



Illustration: Anna Jansson

Verksamhetsberättelse 2015

Seko Sektion Åkandes styrelse 2015	3
Övriga förtroendevalda	4
Styrelsens berättelse:	
1. Inledning	5
2. Information	6
2.1. ”Medlemsinfo”	7
2.2. ”Åkandeinfo”	7
2.3. Webb & digital info	7
2.4. Sekotavlan och postfack	8
3. Skyddskommitté & tvisteförhandlingar	8
3.1. Skyddskommitté, lokalt Cst	9
3.2. Lokala tvisteförhandlingar	10
4. Seko SJ Samråd	11
4.1. Division Trafik & Service, Enhet Service	11
4.2. Enhet Service, koncept Snabbtåg	14
4.3. Lokalt Samråd Cst	14
5. Fackligpolitiskt	14
5.1. Första maj	14
5.2. ETF-dagen	14
6. Osäkra anställningar	15
6.1. Netwic	15
6.2. Löneinplacering och inLASning	15
6.3. Företrädesrätt till återanställning (25 § Las)	16
6.4. Företrädesrätt till högre tjänstgöringsgrad (25a § Las)	16
7. Semester	16
8. Turlistinfo, tågtjänst, gruppval och turlistor	16
9. Seko-ombud	18
9.1. Åkstation Falun	18
9.2. Kontrollgruppen	18
10. Avtalsrörelse och konflikt	18
11. Medlemsaktiviteter	19
11.1. Medlemsmöten	19
11.2. Utbildningar	19
11.3. Sociala aktiviteter	19
12. Medlemsstatistik	20
13. Slutord	20

Seko Sektion Åkande styrelse 2015



Elias Cataño
Ordförande/skyddsombud



Claes Hälsing
Medlemsansvarig /skyddsombud



Helena Henriksdotter
Vice ordförande



Emma Klingborg
Visstidsanställda & vikarier



Leif "Jason" Jansson
Turlistansvarig



Mikael Käck-Lilja
Informationsansvarig
(vilande uppdrag från 1 juli)



Peter Nilsson
Visstidsanställda & vikarier



Maria Sjöström
Sekreterare



Birgitta Hällsjön
Seko-ombud Falun
(till annan Seko-klubb från 1 september)



Emilie Lagerström
Seko-ombud Uppsala (Kontrollgruppen)

Övriga förtroendevalda

Skyddsombud/Seko-ombud

- Elias Cataño (Snabbtåg)
- Claes Hälsing (Snabbtåg)
avgick december.

Valberedning för klubben

Stellan Adolphsson
Niklas Elmertoft
Joel Krantz *(januari-september)*
Emma Svanholm *(från oktober)*

STYRELSENS BERÄTTELSE

1. Inledning

Ännu ett verksamhetsår har passerat. Året kännetecknas (återigen) av en alltmer desperat arbetsgivare som nu verkar ha tappat all förmåga till att styra och att ta ansvar. Alla vackra ord som vi har hört under året, vare sig det rör sig om de där käcka värdeorden eller hur väl man månar om personalen, känns inte igen i vår vardag. Vi som inte är chefer på huvudkontoret ser en annan verklighet än den som på avstånd tittar ner på tågen, ombordpersonalen och spårområdena från flera hundra meters avstånd, ibland mycket mer än så.

Året inleddes på samma sätt som det avslutades. Med neddragningar. Först var det nedbemanningar på X2000 non-stop samt SJ 3000. Adjö befattning 4 på dessa tåg, i likhet med förra årets farväl till befattning 5. Sänkte arbetsgivaren servicenivån ut mot kund i samband med detta, tror ni? Nej, såklart inte. Följden blev inte helt oväntat att ombordpersonalen fick springa benen av sig för att möta stressen utifrån de nya förutsättningarna. Seko SJ reserverade sig, glädjande nog, mot detta och deklarerade därigenom att man inte deltog i beslutet. Tyvärr ställde man i samma andetag också krav på och ville påverka arbetsgivaren inför ett genomförande av nedbemanningen, vilket kan uppfattas som något knepigt när man med en reservation å andra sidan har aviserat att man inte stödjer beslutet. Man kan verkligen fråga sig huruvida man då är delaktig i beslutet eller inte. Bortsett från denna otydlighet så riskerar man framförallt att med gott minne ge arbetsgivaren hela verktygslådan till att faktiskt lättare kunna genomföra nedbemanningar, för att uttrycka det med välbekanta begrepp. Efter denna lokala förhandling på SJ påkallades därefter central förhandling med arbetsgivarorganisationen Almega. Detta har vi ännu inte sett slutet av.

Efter sommaren var det dags igen för nästa nedbemanning. Nu tyckte arbetsgivaren att tiden var mogen att nedbemanna fler tåg för ett fint och fräscht kommande bokslut. Inte heller det föll i god jord hos oss och vårt välmående eftersom de berörda snabbtågens arbetsmiljö på Västkust- och Ostkustbanan samt i synnerhet Osilotågen märkbart försämrades. Denna nedbemanning innebar att ytterligare befattning 4-turer togs bort. Seko SJ dammade av sin förra reservation och kravlista även i denna förhandling. Inte helt oväntat får berörd ombordpersonal springa benen av sig för att hålla jämna steg med arbetsbelastningen under normala förutsättningar med den högsta av alla förhoppningar att inget oförutsett händer. Den inneboende stressen som många av oss känner stannar inte kvar på jobbet när arbetsdagen är slut. Nej, den planteras djupt i magen på oss och riskerar slå rot och utvecklas till ett allvarligt hälsoproblem.

Hittills har alltså all avveckling gjorts av alla befattning 5 på snabbtåg samt all befattning 4 på samtliga snabbtåg, förutom snabbtågen på Västra och Södra stambanan. Ingen direkt uttalad nedbemanning på Intercity/Regionaltåg eller på snabbtågen som trafikerar Västra och Södra stambanan har hittills genomförts.

Mot slutet av året, ungefär samtidigt som vi nåddes av informationen om att företaget i princip redan hade sparat in den där miljarden, fick vi slutligen de första indikationerna på att arbetsgivaren hade för avsikt att skrida till verket och implementera Fas 3 i Ratio-programmet i sin nedbemanning. Seko SJ bekräftade för oss att snabbtågen på Västra och Södra stambanan också skulle nedbemannas. Och nu verkade detta bli verklighet. Vi befarade även att nedbemanningen nu också skulle omfatta Intercity/Regionaltågen. När ni läser detta så vet vi

vad som har kommit ut från den förhandlingen som skulle komma att äga rum i slutet av januari 2016. Vi kan också utgå ifrån att Seko SJ även här sannolikt har reserverat sig mot ett sådant beslut och även fört fram krav inför en sådan nedbemanning.

