

Nummer 3 2011
september

En tidning för SEKO-medlemmar som jobbar på SJ AB

SEKO är den största fackföreningen på SJ AB.

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

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

I det här numret kan du bland annat läsa om:

Ersättningsbuss

Kontroller

Lokledare

Kumla

Glass

Ordförande har ordet!

Kumla

Orten som för lång tid framåt kommer att förknippas med ett medialt haveri och en arbetsgivare som inte prioriterade sanningen. Semestern fick ett avbrott några dagar när drevet gick som värst. Genom ett bra samarbete i SEKO SJ och med bra hjälp från vårt förbunds kontor så gjorde vi vad vi kunde för att stå upp för vår medlem som vi tycker behandlades mycket orättvist.

På annan plats i tidningen ger vi nu en så tydlig bild som möjligt av vad som egentligen hände i Kumla den kvällen i början av augusti. Sedan får var och en bilda sin egen uppfattning. Jag är övertygad om att sanningen trots allt vinner i längden. Det tråkiga är att en enda presstalesmans uttalande om händelsen, innan alla fakta fanns tillgängliga, sänkte alla möjligheter till en seriös behandling. Det är tjänstefel, övernitiskt och djupt kränkande mot de anställda som varje dag skall hantera besvärliga situationer ute i tågen.

Futurum

Projekt futurum har startat. Futurum är latin och betyder framtid och det är ju bra att vi tittar på framtiden för SJ AB. Framtiden kommer att kräva en hel del med tanke på hur det fungerar ute i produktionen just nu. Trots att det nu borde vara den allra bästa tiden på året så händer det allt för mycket strul med fordon som inte fungerar och inställda tåg. Inte ens den dagliga driften i en optimal väderlek fungerar bra.

Den riktigt stora utmaningen är dock att organisera om företaget så att vi får en rimlig balans mellan personal i produktion och admini-

strerande personal. Enligt vår uppfattning är det god balans mellan produktionspersonal ute i verksamheten och den tågplan som är planerad. Däremot finns det ett kraftigt "överhäng" på den administrativa sidan. Bristerna i dagens trafik innebär också att det fordras alldeles för mycket arbete, och drar alldeles för stora kostnader att i efterhand kompensera alla kunder som drabbats av störningar.

SJ måste satsa på att bli ett järnvägsbolag igen. Ett företag som koncentrerar sig på att frakta sina resenärer från A till B på utsatt tid. Ett järnvägsbolag som har ordning på sin produktion och där alla delar hänger ihop för företagets bästa. I dagens organisation är det öar av verksamhet som inte klarar av att jobba tillsammans för att få en stabil helhet. Just alla dessa uppdelningar i mindre delar skapar också i sin tur administration och mängder av dubbelarbete som genererar kostnader som inte är möjligt att bära om vi skall kunna möta konkurrens från andra aktörer.

SEKO SJ deltar i projektet och vi kommer att göra allt som står i vår makt för att få en organisation som är betydligt plattare och med betydligt färre chefsnivåer jämfört med dagens "topp-tunga" hierarkiska organisation.

Vi kommer också att jobba för att produktionspersonalen får tillbaka sin roll av mångkunniga, serviceinriktade och kompetenta yrkesmänniskor. Proffs med mandat att påverka hela kedjan, som kan motverka dagens fragmentiserade arbetssätt. Beslut måste kunna tas på plats, inte tiotals eller hundratals mil bort där verkligheten är en helt annan.

/Erik Johannesson, Ordf SEKO SJ

Dags att vakna!

Samhället kräver mer och mer säkerhetstänk. Skyddsombudsorganisationen på SJ känner att det tummas alltför mycket på detta. Vi märker att det på senaste tiden fungerar sämre och sämre inom vårt företag. Vi förare har inte längre någon tid för att kontrollera vilket status det fordon man ska framföra har. Vi byter av i hytten och det vi ansvarar för har vi inte någon kännedom över. Fordonslistorna med fel på våra fordon är långa och felen som är inskrivna har varit inskrivna lång tid, ibland i flera månader utan att ha blivit åtgärdade. Några exempel är trasiga vindrutetorkare, spräckta sidofönster, hastighetsgivarfel, märkt/stenskadad frontruta, förarstolar som man knappt kan sitta på pga olika fel etc.

Man förvånas hur fordonsledare och planerare kan trafiksätta fordon med allvarliga fel som t.ex att man kör ut fordon med fel på 50 kV spänningen, som senare blir stående på linjen. Tågsätt är ute i trafik med felaktig broms inkopplad utan att nedsatt hastighet är vidtagen. Så har vi de dagliga avgångarna med X40 där det ska vara två enheter och det bara kommer en.

Dessa faktorer har successivt ökat och hållit på en längre tid så det verkar som vi förare har blivit avtrubbade och tappat greppet om verkligheten. Vi reagerar inte som förare lika vaket längre på allvarliga fel.

