

Svensk Trafiktidning

6

December 2011
Årgång 92



Angrepp på LAS

Dåligt jobb på Securitas – igen

Inget riskkapitalbolag

TJ förbättrar medlemsförsäkringarna

LAS ditt skydd vid driftsinskränkningar

Krabb sjö och täta väderomslag känns som en relevant beskrivning av hur marknaden numera beter sig. Den globala uppvärmningen med sina extremer verkar smitta av sig på många områden. Det blåser på många håll idag, Europas ekonomier går på knäna och bedömnarna är eniga - det är extremt svårbedömt. I takt med den ökande globaliseringen påverkas den svenska arbetsmarknaden allt mer av det som händer i vår omvärld.

Att de goda tiderna ska hjälpa oss att klara de dåliga känns alltmer avlägset. I en tid då fluktuationerna i konjunkturen går allt snabbare och vågdalarna blir allt brantare söker företagen snabba lösningar på sina problem. Flexibilitet, snabb anpassning till förändring i efterfrågan, balansera svängningarna med inhyrda resurser, hörs överallt.

Flexibilitet, visst men inte helt godtyckligt och enbart på den ena partens villkor. Ålder går ut före ungdom, whisselblower före ögonsten, nyexad före erfaren... LAS ger idag ett skydd mot alltför godtycklig hantering vid driftsinskränkningar. Anställningstid och tillräckliga kvalifikationer är de begrepp som säkrar såväl den anställde som ger arbetsgivaren handlingsutrymme. LAS ger de fackliga företrädarna en god förhandlingsposition i en tid då godtycke och subjektiva bedömningar blir allt vanligare då företagen ska anpassa kostymen. Det är tillräckligt illa att bli uppsagd, att dessutom bli utsatt för godtycke är att strö ytterligare salt i såren. LAS, en av de viktigaste pusselbitarna, Lagen om AnställningsSkydd.



Svensk Trafiktidning
Nr 6. Årgång 92. December 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: Stefan Strömquist och Jonas Jonsson följer intresserat ett försenat tåg vid driftcentralen i Göteborg. **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.

Angrepp på LAS

För alla tillskyndare av lagen om anställningskydd (LAS) stundar möjligen bistrare tider. Svenskt Näringsliv har i många år bedrivit en aggressiv opinion som syftar till att på olika sätt luckra upp trygghetslagarna. Möjligen börjar det opinionsarbetet bära frukt. Några av allianspartierna inom regeringen förordar lagändringar. Hittills har det största regeringspartiet Moderaterna varit väldigt tydliga med att man inte ser några skäl till försämringar. Man menar att det är arbetsmarknadens parter som bör göra de anpassningar och förändringar som kan vara nödvändiga. Ur deras perspektiv är det säkert klok politik och en förutsättning för att man ska kunna behålla regeringsmakten. Mer oroande är att Privattjänstemannakartellen (PTK) inlett överläggningar med Svenskt Näringsliv i olika sakfrågor, bl a kommer turordningsreglerna i LAS att diskuteras. Det kan nämnas att flera Saco-förbund, dock inte TJ, tillhör PTK.

Vid sidan av detta kom under 2011 en dom från Arbetsdomstolen (AD). I dom nr 30 för 2011 gjorde domstolen vissa uttalanden som säkert förvånade många. Fråga var om ett mål om turordningsbrott där det från fackligt håll hävdades att omplaceringserbjudanden skulle riktas till personalen i turordning enligt LAS men där domstolen gjorde en annan bedömning. Jag väljer att citera följande avsnitt ur domskälen:

Arbetsdomstolen finner mot bakgrund av det anförda, att – om saken ställs på sin spets – en arbetsgivare är skyldig att först genomföra en omplacering till andra lediga arbeten hos sig enligt 7 § anställningskyddslagen innan han är skyldig att turordna arbetstagarna enligt 22 § samma lag. Det kan inte anses föreligga någon skyldighet för arbetsgivaren att vid omplaceringen enligt 7 § andra stycket anställningskyddslagen fördela de lediga arbetena mellan arbetstagarna i turordning. Arbetsgivaren torde således kunna fullgöra sin omplaceringsskyldighet enligt 7 § anställningskyddslagen med utgångspunkt från vad som, enligt hans bedömning, är bäst för 17 den fortsatta verksamheten. Om arbetsgivaren finner att en viss arbetstagarare är lämpligare än andra till vissa arbetsuppgifter, finns det alltså inte något hinder mot att arbetsgivaren i kraft

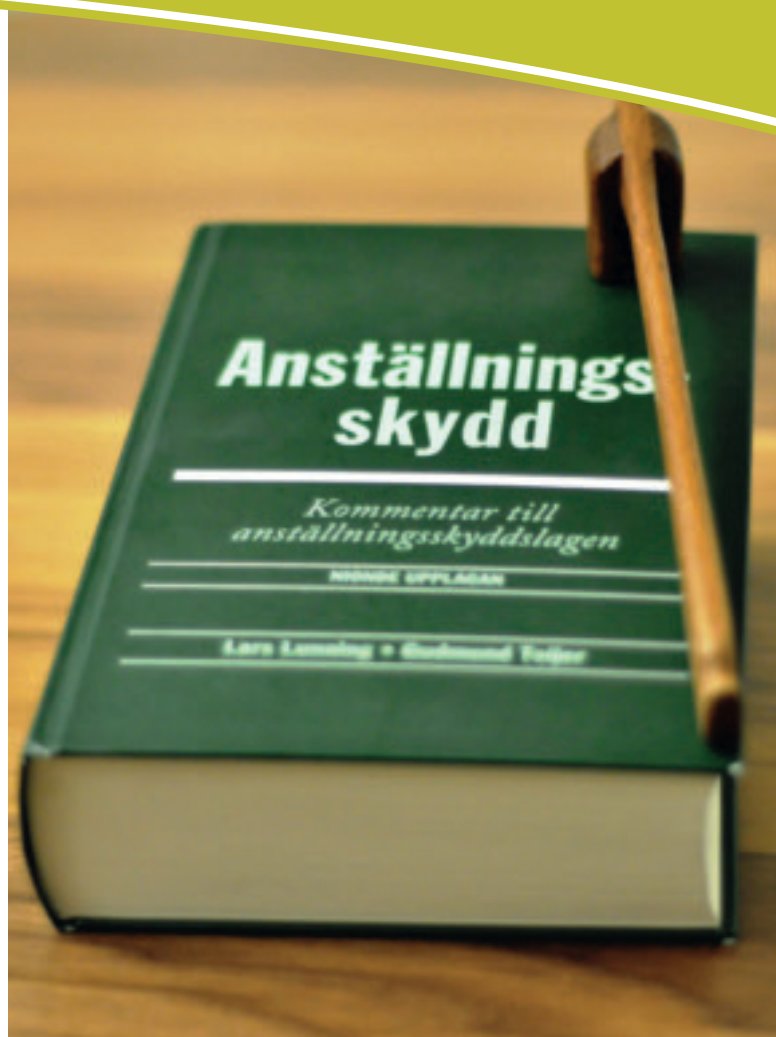


Foto: Sören Svensson

av sin arbetsledningsrätt placerar "rätt man på rätt plats" såvida han inte agerar på ett sätt som står i strid mot god sed på arbetsmarknaden eller mot regler i diskrimineringslagstiftningen.