Under verksamhetsåret har vi med arbetsgivarens tydlighet sett hur vi som yrkesgrupp inte är särskilt nödvändig ute på tågen. Vi har också sett med tydlighet att reservationer i protokoll inte hjälper oss särskilt mycket. Krav för att villkora dessa nedbemanningar som vi som fackförening har framfört har inte heller avstyrat avvecklingen. Vi undviker medvetet att använda oss av ordet ”utveckling”. För det vi pratar om är inget mindre än målmedvetna ansträngningar att göra oss överflödiga. Och arbetsgivaren framhåller ihärdigt att dessa förändringar har gjorts efter dialog och samverkan, bl.a. i work shops. Vi får inte glömma bort att dessa dialoger, samverkan och work shops har skett med taktpinnen helt i arbetsgivarens händer där arbetet har varit ytterst utstuderat med vinklade frågor i syfte att vi själva ska föreslå besparingsåtgärder som till slut handlar om att göra många av oss själva arbetslösa. Reservationer och krav från vår del har möjligtvis på sin höjd fördröjt avvecklingen. Men inget annat. Avvecklingen är ett faktum och den är märkbar för oss som frekvent till vardags bär uniform och har gjort det hittills med ett visst mått av stolthet. Under hela denna avveckling har vi med tydlighet för arbetsgivaren påtalat att den genomsnittliga sjukfrånvaron ständigt har stigit och stigit. Ändå lyser alla analyser utifrån detta och därigenom alla tänkbara och förebyggande åtgärder med sin totala frånvaro. Arbetsgivaren har stuckit huvudet ner i sanden och tar inte tillräckligt med ansvar. Ett ansvar som arbetsgivaren annars är väldigt noga med att påtala när man t.ex. hävdar arbetsledningsrätten. Detta ansvar är uppenbarligen väldigt selektivt för arbetsgivaren.

Med detta skrivet är det hög tid att vi ändrar strategi. Vi måste med övertydlighet påvisa vår viktiga roll ute i verksamheten. Vi måste hitta tillbaka till mer av vår agitatoriska roll, både i skrift och i verkstad. Såväl nära och tillsammans med medlemmarna som inom högre organisationsled. Vackra arbetsgivarord och presentationer får cheferna såklart ensamt svänga sig med, men vi måste bli duktigare på att balansera detta med mer av facklig och kollektiv glöd. Att våga bli obekväma och låta arbetsgivaren ensamt ta ansvar för de försämringar som man har påbörjat. Vi måste bli duktigare på att *agera* istället för att *reagera* på förändringar. Det handlar om att också fatta ett stadigt grepp om den där taktpinnen som just nu arbetsgivaren ensamt håller i. I detta arbete måste vi alla och envar vara delaktiga i, för att vara en maktfaktor. För vår yrkesroll är beroende av det. Imorgon kan det nämligen vara för sent...

2. Information

Information om vad som är på gång är en viktig och grundläggande del i relationen mellan den fackliga organisationen genom de fackligt förtroendevalda och medlemmarna. I en värld där information är av avgörande betydelse och kan vara en anledning till att fackföreningen behöver mobilisera snabbt i ärenden som kräver det är det således viktigt att information utkommer på olika och kompletterande sätt samt med varierande grad av frekvens såväl som snabbhet.

Sammantaget består sektionens informationskanaler idag av den traditionella metoden: på Seko-tavlan (anslagstavlan) anslagen pappersinformation, muntlig information (t.ex. vid medlemsmöte eller annan uppsökande verksamhet) och i postfacket ”skåpad” information samt den nyare, digitala metoden: hemsida, Facebook-sida, e-postutskick och i något fall sms. Av dessa är hemsidan och Seko-tavlan våra primära informationskanaler.

2.1. **"Medlemsinfo"**

Under verksamhetsåret har sektionen, trots en något högre målsättning, utkommit med tre stycken sådana publikationer. "Medlemsinfo" består förutom små och korta texter om dagsaktuella fackliga nyheter även av en inledande ordförande-spalt som är en personligare reflektion och analys över aktuella fackliga frågor. Vi har noterat att "Medlemsinfo" läses, förutom av våra egna medlemmar, även av intresserade icke-medlemmar såväl som chefer. Så till den grad att chefer upprörs av innehållet att de både numera nogsamt bevakar när publicering av nya utgåvor inträffar såväl som kallar upp förtroendevalda ur sektionen för att markera sitt ogillande. Arbetsgivaren kan nog inte smickra oss mer än så.

2.2. **"Åkandeinfo"**

Den traditionella utgivningen av "Åkandeinfo" har fortgått även detta verksamhetsår. Ett antal nummer av denna särskilda turlistinformation har skåpats i medlemmarnas postfack på arbetsplatsen och ger en dagsaktuell och bild av turlistarbetet och på vilka sätt vi som fackförening påverkar för att göra turer till det bättre. Se mer under avsnitt "8. Turlistinfo, tågtjänst, gruppval och turlistor".

2.3. **Webb & digital info**

Vi har fortsatt med att använda de digitala verktygen för vårt kommunikations- och informationsflöde eftersom vi märker att fler och fler tillgodosör sig sådan information.

Förutom större användande av klubbens hemsida (www.klubbsjtrafik.se) som i slutet av året tog ny form fortsätter vi också att ännu mer använda vår Facebooksida (facebook.com/sekosektionakande) som är vår enda officiella informationskanal på Facebook efter beslut av klubbstyrelsen. Vår Facebook-sida är öppen att gilla och välkomnar medlemmar såväl som nyfikna. Glädjande är också att chefer följer vår webbinformation med stort intresse. Syftet med det digitala arbetet har varit att förenkla och förbättra informationsflödet för medlemmar och förtroendevalda. Att kunna få samt delge information var du än befinner dig har varit ledordet för våra medlemmar som utifrån arbetets karaktär aldrig befinner sig på en och samma plats.

De båda digitala kanalerna har medvetet fått lite olika ansvarsområden, där Facebooksidan delvis tjänar som ett bollplank vidare till vår hemsida. På Facebooksidan publiceras i första hand evenemangs- och "snabbinfo" om diverse frågor samt hänvisningar till vår hemsida när ny information har publicerats där. Informationen i våra båda digitala kanaler hålls uppdaterade parallellt för att täcka in så mycket som möjligt. Vår hemsida är dock den kanal, vid sidan av vår anslagstavla, där den utförligaste fackliga informationen rörande vår arbetsplats publiceras. På klubbens del av hemsidan publiceras förutom yrkesöverskridande information även information om platsbokning kring sociala arrangemang såsom julbord och utflykter.

E-postadressen medlem.akande@klubbsjtrafik.se fortsätter att enbart vara till syfte att tillvarata synpunkter, informera och besvara inkomna frågor från våra medlemmar. E-postutskick har drabbats något negativt av det underhållsarbete som låtits göra och byte av e-postserver som vid slutet av året åter kom igång.