Vi förare måste börja agera utefter det ansvar vi har. Vi måste bli bättre på att förmedla allvaret i de fel vi rapporterar in samt ställa högre krav på trafiksäkerheten och vår arbetsmiljö. Rapporterar vi in att förarstolen är

defekt eller att vindrutetorkaren inte fungerar måste vi samtidigt begära fordonbyte och se till att fordonbytet genomförs. Vi kan klara att köra en stund med defekt stol eller utan fungerande vindrutetorkare men ställer vi inte krav på fordonbyte kommer en kollega få ta över problemet och kanske ytterligare en kollega.

Det måste bli en uppräckning för att skicka ut fordon med fel skapar bara problem i trafiken och för vår arbetsgivare.

Vi inom skyddsorganisationen vill också belysa mjukvaran. Hur påverkas vi psykiskt av att ständigt köra runt med brister på våra fordon? Det har också på senare tid visat sig att man låter förare fortsätta sitt arbetspass att framföra fordon trots stora psykiska påfrestningar såsom evakuering, bogsering och hot/våld.

Det är dags att vi förare börjar värna om oss själva och bli vårt eget skyddsombud i större utsträckning. Det innebär att innan man gör ett arbete måste man bedöma riskerna. Man tänker efter då man blir ombedd att göra ett långt arbetspass, kommer jag att orka detta? Man tänker efter innan man gör ett ensamarbete, vad händer om olyckan är framme, vem kommer och hjälper mig om jag halkar och slår mig medvetlös? Man tänker efter innan man hanterar övergångskoppel, har jag fått utbildning i detta, kan jag göra mig illa pga att det är för tungt? I alla de ifall man anser att arbetet inte kan ske säkert skall man omedelbart avbryta arbetet och kontakta arbetsgivaren och skyddsombuden.

Att avbryta arbetet är inte fel om man har fog för att tro att det innebär risker, man riskerar inte heller att senare få några replisier p.g.a. detta. Däremot om man inte följt arbetsgivarens regler för hur arbetet skall gå till eller inte följt arbetsgivarens regler för arbetstider, kan man inte alltid räkna med att få stöd från arbetsgivaren om det skulle ske en olycka. Det är därför väldigt viktigt att alla regler och föreskrifter följs samt att man avbryter ett arbete, om man bedömer att det innebär risker att utföra det!

För att få en långsiktig förändring till en säker arbetsmiljö måste vi vakna. Ta ditt ansvar som förare och som ditt eget skyddsombud....börja idag!

/Skyddsombuden SEKO SJ



**Anmäl
trafikolyckor till
Arbetsmiljöverket!**

Arbetsgivaren har skyldigheten att själv utreda de fall där någon arbetstagare råkat ut för ohälsa eller olycksfall i arbetet, samt om något allvarligt tillbud inträffat.

Olycksfall i tjänsten vid färd med ersättningsbussar

I de fall olyckan sker i bytet mellan tåg och bussen och inte är en skada till följd av trafik, regleras den helt av TFA (*Trygghetsförsäkring vid arbetsskada*)

Vid skador till följd av trafik som sker i tjänsten (dvs. inte färdolycksfall till eller från arbetet) kan reglering ske och ersättning lämnas antingen från TFA eller från trafikförsäkringsbolaget.

Det är således bara ett av bolagen som reglerar skadan.

TFA:s praxis är, att då en anmälan inkommer och det står klart att det är en skada av trafik, att de alltid hänvisar till trafikförsäkringsbolaget då ersättningen från dem är något förmånligare än den som lämnas från TFA.

Det handlar om inkomstförlusten där TFA kräver en sjukskrivning på minst 15 dagar för att ersättning skall lämnas. Om den sjukskrivningen föreligger lämnas ersättning med 20 % respektive 25 % av den sjukpenninggrundande inkomsten .



Från trafikförsäkringsbolaget finns inga krav på någon minsta sjukskrivning för att ersättning skall lämnas. Den ersättning som lämnas är på skadeståndsrättslig grund och det innebär att den faktiska förlusten ersätts fullt ut.

Vad gäller kostnader så har TFA en karens på 500 kronor samt att ersättning under 100 kronor inte betalas ut.

Någon karens finns inte hos trafikförsäkringen

En ytterligare skillnad är ersättning för sveda och värk där TFA lämnar ersättning om det finns en sjukskrivning på minst 30 dagar.

Något sådant krav finns inte hos trafikförsäkringen.

Om någon försäkrad ändå vill att TFA ska reglera skadan så gör TFA det. De lämnar alltid först informationen om att ersättningen från trafikförsäkringen är förmånligare.

/Styrelsen SEKO SJ

Kvalitetskontroll på tåg

SJ AB har sedan 2009 utfört så kallade provköp på de tåg där det förekommer varuförsäljning. SJAB vill nu skifta fokus från kontroll av kassahantering och utveckla kvalitetskontrollen, det nya innebär att SJ AB vill nu ha observation och kvalitetskontroll av personalen.

Det som tex. skall kontrolleras är enligt SJ AB:

- Var personalen synlig på plattformen innan avgång?
- Görs visering/biljettkontroll efter varje stopp?
- Hur bemötte personalen resenärerna (Positivt /vänligt)?
- Avslutades kontakten på ett trevligt sätt?
- Bär personal namnbrickor?
- Har personalen korrekt klädsel?
- Görs utrop med information vid trafikstörningar?