In det aktuella fallet ansåg AD inte att arbetsgivaren agerat i strid med god sed eller diskrimineringslagstiftning.

TJ har på senare tid medverkat i ett flertal arbetsbristförhandlingar där det varit mycket tydligt att Almega uppmärksammat sina medlemmar på den dom och just det citat som återges ovan.

Situationen är illa nog som den är till följd av den omnämnda domen. Vi får hoppas att PTK inom ramen för de överläggningar som förs med Svenskt Näringsliv noga överväger sina ställningstaganden och inte medverkar till att godtycket ges än större spelrum när det gäller vilka som ska sägas upp i arbetsbristsituationer.

● Björn Karlsson

Trafikverket slösar med våra pengar

Balfour Beatty Rail vann som bekant en upphandling i Väst-sverige omfattande underhåll i miljardklassen. Efter endast tio månader bryter Trafikverket avtalet och betalar 125 Mkr i skadestånd till Balfour Beatty Rail. Det är dina och mina skattepengar det handlar om. Samtidigt behövs var enda krona för underhåll och upprustning av bannätet.

Parterna tecknade 2009 ett avtal på fem år med startdatum under hösten 2010, vilket således bryts nu med skadestånd som följd. En av orsakerna till det brutna kontraktet anses vara att Balfour Beatty Rail krävde mer pengar för oväntade kostnader förra vintern.

Trafikverket ansåg att bolaget skulle stå för de extra kostnaderna men väljer likväl att lägga sig platt och gå ur kontraktet med en extra kostnad på 125 Mkr. I Trafikverkets argumentation för att betala det stora skadeståndet återfinns att en juridisk strid också skulle riskerat störningar i tågtrafiken! Frågan väcks onekligen om hur Trafikverket formulerar sina affärsavtal.

● jan sandgren

En miljon

NCC ska betala en miljon kronor i företagsbot för att en ung byggnadsarbetare avled i början av 2009 efter att ha fått en tung betongpelare över sig. Olyckan berodde på att en lyftögla brast.

Platschefen för bygget dömdes av tingsrätten till villkorlig dom och 80 dagsböter för arbetsmiljöbrott vållande till annans död. Företagsboten sattes till 400 000 kronor.

Åklagaren ansåg att företagsboten skulle vara högre, medan NCC ansåg att företaget gjort vad som kunde krävas för att undvika olyckan och därför inte skulle betala någon företagsbot alls.

Platschefen, NCC och åklagaren överklagade domen. Hovrätten ansåg att NCC begått ett arbetsmiljöbrott och att den företagsbot som tingsrätten beslutat om var alldeles för låg med hänsyn till den mycket stora skada och fara som brottet inneburit. Hovrätten bestämmer företagsboten till 1 miljon kronor. Dessutom blev det skadestånd till syskon och föräldrar.

Kan Trafikverket eller någon av anlitade entreprenörer drabbas av något liknade? Under 2010 drabbades järnvägen av 5 dödsolyckor:

1 februari En snöröjare blir påkörd i Lingham. Dålig sikt och snörök uppges vara orsaken.

8 april En person blir påkörd av ett tåg och dör. Personen tillhörde en underleverantör till SL, som arbetade med undersökningar inför bygget av Citybanan.

4 juni Två personer blir påkörda under en förflyttning vid Tomtebodabangård. En av dem dör.

12 september En traktorgrävare skär upp sidan på ett x 2000-tåg med en skopa. 18 skadas och en passagerare dör.

29 oktober Föraren av en Bobcat dör när han lyfter en rälsbit som kommer i svängning och går in i hytten.

Jag vet inte om någon av dessa olyckor kan bli ett arbetsmiljöbrott med företagsbot, skadestånd till anhöriga eller om någon person döms för arbetsmiljöbrott. Jag vill i stället peka på att det sker dödsolyckor inom järnvägsbranschen och att det är entreprenörerna som har de farliga jobben. Jag vet heller inte hur entreprenörerna garderar sig för de kostnader som kan uppstå men i slutändan blir det naturligtvis beställaren, dvs i princip Trafikverket, som får betala eftersom entreprenörerna måste se till att få ersättning för alla sina kostnader och det finns ingen annan än beställaren som betalar. Som synes kan det bli stora kostnader utöver mänskligt lidande.

Beror dessa olyckor på bristande kompetens hos de som omkommit eller är det ett alltför högt arbetstempo som inbjuder till chanstagningar och där säkerheten inte kommer i första hand?

● stig Blom Berg

Har arbetsplatsolyckorna på järnvägen ökat?

Det har varit stort massmedialt intresse för arbetsplatsolyckor den senast tiden. Tragiskt nog hände tre stora olyckor i samband med arbete på järnvägen inom loppet av en vecka i november, varav den ena hade dödlig utgång. Många ställer sig frågan om arbetsplatsolyckorna har ökat på järnvägen eller om det bara var en "olycklig vecka"?

Björn Sundberg, Trafikverkets arbetsmiljö och säkerhetshandläggare/olycksutredare på verksamhetsområde Investering tror att det kan upplevas som att arbetsplatsolyckorna ökat på grund av det massmediala intresset som startade i samband med Kimstadsolyckan. Efter Kimstadsolyckan gjorde Janne Josefsson ett reportage i TV-programmet Uppdrag Granskning som bl. a. handlade om säkerhetsarbetet på järnvägen. Björn

berättade att i projektet Partihallsförbindelsen som genomförs i västra Sverige mellan väg E20 och E45 har det bara skett 3,8 arbetsplatsolyckor på 1 miljon arbetade timmar. Skanska har 763 olycksfria dagar sedan byggstarten (2008) för projektet. Björn anser att det sker förhållande lite olyckor med tanke på det svåra förhållandet som råder när man arbetar i järnvägsmiljö. Samhället är idag mer komplex och riskbilden är större. Idag tillåts inga större störningar varken på järnväg eller för vägtrafiken i samband med arbeten.