I takt med att ovanstående informationsspridning har utvecklats hade vi en förhoppning om att öka sms-utskicken. Tyvärr har detta inte kunnat tillgodoses p.g.a. att detta system upphörde att fungera. Vi har dock en ambition att hitta nya sätt att återuppta sms-utskicken framöver.

Sammantaget har gensvaret varit över förväntan och vi har nått många fler på snabbare tid än någon gång förut. Alla är vinnare 2015 ur informationsspridningens synvinkel.

2.4. Sekotavlan och postfack

Vi har på vår anslagstavla all kontaktinfo och även aktuell information. Där finns även information om utbildningar och evenemang.

Anslagstavlan, *Sekotavlan*, har under årets gång förändrats och omstrukturerats så att den information som publiceras på ett enkelt och tydligt sätt kan förmedlas till våra medlemmar. Utgångspunkten har varit att man som medlem inte ska behöva leta eller fundera över var en viss information finns. Man ser även tydligt vilken information som är ifrån klubb respektive sektion, Förhandlingsorganisation (*Seko SJ*) eller andra delar av vår arbetarrörelse (*Seko-region/avdelning, LO, ABF etc*).

Fliken "Aktuellt tema" på Sekotavlan för att uppmärksamma en viss fråga som vi vill framhäva speciellt just nu. Senaste anslag tydliggörs även med en "Nyhet"-skylt framför.

Det har även varit centralt i förändringsarbetet att tydligt kommunicera ut vilka som är förtroendevalda samt de olika informations- och kontaktvägar som finns för sektionens medlemmar.

Ett informationsfack finns även uppsatt på Sekotavlan där inträdesblanketter såväl som annan facklig information finns för intresserade. Under Sekotavlan finns sektionens brevlåda där rapporter, skrivelser och annan korrespondens eller dylikt kan lämnas.

Manuell "skåpning" i postfack finns såklart fortfarande kvar och har också använts flitigt som ett komplement till de digitala vägarna när vi vill säkerställa att alla medlemmar ska nås i specifika frågor, men är inte längre den primära informationskanalen.

3. Skyddskommitté & tvisteförhandlingar

Detta år har SJ fortsatt att tillämpa sin nya organisation med avsikten att ha all informationsskyldighet enligt 19 § MBL centraliserad till en central nivå i företaget och detta med flera förutbestämda intervaller. Skyddskommittéer, *SKK*, fortsätter att tillämpas på fler nivåer än förut i samband med den nya organisationen. Dessa *SKK* äger rum 1) lokalt på varje åkstation, 2) gemensamt för all ombordpersonal, Enhet Service, 3) gemensamt för ombord- och förarpersonal, Division Trafik & Service samt 4) centralt på SJ AB. Alla *SKK* detaljstyrs från central ort med en och samma förutbestämda dagordning och med en frekvens på i regel sex stycken *SKK* per år med tidsåtgång om 2 timmar vardera. I vår lokala verksamhetsberättelse redovisar vi i regel inte från andra mötesforum med arbetsgivaren än de lokala där vi direkt har representation, då detta åligger Förhandlingsorganisationen, *Seko SJ*.

3.1. Skyddskommitté, lokalt Cst

Helena Henriksdotter och Elias Cataño närvarar på den lokala skyddskommittén, SKK. Helena representerar sektionen under den tid som Elias representerar ombordpersonalens skyddsombud. Bl.a. följande frågor har uppmärksammats:

- Det gemensamma arbetet med att inrätta en lokal medarbetarenkät startades i februari på arbetsgivarens initiativ eftersom SJs stora medarbetarenkät 2014 påvisade höga tal av förekomst av mobbing och trakasserier. Ambitionen har varit att den lokala medarbetarenkäten skulle ha varit publicerad efter sommaren. Än i skrivande stund har enkäten inte förverkligats på grund av omständigheter som personalavdelningen ansvarar för.
- Tidigt under året blev många kollegor underrättade i mail om att en eller flera fordonskompetenser upphörande och att man därefter i planerat läge inte kan tjänstgöra ombord på de berörda fordonen förutom vid passresa eller som biljettgranskare vid "operativt läge". På förfrågan svarar SJ att "operativt läge" syftar till "oregelmässighet". Opsl har därefter vid flera tillfällen försökt att tillämpa detta även i planerat läge.
- Under SKK presenterar arbetsgivaren LISA- och sjukstatistik och detta har de gjort utan att veta om statistiken stämmer överens, vilket den återigen – i likhet med föregående år – inte har gjort i jämförelse med inkomna tillbudsrapporter. LISA-statistiken som ändå presenteras är så otydlig att den är intetsägende, varpå preventiva åtgärder för att förebygga ohälsa är omöjlig.
- Inrättande av färdiginstallerade lånetelefoner i nödsåk. Detta har uppkommit eftersom vi blir alltmer beroende av den mjukvara som vi hänvisas till i vår dagliga tjänsteutövning. När väl tjänstetelefoner går sönder eller blir kvarglömda är vi i vår yrkesutövning helt vingklippta.
- Begäran av skyddsombud att erhålla alla inkomna rapporter som berör snabbtåg på Oslo inom ramen för nedbemanning av tågen. Under tiden Ratio har pågått har vissa tåg stuckit ut och blivit allvarliga risker för ohälsa. Oslo-tågen är sådana tåg.
- Begäran av skyddsombud att fortlöpande få statistik om indragna/ej tillsatta turer. Detta för att det sannolikt påverkar ohälsan i stort, men även ohälsan specifikt på de berörda tåg där kollegor tvingas tjänstgöra ensamma vilket slår ännu hårdare mot nedbemannade tåg inom ramen för Ratio.
- Fortsatt stigande sjukfrånvarostatistik. Den genomsnittliga statistiken för detta, såväl för korttid-/mellantidsfrånvaron som för långtidsfrånvaron, har i princip stigit sedan november 2013. Trots att vi har uppmärksammat detta så verkar det inte oroa arbetsgivaren speciellt mycket. Och någon egen analys av det förvärrade läget förmår inte våra lokala arbetsgivare göra utan att fråga om lov från högre chefsled, än mindre föreslå åtgärder för att förebygga denna ohälsa.

- Vidare har mötet även diskuterat bristande insyn för skyddsombud i rehabiliteringsverksamheten med tanke på den högst varierande graden såväl som smidighet för olika sjukskrivna kollegor att få anpassad tjänstgöring. I en del fall inrättar arbetsgivaren tillfälliga tjänster med relativ lätthet, medan i andra fall påbörjas en omplaceringsutredning omgående.

