



Säkerhet

Efter olyckan i Bastuträsk i januari då en av våra medlemmar tragiskt omkom i samband med växlingsarbete så ökade medvetenheten hos oss alla om de risker vårt arbete faktiskt medför.

Efter påtryckningar från Seko tog man i skyddskommittén för produktion beslut om att starta en arbetsgrupp med deltagare från arbetsgivare och personalorganisationer där man tittade på hur man kan öka säkerheten i produktion.

Seko representeras av Jerker Åkesson som är huvudskyddsombud och Arbetsmiljöansvarig för Seko Green Cargo och är en av fem av Sekos skyddsombud som finns med i arbetsgruppen.

Arbetsgruppen konstaterade att det behövde göras en genomgång på en del områden inom vårt sätt att hantera vagnar under växling. Man bestämde sig för att dela in detta arbete i tre kategorier:

- **Konstruktion av vagnar:** t.ex. när det gäller utformning av fotsteg, åkhandtag och tekniska hjälpmedel.
- **Åkrutiner:** handhavande, utbildningar, information, genomgång av regelverk, föreskrifter, checklistor och genomgång av synergjärenden.
- **Yttre miljö:** bangårdar och industrier där vi utför växlingsarbete.

Det förekommer även en del vagnar i produktion vilka saknar förutsättningar för att man ska kunna åka säkert på dem vid växling. Detta är det område vi lagt störst fokus på. I detta arbete så har även huvudskyddsombud och skyddsombud i hela landet involverats med att identifiera och rapportera in de vagnar som inte anses vara åkbara.

Vid ett möte på vagnsverkstan i Eskilstuna där deltagare från Green Cargos vagnenheten, säkerhetsavdelning och skyddsombud deltog så gick man igenom det insamlade materialet.

Det man har konstaterat är att vagnsparken inom godstrafiken inte är helt anpassad hur växling (med eller utan radio) bedrivs idag. Det gäller både utländska och svenska vagnar och fotsteg och åkhandtag där vi står, kör, och håller i oss, i samma arbetsmoment.



Arbetet har hittills resulterat i:

- De vagnstyper som man kommer börja med att bygga om bl.a. fotsteg och handtag på för att öka åkbarheten är: LG (flisvagnar), Rmmbs, LGJNS, W, WK, LPNS.

Övriga frågor som drivs är:

- Att under ex. uppföljningar, Q1 och LUV diskutera och utbilda kring risker vid växling.
- Se över godshandboken med målsättningen att få in en skadekod då vagn saknar åkbarhet.
- Se över hur man kan hantera växling under de olika årstidsförhållandena.
- Se över rutiner kring ensamväxling, även här olika risker/förutsättningar beroende på årstid.
- Utbildning av gruppchefer och skyddsombud i checklista för produktionsförutsättningar och skyddsronders utförande.

Ser man risker när man arbetar på en bangård eller i tågtjänst ta kontakt med din gruppchef och skyddsombud så vi tillsammans kan skapa en säkrare arbetsmiljö. Känner man att det finns fara för ens eget eller annans liv så stoppa arbetet och kontakta närmaste chef.

Tveka aldrig att ta kontakt med er närmaste fackliga företrädare och skyddsombud om tveksamheter uppstår. Seko kommer alltid stå bakom beslut som ökar vår säkerhet på arbetsplatsen.