På frågan om vad man kan göra för att tragiska arbetsplatsolyckor minimeras i framtiden, tror Björn att byggherren måste ge bättre och tydligare förutsättningar i beställningen, då kan entreprenören förbereda sig på ett bättre sätt. Även entreprenören



Foto: Sören Svensson

TVå av marknadens järnvägsunderhållsoperatörer

måste "upp på tå" och informationen mellan entreprenör och underentreprenör måste fungera. Arbetsmiljöverket, Transportstyrelsen och Trafikverket har fokus på problemet/frågan där Trafikverket bland annat ser över föreskrifterna för att se om man kan göra någon förändring som leder till förbättringar.

● susanne alemyr

Dåligt jobb av Securitas – igen

Sedan den 1 januari 2010 svarar Securitas för den så kallade biljettkontrollen inom SL kollektivtrafik i Stockholm. SL är missbelåtna; oppositionen och fackliga organisationer är missbelåtna med Securitas sätt att sköta verksamheten. Påståenden om fusk med siffrorna angående utförda biljettkontroller ligger i luften.

Landstingets trafiknämnd ska före årsskiftet besluta om vad som ska hända med biljettkontrollen. Det är mycket tveksamt om Securitas får

förnyat förtroende efter den 31 december 2012 då nuvarande avtal går ut. Att SL kommer att utföra tjänsten i egen regi är uteslutet. Vi får således troligen räkna med en ny upphandling.

TJ är inte förvånade över att Securitas inte tycks ha klarat uppdraget. I samband med (verksamhets) övertagandet från den 1 januari 2010 då TJ förhandlade med Securitas om övergångsvillkor och förutsättningar för Saco-medlemmar som togs över

lyckades bolaget göra sex fel av fem möjliga. Aldrig tidigare har ett verksamhetsövertagande skötts så dåligt enligt TJ syn på saken, som då Securitas tog över verksamheten. Anställda kom i kläm från första anställningstimmen och bolaget höll inte ord i träffade överenskommelser.

SL bör således upphandla en annan operatör än Securitas.

● jan sandgren

Gunnar Strömberg:

Inget riskkapitalbolag

STT har ställt ett antal frågor till Gunnar Strömberg, personalchef vid Strukton Rail AB.

Under 2012 och 2013 har Regeringen satsat extra pengar på järnvägen. Tror du att detta kommer att få några konsekvenser för Strukton?

Vår förhoppning är att delar av dessa medel kan leda till möjligheter för ökad lönsamhet och vi förutsätter att satsningarna går till förstärkning av underhåll i första hand. Det skulle ge direkta förbättrande åtgärder. Långsiktigt behöver järnvägens kapacitet ökas, men det kräver projektering och investering vilket inte kan lösas i en ettårig uppräknings till järnvägen i statsbudgeten. Nedslitningstiden har varit så långvarig att uppgradering måste också ges tid.

I förra numret av STT skrev jag om branschens dåliga lönsamhet, håller du med om detta?

Jag delar denna uppfattning, och trots att vi på Strukton har sluppit röda siffror de sista åren är det en allt för låg lönsamhet för att vi skall klara att göra de satsningar som vi skulle önska.

Vad ser du för utmaningar för Strukton?

Vi behöver förstärka vår maskinpark och vi behöver få in ännu fler tekniker och ledare för att kunna förbättra främst det avhjälpande underhållet ytterligare, men också stå rustade när satsningarna på det förebyggande underhållet nu ska öka.

En utmaning för hela branschen är att se till att det utbildas tekniker i samma omfattning som efterfrågan. Idag är det stor brist att på utbildade tekniker och kostnaderna för att

nyutbilda ligger direkt på företagen till skillnaden från andra branscher där samhället tillhandahåller färdigutbildad personal. Se till exempel på byggsektorn och den samverkan som finns mellan arbetsgivare, fackföreningar och skolväsende för att utbilda nya yrkesarbetare, där har vi mycket att lära.

Självklart är det också av största vikt att vi tillsammans med kunden och branschen i övrigt jobbar med att minska olyckor och tillbud.

Vad tycker du gör Strukton till en bra arbetsplats?

Tryggheten att vara verksam i en bransch där långsiktighet är ett måste. Det finns ett stort mått av självständighet i Struktons verksamhet. Ansvar ligger också långt ut i linjen vilket gör delaktigheten större och beslutsvägarna för produktionsfrågor kortare.

Vi är ett stort företag som har vuxit snabbt men ändå försökt att behålla närhet och omtanke.

Har Strukton något utvecklingsprogram för medarbetare?

Ja, för vissa tjänstemän. När det gäller arbetsledare och projektledare finns en företagsgemensam utbildningsplan som alla nya på dessa befattningar skall genomgå. Vi håller också på att se över kompetenser för de som varit anställda i dessa positioner länge. För övriga tjänstemän är det utvecklingssamtal och individuella kompetensprogram som årligen skall utvecklas.

Hur sker lönesättning för redan anställd personal?

Vi har en väl beskriven löneprocess där bolagsledning beslutar om eventuellt utrymme utöver centrala kollek-

tivavtal. Det fastlagda utrymmet skall sen hanteras av chefer i linjen som utifrån lönepolicy och prestation skall fördelas mellan underställda medarbetare. Våra tjänstemän skall i personliga lönesamtal och utvecklingssamtal ges möjlighet att påverka. För våra kollektivanställda är lönen inte individuell. Vi har lönetrappor i 5 steg per yrke. I dessa lönetrappor beskrivs endast kompetenser och inga värderingar. Uppflyttning i dessa trappor sker en gång per år i samband med den årliga lönerevisionen.

Nu diskuteras om vinstintressen medför försämrad vårdkvalitet i Sverige med Carema som exempel. Tror du att det finns risk för att vinstintresse kan medföra sämre underhåll på järnvägsanläggningarna?

I vår bransch; drift och underhåll, ny- och ombyggnad av järnvägens infrastruktur är investerarens vinstintresse inte problemet. Lönsamheten är så pass dålig att det knappast finns några riskkapitalister som skulle intressera sig för att investera som det ser ut idag.

Lönsamheten måste dock bli bättre, dvs. vinsterna måste kunna öka så att vi som verkar i denna nisch också kan göra investeringar i människor, fordon och teknik och på så sätt bli effektivare och kunna erbjuda mer och bättre tjänster.