3.2. Lokala tvisteförhandlingar

Under året har sektionen uppmärksammat vad vi anser vara rena brott mot lag eller vårt kollektivavtal, *Spåra SJ*, varpå vi med erhållet förhandlingsmandat från Seko SJ har kallat till förhandling med arbetsgivaren i följande frågor:

- Under avstängningen av Myrbacken 2014 har SJ tvingats omleda tåg och därmed i planeringsläge skapat olagliga turer gällande brott mot 5-timmarsregeln. Förhandlingen startades 2014 och avslutades en bra bit in på 2015. Högst anmärkningsvärt ansåg SJ att personalen hade fått måltidsuppehåll eftersom att detta var omständigheter som inte hade kunnat förutses av arbetsgivaren. Vi hävdade å Sekos sida att Trafikverket hade informerat SJ med sådan framförhållning att SJ planerade ett nytt upplägg med omledning som bröt mot kollektivavtalet. Därmed åberopade vi å Sekos sida att SJ inte kunde åberopa lagstödet om att detta var omständigheter som inte arbetsgivaren kunnat förutse för att kringgå lagstödet om att planera in rast för sin personal. Trots att SJ inte erkände detta flagranta brott så avslutades förhandlingen i enighet med ett personligt skadestånd om 1 000 kr till de tre drabbade medlemmarna som hade bistått sektionen med värdefullt förhandlingsunderlag samt ett organisatoriskt skadestånd till Seko om 12 000 kr.
- Seko har begärt tvisteförhandling för brott mot bestämmelserna kring nödfallsövertid då det uppdagades att SJ felaktigt registrerat nödfallsövertid på medlemmar som inte kunnat anses vara just nödfallsövertid. SJ nekade till detta, men när Seko för arbetsgivaren visade upp arbetsgivarens egna uppgifter ansåg man att detta var ytterst pinsamt och kunde inget annat göra än att bekräfta brottet. Som avslutning nöjde vi oss med att få försäkringar på att detta inte skulle inträffa igen eller att SJ för sina medarbetare inte skulle hävda nödfallsövertid när så inte är befogat såsom tidigare gjorts i en del fall.
- Seko har begärt tvisteförhandling för brott mot bestämmelserna kring tidsuttag från tidskonto i samband med upprättande av semesterplan. Medlemmar gjorde oss uppmärksamma på att SJ nekat uttag från tidskonto i samband med semesterplan. Detta föranledde oss att efterlysa ytterligare belegg för detta och vi fick gensvar från flera medlemmar som gick att driva vidare. SJ bekräftade Sekos påstående om att brott förelegat, men erbjöd inte ett ens det blygsamma skadestånd som Seko hade anført, varpå den lokala förhandlingen avslutades i oenighet. Förbundet handhar detta ärende nu.
- Flera brott mot arbetstidslagen, rast efter 5 timmar. Näst intill alla är avslutade i oenighet då SJ tolkar tågförsening som oreglerad arbetstid. Under året har ett centralt arbete initierats med representanter från Seko SJ, som i skrivande stund

ännu inte har avslutats och redovisats, som handlar om att säkerställa raster i trafikstörda lägen.

- Brott mot lagstödet om företrädesrätt för timanställda och deltidanställda som har begärt förtur till turer. Förhandlingen är påbörjad men ännu inte avslutad.
- Brott mot regelverket om deadline för publicering av veckolista. Vi har noterat under året att SJ brustit med att i tid publicera personalens veckolistor på sätt som annars är vedertaget. Förhandling är påbörjad men ännu inte avslutad då vi inväntar datum från arbetsgivaren för ett återupptagande.
- Brott mot 5- och 12-timmarsreglen gällande planerade elev-/handledarturer. Detta handlar om bestämmelserna som reglerar maxtiden för arbete innan rast (5-timmarsreglen) samt maxtiden för en arbetsperiod (12-timmarsreglen). Vi har noterat att SJ planerat in elev-/handledarturer som bryter mot dessa regler, vilket SJ bekräftar men ursäktar sig med att det var sommartid och att en oerfaren person planerat dessa otillåtna turupplägg. De av våra medlemmar som drabbats har fått ett personligt skadestånd såväl som organisationen som äger kollektivavtalet med dessa bestämmelser.
- Brott mot Netwic-avtalet om tolkningen av överenskommelserna för bokning av tjänstgöring i förhållande till utbetalning av lön. Vi har samlat på oss underlag under en längre tid där vi anser oss kunna påvisa att arbetsgivaren i strid mot ingånget Netwic-avtal bokar upp s.k. "ramtur" (längre turer med en specifik intid och uttid, ofta över flera dagar i sträck, utan ett förutbestämt arbetsinnehåll) för att sedan ersätta dessa ramturer med kortare tjänstgöring och därmed mindre betalt än vad som initialt är överenskommet. Arbetsgivaren nekar och hävdar att de berörda medlemmarna faktiskt fått lön för sin arbetsinsats. Förhandlingen är påbörjad och ajournerad, med insikt om att den lokalt kommer att formellt avslutas i oenighet. Förbundet är inkopplade i detta ärende för vidare hantering.
- Seko har utöver ovanstående även kallats av arbetsgivaren till förhandling om uppsägning av medlem på grund av personliga skäl och underlåtelse att medverka i sin egen rehabilitering. Seko har motsatt sig uppsägningen och förhandlingen lokalt har avslutats i oenighet. Förbundet är inkopplat i ärendet och överväger vidare hantering om möjligt.

4. Seko SJ Samråd

Förhandlingsorganisationen, *Seko SJ*, har under året anordnat ett antal samrådsmöten för ombordpersonalsfrågor där berörda klubbar har träffats. Sektionens, tillika klubbens, representant i detta forum är Helena Henriksdotter eller Elias Cataño.

4.1. Division Trafik & Service, Enhet Service

Samrådet består av representanter från samtliga Seko-klubbar i Sverige. Både stationer med blandad åkning såväl som enskild Snabbtågs- och IC/Reg-åkning. Inom samrådet har man under året behandlat följande punkter:

Relation fack och arbetsgivare: SJs VD vill ha förbättrade relationer mellan fack och arbetsgivare. Detta ska först inledas på central nivå.

Slopad biljettförsäljning ombord... igen: Trots att det före sommaren hette att inget konkret förslag fanns om att slopa biljettförsäljningen ombord (igen) så har man nu skridit till verket och informerat om detta kort efter sommaren med start i december 2015. Den resenär som inte kan uppvisa giltig biljett får i regel en faktura på 1 200 kronor som när den utföras klassas som en färdhandling och beviljar resa på aktuellt tåg. Ogiltig biljett är de biljetter som på minsta sätt avviker från det normala: avsaknad av (giltigt) rabattintyg, fel datum/tåg/sträcka på biljetten i förhållande till påbörjad resa, etc. Att fakturan är billigare än i vissa fall en utfärdad 1klass-biljett ombord är troligtvis inget som våra kontorsanställda tillika upphovsmakare ens har tänkt på. För att inte dra på sig negativ mediauppmärksamhet inleddes lanseringen av detta med en s.k. ”mjuk period” där vi ombordpersonal ska informera om den nya praxisen och sedan ”hellre fria än fälla” om inte det är ett uppenbart försök till otillåten resa. Tyvärr reserverade sig inte Seko SJ till detta som vår sektion hellre hade velat. Arbetsgivaren redovisade en statistik om 300 stycken utfärdade biljetter ombord per dag, vilket inte anses vara försvarbart nog för att ha kvar licens till mjukvara som upprätthåller denna möjlighet till biljettköp från ombordpersonalen.