Sedan tillkommer en hel del kontroller angående bistrovagnen (bjuder personalen på kaffe utan inslag, förekommer kompisköp mm), samt mängder av fler kontrollpunkter olika på regional och fjärrtåg.

När detta förhandlades med SEKO avslutades förhandlingen i oenighet. SEKO ansåg att åtgärderna går för långt. SEKO förstår inte vad det är som gör att SJ AB inte litar på sin personal. Personalen hamnar trots allt ständigt högt i kundundersökningarna.

SEKO anser också att om man nu känner att man behöver kontrollera personalen är detta arbetsledarens uppgifter och inte det inhyrda företaget PRECONT

SEKO reserverade sig mot införandet av utökad kvalitetskontroll, SJ AB beslutade ändå att införa kvalitetskontroll på tåg med hjälp av PRECONT.

/Styrelsen, SEKO SJ

11 timmars viloperiod för

ALMEGA vs SEKO

Det har vid kontroll framkommit att SJ AB förkortat viloperioden till 9 timmar och 30 minuter på loungen i Göteborg. SEKO ansåg att detta stred mot SPÅRA SJ (kollektivavtalet på SJ AB)

En lokal tvist på SJ AB hölls den 25:e maj. SEKO ansåg att SJ AB hade brutit mot avtalet då de ej sökt lösa situationen genom nödvändiga skiftbyten inom gruppen, som SPÅRA SJ ger uttryck för.

Den aktuella skrivningen i SPÅRA SJ gör att förkortad nattvila endast medges om nödvändiga skiftbyten inom gruppen är helt omöjliga

Arbetsgivaren ansåg att förkortningen skett med stöd av

SPÅRA SJ.

Den lokala förhandlingen slutade i oenighet.

En central förhandling mellan arbetstagarorganisationen ALMEGA och SEKO genomfördes den 2:a september.

SEKO visade upp gällande tjänstgöringslistor för aktuella dagar, och visade att det hade gått att göra förändringar i gruppen och därmed har SJ AB brutit mot SPÅRA SJ.

Förhandlingen avslutades med att parterna gick på SEKO:s linje. Det konstaterades att det var ett brott mot SPÅRA SJ att gå ner från 11 timmars nattvila för stationär personal.

Parterna enades vidare om att SJ

skall utbetala ett skadestånd till både SEKO och den drabbade medlemmen.

Resultatet visar att det är bara vid extremt sällsynta fall arbetsgivaren kan gå under 11 timmars vila för stationär personal. För åkande personal finns det möjlighet att gå ner till 8 timmars viloperiod vid överliggning på annan station än hemstationen. Detta under förutsättning att den anställde kompenseras för den förlorade tiden under nästkommande viloperiod.

/Styrelsen SEKO SJ

SEKO SJ:s Blogg

finns på: blogg.sekosj.se



En ny dimension

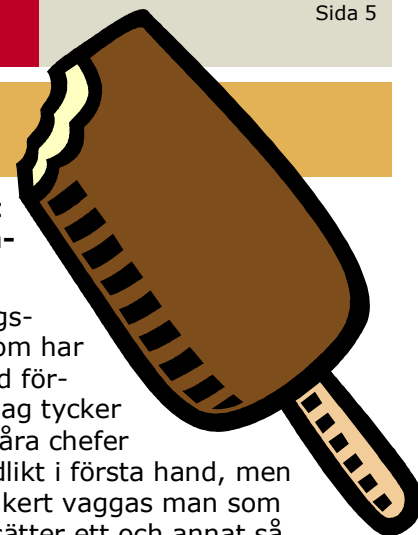
En ny dimension så brukar man uttrycka sig när det är något nytt och annorlunda som inträffar i livet. I mitt fall är det en ny dimension i arbetslivet som nu uppenbarats för mig.

Jag har länge tyckt att vissa av våra chefer inte riktigt passar in i järnvägsvärlden eftersom de kommer från gamla konkurrenter (ni vet dom där som har vingar och kanske inte är lika miljövänliga som oss) och kanske inte alltid förstått hur komplicerat livet faktiskt kan vara vid vårt järnvägsbolag. Dvs jag tycker inte att dom agerar på ett järnvägsmissigt sätt vid alla tillfällen. En av våra chefer skriver ibland i gåtor och delar ut gröna och gula kort till personalen. Bildligt i första hand, men tydligen drar han sig inte för ett och annat rött kort också. Sakta men säkert vaggas man som anställd in i deras sätta att styra vårt järnvägsbolag. Trots att jag ifrågasätter ett och annat så vänjer man sig trots allt. Då när jag minst anar det inträffar detta med en ny dimension i jobbet, i arbetslivet ja i hela mitt vuxna liv.

Serviceledarna har fått ett antal (antalet är hemligt för oss vanliga dödliga) glassbiljetter att dela ut till särskilt duktiga medarbetare som gjort något bra. Tydligen skall man inte slösa med dessa gåvor, utan glassbiljetter delas endast ut när en arbetare gjort något extraordinärt bra. Det är bra att vi inte slösar eftersom det är dags för krismedvetande i vårt järnvägsbolag. Därför är det också oklart hur stor glassen kommer att vara. En fyra kulors gräddglass från Triumfglass i Sävedalen kan vi nog inte räkna med. Ja, ni har förstått det hela rätt. När du har gjort något riktigt bra så kan det bli frågan om en glassbiljett från den serviceledare som uppmärksammar detta. Kriterierna verkar lite oklara. Bland annat vet jag inte om tex lokförare eller växlare omfattas, men det kommer säkert ett IM eller kanske t o m ett SJF som reglerar detta. Rättvisa är ju en dygd i vårt järnvägsbolag så det så.

