kostnader för exempelvis läkarvård, behandling och resor under första året.

- Akutersättning

Medför olycksfallsskadan läkarvård och minst åtta dagars akut sjuktid i följd (akut sjuktid är den tid det tar att läka skadan) får du 1 000 kronor i ersättning. Därefter lämnas 1 000 kronor vid ytterligare minst sju dagar, 1 000 kronor till vid ytterligare minst 15 dagar och därefter 33 kronor per dag från dag 31 i högst 150 dagar.

- Sjukhusvistelse
- Tandskadekostnader
- Rehabilitering
- Övriga kostnader
- Kroppsskadeersättning
- Medicinsk invaliditet 200 000 kr. Högsta ersättning 400 000 kr.
- Krisförsäkring

Vad är ett olycksfall? Med olycksfallsskada menas en kroppsskada som du drabbas av genom en oförutsedd plötslig yttre händelse. Du får ersättning för direkta följder av en sådan olycksfallsskada, inte för följder som beror på andra kroppsfel.

Vad är inte ett olycksfall

Som olycksfallsskada räknas inte frivilligt orsakad kroppsskada och kroppsskada som uppkommit genom:

- Smitta av bakterier, virus eller annat smittämne – smitta på grund av insektsstick eller liknande kan dock ersättas som olycksfallsskada
- Smitta eller förgiftning genom intagande av mat eller dryck
- Ingrepp, behandling eller undersökning (skada vid medicinsk behandling) eller genom användning av läkemedel
- Förslitning, överbelastning eller överansträngning. Kroppsskada som vanligtvis inte betraktas som olycksfallsskada är exempelvis ryggsnitt, diskbråck och muskelbristning

Om du har råkat ut för någon olycka så ring Folksam: 0771-960960. Måndag-fredag 07.30-17.00

Folksam

De strejkande på Veolia får stöd stöd västerifrån.



SEKO – Facket för Service och Kommunikation
Box 1105
111 81 Stockholm
SVERIGE

Org. nr.: NO971056541MVA
Telefon: 23 30 21 10
Faks: 23 30 21 11
E-post: nlf@lokmann.no
Bankgiro: 1440 10 61976

Oslo, 2. juni 2014

Forbundsleder Janne Rudén
Avtalesekretær Valle Karlsson

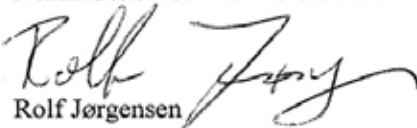
Norsk Lokomotivmannsforbund gir full støtte til SEKOs streik i spårtrafikken

Norsk Lokomotivmannsforbund gir SEKO full støtte i streiken mot Almega og Veolia. Kampen retter seg mot oppsigelser av lokomotivførere og togpersonale og erstatte disse med utstrakt bruk av timesansatte. Vi reagerer også med avsky mot Almeegas varsel om lockout.

Kampen dere fører er en kamp som gjelder alle fagorganiserte og jernbanearbeidere. Den viser tydelig at det er de ansatte som må betale prisen for konkurransen innen jernbanen. Kampen føres nå i Sverige, men i neste omgang kan kampen stå i Norge.

Vi vil aktivt støtte den kampen dere fører fram mot full seier.

Med solidarisk hilsen
Norsk Lokomotivmannsforbund


Rolf Jørgensen

Seko SJ

E-post: kontakt@sekosj.se

Hemsida: www.sekosj.se

Blogg: blogg.sekosj.se

Twitter: [@Facket_SEKO_SJ](https://twitter.com/Facket_SEKO_SJ)

Vi finns på nätet!

Besök oss gärna på någon av våra sidor. På **Facebook** söker du bara på: **Seko sj** Vi har ett flertal sidor där fördelade över yrkesgrupper och avtalsfrågor.



Styrelsen

Erik Johannesson
Ordförande
SJ AB:s Styrelse
Enhet Trafik

E-post:
erik.johannesson@sj.se

Stefan Zetterlund
Vice ordförande
Enhet Service

E-post:
stefan.zetterlund@sj.se

Anna Hagberg
Kassör

E-post:
anna.hagberg@sj.se

Louise Reichenberg
Sekreterare
Div Fordon

E-post:
louise.reichenberg@sj.se

Anders Hedlund
Enhet Trafik
Enhet Planering &
Trafikledning

E-post:
anders@sekosj.se

Magnus Lemon
Div Försäljning

E-post:
magnus.lemon@sj.se

Lennart Jansson
Arbetsmiljösamordnare/Huvudskyddsombud

E-post:
lennart.jansson@sj.se

Klubbar på SJ AB

Järnvägsklubben

Hallsberg
Ordförande: Stefan Zetterlund

E-post:
seko.hallsberg@gmail.com

Klubb Mälartåg

Västerås
Ordförande: Jimmie Andersson

E-post:
kontakt@sekomd119.se

Klubb Lokförarna

Stockholm
Ordförande: Christer Öman

E-post:
christer.oman@sj.se

Klubb SJ Trafik

Stockholm
Ordförande: Helena Henriksdotter

E-post:
klubben@klubbsjtrafik.se

Klubb SJ Östergötland

Linköping
Ordförande: Thomas Lindberg

E-post:
thomas.lindberg@sj.se

Klubb trafik

Småland
Ordförande: Tobias Gyllensten

E-post:
tobias.gyllensten@sj.se

Klubb SJ Syd

Ordförande: Kenneth Svensson

E-post:
kenneth.svensson@sj.se

Klubb SJ Väst

Göteborg
Ordförande: Emelie Lundkvist

E-post:
klubben@sekosjvast.se

Klubb Trafik

Västernorrland
Ordförande: Magnus Lemon

E-post:
magnus.lemon@sj.se

Klubb SJ

Jämtland
Ordförande: Maria Magnusson

E-post: maria.magnusson@sj.se