Nytt uniformsreglemente: SJ aviserar, efter händelserna kring vår medlem Eva Nilsson och hennes för många örhängen i ena örat, att man har påbörjat en översyn av det otidsenliga uniformsreglementet. Senare under året förväntades det nya uniformsreglementet bli officiellt. Seko har på initiativ av bl.a. vår klubb drivit frågan om att detta är en förhandlingsfråga, vilket man först inte fick medhåll för av LO-TCO Rättsskydd för att sedan få medhåll i frågan. Underlåter SJ sig att förhandla i frågan har Seko SJ aviserat att man kommer svara med lämpliga åtgärder.

Ratio 1: Nedbemanning SJ3000 och X2000 nonstop: Den 28 februari informerade Seko SJ om att SJ kallat centralfacken till förhandling och tagit beslut om en nedbemanning för SJ3000 och X2000 nonstop. Trots att Seko SJ reserverat sig i denna förhandling så ställer man samtidigt krav på arbetsgivaren. Seko påkallade därefter, på uppdrag av Seko SJ, en central förhandling i frågan.

Ratio 2: Nedbemanning Snabbtåg Västkusten, Ostkusten och Oslo: I slutet av augusti, samtidigt som man informerade facken om att man kommer slopa biljettförsäljningen ombord, tog SJ även beslut om att nedbemanna snabbtågen på Västkustbanan, Ostkustbanan samt Oslobanan. I likhet med ”Ratio 1” så reserverade sig Seko även mot detta. Att befintlig personal i vissa fall får uppemot 60 stycken tillval att servera utöver alla de arbetsuppgifter som förväntas utföras är inget som vi upplever att man tar på särskilt stort allvar.

Tvist för passresa som förlänger 5-timmarsreglen: Efter att bl.a. vår sektion har uppmärksammat Seko SJ på de allt fler turer som ritas med passresa som förlänger 5-timmarsreglen har nu en överenskommelse kommit till stånd som innebär att sådana turkonstruktioner inte längre är tillåtna om inte Seko uttryckligen godkänner det. Det har bl.a. handlat om tjänstgöring Stockholm-Karlstad med en rast understigande 30 minuter för att sedan tjänstgöra delvis tillbaka med passresa i slutet på samma tåg.

Samåkning mellan bolag i koncern: SJ låter informera genom Seko SJ att ny affär är i hamn som ställer krav på att ha ett koncerntänk då samåkning mellan förarna i koncernbolagen (initialt SJ AB och SJ Götalandståg med möjlig tillämpning även på andra ställen) ska ge flera fördelar med fler kombinatoriska möjligheter för en effektivare åkning med minskad undertid, spilltid (bortavaro, kvartstid) samt överliggningskostnader. Alla vinner på detta, hävdar SJ, som utlovar kompensation motsvarande det högre värderade kollektivavtalet i det fall där åkningen görs med det mindre värderade kollektivavtalet. Synd (för arbetsgivaren) bara att ingen förare såg alla fördelar som arbetsgivaren uppenbarligen såg. En enig styrelse för Göteborgsklubben avfärdade redan innan denna typ av samåkning utifrån oro för avtalsdumpning. På beslut av samrådet, där samma oro ventilerades, fick Seko SJ styrelse istället besluta om att gå vidare i detta med SJ.

Enkät om åkning och arbetsmiljö: På initiativ av Seko utkom under året plötsligt utan förvarning en gemensam enkät med avsändare centralfackens ordförande och arbetsgivaren. Syftet var att undersöka åsikterna om åkningen och arbetsmiljön kopplat till detta. Tyvärr var frågorna sådana att man ofta inte kunde avge ett svar som kändes bekvämt eftersom man var tvungen att välja mellan två dåliga alternativ. Många medlemmar och förtroendevalda i korridorer såväl som i förarhytter gav uttryck för sin skepsis mot enkäten som var så bristfällig att man undrade vad fack och arbetsgivare sysslade med. Enkäten förväntade sig svar bl.a. när man senast ansåg det lämpligt med rast (efter 4, 5 eller 6 timmar) eller hur man såg på en 30 minuter lång rast (för lite, lagom eller för mycket). Dock utan att ställa det mot bakgrund av förutsättningarna: Är det snabbtåg? Intercity/Regional? Direkttåg eller många och täta uppehåll? Antal bokningar ombord? Antal bemanning ombord? Övriga förutsättningar av vikt? Efter denna enkät dök överenskommelserna om avstegen, lika plötsligt som enkäten, på Norrland upp... som inte heller av de berörda medarbetarna mottogs på sätt som avtalsparterna hade förväntat sig.

Turändringar / Delgivning av tjänst: I mars blev det för oss känt att Seko hade initierat överläggningar med SJ, som sedermera övriga fack inbjöds till, om att skapa ett gemensamt direktiv om hur medarbetare blir delgivna turändringar. Flera överläggningar ägde rum med revideringar i direktivutkastet innan det blev känt för oss. I det läget ville vi tycka till om innehållet utifrån att det var vår klubb och sektion som flera år tidigare hade väckt frågan när vårt ortslokala avtal i samma ärende sades upp. Utkastet till direktivet var så graverande i sin livegenskap att vi inte kunde ställa oss bakom det och legitimera bl.a. arbetsplikt under ledighet (semester och annan längre ledighet) och avskrivningar från kollektivavtalet. Vi fick dock igenom att utkastet gick ut på remiss, varpå vi skickade in ett motförslag som vi ansåg skulle ställas mot det utkast som i princip hade förhandlats klart mellan centralfacken och arbetsgivaren. Andra klubbar följde efter och vi förklarade att vi har för avsikt att – som vi tidigare har gjort – involvera medlemmar inför kollektivavtalsförändringar. Det framförhandlade utkastet föll genom att centralfacken inte skrev under det och arbetsgivaren fortsatte ensamt arbetet och gav sedan ut en arbetsgivarinstruktion om turändringar som minst sagt skapat mycket oro och ilska hos personalen.

4.2. Enhet Service, koncept Snabbtåg

Representanter från klubbarna i Göteborg/Karlstad, Hallsberg, Malmö, Stockholm, Sundsvall och Östersund träffas 4 gånger per år för att stämma av hur man upplever åkning och arbetsmiljö ute på tågen. I detta forum behandlar man främst åkningen på snabbtåg.

Under året har man främst diskuterat och bytt erfarenheter från projekt Ratio. Den nedbemanning som skett ombord samtidigt som SJ önskar hålla samma serviceleverans har inte riktigt gått ihop. Många upplever att det blivit mycket stress när man ska både servera i 1 klass och visera biljetter i 2 klass.