Om det ska finnas konkurrerande företag måste man utgå från skälen till att bolagen existerar. Ett aktiebolags mål är att gå med vinst. Vinsten är till för att utveckla företaget, skapa ytterligare marknadsandelar och växa, en del ska gå till ägaren. Eftersom vi har en ägare som är intresserad av att utveckla företag – en entreprenör – och inte av vinstmaximering som ett



investment/riskkapitalbolag så kan vi genom ökad vinst förbättra service och leverans, samtidigt som vi kan vara en trygg arbetsgivare.

Detsamma gäller våra konkurrenter oavsett de är statligt eller privat ägda.

Hur ser du på fackens roll?

Fackets roll är viktigt för att skapa en trovärdig balans i företagets "inre liv". Har man en roll att företräda och bevaka vissa särskilda intressen – oavsett det är fackliga, företagets, arbetsledarens, vd eller styrelsele-

damotens intressen – så gör detta rollspel att det skapas en balans och ett förnuft i planering och utförande. Undantaget för denna regel är när fackliga organisationer på central nivå driver politiska ställningstaganden som skadar våra medarbetares möjliga framtid. Till exempel när Seko agerar för anställda i privata företag skall inte ska ges samma möjligheter att verka på marknaden som statliga eller offentligt styrda.

● stig Blom Berg

Faktaruta då Strukton håller i pennan

Strukton Rail är ett europeiskt järnvägsföretag som projekterar för samt bygger och arbetar med alla typer av drift och underhåll av järnväg. Vår ambition är att göra järnvägen både säkrare och mer attraktiv såväl i Sverige som i övriga Europa. Struktons underhållstjänster bygger på passionen att förebygga snarare än att reparera. Det här ligger helt i linje med Trafikverkets kapacitetsutredning som presenterades tidigare i höst. Om en reparation ändå behövs kan Struktons team snabbt vara på plats. Med närvaro i sju länder i Europa och ett gränsöverskridande arbete har företaget tillgång till de bästa arbetsmetoderna och den bredaste erfarenheten.

Vi har en väl utvecklad fordonspark som består av alltifrån spårbytesmaskiner till fordon med avancerad mätteknik. Maskinerna arbetar över gränserna i hela Europa och är noga avpassade för att vi ska kunna bygga, driva och underhålla järnväg på ett säkert och effektivt sätt. Inom Strukton utvecklar vi även tekniska lösningar för övervakning av järnvägsanläggningar. Ett exempel är POSS, en teknik bestående av system för att fjärrledes övervaka, mäta och därmed förebygga problem i växlar och annan teknisk utrustning.

Med våra 3200 medarbetare har vi ett gemensamt mål: Att göra järnvägen attraktiv för alla typer av transporter.

● j an sandgren

Nytt löneseminarium

Den 24 november var det dags för ytterligare ett löneseminarium i TJ regi. Den här gången var det fokus på lönebildning och allmänna anställningsvillkor inom spårtrafikens område, där TJ har fler än 1400 medlemmar.

TJ föreningar och enheter med medlemmar inom Spårtrafikavtalet var primär målgrupp. Nuvarande villkorsavtal gäller fram till 1 april nästa år och ska således omförhandlas, vilket vi hoppas kan inledas och slutföras i så god tid att nuvarande avtal inte behöver förlängas.

Nuvarande lönebildningsavtal gäller tills vidare, men TJ avsikt är att i lönerevisioner 2012 och framåt få tillstånd en lokal lönebildning som bättre följer avtalets avsikter än hittills.

TJ utgör numera egen central part i förhandlingarna med Almega, men förhandlingarna sker i nära samverkan med Sveriges Ingenjörer. TJ-ansvarig för förhandlingarna är Björn Karlsson.

Vinter och snö

De två senaste vintrarna var för många en hårdhänt påminnelse om att vi lever på nordliga breddgrader. Få av oss missade väl att det var stora bekymmer på många håll både för bussar och tåg. Lokalbannorna i Stockholm klarade sig visserligen jämförelsevis bra, men vad händer inför kommande vinter? STT har varit på besök hos snösamordnaren Rolf Henriksson och sonderat läget.

Rolf har arbetat på Veolia sedan 2003, och blev snösamordnare 2010. Jobbet innebär att kontrollera om behov av snöröjning eller halkbekämpning finns och när så är fallet ringa ut resurser, samt följa upp kvalitet på utförandet. Entreprenörerna skickar dagrapporter och fakturor till snösamordnaren som sedan attesterar, och skickar vidare till SL. Rolf jobbar heltid med detta mellan 15 oktober och 15 april, och övrigt tid som spåravsnörare, utbildare och examinator.

På lokalbanorna i Stockholm är snöröjningen lite olika organiserad beroende på vilken bana man talar om. På Tvärbanan och Nockebybanan sköts snöröjningen i spåren av InfraNord, medan plattformarna sköts av Renieriet. På Saltsjöbanan och



Foto: Petrus Sarmento

Lidingöbanan sköts det däremot av Strukton i spåren, och av Liselotte Löf AB på plattformarna, och från depåportarna och två meter ut. Utöver detta sköter Veolia själva akutsnöröjning under trafiktid på Tvärbanan med en ombyggd tvåaxlig spåravsnörare byggd 1910. Den bemannas då av två personer i taget, specialutbildade just för denna vagnstyp. På Saltsjöbanan löser man detta på motsvarande vis, men med ett diesellok.

Frost på kontaktledningen skapar ibland bekymmer för de moderna A32-vagnarna på Tvärbanan. Det fixas i egen regi med "isvagnen", en vagn av typen A30 byggd på 40-talet och som inte är lika känslig som A32 som tillverkades på 90-talet. Vagnen körs under trafikfri tid mellan 02.00-05.00 av personal som är särskilt ut-

bildad, och som förklarar sig villig att rycka ut när risken för frost på kontaktledningen är stor. Här kan även nämnas att utbildade på dessa vagnar, och de senaste vintrarna även flitigt tjänstgörande på dem har varit såväl affärschefen på Tvärbanan Ted von Knorring som enhetschefen på Trafikledningen Petrus Sarmento!

Vad tog man med sig från förra vinterns problem då? Ja, på lokalbanorna fungerade det mesta faktiskt rätt bra efter omständigheterna, men en sak som ändrats inför denna vinter är att man anlitar Liselotte Löf AB även för depåportarna på Lidingö, eftersom inställetiden för den tidigare entreprenören blev för lång. I övrigt känner man sig väl rustad för ännu en snörik vinter.