Vad jag egentligen tycker detta tilltag behåller jag nog för mig själv. Jag tror att de som kom på detta kan bli lite stötta om jag inte ger deras lilla belöningssystem en ärlig chans. Dock kan jag väl sträcka mig så långt att jag för egen del föredrar en gräddglass från Triumf i Sävedalen även om jag får betala själv.

/Erik Johannesson, Ordf SEKO SJ



Nyheter finns

på SEKO SJ:s hemsida!

Vill du läsa de senaste nyheterna så finns de på:

www.sekosj.se

Jag vill ha tillbaks lokledarna!

Jag inte bara vill ha lokledarna tillbaka utan jag kräver faktiskt att vi får tillbaka lokledarna så att vi får lite ordning på den alltmer kaotiska verklighet som råder vid vårt järnvägsbolag. Dagens modeord är kundnytta, kundmottagande och kundomhändertagande och jag vet inte allt.

Men jag då? Jag som jobbar i produktionen som lokförare och inte vill vara kund hos en massa olika instanser internt i företaget. Jag som inte vill knappa in en massa siffror för att bli hänvisad till rätt instans i företaget. Utan bara sköta mitt jobb på bästa sätt. Jag som bara vill bli professionellt bemött och få hjälp och stöd när det krånglar. I övrigt klarar jag det mesta själv. Jag som vill ringa ett telefonnummer och komma fram till lokledaren.

Idag är det en hel vetenskap att träffa rätt person när det krisar ihop. Häromdagen fick jag ett jobb på jouren. Jag hämtade en trasig X2 vagn i Falköping som havererat. Luftläcka. Min uppgift var enkel, jag skulle dra "liket" från Fal-

köping till Hagalund för lite vård och återupplivning.

Först blir jag uppringd av opsl (vilket namn förresten) i Göteborg och tillfrågad om jag kunde tänka mig att åta mig detta jobb. Jo det kunde jag. När jag börjar fråga efter lite detaljer om transporten så är det stopp. Det är nämligen Putte i Stockholm som kan detaljerna om detta. Jag inväntar ett samtal från Putte. Putte ringer efter en stund och ger mig lite detaljer bland annat vilket tågsätt jag skall dra haveristen med samt att det nu finns ett tågnummer. Putte är jättetrevlig (vilket alla inblandade är, så är det sagt med en gång). Däremot vet inte Putte så mycket om tekniska delen vid själva transporten eftersom det är driftstödet som har det ansvaret.

Inväntar tågets körplan. Detta tar också tid eftersom det är tre tågledare som

skall ha sina synpunkter på vilka tider som detta hjälptåg skall avgå från Göteborg, hur lång tid det skall ta att koppla ihop i Falköping samt att vi skall ankomma Hagalund 20.45. Problemet är bara att när allt är klart så är redan körplanen överspelad eftersom tågsättet jag skall dra med står i Vagnhallen Olskroken samt att jag skall övertyga en taxichaufför hur man kör dit (men det är en annan historia).

Dessutom har tågledaren eller möjligen Putte räknat ut att det tar 20 minuter att koppla ihop sig med "liket" i Falköping.

Fortsättning nästa sida



Vad

vill du läsa om?

Har du något speciellt du vill läsa om? Har du något du vill berätta om? Har du några bilder du vill dela med dig av? Hör av dig till oss på: redaktionen@sekosj.se

forts *Jag vill ha tillbaks lokledarna!*

Utan att gå in på detaljer så kan jag bara säga att den körplanen var mest till för att ha pappren i ordning. Tågledarna kunde lika gärna kastat pil eftersom tiderna blev rätt fiktiva om man säger så.

Putte och jag pratar också lite om hemtransporten av den dragande X2an. Den behövdes i Göteborg dagen efter. Men vi bestämmer inget eftersom allt är lite oklart hur lång tid detta tar.

Nåväl. Jag anländer till Falköping och växlar in tåget framför den trasiga vagnen. Därefter pratar jag igenom situationen med driftstödet.

Fixar till den trasiga vagnen och kopplar ihop. Bromsprovar och lossar parkeringsbromsar samt räknar bromstal och kollar hastighet mm. Detta tar ganska lång tid eftersom bromsprov och annat fordrar att jag går längs med tåget flera gånger. Dvs 20 minuter förslår inte långt. Stämmer av mina åtgärder med driftstödet så att jag inte missat något viktigt. Strax innan jag åker från Falköping och gör denna avstämning kommer frågan upp om hemfärden. Driftstödet kan tyvärr inte beställa någon körplan, utan då hänvisas jag till Putte som skall ordna detta.



Förr kunde nämligen driftstödet också hjälpa till med denna service, men så är det inte längre.