Den 12 december slutade vi sälja biljetter ombord. På snabbtåg har det fungerat relativt bra då de flesta köper biljett innan avgång.

Ett nytt kassasystem infördes i bistro och det har fungerat väldigt dåligt.

Brott mot arbetstiderna i s.k. ”operativt läge”: Många rapporter har inkommit, inte minst från vår lokalorganisation, om att personal i s.k. ”operativt läge” beordrats att tjänstgöra längre än vad de maximalt tillåtna turena medger. ”Operativt läge” är inget reglerat begrepp, utan är ett sätt för arbetsgivaren att tänja på arbetstidsregler. Trots att övertid är oreglerad och att det i många fall av oss påkallade tvisteförhandlingar inte har burit frukt så har det ändå uppmärksammat problemet med utarbetad personal när vi väl har kallat till förhandling. Detta har medfört att arbetsgivaren initierat ett arbete tillsammans med fackföreningarna för att arbeta fram en process för hur man säkerställer personalens välmående under långa turer när det trafikala läget inte är som normalt. Vad detta arbete mynnar ut i återstår att se framöver...

4.3. Lokalt Samråd Cst

Samrådet består av representanter från båda klubbarna ”Seko Klubb SJ Trafik” och ”Seko Lokförarna SJ Stockholm” samt skyddsombuden i Stockholm / Hagalund. De frågor som vi förbereder i detta forum är till stora delar de frågor som har redovisats i avsnitt 3.1 och 3.2 tidigare.

5. Fackligpolitiskt

5.1. Första maj

Under året genomfördes Första maj-demonstrationen med styrelseledamöter och representanter från sektionen tillsammans med representanter från lokförarklubben. Demonstrationståget gick från Humlegården genom Stockholm city bort mot Norra Bantorget under banderoller med uppmanande texter såsom ”Enade vi stå, söndrade vi falla”, ”trygga jobb, ger trygga tåg”. Efter ankomst till Norra Bantorget vändes kosan till Cst-basen på 49:an där det intogs fika.

5.2. ETF-dagen

Den 29:e oktober deltog Seko i ETF-dagen. ETF, Europeiska transportarbetarfederationen som samlar fackföreningar från hela Europa, driver en kampanj för att behålla tågpersonal

ombord på tågen. Det är för oss ett viktigt manifest att med tydlighet få framhålla att ombordpersonal behövs och ska finnas på alla tåg annars riskeras trygghet och säkerhet ombord. Vi deltog genom att dela ut information och flygblad till resenärer bl.a. vid ingången till Centralhallen där vi samtalade med intresserade. Detta gjordes på vår lediga tid för undvika motåtgärder från vår arbetsgivare som iakttog oss med intresse.

6. Osäkra anställningar

Liksom tidigare har sektionen genom Klubb SJ Trafik ett erbjudande om gratis medlemskap i sex månader för nya medlemmar. Seko har för de osäkert anställda betonat vikten av att vara medlem i vår fackförening och att medlemmar får ett kollektivt stöd med att bibehålla och trygga sina rättigheter, enligt gällande kollektivavtal, i sitt arbete.

Vi har även 2015 försökt bevaka fall av diskriminering av osäkert anställda, så att de enligt lag inte ska få sämre arbetsvillkor än tillsvidareanställda kamrater.

Vi har verkat för att timanställda ska ha sin arbetstid tillgodoräknad enligt kollektivavtal.

Konstruktivt medlemsnära arbete har bedrivits, genom samtal, mail, expeditionstider, uppsökande verksamhet samt uppföljning av rapporter. Med dessa medel har vi jobbat för en facklig tillgänglighet för våra osäkert anställda medlemmar, där frågor om bl.a. lönesteg, scheman och arbetsförhållanden kunnat läggas fram. Vi har framställt ett häfte till osäkert anställda med tips och råd, gällande t.ex. utbildningsmöjligheter, rättshjälp, facklig kontaktinfo m.m.

6.1. Netwic

Lönetvist om differens mellan uppbokad tid i Netwic och lön förs just nu. Rapporter från medlemmar har hjälpt oss att få till stånd förhandlingar när överträdelser har skett, samt förbättrat möjligheten till positiva utfall av dessa.

6.2. Löneinplacering och inLASning

Seko får sen tidigare inte längre uppgifter på sammanlagd arbetstid eller anställningsavtal för timanställda från SJ, vilket försvårat kontroll på inLASningar.

Vi har verkat för att visstidsanställd åkandepersonal som tillhör Seko erhållit rätt löner utifrån lönesteg och i och med nya avtal.

Huruvida turer räknas in i beräkning av inLASning samt övervakning och uppföljning av dessa är ett löpande arbete som pågått även under 2015. Sektionen har jobbat för ett prejudikat som kan ligga för grund och som behövs för de timanställda som anmält att de vill gå upp i tid men nekats detta, samtidigt som företaget fortsätter att anställa nya timanställda.

Då osäkra anställningar har används av arbetsgivaren i allt större utsträckning vid nyrekryteringstillfällen på åkandesidan, har sektionen jobbat på att göra medlemmar med osäker anställning uppmärksamma på sin företrädesrätt om återanställning och förtur till arbetstillfällen och krav om detta har tillkommit arbetsgivaren.

6.3. Företrädesrätt till återanställning (25 § Las)

25 § Las innebär företrädesrätt till arbetspass när man har varit anställd hos arbetsgivaren under mer än 12 mån inom företaget. Vi har informerat om och gett ut blanketter till medlemmar för att skriftligen åberopa denna lagliga rätt. Vi har bevakat våra medlemmars intressen genom inkommen och ifylld blankettkopia.

6.4. Företrädesrätt till högre tjänstgöringsgrad (25a § Las)

25a § Las innebär en deltidsanställds rätt att gå upp i tjänstgöringsgrad innan arbetsgivaren anställer annan. Vi har även här informerat om och gett ut blanketter till medlemmar för att skriftligen åberopa denna lagliga rätt. Vi har bevakat våra medlemmars intressen genom inkommen och ifylld blankettkopia.

7. Semester

Årets semesterinplanering gick som vanligt inte enligt planerna, folk sökte både överdagar och från dag och timkonto. När väl semesterlistan kom var det kollegor som inte fått ut alla sina sökta dagar och inte heller erbjudits förslag på andra tillfällen när de skulle kunna få ledigt istället.

Vi drev detta i en tvist och fick rätt. SJ AB svarade med ett skamförslag som innehöll ett alltför lågt värderat skadestånd vilket gjorde att förhandlingen lokalt avslutades i oenighet. Ärendet ligger nu på förbundet som skall driva det vidare.