● stef an str ömqvist

Trafikverket omorganiserar

Den 1 oktober slog Trafikverket ihop underhållsverksamheten för Väg och Bana till ett verksamhetsområde, Underhåll. På detta sätt kan man fokusera på Underhåll i stort och effektivisera arbetet. Upphandlingar för järnväg/väg kan paketeras på annat sätt.

För entreprenörerna kommer Trafikverkets omorganisation att medföra förändringar. Entreprenörerna inom järnvägsinfrastrukturbranschen får of-

ferera på bredare upphandlingsuppdrag. Rimligen bör detta betyda att de som kalkylerar på tänkbara jobb måste bredda sitt kunnande eller att entreprenörerna skaffar kompetens på annat sätt för arbetsuppgifter som tidigare inte hört till respektive branschen.

Den entreprenör som tilldelas ett kombinerat järnvägs/vägjobb får nog ta hjälp av underentreprenörer för att kunna utföra arbetsuppgifterna. Om

vägdelen är stor i förhållande till järnvägsdelen kan jag tänka mig att det inte är ett företag inom järnvägsinfrastrukturbranschen som tilldelas dessa jobb.

Förhoppningsvis kommer Trafikverkets omorganisation att leda till bättre arbetsmiljö, högre säkerhet för de anställda, snabbare utveckling av branschen samt större lönsamhet för järnvägsinfrastrukturföretagen.

● stig Blom Berg

Järnvägen är förberedd för vintern



Foto: Sören Svensson

Jan Pettersson, chef Underhåll vid Trafikverket.

Se över trafikinformationen, rusta anläggningar och höja beredskapen på viktiga funktioner – det är bara några exempel på åtgärder som Trafikverket gjort för att säkra att järnvägen ska fungera bättre i vinter.

Efter två vargavintrar med många störningar i tågtrafiken, satsar Trafikverket mycket på att klara vintern bättre. Det är en mängd åtgärder som genomförts inför denna vinter, berättar Jan Pettersson, som är chef för verksamhetsområde Underhåll inom Trafikverket.

- Ökad förmåga att hantera kriser genom att ha färdiga reduceringsplaner som är kända för inblandade parter före vintern, höjd beredskap på viktiga funktioner samt en nationell beredskapsplan som redovisar olika strategier vid olika typer av väder.
- Ökad entreprenörsstyrning genom att Trafikverket vid behov kan begära omfördelning av resurser från andra delar av landet. Mer resurser tillförs entreprenörerna. I samråd med järnvägsföretagen säkerställs vilka bangårdar som bör prioriteras vid extraordinär påverkan på järn-

vägen, vilket gör snösamordningen effektivare. Upphandling av extra maskinella resurser vid extraordinärt väder.

- En bättre rustad anläggning har åstadkommit genom extra åtgärder för översyn av växelvärme, slybekämpning för extra utsatta bandelar, snöskydd har placerats i fler prioriterade växlar och metoder för snöröjning av växlar har utvecklats för att undvika onödig påverkan på tekniken.
- Bättre trafikinformation genom särskilda åtgärder vid större stationer, ökad reservdelshållning av utrustning för trafikinformation, automatiska högtalarutrop för jämnare kvalitet, samverkan med entreprenörer och järnvägsföretag samt inrättandet av en riksoperativ chef för trafikinformation.
- Tillsammans blir vi bättre genom att i samverkan med entreprenörer och järnvägsföretag utveckla tekniken på infrastrukturen och fordonen. På så sätt ska antalet störningar på grund av skador minska. Samverkan mellan entreprenörer och järnvägsföretag för bättre trafikinformation. I samråd med järnvägsföretagen har vi genomfört prioriteringar av bangårdarna i händelse av extraordinär påverkan på järnvägen. I samråd med järnvägsföretagen har utarbetats principer för reduceringsplaner vid extraordinära händelser.

Joakim Olsson garanterar inte en problemfri vinter, men anser att de genomförda insatserna ökar möjligheterna för järnvägstrafiken att fungera bättre denna vinter.

● sören svensson

TJ frågor

Hur firar du julen i år?



Kari Kylmäniemi, 54 år, Kiruna, arbetsmiljö- och säkerhetsspecialist vid Trafikverket
Svar: I Kiruna tillsammans med mina föräldrar, barn och barnbarn.



Linda Forss, 36 år, Stockholm, personalplanerare och lokförare vid A-Train
Svar: Den firar jag i Stockholm med min familj.



Lars-Erik Mott, 51 år, Göteborg, anbudssvarig vid Infranord
Svar: Jag firar julen hemma med mina barn.

Foto och intervjuer: Sören Svensson

Möte med förtroendevalda och medlemmar i Malmö



Viktoria Andersson på väg till medlemsmöte i Malmö.
Foto: Sören Svensson

Viktoria Andersson och Sören Svensson träffade 16 november förtroendevalda vid Trafikverket i Malmö. Stora förändringar planeras och genomförs inom Trafikverket. Organisationsförändringar är numera en del av vardagen.

Dessutom pågår samlokalisering till

Nordenskiöldsgatan 4 där många medarbetare ska inrymmas.

Syftet med mötet var att skapa en dialog om situationen. Förutom förtroendevalda bjöds också medlemmar in för att delta. Att träffas på plats är mycket värt och Viktoria och Sören fick många bra och värdefulla synpunkter med sig att arbeta vidare med i den centrala styrelsen för Saco-föreningen vid Trafikverket.

● sören svensson

TJ förbättrar medlemsförsäkringarna

Inkomstförsäkringen

Som bekant har TJ en inkomstförsäkring som automatiskt gäller för flertalet yrkesaktiva medlemmar. Från årsskiftet införs den förbättringen av denna försäkring att kvalifikationstiden för att få rätt till försäkringens förmåner förkortas från 9 till 6 månader. Du kan läsa mer försäkringen på vår hemsida www.tj.nu. Inkomstförsäkringen ger ett ekonomiskt skydd för den som blir uppsagd p g a arbetsbrist under 6 månader efter det att man blivit arbetslös. Tillsammans med a-kassa ska försäkringen upp till inkomstgränsen 50.000 kr garantera att man per månad får ut en ersättning som efter skatt uppgår till 80 % av den gamla lönen. Medlemmarna omfattas av försäkringen t o m utgången av det år man fyller 62 år.

