

Svensk Trafiktidning

5

November 2011
Årgång 92



Spårtrafikavtalet sägs inte upp

Banavgifterna fördubblas

TJ nätverk

Vem var vinnare i krysset

Spårtrafikavtalet sägs inte upp

Att spårtrafikavtalet inte sägs upp är kanske inte så upphetsande. Men att TJ och Sveriges Ingenjörer gemensamt skrivit till Almega och omtalat detsamma visar att något inte är som det ska. Att TJ och Sveriges Ingenjörer påtalat att man övervägt uppsägning av avtalet pga diskrepans mellan såväl avtalets bokstav som andemening och tillämpningen av detsamma är desto mer uppseendeväckande.

Kontentan är således att TJ och Sveriges Ingenjörer avstått från möjligheten att säga upp det tillsvidareavtal som utgör Avtal om lokal lönebildning inom Spårtrafiken, men samtidigt påtalat att avtalet inte följs på alla områden. Detta borde få motparten Almega att inse att hur lönebildningen lokalt ska ske är en fråga för central parter att hantera i 2012 års centrala förhandlingar.

Spåren förskräcker när en lokal arbetsgivare med stöd av MBL kallar till diskussioner om lönerevision! Eller då en lokal arbetsgivare lägger ut lika krontal till samtliga Saco-medlemmar som ett lönebud!

För TJ räcker det inte med ett bra centralt löneavtal inom Spårtrafiken. För att det ska bli bra för medlemmarna (och bolagen) krävs betydligt mer. Till exempel att ansvariga chefer ser till att genomföra lönesamtal där chef och medarbetare i dialog sätter lönen på medarbetaren. Många chefer missar årets bästa möjlighet att i dialogen med medarbetaren "leda och fördela" arbetet i dess vidaste bemärkelse. Det är skada eftersom just det är den viktigaste delen av ett bra ledarskap.

Till lönerevisionen per den 1 juni 2010 hade lokala parter stor tidsnöd i att utveckla en god lokal lönebildning. Till revisionen per den 1 juni 2011 fanns inte brist på tid att skylla på. TJ lokala företrädare hade på flera områden en motpart som inte såg avtalets möjligheter och dessvärre inte hade gjort hemläxan.

Eftersom inte avtalet är uppsagt kan och bör således lokala parter snarast inleda steg ett av fyra i den lokala löneprocessen och gemensamt gå igenom avtalets innehåll och intentioner samt upprätta en tidsplan för lönerevisionerna för 2012. Vad väntar man på?



Svensk Trafiktidning
Nr 4. Årgång 92. Oktober 2011

Redaktion:

Box 2131, 103 14 Stockholm
Besöksadress: Lilla Nygatan 14
Telefon, kansli: 08-14 29 65.
Telefontid: 09.00-16.00.
Mail: kansli@tj.nu

Ann-Charlott Juliusson
Mail: ann-charlott.juliusson@tj.nu

Björn Karlsson
Mail: bjorn.karlsson@tj.nu

Jan Sandgren
Mail: jan.sandgren@tj.nu

Stefan Strömquist
Mail: stefan.stromqvist@tj.nu

Stig Blomberg
Mail: stig.blomberg@infranord.se

Sören Svensson
Mail: soeren.svensson@trafikverket.se

Ansvarig utgivare:

Jan Sandgren

Hemsida:
www.tj.nu

Produktion:

Exaktaprinting AB

Tryck:

Exaktaprinting AB



Omslagsbild: Susanne Alemyr, ledamot i förbundsstyrelsen. **Foto:** Sören Svensson

Tidningen påtar sig inte ansvar för artiklar, bilder etc, som utan föregående beställning eller uppmaning sänts till redaktionen från andra än medlemmar i TJ.

Banavgifterna fördubblas

Regeringen bedömer att en fördubbling av banavgifterna inom fyra år är rimlig och möjlig. Tillsammans med andra avgifter beräknar regeringen att järnvägsföretagen ska betala 15,6 miljarder under planperioden 2010-2021.

Direktståget 405 mellan Stockholm och Göteborg saktar in och stannar strax utanför Katrineholm. De numera luttrade resenärerna tittar på varandra och undrar vilken förklaring som kommer att ges den här gången. Signalfel, nedriven kontaktledning, växelfel...

Norrgående trafik slås ut i Stockholm när en brygga faller över kontaktledningen vid Karlberg. Postståget måste ut till kunden norr om stan, personal rings in och slår knut på sig själva för att kunna leverera i tid. Vi märker alla effekterna av eftersatt underhåll, kapacitetsbrister och hög ålder på anläggningarna. Kapacitetsutredningen konstaterar att det behövs stora summor, 38 miljarder, för att nå fram till ett robust och tillförlitligt system. Effektiviseringar i trafikverkets verksamhet ska bidra med 11 av de 38 miljarderna.