8. Turlistinfo, tågtjänst, gruppval och turlistor

Tråkigt nog upprepar sig mycket från tidigare verksamhetsår. De ständigt återkommande banarbetena har under året gett oss gråa hår. Detta i många fall beroende på att SJ inte ansett att vi behöver lokaler för rast eller paus under banarbeten. Efter Sekos agerande har slutligen frågorna blivit lösta, men det gäller att vi får in rapporter ifall någon tur vi inte fått se (omritning sker ju ”operativt”) inte har rastlokal. Under sommaren kortades Uppsalapendeln ner till sex vagnar och enbemannades, förutom efter kl 21:00 fredag och lördagar. Vi har inte fått många rapporter om detta så det har inte gått att hävda dubbelbemanning.

Under året ändrades gruppnycklarna både på snabbtåg och ICRég efter att tåg ställts in, multkörningar ändrats och p.g.a. flytt av tjänst till exempelvis Suc. Vi hade tyvärr ingen större möjlighet att påverka ändringarna... Efter att SJ tagit bort bef 5 så fortsatte RATIO-projektet under detta verksamhetsår. Bef 4 togs bort på alla X55 som alltså tvåbemannades, och under hösten togs den även bort på X2 på Oslo, Ostkustbanan och Västskustbanan. För vår del innebar det stora problem på framförallt Oslotågen där man inte hinner med sitt arbete. SJ hävdar att allt går bra bara man följer den nya arbetsbeskrivningen...

Även inför T16 kom ett massivt turlistematerial som skulle granskas. Det var uppdelat i tre delar; perioden från tidtabellsskiftet fram till 31 jan 2016, huvudperioden förutom sommaren och sommarperioden. Totalt blev det otroligt många turer att gå igenom, något som gjorde att turförteckningen som började gälla 13 dec inte till fullo blev kontrollerad. Justeringar har gjorts efterhand och anmärkningarna på turförteckningarna uppgår oftast till flera A4-sidor... Turlisteombuden jobbar löpande med att få dessa rättade, i skrivande stund är perioden från 1

feb 2016 upprättad (måste dock kontrakollas så att de rättningar som sägs vara gjorda verkligen är det)

Även i år krävde vi att klargöringsturer ritades så att tureorna på SSB inte blev så förtvivlat långa. Det fanns inga sådana med i förhandlingsunderlaget. Vi föreslog en klargöringstur som tog klargöringen av 523, 525, 527, 529, 533, 535 för att lindra dels tur 1090 (527, 529, obetalt uppehåll, 533 och 535 innan man åker 537 till M) och tur 1130 523,525, 527 till M och sedan Kph ToR...). SJ ritade in en sådan klargöringstur M-To utom under sommaren, något vi får återkomma till. Givetvis hade vi velat att även 2090 och 2130 hade fått slippa klargöringarna på samma sätt, men det hade gått åt fyra man ytterligare för det...

Malmö föreslog ett byte som gjorde att vi började två timmar senare på söndagar innan vi åkte till Malmö på överliggning, något som ritades in. Vi slipper klargöringen av 533 och 535 och åker bara ner till Malmö med 537 (tureorna 1097 och 2097).

För ICReg lyckades vi få in ett par förändringar mot den basplan som skickades ut inför förhandlingarna. Tur 4010 M-To åkte 814, vxl i U, 3,30 kvartstid, vxl och sedan 841, 840, 849, 850, 859, p26 och överliggning i U (7,54-20,24, 12,30 lång vilket var tillåtet då den avslutades med pass till bortastation). Från 11 jan börjar man nu med pass i 828 istället.

Tur 4040 går M-F, tidigare fanns en tur 4045 på F där man växlade fram 787 i Hpbg, 784/85 Cst, 814, vxl, 3 tim kvartstid, växla fram 841 och sedan åka hem med det (4,54-15,03). Nu åker man bara hem från Hpbg när man haft 784/85.

Turen (6937) med 6,30 kvartstid i Hpbg försvinner från 1 feb 2016, något som SJ själva ritade in.

I basplanen låg det X40 på U dagligen från mars men man ändrade sig till att det bara skulle vara på L,S. I skrivande stund får vi motstridiga uppgifter om hur det kommer att vara, i TF finns turer med Ags på U inritade, de kan komma att ändras till F58, kringtiderna har behållits. Vi har påpekat problemen med att köra X40 på lördagar bl.a. från Uppsala på förmiddagen

Från att tidigare ha åkt helt avstegsfritt infördes under T16 avsteg på Ös dit vi åker med både IC-tåg och snabbtåg. Tjänstgöringen blir mer än 5 timmar och måltidsuppehåll skall hållas på tåget. Anledningen till avstegen var att minska bortavarotiden för Ös och Suc, hur det blir för vår del är mer osäkert, jämförelsematerial (statistik) saknas från föregående år. ***Vi är från Sektion Åkande väldigt intresserade av vad ni medlemmar anser om denna åkning som för ICReg del går fram till 1 maj, men för snabbtåg fortsätter hela tidtabellen. En utvärdering kommer att ske under våren.***

Slutförhandlingar om T16 hölls den 4 december 2015. Inte heller denna gång kom parterna överens. Framförallt berodde det på att Seko krävde återinförande av bef 4 på Oslo och på vissa tåg och sträckor på OKB, men även på SJ's vägran att tillåta nolldagar på grupperna, något som slog hårt mot M, Kac, Fln och Ös. Seko krävde också att vi skulle vara två på alla vändturer på Mra, men SJ valde att inte tvåbemanna 42-47 på lördagar.

I december hölls gruppval och innan slutförhandlingarna (se ovan) hölls ett samråd där åtminstone ett antal ändringar kunde göras på grupperna, bl.a. minskades antal tidiga turstarter efter ledig helg något. Tredagarsledigheter infördes även på ICReg och justeringar gjordes så att dessa låg efter de tillfällen med sex dagars arbete som fanns. Det justerades också så att det inte

skulle bli sju dagars arbete under sommaren när de ”bonus-Fp” som låg på en lördag flyttades ut till veckan. När gruppvalet lades ut på Intranätet befann sig turlisteombudet på semester och upptäckte först när han kom hem att de överenskomna förändringarna inte hade ritats in på skubbgrupperna för ICRég. Vi hade kommit överens om att tredagarsledigheter skulle finnas även på skubben. Detta justerades och GC blev tvungen att i mail meddela att man kunde ändra sitt gruppval då förutsättningarna ändrats. Även startveckan hade blivit fel och fick justeras.

Sektionen har också förhandlat förändringar på kontrollgruppens turlistor och grupper vid ett tillfälle under hösten. Ändringarna var sedan tidigare förankrade hos gruppen.

9. Seko-ombud

9.1. Åkstation Falun

Falun tillhörde vår sektion men ville själva starta en egen klubb eller vara med i Seko Klubb Mälartåg. Den 1 sep gick Falunmedlemmarna över till Seko Klubb Mälartåg. Birgitta Hällsjön var sektionens turlisteombud tillika Seko-ombud i Falun fram till 1 sep.