Ringer Putte när jag kommit en bit på väg och gör upp om hemresan efter att jag fått rast i Hagalund.

Ankommer Hagalund ca 2,5 tim efter ordinarie tid och får hjälp att parkera den trasiga vagnen.

Under vägs har Putte återkommit med nytt tågnummer för hemresan. Nu ringer Opsl och säger att detta tåg är inställt pga problem i Flen. Putte åter, men han skall fundera ut lite nya tågnummer över Eskilstuna, Jädersbruk och Örebro till Göteborg.

Efter rast i Hagalund så börjar ringandet för att få reda på om tågnumren är planerat klart av samtliga tre tågledare. Efter allt är klart rullar jag iväg och kommer så småningom till Göteborg och kommer fram vid pass 04.15 på morgonen.

Nu uppstår nästa fråga var skall tåget parkeras? Nu borde jag kanske ta upp min telefonlista och klura ut om det är Putte eller Depån i Göteborg som skall kontaktas. Eller kanske Tkl på Göteborg C. Jag vet inte och jag vet fortfarande inte hur dom tänkt sig detta. Jag var rätt trött och skrev resolut ett kvitto och gick hem. Vem som tog hand om vagnen vet jag fortfarande inte, men den var borta dagen efter i alla fall.

Därför kräver jag lokledarna tillbaka.

Jag vill prata med en person



som har överblick och som kan vara mitt stöd i en sådan här situation. Inte hålla reda på ett helt menageri av olika enheter som ansvarar för bitar av helheten. Förr ringde man 1315 (i Göteborg och oftast på andra stationer också) därefter 4315. Enkelt och klart.

Jag är för att prata klartext; Jävligt trött på att aldrig exakt veta om jag fått tag på rätt person.

Sensmoral

Lokledarna är lokförarnas naturliga hjälp och kontaktperson när det händer något. Det framgår nog varför jag tycker så i texten ovan. Alla inblandade var bra att ha och göra med, men det är förfärligt rörligt vem som gör vad i dagens SJ.

Det absolut mest kundvänliga och mest kundomhändertagande och den allra bästa kundnyttan hade det dock varit om X2 tågsättet som havererade i Falköping varit i så gott skick att det fullgjort sin plikt att transportera alla människorna till Stockholm.

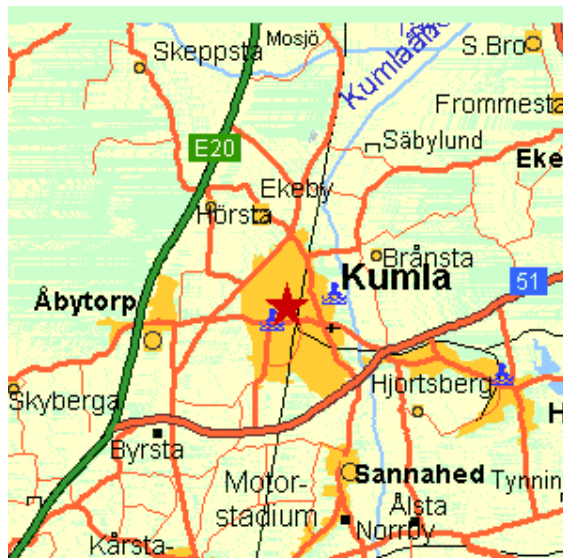
/Erik Johannesson, Ordf SEKO SJ

Vad hände i Kumla?

SEKO SJ har både i media och i vår blogg försökt beskriva händelsen med den "11-åriga" flickan som fick stiga av tåget i Kumla, vad hände egentligen? I den här artikeln presenterar vi de fakta vi kunnat få fram, och händelsen som vi förstått den.

Bakgrund

För några veckor sedan utsattes en av våra medlemmar för ett mycket kraftfullt mediedrev. Det påstods att medlemmen "slängt av" en "11-årig" flicka från tåget i Kumla utan anledning. Vår medlems arbetsgivare, SJ, bidrog på ett tidigt stadium till att ytterligare förstärka drevet och peka ut tågmästaren som syndabock. Redan tidigt på morgon efter händelsen gick SJ ut i media och slog fast att tågmästaren varit övernitisk, begått tjänstefel och var tagen ur tjänst. Att uttrycka sig med de orden i media visade SJ tydligt att antingen ville man till vilket pris som helst skydda ett redan "skadeskjutet" varumärke eller att ansvarig "kommunikatör" helt saknar förståelse för hur använda ord uppfattas i media. Vilken version som är den rätta – vet bara SJ själva! SEKO SJ har i en formell skrivelse till SJ AB Vd Jan Forsberg begärt att berörd "kommunikatör" med omedelbar verkan skall befrias från möjligheten att uttala sig i media på uppdrag av SJ AB.



Att sedan SJ hastigt publicerade mer eller mindre för ombordpersonalen okända dokument på intranätet om biljettförsäljning och avvisning gjorde inte saken bättre. Via en snabb muntlig undersökning som SEKO SJ gjort, framkommer att även bland nyutbildat ombordpersonal saknas kännedom om publicerade dokument.