Trångt på spåren

Den starka utvecklingen av järnvägs-trafiken är en av orsakerna till problem med trängsel på spåren, sliten infrastruktur och kapacitetsbrister, säger Green Cargo. Detta i kombination med avgiftshöjningarna gör att vagnslasttrafiken kommer att drabbas hårt.

Persontrafiken är såväl priskänslig som kvalitetskänslig, branschen uppskattar att avgiftshöjningarna kommer att byta den förväntade tillväxten

till en nedgång i resandet med tåg. Bil och flyg kommer att ta resenärer.

- 1988 banavgifter infördes, fast och rörlig del in till statskassan
- 1999 nytt system för banavgifter innebar en avgiftssänkning och att banverket förfogade över pengarna
- 2000 en höjning av avgiften för att finansiera Öresundsbron
- 2010 banavgifterna höjs med ca 10 %, regeringen bedömer att en fördubbling av avgifterna inom fyra år är rimlig och möjlig

Tågoperatörerna vill se differentierade avgifter

Branschföreningen Tågoperatörerna konstaterar att vissa delar av persontrafikmarknaden troligen kan tåla avgiftshöjningar men att fördubblade banavgifter är orimliga för huvuddelen av godstrafiken. Utforma istället avgifterna så att de får en styrande effekt, avlastar flaskhalsarna, utnyttjar ban-nätet och dygnets timmar effektivt. Avsevärt höjda banavgifter riskerar dessutom att störa balansen mellan trafikslagen, fördel bil, flyg eller båt.

Bevara balansen

Sedan 1999 har det varit en relativ balans i avgiftsuttaget mellan olika transportslag. Om de förslagna höjningarna blir verklighet riskerar järnvägen att stå som förlorare i kampen om hållbara resor och transporter. Behåll balansen och återför banavgifterna till banhållningen. Sverige behöver en väl fungerande järnväg.

● ANN-CHARLOTT JULIUSSON

Oroande att Sveriges Järnvägmuseum blir kommunalt

Den 6 oktober skrev Trafikverkets Katarina Norén och Åsa Herbst, kommunalråd i Ängelholm, under en avsiktsförklaring om byte av huvudman för Sveriges Järnvägmuseum i Ängelholm. Efter det ska kommunfullmäktige fatta beslut om ett övertagande. Planeringen innebär att kommunen tar över driften från och med 1 januari 2012. Bakgrunden är att Trafikverket inte anser sig ha ekonomiska möjligheter att driva museiverksamhet i dagens omfattning.

TJ och Saco-föreningen vid Trafikverket anser att det är en oroande utveckling att en myndighet som Trafikverket till en kommun "tvingas" avhända sig ett museum och en del av svenska folkets kulturarv, en verksamhet som borde vara en statlig angelägenhet.

● SÖREN SVENSSON



Foto: Sören Svensson

Äldre lok vid järnvägmuséet i Gävle, som klarar sig från kommunalt ägo denna gång.

Gunnar Malm sitter nöjd

Den senaste tiden har det pratats mycket om investeringar i infrastrukturen. Det innebär för järnvägens del kraftiga ökningar även om något av de politiska partierna ändå tycker att ökningen borde vara ännu större. Gunnar Malm, Trafikverkets generaldirektör, säger att Trafikverket inte klarar av att ta emot mera pengar under den aktuella tvåårsperioden så han verkar nöjd med de tilltänkta satsningarna.

När jag var anställd vid Banverket visade Banverket och Vägverket att kostnadsutvecklingen för material och tjänster inom anläggningsbranschen ökade snabbare än konsumentprisindex. En ökning av ramen för järnvägsjobb enligt ökningen av konsumentprisindex var alltså i verkligheten en minskning av anslagen. Jag vet inte hur situationen ser ut i dag, däremot kan jag se att lönsamheten för de företag som jobbar inom järnvägsinfrastrukturbranschen är väldigt låg. Lönsamheten borde vara betydligt bättre vilket skulle innebära större trygghet och bättre villkor för redan anställda och kommande nyanställda inom branschen.

Här är några siffror som belyser den dåliga lönsamheten:



Foto: JSören Svensson

Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm är nöjd med de extrapengar verket fått.

Samtliga siffror avser 2010 och är tagna från resp. företags årsredovisning. VR Track Sweden AB är registrerat för F-skatt 2011-07-08 så här finns inga uppgifter för 2010.

Som jämförelse kan nämnas att koncernen SJAB för åren 2008, 2009 och 2010 redovisat vinstmarginaler på 10,95 %, 8,69 % och 5,96 % för resp. år.

Som synes finns det ingen av ovanstående entreprenörer som kommer upp till den lönsamhet som SJAB uppvisar. Det är bara Strukton Rail AB och Infranord AB som gör någon form av vinst och det kan inte vara rimligt eftersom ett bolags syfte är att skapa vinst.