9.2. Kontrollgruppen

Sektionen organiserar också Kontrollgruppen som är stationerade i Uppsala. Seko-ombud för Kontrollgruppen är Emilie Lagerström, som också är skyddsombud. Under året har tre vikariat på Kontrollgruppen tillsatts. Två via extern rekrytering och ett via intern rekrytering. Under hösten har ett pilotprojekt tillsammans med ombordpersonal i Sundsvall genomförts. Ett antal ur ombordpersonalen i SUC har tillsammans med delar av ordinarie kontrollgrupp tjänstgjort på Ostkustbanan som resekontrollanter. I samband med den ökade flyktingströmmen under hösten har kontrollgruppen använts som kundvärdar i Malmö och Stockholm och då genomfört plattformsvisering vid nattågen. Vid större trafikstörningar har kundvärdskap även skett i t ex Sala, Uppsala och Stockholm under ett antal dagar. I och med genomförandet av BIA den 12 dec har arbetssättet för kontrollgruppen delvis förändrats.

10. Avtalsrörelse och konflikt

Något särskilt forum för avtalsyrkande har inte ägt rum mellan Seko-klubbarna på SJ under året. Därför har sektionen vidhållit tidigare avtalsyrkanden via klubben även för kommande avtalsrörelse, bl.a. följande:

- Att arbetstagare som under en femårsperiod har varit anställd i allmän visstidsanställning och/eller som vikarie i sammanlagt mer än två år blir tillsvidareanställd.
- Att fridagstillägget höjs till 300 kr och omfattar inte endast på en fredag fullgjord egentlig arbetstid eller jour efter kl 19:00 före FP-dag.
- Att FP-dagarna ska (stryk ”som regel”) förläggas till minst i genomsnitt varannan lördag-söndag under begränsningsperioden.
- Att ströledighet som söks 6 månader i förväg ska beviljas, med garantiundantag vid storhelger.

- Ett förhöjt tidsförskjutningstillägg utan en begränsning av hur många sådana som kan utbetalas per kalenderdygn.
- Att arbetsperiod som påbörjas före kl 05:00 ej får vara längre än 6 timmar.
- Att arbetsperiod som påbörjas mellan kl 05:00-06:00 ej får vara längre än 8 timmar.
- Att ledighet med lön ska omfatta hastigt uppkommande sjukdomsfall hos nära anhörig utan krav på att sådan ska vara hemmaboende och att nära anhörig även omfattar särbo och styvföräldrar.

Tack vare den förhöjda timlönen till Seko-anslutna timanställda (en konsekvens av att vi gick ut i konflikt 2014) har timlönerna för övriga fackföreningars såväl som oorganiserade timanställda följt med och hamnat på samma nivå.

11. Medlemsaktiviteter

Sektionen har, förutom ren facklig verksamhet, erbjudit medlemmarna sociala medlemsaktiviteter för att stärka sammanhållningen.

11.1. Medlemsmöten

Sektionen har hållit ett antal medlemsmöten under året i olika former. Vi har försökt hitta något sätt som fungerar för så många kollegor som möjligt. På sistone har vi medvetet även bjudit in arbetsgivare och andra gäster för frågestund. Tyvärr har inte uppslutningen varit så stor, men vi fortsätter att jobba för att hitta ett sätt att locka fler till medlemsmötena.

11.2. Utbildningar

I samarbetet med förarkollegorna i Stockholm och Hagalund har medlemmar haft möjlighet till en tvådagars utbildning den 27-28 oktober i kollektivavtalet Spåra SJ. Utbildningarna samlade deltagare både från förar- och ombordsidan.

11.3. Sociala aktiviteter

Årsmötesmiddag: Ca 25 medlemmar hade anmält sig till middagen på Belgobar som ägde rum efter årsmötet den 15 jan.

Mälarkväll: Den 6 juni åkte 8 medlemmar med på båtutflykten "Mälarkväll med buffé". Den andra Mälarkvällen ställdes tyvärr in av rederiet själv av okänd anledning.

Gröna Lund: Under året genomfördes den uppskattade aktiviteten "Femkamp på Gröna Lund" under två olika tillfällen, den 22 och 29 augusti. Spännande femkamper utkämpades och en hel del berg- och dalbana åktes också. Denna aktivitet genomfördes tillsammans med förarklubben och ett 20-tal medlemmar från bägge klubbarna deltog.

Cotton Club: Den 4 september anslöt 6 st. medlemmar till skärgårdskryssning med M/S Viktoria och Cotton Club.

Julbord: I december var det åter igen dags för julbord på ångbåten S/S Blidösund och medlemmarna kunde avnjuta det fina skärgårdsjulbordet vid fyra olika tillfällen; den 15,16,17 och 18 december. Även i år fanns möjlighet för pensionerade medlemmar att medfölja, och nytt för i år var att även förarna hade möjlighet att anmäla sig till julbordskryssningarna. Uppslutningen vid de tre första kvällarna var något lägre än normalt men den sista kvällen blev fulltecknad. Totalt sett deltog 56 medlemmar, både från förarklubben och vår egen klubb.

12. Medlemsstatistik

Under året har det skett både in- och utträden för sektionens räkning. Seko har även i år kunnat erbjuda ett gratis medlemskap de första 6 månaderna för nya medlemmar. Vid årets början uppgick medlemsantalet för sektionen (Stockholm, Uppsala och Falun) till 228 stycken, vilket ska jämföras med ett medlemsantal på 221 stycken vid årets slut. Trots att 20 stycken Falunmedlemmar i september överfördes varaktigt till Seko Klubb Mälartåg p.g.a. sin nya klubbmedlemskap, så anses statistiken ändå som positiv även om medlemsantalet reellt har minskat.

13. Slutord

Återigen kan man sammanfatta året som har gått som ett år i turbulensens tecken. Vi har mestadels reagerat på allehanda trams från arbetsgivarens sida.

Och chefer som inte vill ha tvister borde se till att följa lag och avtal, svårare än så är det inte. Därför är det vår avsikt att påkalla förhandling varje gång när så inte har skett. Vi ser gärna att du fortsätter att vara en aktiv del i det fackliga arbetet och hur vi tillsammans utifrån delaktighet hittar förbättrade verksamhetsformer. I underbyggda fall av inkomna rapporter när lag- och avtalsbrott har skett har du som medlem även fått del av resultatet av en genomförd förhandling i form av utbetalat skadestånd.

Med detta skrivet riktar vi vårt ödmjukaste tack för Ert förtroende, Ert stöd att stå stadiga i verksamheten och för det verksamhetsår som har passerat.

Styrelsen för Seko Sektion Åkande

– som nu ställer berörda platser till förfogande

Stockholm, januari 2016

(Undertecknat exemplar finns på årsmötet)

Elias Cataño C

Helena Henriksdotter

Claes Hälsing

Leif ”Jason” Jansson

Emma Klingborg

Mikael Käck-Lilja

Peter Nilsson

Maria Sjöström