Den som så önskar kan teckna ett tillägg till inkomstförsäkringen (Tilläggförsäkringen). Än så länge är det relativt få medlemmar som utnyttjat den möjlighet till förlängning av ersättningsperioden som tilläggförsäkringen innebär. Hittills har tilläggförsäkringen gällt under ytterligare 120 dagar. Fr o m den 1 januari 2012 förbättras villkoren i tilläggförsäkringen enligt följande

- Ersättningsperiodens längd förlängs från 120 dagar till 180 dagar,
- Inkomsttaket höjs till 80 000 kronor,
- Försäkringstid i annan tilläggförsäkring kan tillgodoräknas. Förutsättningen är att man har med sig

en tilläggförsäkring när man kommer från ett förbund utanför Saco som har gemensam inkomstförsäkring.

Förbättringarna av tilläggförsäkringen genomförs utan premiehöjning. Den som höjer sin försäkrade inkomst i spannet 50 000 kronor – 80 000 kronor får dock en premiehöjning.

Frivilliga personförsäkringar

Förutom den "obligatoriska" inkomstförsäkringen kan TJ sedan lång tid erbjuda medlemmarna olika förmånliga personförsäkringar meddelade av bolaget Förenade Liv. Bolaget är ett s k ömsesidigt gruppförsäkringsbolag. Innebörden av detta är att man i första hand inte ska vara vinstdrivande utan att överskottet i försäkringsrörelsen på olika sätt ska gå åter till försäkringstagarna. Det kan åstadkommas på olika sätt: antingen sänks premierna eller också förbättras försäkringsvillkoren.

TJs kansli sammanträffar regelbundet med bolagets företrädare för att diskutera bästa möjliga försäkringslösningar för de medlemmar som valt en försäkring i Förenade Liv. Från och med den 1 januari 2012 genomförs ett antal förbättringar av flera av de olika försäkringar som bolaget meddelar. Man når Förenade Livs hemsida via länk på förbundets hemsida (se ovan).

● Björn Karlsson



Resanden som väntar

Från renodling till flexibilitet

Storstockholms Lokaltrafik AB genomförde 1993 sin första trafikupphandling. Den berörde endast busstrafik, med ett undantag, Lidingöbanan. Grundbulten i tankegångarna då verkade vara att "renodla" trafiken, och att därför inte ge kontrakt på kombinerad buss och tågtrafik till en enskild entreprenör. Det fick till följd att de positiva synergieffekter man dragit nytta av på Lidingö till följd av att samma företag drev buss och tåg förlorades.

En annan till synes medveten strategi verkade vara att få in flera olika entreprenörer endast i syfte att få mångfald, utan att ta hänsyn till om det var av nytta eller ej. Inte heller krävde man konkurrensneutrala villkor för de anställda, vilket fick katastrofala följder med sänkta löner och längre arbetspass, vilket i den nästkommande avtalsrörelsen ledde till strejk.

Någonstans under resans gång

● stef an strömqvist

verkar man ha insett att detta inte var optimalt, när man nu går tillbaka till att slå ihop buss och tågverksamhet i ett och samma anbud. Den mycket stora trafikupphandling som nyligen avgjordes och kallades E20, bestod av två block, och resultatet avslöjades den 22 november. Arriva var den anbudsgivare som tog hem storslam och vann båda blocken.

En nyhet i denna upphandling är att man tillämpar s.k. nettoavtal, vilket innebär avsevärt större frihet för utövaren att styra trafikutbudet. Man får bl.a. betalt för antalet resande, och har möjlighet att sätta in extraturer, och även dra in turer som inte ingår i grundutbudet. Det SL betalar för är alltså just ett grundutbud, och entreprenören får hela intäkterna för alla biljetter som viseras. Trafikstart blir i augusti 2012.

Faktaruta:

Block I: Spårtrafikområdena Tvärbanan/Nockebybanan och Salt-sjöbanan i kombination med buss- trafikområdena Bromma, Solna/Sundbyberg och Sollentuna.

Block II: Spårtrafikområdet Roslagsbanan med busstrafikområdet Norrort (Täby, Åkersberga och Vaxholm)."

Kontrakten löper på 8 år, med option på ytterligare 4 år.

Kvartalssiffror för Euromaint

Euromaints omsättning och resultat för perioden januari – september 2011 presenterades i Ratos delårsrapport den 9 november. Omsättningen uppgick till 2409 MSEK och EBITA 84 MSEK (mot-svarande siffror för samma period 2010 var för omsättningen 2283 MSEK och för EBITA -11 MSEK).

Delårsrapporten kommenteras med att ett flertal åtgärdsprogram har initierats för att sänka kostnader och höja effektiviteten, affärsområde Ombyggnad har lagts ned och redovisas som avvecklad verksamhet och att avtal om försäljning av Euromaint Industry till Coor Service Management för ca 100 MSEK.

● Karin nyBerg

Drömmar om guld

De flesta av oss drömmer nog om att bli rika. Vi hoppas på att vinna pengar och på så sätt uppnå denna önskan. Svensken drömmer dessutom om bättre hälsa, men detta har blivit mindre viktigt i tider av politisk och ekonomisk oro i världen. Få tror att arbete gör drömmen verklig.

Kvinnor drömmer mer om hälsa, både för sig själva och anhöriga, medan männen drömmer mer om pengar. Det verkar bli allt mindre fokus på jobb och karriär. Bara 5 procent drömmer om en framgångsrik karriär, för två år sedan var det 17 procent. Bara 1 procent drömmer om att starta eget.

Ovanstående framgår av Drömbarmetern, en undersökning av Sifo på uppdrag av Lotto/Svenska Spel, som kartlägger svenska folkets drömmar.

● stig Blom Berg

Förlorare eller vinnare

Foto: Sören Svensson

Många av TJs medlemmar ställer frågan om varför Saco-S på Trafikverket "såldes bort" 3 månader i den Trafikverkscentrala förhandlingen för Ralsen 2010/2011 och gick med på ett löneredovisionstillfälle för avtalsperioden 2010-10-01—2012-09-30. I det centrala avtalet mellan Arbetsgivarverket och Saco-S står det att löneredovision ska ske årligen den 1 oktober om lokala parter inte kommer överens om annat. Det som Trafikverkets lokala parter kom överens om var att senarelägga redovisionen 2010

med 3 månader och tidigarelägga redovisionen 2011 med 9 månader.

Här kommer ett räkneexempel som visar att TJs medlemmar på Trafikverket blir vinnare eftersom den totala löneökningen blir högre när man slagit ihop redovisionstillfällena till ett.

Exemplet gäller en person som har en lön på 30.000 kr idag och ska få en höjning med totalt 2000 kr för hela perioden (OBS! Detta är bara ett exempel med enkla siffror).

● susanne alemyr

1.

Vid två redovisionstillfällen skulle personen fått lönehöjning med 1000 kr den 1/10 2010 och 1000 kr lönehöjning 1/10 2011. Den totala utbetalda löneökningen blir då 12 mån x 1000 kr + 12 mån x 2000 kr = 36 000 kr

2.