Nu vet inte jag hur Trafikverket och

Gunnar Malm tänker använda de extra pengarna men det är rimligt att några hundra miljoner "används" för att förbättra lönsamheten i branschen. Trafikverket kan inte göra detta utan entreprenörerna måste lämna anbud och priser som ger ökad vinst. Naturligtvis får det inte bli någon form av kartellbildning eller liknande men företagen inom branschen har förmodligen bra översikt över konkurrenternas ekonomi. Det är inte rimligt med sådan prispress att företagen tvingas säga upp personal för att förbättra lönsamheten och på så sätt utarma hela järnvägsinfrastrukturbranschen inför kommande storsatsningar.

● STIG BLOMBERG

Företag	Vinstmarginal
Strukton Rail AB	1,98 %
Infranord AB (koncernen)	0,69 %
Balfour Beatty Rail AB	-0,13 %
VolkerWeiss Nordic AB	-47,53 %

Personalkostnader

Förhandlingar om branschavtal för järnvägsinfrastrukturbranschen kunde ha resulterat i att företagen inom branschen skulle ha fått mer lika anställningsvillkor än vad som gäller i dag. Det borde inte vara sämre anställningsvillkor som gör att ett företag får ett kontrakt. Med någorlunda lika anställningsvillkor för de anställda kommer inte företagets lönekostnader bli avgörande för vilken entreprenör Trafikverket väljer.

I dagsläget finns entreprenörerna på olika anställningsavtal vilket innebär att villkoren är olika. Betyder då detta att personalkostnaden per anställd skiljer? Här är några uppgifter. Som jämförelse har tagits med några

företag som finns inom spårtrafikavtals området.

Nedanstående bild läst samtidigt som bilden över vinstmarginaler inom järnvägsentreprenörsbranschen (se artikeln Gunnar Malm sitter nöjd) visar att företaget med den högsta lönekostnaden också är det mest lönsamma företaget. Kan det vara så att lönsamheten ökar om de anställda får bättre anställningsvillkor? Ja, det verkar nästan så eftersom vinstmarginalerna är i exakt samma ordning som lönekostnaderna med VolkerWeiss i botten i båda tabellerna.

● STIG BLOMBERG

Företag	Antal anställda	Personalkostnad/ anställd (TKR)
SJAB (koncern)	4262	580
Infranord AB (koncern)	3058	633
Green Cargo AB (koncern)	2908	600
EuroMaint Rail AB	1498	537
Strukton Rail AB	460	734
Balfour Beatty Rail AB	360	591
VolkerWeiss Nordic AB	8	555

Järnvägsgodset ökade 2010

Den statliga myndigheten Trafikanalys konstaterar att godsmängden 2010 på järnväg var den största på hela 36 år. Ökningen från 2009 var 21 % upp till 68.3 miljoner transporterat gods.

Miljömässigheten understryks av att dieselförbrukningen var den lägsta på nära sextio år.

● JAN SANDGREN

Nordiskt samarbete

Inom ramen för TJ nordiska engagemang deltog Lotta Juliusson, Björn Karlsson och Jan Sandgren i TJNS representantskapsmöte i Helsingfors. TJ tog över ordförandeklubban genom att Lotta Juliusson valdes till president på ett år.

Under dagarna tre från den 14 september representerades TJ av Thomas Franzon, Gunnar Melin, Olle Östman, Christer Hammarström, Katarzyna Gustafsson och Millan Sjödin vid TJNS Nordisk kurs också den förlagd till Helsingfors. Såväl representantskapet som den nordiska kursen hade trafikpolitik som huvudtema.

I samband med representantskap och kurs fick deltagarna prova på det nya snabbtåget mellan Helsingfors och S:t Petersburg. Vår finska systerorganisation RVL hade åstadkommit ett bra program med ett synnerligen aktuellt fokus.

Nästa år är det TJ som står värd för såväl representantskap som Nordisk kurs.

● JAN SANDGREN



Sjötrafik är också kollektivtrafik

Enligt den nya lagen om kollektivtrafik som träder i kraft vid kommande årsskifte omfattas numera också sjötrafik av lagens regler. Tanken med detta är att skapa bättre förutsättningar för den kommersiella sjötrafiken och därmed ett bättre utbud för resenärerna. Lagen innebär också att företag fritt får starta trafiklinjer och att de länsvisa trafikhuvudmännen ersätts med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

● BJÖRN KARLSSON

Ta det lugnt på nätet

Sociala medier i all ära men det är inte någon privat korrespondens det handlar om! Tar man ut svängarna för mycket – och det kommer lätt fram – kan det leda till uppsägning.