SEKO som facklig företrädare för tågmästaren, valde istället att försvara vår medlem och gick i ett pressmeddelande ut och kritiserade SJ för att de valde sitt varumärke framför sin medarbetare. Ett populistiskt och ansvarslost agerande, tycker vi.

Mediedrevet inriktades helt på tågmästaren och lite gjordes för att granska flickornas berättelse och ingen såg heller något konstigt i att en kvinna "omhändertar" en 11-årig flicka utan att ringa polisen. Press radio och TV kallar in en professor i straffrätt och en lektor i straffrätt som var för sig informerar om vilket brott som tågmästaren teoretiskt set skulle kunna anses vara vållande till. Även Polisens talesman använde sig av formuleringar rörande olika grader av brott inledningsvis. Något som han senare korrigerade och lät meddela att det inte fanns någon misstanke om brott.

Varför valde vi då att försvara vår medlem? Den främsta anledningen är att den bild vi fick av vår medlem var en helt annan än den förhärskande mediebild. Vi uppfattade vår medlems beskrivning som väldigt trovärdig. För oss som jobbar fackligt är det en självklarhet att alltid finnas till hands för våra medlemmar, även när det blåser ordentligt. Det är inte vår uppgift att döma. För vår del kändes det nödvändigt att försöka få lite balans i den ensidiga debatt som fördes på sociala medier och i press, radio och tv.

Vi hade uppfattningen och har fortfarande uppfattningen att vår medlem gjort en korrekt bedömning i den situation som gällde ombord på tåget. Även polisens talesman har i media bekräftat uppgiften att flickan mycket väl kan vara äldre än den uppgivna åldern och att händelsen fått alldeles för stora proportioner i media.

SEKO har i samband med händelsen haft regelbunden kontakt med medlemmen och även deltagit i möten med SJ på vilka händelsen har diskuterats inklusive hur medlemmen på bästa sätt kan komma tillbaka som "människa" och i tjänst ombord på tågen igen. Under mötena har det framkommit uppgifter som om de presenterats för media med stor sannolikhet väldigt snart hade vänt debatten i media.

Fortsättning nästa sida

Forts. Vad hände i Kumla?

Varför har då uppgifterna inte presenterats för media? Här finns det säkert flera svar, men det är inte otroligt att det till största delen beror på att uppgifterna av olika skäl är föremål för en sorts "social sekretess".

I samband med mötena med SJ ställde SEKO SJ ställt krav på att vår medlem skulle få upprättelse och ursäkt från SJ via en "hög" chef. Något som så småningom resulterade i att chefen för division Trafik & Service skrev följande på SJ intranät:

"Vi har lyssnat och samtalat med de medarbetare som varit inblandade i den aktuella situationen i Kumla och kan bara konstatera att det här var en svårbedömd situation. Kollegan som avvisade flickan uppfattade henne inte som 11 år utan snarare som 16-17 år, och även polisen gjorde samma bedömning av flickans ålder. Det var utifrån de här uppgifterna flickan avvisades. För mig som chef är det förståeligt att bedömningen har gjorts. Vi gör allt vi kan för att stödja de kolleger som var med, genom samtal och annat stöd. "

Hade SJ valt att bara publicera den ovan citerade texten hade det varit bra. Nu valde man tyvärr att komplettera texten med ytterligare innehåll som mer skapar förvirring och osäkerhet hos tågpersonalen än trygghet och stöd för utövande av arbetsuppgifter ombord på tågen.

Vad hände egentligen?

De fakta som SEKO fått fram hittills och som går att redovisa, visar klart och tydligt på att personalen ombord gjorde sitt jobb och inget annat.

Tåget var en dubbeldäckare och mellan Örebro och Örebro S viserar tågmästaren biljetterna hos passagerarna som sitter på undervåningen, för att sedan direkt efter avgång från Örebro S direkt gå upp till övervåningen för att visa nytilkomna resande.

Tågmästaren ser en kvinna (22-åringen) som sitter och sover där det nyss hade suttit ett par som gick av vid Örebro Södra och väcker henne (somnade väldigt fort) och ber om biljett. Hon säger att hon ska köpa en biljett till Herrljunga vilket hon även gör.

På soffan direkt bakom denna kvinna sitter ännu en till nytilkommen resenär ("11-åringen") som tågmästaren frågar efter biljetten hos. Denna resenär svarar först inte utan tittar bara på tågmästaren, trots flera försök till att få reda på vart hon tänkt resa och om hon är villig att köpa en biljett. Efter en stund svarar resenären att "biljetten är borta" utan att tala om vart hon tänkt resa. Under tiden tågmästaren försöker lösa sina arbetsuppgifter sitter 22-åringen på sätet framför soffan. Varför hon inte talade om att 11-åringen var hennes syster och försökte hjälpa henne kan hon bara svara på själv.