Vid ett redovisionstillfälle 2011-01-01 (det som gäller för Ralsen på Trafikverket 2010/2011) blir utbetalda löneökningen under samma period 21 mån x 2000 kr = 42 000 kr

Då det händer...

Förr i tiden kändes det tryggt att arbeta inom järnvägssektorn, hotet om att jobbet skulle försvinna var inget man funderade över, men så ser det inte ut i dagsläget. De vinstdrivande företagen inom järnvägssektorn är känsliga för konjunkturen på marknaden och brukar reglera bemanningen vid konjunktursvängningar. Men även inom den "trygga statliga sektorn" förekommer omorganisationer, övertalighet och uppsägning på grund av arbetsbrist.

Bemanningsstak är ett begrepp som ständigt är på tapeten både inom privat och offentlig sektor. Ett bemanningsstak innebär att företaget bestämmer att man enbart ska ha ett visst antal anställda på enheten/sektionen/företaget. För den enskilda individen kan ett besked om uppsägning komma som en total överraskning och den drabbade personen kastas mellan hopp och förtvivlan.

När ett företag vill förändra i organisationen kallas TJ fackliga före-

trädare på företaget till en förhandling där arbetsgivaren berättar vilken förändring som man planerar. För TJ fackliga företrädare innebär det oftast en balans gällande tidsaspekten. Den "drabbade" individen vill oftast att saker ska hända direkt men för förhandlaren kanske det handlar om att få mer tid för eftertanke.

Om det som inte får hända verkligen händer, någon blir uppsagd på grund av arbetsbrist upplever många en rädsla, det kan vara svårt att gå utanför tryggheten och man får ett tunnelseende. Lotta Juliusson, TJ ordförande som har lång erfarenhet av förhandlingar inom järnvägssektorn berättar att det har gått bra för de flesta som hon företrätt och som hamnat i ett läge där man blivit uppsagd på grund av arbetsbrist. Många har faktiskt upplevt att gräset var "grönare på andra sidan". Många som idag arbetar inom järnvägssektorn har arbetat många år och har kanske inte den (högskole)utbildning

som marknaden efterfrågar Därför är ett tips från Lotta till den som riskerar att bli uppsagd att om möjligt se till att få kompetensutveckling för då ökar chanserna och fler dörrar öppnar sig på arbetsmarknaden.

● susanne alemyr



Foto: Sören Svensson

Inom Saco-föreningen vid Trafikverket hanteras många besvärliga medlemsfrågor.

Pensionsförändringar från januari 2012

Prognoser för 2013–2016

Inkomstpensionen för 2012 räknas upp med 3,5 procent.

Garantipensionen höjs med 2,8 procent.

Räntan på pensionssparares inkomstpensionskonto blev 5,2 procent.

Inkomstpensionen är byggd på inkomstindex, balanstal, balansindex, följsamhetsindexering och prisbasbelopp.

Inkomstindex baseras på de tre senaste årens genomsnittliga reallöneförändringar samt förändringen av konsumentprisindex mellan juni året innan och juni två år innan. Inkomstindex 2011 är 142,34 och för 2012 149,32 vilket ger en ökning med 4,9 procent.

Balanstal och balansindex: Balanstalet består av tre komponenter: avgiftstillgången, AP-fonderna (treårigt medelvärde) och pensionskulden. Det beräknas som kvoten mellan systemets tillgångar och pensionskulden två år före det år balanstalet avser. För 2012 skall tillgångarna motsvara summan av avgiftstillgången och medelvärdet av buffertfonderna 2008, 2009 och 2010.

När balanstalet understiger 1,0 slår balanseringen till. Det skedde första gången 2010. Då ersätts inkomstindex av ett balansindex. Balanseringen fortsätter sedan tills inkomstindex och balansindex är lika. 2012 visar överskott och balanstalet blir 1,0024. Det bidrar med 0,24 procent till indexeringen av inkomstpensionen. $4,9 + 0,24 = 5,2$ avrundat

Följsamhetsindexeringen: När en person går i pension innehåller varje utbetalning en förskottsränta på det kapital som ska betalas ut under personens livslängd. Inför 65 året fastställs ett så kallat delningstal och inkomstpensionskontot divideras med delningstalet för att få fram årspensionen. Förskottsräntan kallas normen och har fastställts till 1,6 procent. Den dras av vid utbetalningen. 2012 blir det $5,2 - 1,6 = 3,5$ procent (avrundat). De "nya pensionärerna" får alltså de 1,6 procenten i förskott medan ATP-pensionärerna inte får någon kompensation för avdraget. Det är en klar orättvisa i systemet.

Tjänstepensionerna: De statliga och kommunala pensionerna följer prisbasbeloppet och höjs med 2,8 procent 2012. De privata pensionerna enligt ITP-planen fastställs varje år av styrelsen och är inte fastställda när detta skrivs.

Prognoser: Pensionsmyndigheten gör fyra gånger per år prognoser för anslag inom sitt område. De delas in

i huvud-, optimistiskt- och pessimistiskt alternativ. Jag redovisar några siffror ur huvudalternativet. Oktobersiffrorna visar sämre siffror än i juli.

Inkomstpensionerna visar nominella ökningsprocent 2013: +2,9, 2014: +1,2, 2015: +1,7, 2016: +2,2 procent.

Prisökningarna enl KI: 2013: +1,8, 2014: 2,0, 2015: 2,6, 2016: +2,6 procent.

Inkomst/tilläggs-pensionerna beräknas därmed minska "real" 2011, 2014, 2015 och 2016 men öka 2012 och 2013. Balanstalen beräknas bli för 2013: 1,0132, 2014: 0,9917, 2015: 0,9921 och för 2016: 1,0003.

AP-fondernas medelvärde beräknas ligga mellan 850 och 880 Mkr. Där är osäkerheten störst.

Noteras bör att pensionsmyndigheten fått i uppdrag att till 28 februari 2012 utvärdera vissa beräkningsgrunder avseende inkomstindex, de faktorer som ingår i balanstalet samt delningstalet. Det är ju synd att inte följsamhetsindexeringen är med i uppdraget

● Bengt t orlund



Per Finström, Örjan Ersson, Bo-Lennart Karlsson och Lennart Andrén är lyckliga pensionärer.

TJ behåller papperstidning



Under året har Svensk Trafiktidnings existens ånyo debatterats flitigt i beslutande organ inom TJ. Ett av skälen har varit kostnaderna, där TJ naturligtvis ska använda medlemmarnas pengar på ett så optimalt sätt som möjligt. Ett annat har varit bredden på och formen för TJ totala information inom ramen för TJ kommunikationspolicy.