Novus Opinion har på uppdrag av rekryteringsbolaget Navigio plockat fram uppgifter om hur ungdomar i Sverige använder nätet. Det visar sig bland annat att 91 % av 16-29-åringar använder sociala medier typ Facebook, Twitter, bloggar och motsvarande. Av dessa uppger 54 % att de brukar skriva om sin arbetsplats, sin chef eller sina kamrater! Ofta är kritiken mot arbetsplatsen bedövande. Det kan ju också vara så att någon äldre medarbetare knyter näven i fickan hellre än uttalar sig på Twitter!

Kanske inte vore så dumt om en del företag – inte minst inom privata sektorn – hade en sådan personalpolitik att kritiken blev obefogad.

Underskatta inte heller värdet av temperaturmätare i form av NKI (nöjd medarbetarindex).

● JAN SANDGREN

Nya löner i sikte för TJ medlemmar på Trafikverket

Nu äntligen finns det ett ljus i tunneln gällande lönerrevisionen för TJ medlemmar på Trafikverket. Processen har dragit ut på tiden och många medlemmar har uttryckt sin frustration över att inget har hänt. Den 1 oktober 2010 gick det gamla avtalet ut och sedan dess har våra medlemmar väntat på att revisionen ska starta.

I oktober 2011 kom parterna överens och för TJ medlemmar gäller lönesättande samtal (chef och medarbetare kommer överens om ny lön) om inte medlemmen låter facket förhandla om ny lön.

● SUSANNE ALEMYR

Regeringen vill satsa på järnvägar och vägar

inom de kommande åren

Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2012 att satsa extra pengar till infrastrukturen år 2012 och 2013. Sammanlagt föreslår de en extra satsning på 3,6 miljarder till järnvägsnätet (1,8 miljarder för 2012 och 1,8 miljarder för 2013), och 1,4 miljarder till vägnätet (950 miljoner för år 2012 och 450 miljoner för år 2013).

Extrapengarna ska användas till ökat underhåll på de mest trafikerade stråken samt till sträckor där arbetspendling är betydande, eller till viktiga stråk för godstrafiken. Regeringen föreslår även att pengarna kan användas till reinvesteringar (byte av spår eller spårväxlar är ett exempel på reinvestering) så underhållsbehovet minskas på sikt.

Extrapengarna till vägnätet ska också användas till ökad drift- och underhåll, mindre investeringsåtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder (tex fler mitträcken) samt till miljöåtgärder som sanering av vattentäckt eller uppsättning av bullerplank.

Om riksdagen fattar beslutet att ge Trafikverket extra pengar till infrastrukturen återstår det ett gediget ar-

bete för Trafikverket. För åtgärder i järnvägsnätet krävs det oftast lediga tider i spåret (d.v.s. att spåret inte trafikerades av några gods eller persontåg) Tågplanen (tidtabellen som trafikoperatörerna fått) är redan fastställd för 2012, och järnvägsplanen för 2013 kommer inom kort att fastställas. Anslaget innebär att ett stort pussel måste läggas med flera aktörer inblandade.

Göteborgs-Posten hade en artikel om underhållet på järnvägen i mitten av oktober, där Trafikverkets generaldirektör Gunnar Malm berättade att Trafikverket begärt att få satsa ytterligare 38 miljarder kronor till underhåll och reinvesteringar under en tioårsperiod. Underhållet varit eftersatt i årtionden och det tar sju – tio år att nå den standard som är nödvändig för att få tågen att gå i rätt tid. Dessutom behövs ytterligare pengar för att öka kapaciteten så fler tåg får plats på spåret säger Gunnar till Göteborgs-Posten.

● SUSANNE ALEMYR

Borrning utan förhinder

Just nu går det bra för tunnelborrningen under Hallandsåsen och under tidiga hösten rapporterades att 77 % av de två huvudtunnlarna var klara. Östra tunneln är helt klar medan tunnelborrmaskinen Åsa just nu borrar

sig norröver i den västra tunneln. Man förbereder för närvarande frysning av den geologiskt besvärliga Mölleback-zonen.

● JAN SANDGREN

Bränn inte ut dej

Att vara engagerad och motiverad i sitt arbete är bra. Men när engagemanget går ut över fritiden och familjelivet kan resultatet värsta fall bli utmattningssyndrom. Det blir allt vanligare att man har jobbmailen i telefonen, och telefonen på dygnet runt. Allt för att vara tillgänglig. Vad man kanske inte tänker på är att när man svarar på jobbmail eller telefonsamtal från kolleger innebär det att man i princip arbetar, trots att man inte får betalt.

Det är på många arbetsplatser mer eller mindre en självklarhet att man arbetar 200 timmar overtid, och kanske t.o.m. runt 50 timmar "dispenstid" per år för de som har reglerad arbetstid. Det innebär att man jobbar in hela sin semester, och drygt en vecka ytterligare. Och det är bara den registrerade overtiden! För dom som har oreglerad arbetstid är det ännu större

risk att man aldrig "stänger av".