Tågmästaren bedömer att flickan som fortsätter att vara tyst till att vara minst 15-16 år och ber henne lugnt ta med sig väskan och följa med ner till vestibulen på nedervåningen. Flickan följer med ner och tågmästaren fortsätter med att på nytt försöka prata med henne utan att få något svar. Frågar om hon har pengar så hon kan köpa biljett och ber henne ta fram plånboken. Flickan tar fram plånboken. Där finns det inte pengar så att det räcker till en biljett. Tågmästaren förklarar att det inte är okej att åka tåg utan biljett och säger att det är lika allvarligt som att snatta i en affär. Frågar om hon brukade gå in i en affär och ta grejer utan att betala varpå flickan skakade på huvudet. Tåget närmar sig Kumla och tågmästaren gör ett nytt försök att få reda på vart flickan ska resa. Flickan svarar nu att hon ska till Göteborg. När tåget är framme i Kumla ombeds flickan att stiga av tåget vilket hon även gör.

Fortsättning nästa sida



Forts Vad hände i Kumla?

"11 åringen" hade ingen biljett, och efter att inte heller kunnat betala så bedömer tågmästaren att hon kan avvisas från tåget. Avvisningen sker enligt SJ:s regelverk eftersom flickan bedöms vara minst 16 och kanske t o m 18 år gammal. I denna ålder är man straffmyndig och anses kunna förstå att man skall betala för sig och kunna klara sig på egen hand. Erfarna Poliser bekräftar också att flickan mycket väl kan anses vara ca 16 – 18 år ,vilket styrker att tågmästaren gjort rätt bedömning.

I första skedet var beskeden i media att bägge flickorna hade biljett. Sedan ändrades detta till att man köpte dessa på tåget och att tågmästaren sedan avvisade "11 åringen". Enligt handdatorns försäljningslogg sålde tågmästare en biljett till 22-åringen (system), ingen biljett är såld till system. Under resan till Kumla som tar ca 12 min informerade 22-åringen aldrig tågmästaren om sin yngre syster som satt på sätet bakom henne.

Tåget fortsätter sedan till Hallsberg där det sker ett personalbyte. Först i Alingsås kontaktar System den nya personalen ombord och berättar att hon har en syster med ombord på tåget som ska av där. Själv ska hon fortsätta till Göteborg.

Enligt uppgifter i media använder 22-åringen hela resan från Hallsberg ner till Göteborg för att leta efter sin syster. Sanningen är alltså att hon inte ger sig tillkänna för tågpersonalen förrän i Alingsås trots att hon köpt en biljett till Herrljunga. (I media har flickorna sagt att de skulle resa till Borås) Först då görs ett utrop efter system och därefter larmas SJ Trafikledning som i sin tur larmar polis. Larmet till polis försenas alltså med flera timmar pga 22-åringen inte larmar tågpersonalen om att system saknas. Det finns inga uppgifter som styrker hennes egen berättelse att hon sprungit runt och letat efter system under resan ner till Alingsås, varken från resenärer eller ombordpersonal.

Uppgiften om att hon kontaktat ombordpersonalen efter avgång Hallsberg stämmer inte. Allt prat om besök i restaurangvagnen mm är inte heller korrekt, eftersom inga restaurangvagnar finns i dubbel-däckarna.

Enligt inte fullt bekräftade uppgifter möttes hon av två män vid ankomst till Göteborg vilket gör det troligt att målet för resan var just Göteborg.

Damen

På förmiddagen återfinns "11 åringen" . Hon har tagits om hand kvällen innan av en äldre dam som tyckte att hon skulle vila ut över natten innan polisen kontaktades. Tyvärr kontaktade hon inte polisen överhuvudtaget, utan det var ett tips från SJ Contactcenter, efter det att kvinnan ringt och köpt en biljett Kumla – Nora, som ledde till att flickan senare hittas av polisen. Mycket oro och onödigt letande hade kunnat undvikas om "11- åringen" inte förts undan av damen i Kumla. Vi menar att hennes handlingar borde utredas - om hennes agerande är kriminellt eller inte borde prövas.

Tänk om

- 22-åringen hade informerat tågmästaren om att det var hennes yngre syster som satt bakom henne när hon köpte biljett eller när "11-åringen" blev tillfrågad om att visa/köpa biljett. Eller direkt efter avgång Hallsberg kontaktat personalen ombord på tåget...
- "11-åringen" informerat tågmästaren om att hennes syster fanns ombord på tåget...
- Polisen initialt väntat tills de hade alla fakta innan de gjorde ett uttalande...
- Damen i Kumla kontaktat Polisen direkt när hon påträffade flickan...
- SJ i media och internt varit tydliga med sitt förtroende för tågmästaren...
- Media försökt balansera sin rapportering och hållit sig till fakta...
- Sanningen hade varit viktigare än att sälja tidningar och skydda varumärken...

Varför bara krigsrubriker åt ena hållet?

Jag pratade i dagarna med en av våra medlemmar som tyckte det var lite konstigt att det bara blir krigsrubriker och brösttoner så fort en SJ-medarbetare gjort något fel. När någon av våra resenärer gör något är det tyst i media. Jag funderade lite på detta och jag kan faktiskt inte förstå varför det är på det viset. Jag kan förstå att tidningarna säljer fler lösnummer när de hoppar på SJ i allmänhet, men varför hoppa på en enskild anställd på SJ AB innan man har alla fakta, och varför inte balansera rapporteringen lite?