Full enighet har efter alla diskussioner nåtts genom ställningstagandet att TJ ska behålla Svensk Trafiktidning som papperstidning även i fortsättningen. Ett av skälen är att tid-

ningen är TJ enda kanal för att nå samtliga medlemmar. Den kompletterar TJ övriga informationskanaler och som någon sa så "känner jag fysiskt att jag är med i TJ när jag hämtar Svensk Trafiktidning i brevlådan." Därtill kan man konstatera att i stort sett alla svenska fackförbund håller sig med egna papperstidningar, som komplement till annan information.

Vissa förändringar sker dock 2012 då Svensk Trafiktidning går in på sin 93:e årgång. Största förändringen är en övergång från sex till fyra årliga

nummer – i besparingsssyfte. Samtidigt utökas varje nummer från 12 till 16 sidor, vilket innebär utrymme för i stort sett bibehållen årlig textmassa. Och här kommer det fina i kråksången! Tryckerikostnaderna för 16 sidor är desamma som för 12 sidor. Förklaringen är ombrytningsteknik: 16 sidor är ett ark, medan 12 sidor är ett halvt ark plus hälften av ett halvt ark. Den senare hanteringen kostar!

Du kommer i övrigt att känna igen Svensk Trafiktidning även 2012. De som skriver är som tidigare oftast AU-ledamöter och ombudsmän. Har du synpunkter på tidningen hör gärna av dej till redaktionen.

● jan sandgren

Faktaruta:

Nr:	Utgivningsdag:
1	22 mars
2	21 juni
3	20 september
4	20 december

TJ nätverk i Borlänge blomstrar

Som förtroendekvinnan Lindha Kroon vid Vectura skrev i föregående nummer av STT är Nätverk Borlänge en enkel och funktionell form för TJ förtroendevalda i Borlänge att träffas över en lunch och utbyta erfarenheter från sina respektive företag. På köpet får man nya vänner och kollegor

i samma stad men på andra företag. Bättre kan det väl inte bli.

I slutet av november hade Lindha och Lasse Flood vid Transportstyrelsen lockat upp Stefan Strömquist och Jan Sandgren från förbunds-kansliet att delta i lunch med Nätverk Borlänge. Vi tyckte det var trevligt

och mat(!)nyttigt. Det är ett utmärkt sätt att öka den egna kompetensen och vidga det sociala nätverket. Att det också stärker vi-känsla och närhet i TJ är något vi får på köpet.

Borlänge har således etablerat Nätverket. Vem i Sundbyberg, Örebro och Göteborg tar tag i stafettpippen?

● jan sandgren

Bra lönesamtal

För att få ett bra lönesamtal, och därmed ett bra resultat behöver man vara väl förberedd. Sätt dig ner med penna och papper, och fundera igenom vad som hänt sedan det senaste medarbetarsamtalet.

Har du uppnått de mål ni satte då? Har din arbetsbörda eller ditt ansvar ökat? Har arbetsgivaren uppnått de mål ni satte då? Om det t.ex. bestämdes att du skulle få någon vidareutbildning eller uppdatering i något system, har denna genomförts?

Sätt dig därefter ner med någon du känner väl och öva lönesamtal, gärna

omväxlande som "arbetsgivare" och "medarbetare".

När du sen sitter ner med din chef vid lönesamtalet är det viktigt att du uppfattas som lugn och saklig. Läs helst inte innantill från något papper. Använd heller inte känslomässiga argument, som att du vill ha högre lön därför att du fick så lite förra gången, eller t.ex. att du haft det knepigt ekonomiskt på sistone. Det som gäller är argument baserade på fakta.

● stef an strömqvist

Ta ansvar

Det blir allt vanligare att man ute på företag kommer med gemensamma uttalanden fack/arbetsgivare om att man inte tolererar kränkningar. Men händer något då? Tyvärr gör det nog inte det, utan det stannar ofta vid en läpparnas bekännelse.

Lagen om kränkande särbehandling som infördes 1993 har varit pinsamt verkningslös. Inte en enda arbetsgivare under dessa 18 år har fällts i domstol!

Siffror från Arbetsmiljöverket visar att mellan 2007 och 2009 har antalet svenskar som upplevt att de någon gång blivit mobbade av chefer och kolleger ökat från sju till nio procent. Ökningen är kraftigast bland männen, medan det däremot ser ut som om det är kvinnor som i högre grad anmäler detta till Arbetsmiljöverket.

Arbetsmarknadsminister Hillevi Engström flaggar nu för hårdare tag mot arbetsgivare som inte vidtar till-

räckliga åtgärder mot problemet.

Att driva en del rättsfall skulle enligt henne kunna ha en preventiv effekt.

Men är det bara arbetsgivarens ansvar att stävja detta beteende? Visst är det arbetsgivaren som har det övergripande ansvaret för arbetsmiljön på företaget. Men naturligtvis ligger ansvaret även på de anställda. De som inte gör något för att stoppa trakasserierna, bidrar till att problemet kvarstår.

Vad jag försöker säga här är att man måste ta tag i problemet, för sin egen och för alla andras skull, och att ansvaret vilar tungt på medarbetare såväl som chefer. Våga ta upp problemet på arbetsplatsträffar, och våga tala illa om arbetskamrater. Låt bli att frysa ut någon, och behandla alla med respekt! Ingen ska behöva ha ont i magen på sin väg till jobbet.

● stef an strömqvist

TJ-föreningsmöte m m i Euromaint Rail AB

Torsdagen den 1 december samlade TJ-föreningen vid Euromaint ett drygt 20-tal medlemmar i företagets lokaler i Göteborg för diverse föreningsinterna aktiviteter. Förutom föreningsmöte var TJ förbundsdirektör Björn Karlsson inbjuden för att informera om senaste förbundsnytt. I anslutning till detta gavs tillfälle för medlemmarna att ställa frågor om kommande avtalsrörelse mm. Förutom medlemmar fanns var även några oorganiserade medarbetare inbjudna att delta. Förhoppningsvis kan TJ räkna in någon eller några nya medlemmar. Förmiddagen avslutades med en av alla uppskattad förnämlig jullunch arrangerad av föreningens Pia Reidel.

● Björn Karlsson

"Rättelse

Av en tillfällighet blev det fel namn under artikeln Förtroendevald av en tillfällighet i föregående nummer av STT. Rätt namn ska vara Sören Svensson."