Förra året var antalet overtidstimmar c:a 5 miljoner vilket motsvarar ungefär 125 000 heltidsjobb! Många fack beviljar i slutet av året regelmässigt dispenser för overtid utöver de normala 200 timmarna. Och det kan ju vara befogat för att säkerställa driften på kort sikt. Men det måste poängteras att det också sliter på de anställda, och att det i slutändan kan innebära högre sjuktal, och sämre effektivitet.

Vad man måste komma ihåg, och värdera är varför vi måste vara lediga. För fritiden är till för rekreation och återhämtning. Får man verklig ledigtid så är man utvilad, och har "laddat batterierna" när man kommer tillbaka till arbetet. Då presterar man bättre. Får man det inte så kan risken tyvärr bli att man en morgon inte orkar kliva upp ur sängen.

Vissa chefer förstår inte det här, förmodligen för att dom p.g.a. stort engagemang i verksamheten själva behöver hjälp med att skilja mellan arbete och fritid, och den anställda kan ha svårt att inse behovet av vila just därför att han/hon är så uppe i varv. Är man ung känns det kanske som om man är odödlig, men den här bristen på återhämtning får man i värsta fall betala med år av sjukskrivningar och konstant trötthet när man blir lite äldre.

Så varva ner på fritiden, och stäng av jobbmail och jobbmobil när du är ledig, så håller du dig frisk och pigg längre!

● STEFAN STRÖMQVIST

Övertalighet inom Infranord

I början av september gick Infranord ut med att man skulle vidta kraftfulla åtgärder för att snabbt öka Infranords konkurrenskraft. Några sådana åtgärder var stor restriktivitet vad gäller nyanställningar, allmänt restriktiv syn på nya utgifter och bromsning av planerade utbildningar med några undantag.

Ungefär en månad senare, dvs. i början av oktober har en kartläggning av personalbehovet visat att det finns en övertalighet med över hundra personer. Övertaligheten finns bland tek-

niker, främst inom kompetensområdena ban och tele.

Naturligtvis kan ett aktiebolag inte bara acceptera en så stor övertalighet, det blir en alltför stor belastning på ekonomin. Infranord har därför påbörjat arbetet med att minska personalstyrkan. Bland de åtgärder som nämns finns möjlighet till vidareutbildning inom andra kompetensområden samt selektivt arbete med frivilliga åtgärder.

TJ har bara enstaka medlemmar inom teknikergruppen så trol-

igen blir det inte någon stor påverkan för våra medlemmar. Naturligtvis kan en minskning av tekniker på en viss ort få påverkan även bland våra medlemsgrupper så vi kan inte utesluta följdverkningar även för oss.

● STIG BLOMBERG

Förtroendevald av en tillfällighet



Foto: Sören Svensson

Susanne Alemyr

Susanne Alemyr arbetar på Trafikverket i Göteborg och är fackligt förtroendevald sedan många år. Som för många andra förtroendevalda i TJ var det tillfälligheter som gjorde att Susanne kom att arbeta fackligt. Tidigt kom hon in i det viktiga samverkansarbetet och sen har det bara fortsatt. Sedan några år sitter Susanne i förbundsstyrelsen och ingår nu också i styrelsens arbetsutskott. Susanne framhåller gärna att hon lärt sig mycket av Björn Sundberg - "en jättebra mentor".

Varför har du engagerat dig i det fackliga arbetet?

Jag utvecklas med tiden som fackligt förtroendevald och får en helhetsbild över hur företaget fungerar. Jag tycker det är viktigt att det känns roligt att gå till jobbet, och jag vill bidra till ett bra socialt klimat. Om jag själv kan vara med och påverka något, som mina medlemmar tycker är positivt, känns det bra inombords. Självkänslan ökar när jag gör något bra. Mina kollegor uppmuntrar mig ofta och sä-

ger att de är glada för att jag företräder dem och det värmer. Jag upplever även att arbetsgivaren är positiv.

Hur mycket tid lägger du ned på din fackliga roll?

När jag startade med mitt fackliga uppdrag arbetade jag 25% med fackliga frågor. Men verkligheten ser lite annorlunda ut idag. Just nu är vi inne i en organisationsförändring på myndigheten och det tar betydligt mer tid nu. I dagsläget jobbar jag säkert 75% med fackliga frågor.

Vad är det svåraste som fackligt förtroendevald?

Det svåraste är när någon medlem

far lilla. Som fackligt förtroendevald får jag ibland fungera som "den som tröstar" och det är inte alltid som jag har ett bra svar till den som farit illa. Samtal där jag får "trösta" tar alltid lite extra kraft.

Vill du rekommendera andra att engagera sig fackligt?

Självklart vill jag rekommendera andra att engagera sig i fackliga frågor. Att få vara med och påverka (ibland lyssnar faktiskt arbetsgivaren på ATO:s synpunkter) känns bra, det är ju för dina kollegors och din egen del som du vill att beslut som fattas ska bli bra.