Det har skrivits mycket om en incident i Kumla där en tjej blev avvisad från ett tåg, ett drev i media pekar genast ut tågmästaren som den som gjort fel, det samma gör representanter för SJ:s ledning och t o m Håkan Juholt ville säga sitt i frågan. Detta sker innan någon har ordentlig koll på fakta, och i de flesta fall inte ens har pratat med den tjänstgörande tågmästaren.

Utan att gå allt för djupt in på vad som hände i Kumla kan man nu när fakta börjar komma fram konstatera att det är väldigt mycket som skrivits och sagts som är motsägelsefullt, och en del är direkt osant. Man kan också konstatera att andra resenärer på tåget upplevt situationen på ett helt annat sätt än vad som beskrivits i media. Polisen delar tågmästarens bedömning om att flickan ser betydligt mycket äldre ut samt att anledningen till att flickan saknas så länge beror på att den vuxna människan som hittar henne inte ringer polisen och rapporterar detta. All denna fakta verkar helt förbises av media medans de springer benen av sig för att utse en syndabock. Var finns balansen i rapporteringen? Är sanningen verkligen så oviktigt, och är verkligen påverkan på

den tågmästare som tjänstgjorde helt oviktig för journalister, politiker och representanter för SJ:s ledning?

Samtidigt som detta pågår har vi minst två kollegor till tågmästaren som blir misshandlade när de gör sitt jobb ute på tågen. I ena fallet konstaterades två frakturer på revbenen och i andra fallet frakturer i ansiktet. Inte ett enda ord om detta i någon tidning vad jag vet. Hur är det möjligt? Har det nu gått så långt att det är helt acceptabelt att anställda på SJ fysiskt misshandlas när de försöker göra sitt jobb?

Personal på SJ: tåg avvisar i stort sett dagligen folk från tågen. I de flesta fallen handlar det om folk som helt enkelt vägrar att betala för sig. Det handlar också om att avvisa eller neka tillträde till tåget till individer eller sällskap som är störande eller farliga för andra resenärers säkerhet och för säkerheten i framförandet av tåget.

Folk i allmänhet har nog svårt att förstå hur många det är som anser att det är helt ok att åka gratis. Anledningen till detta är säkert att de flesta vill göra rätt för sig och betala på tågen och inte går på ett tåg med förutsättningen att inte betala. Men som sagt, det händer i stort sett dagligen och är inget undantag i SJ:s verksamhet, eller för den delen andra tågoperatörers verksamhet. Ursäkringarna till varför man inte skall betala är allt från att man betalar för SJ på skattsedeln (vilket naturligtvis inte stämmer då SJ AB är ett aktiebolag med ett vinstkrav) till att man helt enkelt inte har råd och därför borde få åka gratis. Sätten att

försöka komma undan är allt från klassikerna att gömma sig på toaletten och försöka sova till att helt enkelt vägra svara på tilltal från personalen. En metod som tyvärr börjar bli vanligare är att direkt hota personalen med fysiskt våld när de vill ha betalt, och i ett flertal fall har alltså hoten övergått till en rå misshandel.

Utvecklingen mot en mycket hotfullare miljö ute på tågen verkar accelerera och det är skrämmande att ett fåtal förutom de som är direkt utsatta och deras fackföreningar verkar reagera. I media hörs inte ett ljud om detta. Har det förklarats jaktsång på SJ:s personal? Är det numer en ickehändelse när en anställd på SJ AB blir misshandlad på jobbet? Skulle journalister acceptera att vem som helst kom upp till deras kontor och slog in bröstskott eller ansikte på dem?

Skulle allt som sagts i "Kumlafallet" stämma (vilket det inte synes göra) så kan jag förstå att det finns ett nyhetsvärde i det, och att tidningarna måste rapportera om detta. Men är det noll nyhetsvärde i att tågpersonal blir misshandlade när det enda de gör är att utföra sitt yrke? Jag vill absolut inte tysta journalister eller andra tyckare, men jag efterlyser lite balans i rapporteringen och ett absolut krav på att man har all fakta innan man uttalar sig i skuldfrågor. Att diskutera en händelse i princip är helt ok innan alla fakta är inne, att sätta sig till doms i skuldfrågor innan man har alla fakta är helt oförsvarligt!

/Anders Hedlund, SEKO SJ

SEKO på SJ AB



Styrelsen

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

Klubbar

Järnvägsklubben Hallsberg	010 751 7816
Klubb Mälartåg Västerås	070 724 4963
Klubb Lokförarna Stockholm	070 751 8587
Klubb SJ Trafik Stockholm	070 762 4534
Klubb SJ Östergötland Linköping	0783 88 93 21 37
Klubb trafik Småland	0140 10114
Klubb åkande Skåne	010 751 8411
Klubb resor Skåne	010 751 8326
Klubb SJ resor Göteborg	070 724 1898
Klubb Trafik Västernorrland	070 372 2292
Klubb SJ Jämtland	073 045 6393

SEKO SJ Informerar

En tidning för SEKO-medlemmar som jobbar på SJ

SEKO SJ

105 50 Stockholm

E-post: kontakt@sekosj.se

Web: www.sekosj.se

Blogg: blogg.sekosj.se



Titta gärna in på SEKO SJ:s blogg och läs och kommentera. Den finns på: blogg.sekosj.se

Missa inte att kolla in: www.sekosj.se

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