● STIG BLOMBERG

Faktaruta

Född:	På Hönö i Göteborgs norra skärgård, år 1962
Familjen:	Make, en dotter och två söner samt tre barnbarn
Bor:	I ett radhus 2,5 mil utanför Göteborg, en liten ort som heter Nol
Jobbar med:	Assistent vid Trafikverket
Äter helst:	Född på en ö borde jag svara fisk, men tycker nog bäst om kött
Dricker helst:	Ett gott glas rött vin
Fritidsintressen:	Resa, har alltid en resa på gång
Läste senast:	Boken om Morgan Allings uppväxt
Lyssnar helst på:	Modern musik, pop
Blev TJ-medlem:	1990

Fortsättnings- utbildning kretsombud



Foto: Sören Svensson

Lars Parbring, en nöjd kursdeltagare

TJ är det "nära förbundet" med en stark lokal förankring och det är så att medlemmarna vill att det ska vara. Det är de lokala kretsombuden som i mångt och mycket är förbundets ryggrad. De har dessutom den företagskännedom som behövs för att i "frontlinjen" på bästa sätt tillvarata medlemmarnas intressen på arbetsplatsen.

Det är en huvuduppgift för förbundsledning och oss centrala funktionärer att förbereda kretsombuden för sin roll. TJ har också en, i förhållande till våra resurser, väldigt ambitiös utbildningsplan. Senast den 4-5 oktober 2011 arrangerades en lite mer kvalificerad kretsombudsutbildning för de som tidigare deltagit i någon av förbundets grundutbildningar. Som så många gånger förr genomfördes utbildningen i Stockholm och på en av Birka Cruises båtar med destination Mariehamn.

Utbildningen var kraftigt övertecknad – ett 10-tal personer stod på reservlista för det fall att det skulle

komma sena avanmälningar. De ca 25-tal personer som deltog representerade ett tvärsnitt av de arbetsgivare hos vilka TJ har medlemmar (bl a Arriva, A-Train, Green Cargo, MTR, SJ, Stockholmståg, Trafikverket, Vectura och Veolia).

Utbildningsavsnitten spände över ett vitt fält av skilda områden: Trygghetsfrågor, begreppet arbetsbrist, förhandlingar, trygghetssystemen, tvisteförhandlingar, kretsombudets roll, medlemsdialog samt lönebildning. Föreläsningar varvades med problemlösning i grupp.

Under dagarna berördes både de rent arbetsrättsliga aspekterna på de olika delavsnitten samt de ofta mer taktiska och etiska överväganden som man som kretsombuden ställs inför. Kursledningen som utgjordes av förbundsordföranden Lotta Juliusson, vice ordföranden Sören Svensson, kollegan Jan Sandgren samt undertecknad månade om att aktivera deltagarna med frågeställningar som inte alltid kunde besvaras med några korta ord. Tvärtom ledde ett framlagt problem oftast till livlig diskussion, vilket gjorde att man inser att en viss given problemställning måste betraktas ur olika synvinklar och att det sällan finns några standardiserade lösningar.

Trots att utbildningsdagarna måste ha upplevts som krävande var det samlade intrycket från deltagarna att det inte varit för "mastigt" och att sådant berördes som för ett kretsombud känns angeläget. Nu ska vi söka tillfällen i almanackan för att erbjuda "reservisterna" tillfälle att förkovra sig.

● BJÖRN KARLSSON

TJ frågar

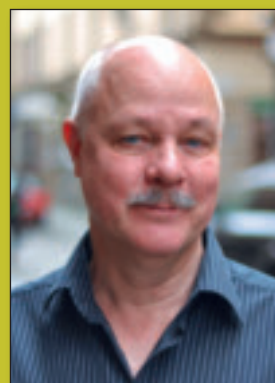
Apropå politikernas hyresbidrag och andra ersättningar som debatterats om den senaste tiden. Har våra politiker för förmånliga villkor?



Torbjörn Ekedahl, 55 år, Huddinge, transportledare vid Stockholmståg
Svar: Inte så vitt jag kan bedöma.



Susanne Ryd, 51 år, Gävle, gruppchef tjänsteförsäljning vid Trafikverket
Svar: Jag hoppas de har de förmåner de behöver för att göra ett bra jobb.



Thomas Franzone, 62 år, Malmö, projektledare vid Jernhusen AB
Svar: Nej, jag tycker de är rimliga om reglerna efterlevs.

Foto och intervjuer: Sören Svensson

Euromaint säljer dotterbolaget Euromaint Industry

Euromaint levererar kvalificerade underhållstjänster till industrin och spårtrafikbranschen. Verksamheten bedrivs i dotterbolagen Euromaint Industry och Euromaint Rail.

Euromaint styrelse väljer att renodla verksamheten och fokusera på underhåll av tåg och avyttrar Euromaint Industry till Coor Service Management. Försäljning ska godkännas av konkurrensmyndigheterna och affären förväntas kunna slutföras under december.

Euromaint Rail tecknar ramavtal med NSB om reparation och modifiering av tåg. Avtalet innebär att Euromaint Rail är prekvalificerade för att delta i anbudsfrågningar från NSB.

● KARIN NYBERG

Värst med oregelbundna arbetstider

Förr om åren har det talats mycket om hur skadligt det är med nattarbete, med sömnstörning som följd. Nu verkar dom som förfäktat den uppfattningen få mothugg. Stressforskare vid Stockholms Universitet har i en ny studie konstaterat att nattarbete inte alls är lika påfrestande som att ha varierande arbetstider. Det som stör sömnen allra mest är i själva verket att inte veta i förväg vilka tider man ska jobba. För dom som arbetar kontinuerlig dagtid är det en stressig arbetsmiljö som är den främsta orsaken till sömnproblem

● STEFAN STRÖMQVIST

Ett brev till redaktionen:

TJ-nätverk - ett nytt sätt att mötas



Foto: Sören Svensson

Lindha Kroon

Vi lever i en föränderlig facklig värld. På allt fler arbetsplatser verkar man som fackligt aktiv i en Saco-förening. Med det positiva, att man gemensamt har en stämma från Saco, följer också det negativa, att det är lätt att tappa bort sin TJ-identitet bland de andra förbunden. Därför har vi i Borlänge dragit igång ett TJ-nätverk.

Under hösten är alla förtroendevalda för TJ inbjudna till regelbundna lunchmöten. För närvarande kommer de förtroendevalda från Trafikverket, Transportstyrelsen, Vectura, och Infranord. Vi talar om allt mellan himmel och jord. Från ERTMS till Jannes bravader på veckokurser och från ishockey till löneförhandlingar. Det är meningen att fokus ska ligga på att lära känna varandra snarare än att diskutera fackliga frågor. Efter de första två mötena har responsen från deltagarna varit positiv. Det har blivit många ryggdunkningar och återseenden. Alla är överens om att mötena ska fortsätta och man försöker komma på de möten man har tid till.

Det ska även kunna fungera som en kommunikationskanal mellan oss förtroendevalda och våra ombudsmän. Efter varje möte skickas en kort redovisning till kansliet. När rutinen

väl har satt sig hoppas vi kunna få återkommande feedback på frågor och funderingar.

Två av dem har redan varit. På mötet vi ska ha den 17/11 får vi fint besök i form av Janne och Stefan från kansliet. Förhoppningsvis blir vi många som tar tillfället i akt att träffa vår nya ombudsman Stefan på hans Eriksgata.

En lista på alla förtroendevalda i TJ går att få från kansliet. Sedan är det bara att skriva ett kort mail till de som är berörda och bestämma vilket lunchställe i staden som har platser nog till alla. Resten sköter sig självt då det inte är meningen att det ska finnas dagordning eller att mötet ska vara strukturerat. Så varför inte starta ett nätverk du också?

● LINDHA KROON

Forts på sid 11

Flexibelt fack

Jag skrev i ett tidigare nummer av STT om problemen att fylla styrelseplatserna i den fackliga föreningen, och hur uppstyckade verksamheter och resultat av anbudsfordaranden ställer till det i de fackliga leden. Ett sätt att motverka dessa negativa effekter och skapa ett bättre förberett fack kan vara tätare samarbete mellan medlemmar/anställda på olika men närstående företag.

Upprinnelsen till det här exemplet var att en medlem i TJ-föreningen på Veolia skulle börja arbeta på Stockholms Spårvägar, men eftersom de där inte hade någon TJ-förening ville han gärna kvarstå som medlem i sin gamla förening. I samband med detta var även en styrelsemedlem i Veoliaföreningen på väg att börja arbeta deltid hos båda företagen.

Idén dök då upp att vi kanske kunde knyta samman våra intressen, delvis eftersom TJ hade så få medlemmar på Stockholms Spårvägar, och vi dels hade svårt att få medlemmar att ställa upp på fackliga uppdrag, dels för att man redan då visste att Lidingöbanan som nu drivs av Veolia kommer att bindas samman med Spårväg City som drivs av Stockholm Spårvägar inom en snar framtid, antingen med någon av de nuvarande entreprenörerna eller ett helt nytt företag.

TJ-föreningen på Veolia kontaktade ombudsmännen på kansliet och drog bakgrunden till det lite oortodoxa önskemålet, samt undrade om det kunde gå för sig att ha ett nära fackligt samarbete med TJ medlemmar på Stockholms Spårvägar. Svaret var ja, och efter att ha klargjort vissa frågor om ansvarsfördelning, bl.a. hur man skulle gå till väga om t.ex. arbetsgivaren har något emot att en anställd på konkurrerande företag förhandlar i känsliga ärenden, har man nu en förening öppen för anställda i båda företagen.

Resultatet är nu bortsett från att vi har en medlem som är glad över att få behålla sin tillhörighet i den fackliga förening han trivdes i, att vi även har en facklig strategi oavsett vad som sker i nästa upphandling. Det har de anställda hjälp av och en eventuell ny entreprenör nytta av eftersom man vid en verksamhetsövergång möter ett väl förberett fack.

● STEFAN STRÖMQVIST

Trafikverksröra

Det händer mycket på Trafikverket nu. Det rörs om i "grytan" lite varstans i verket.

Trafikverkets största verksamhetsområde har delats i två delar, och det planeras för en försäljning av tele- och datadriften. Man har för avsikt att teckna avtal med COOR Service Management AB gällande kontorsserviceverksamheten och Trafikverkets båtvarv är till salu. Ett av Trafikverkets museum planeras också att avyttras för att drivas i kommunal regi, detta är några saker som händer på Trafikverket i dagsläget. Flera av TJs medlemmar på Trafikverket mår i dagsläget dåligt, speciellt den grupp som hamnat utanför gemenskapen och blivit av med sina arbetsuppgifter i väntan på att det eventuellt ska dyka upp nya arbetsuppgifter. Vi förtroendevalda har märkt en kraftig ökning av telefonsamtal från oroliga medlemmar som behöver råd och stöd. Vi gör också allt vad vi kan för att göra arbetsgivaren uppmärksam på hur situationen ser ut i verkligheten.

● SUSANNE ALEMYR

Forts från sid 10

TJ kommentar:

Ett bra exempel på hur vi kan stärka TJ nätverk. Vi kan lära av varandra, stötta varandra och samtidigt ha trevligt. Bättre än så kan det väl inte bli!

Vinnare i krysset

Pris till Malmö, Sundsvall, Gävle och Eskilstuna.

Här har du korsordslösarna som knäckte koderna rätt i Svensk Trafiktidnings senaste korsord och som drogs först vid dragningen. Grattis!

- 1:a pris 5 skraplotter plus äran: Sigurd Berg, Malmö
- 2:a pris 5 skraplotter plus äran: Åke Nyberg, Sundsvall
- 3:e pris 5 skraplotter plus äran: Rune Åkerlind, Gävle
- 4:e pris 5 skraplotter plus äran: Thomas Franzon, Malmö
- 5:e pris 5 skraplotter plus äran: Stig Göhlman, Eskilstuna

För dej som körde fast visar vi här den rätta lösningen.



Gott om pengar för lönehöjningar 2012

Många arbetsgivare och arbetsgivarorganisationer basunerar nu ut budskapet att lönetagarna måste hålla igen lönekraven 2012. Skälen som anges är som vanligt ansvar för företagets ekonomi, Sveriges ekonomi och den globala ekonomin. Aldrig vill företagen ta så stort globalt ansvar som när det gäller att argumentera mot lönehöjningar. I själva verket tycks det dock inte hindra att i många fall ge kraftiga utdelningar till aktieägarna, stora lönepåslag och frikostiga bonusar till top management.

TJ ser gärna en mer sansad bedömning än ovanstående. Vi vill se ansvarsfulla företag som hanterar personalpolitik inklusive lönebildning med långsiktighet. Det har de centrala

parterna gjort inom TJ områden i såväl statlig och kommunal verksamhet som privat. TJ förutsätter att så sker även lokalt ute på företagen.

Saco-S och Arbetsgivarverket liksom Akademikeralliansen och SKL har träffat tillsvidareavtal. Även Avtalet om lokal lönebildning inom spårtrafikområdet är ett tillsvidareavtal.

De företag som obstruerar mot de centrala parternas vilja att bedriva en långsiktig ansvarsfull lönebildning tar en stor risk. Risken är naturligtvis att TJ som part i Spårtrafikavtalet och ingående i såväl statlig som kommunal förhandlingsverksamhet förfäktar att tillsvidareavtalen ska sägas upp. Och då är vi tillbaka på ruta noll!

Lönebildningen för 2012 kan inledas redan nu – tillsvidareavtalen existerar ju. Där kan lokala parter skapa/

underhålla det som i avtalet beskrivs som ”stabila och förtroendefulla relationer”. Det gör man genom en ömsesidig förståelse för varandras frågor och problem. Inte genom att basunera ut att det är dåliga tider och att företaget inte alls går bra.

Arbetsgivaren kan genom goda lönesättande samtal inte bara tillsammans med medarbetaren sätta lönen (på medarbetaren) utan också genom samtal om arbetsuppgifter, mål, kompetensfrågor etc ”leda och fördela arbetet”. Det är ju det som är varje chefs huvuduppgift.

Varför vänta när manegen för 2012 redan är krattad?