



Facket för SJ AB:s ombord- & kontrollgruppspersonal, Stockholm • Uppsala



Verksamhetsberättelse 2016

1.	Seko Sektion Åkandes styrelse 2016.....	3
	Övriga förtroendevalda.....	4
	Styrelsens berättelse:	
2.	Inledning	5
3.	Information	7
3.1.	Styrelse- och AU-möten.....	7
3.2.	Medlemsinfo	7
3.3.	Åkandeinfo	7
3.4.	Webb & digital info	8
3.5.	Sekotavlan och postfack	8
4.	Skyddskommitté & tvisteförhandlingar	9
4.1.	Skyddskommitté, lokalt Cst	9
4.2.	Lokala tvisteförhandlingar	11
5.	Seko SJ Samråd	12
5.1.	Division Trafik & Service, Enhet Service	12
5.2.	Enhet Service, koncept Snabbtåg	15
5.3.	Lokalt Samråd Cst	15
6.	Fackligpolitiskt	16
6.1.	Första maj	16
6.2.	ETF-dagen / ”Stoppa nedbemanningen nu!”	16
7.	Osäkra anställningar	17
7.1.	Netwic	17
7.2.	InLASning	18
8.	Semester	18
9.	Turlistinfo, tågtjänst, gruppval och turlistor.....	19
10.	Seko-ombud Kontrollgruppen.....	22
10.1.	Åkstation Falun	18
10.2.	Kontrollgruppen	18
11.	Avtalsrörelse	24
12.	Medlemsaktiviteter	25
12.1.	Medlemsmöten	25
12.2.	Utbildningar	25
12.3.	Sociala aktiviteter	26
13.	Medlemsstatistik	27
14.	Slutord	27

1. Seko Sektion Åkande styrelse 2016



Elias Cataño 070-003 76 04
Ordförande/skyddsombud



Leif "Jason" Jansson 070-724 29 61
Turlistansvarig



Helena Henriksdotter 0739-42 28 44
Vice ordförande



Pernilla Holmgren 0739-42 28 26
Infoansvarig
Påbörjade uppdraget 2016-07-01



Malin Hägglund 070-003 59 14
Sekreterare



Emma Klingborg 070-003 75 54
Osäkert anställda



Eva Nilsson 070-724 43 42
Medlemsansvarig



Claes Hälsing 070-724 46 58
Infoansvarig, skydds- & Seko-ombud
lämnade uppdraget 2016-07-01



Emilie Lagerström
Seko-ombud Kontrollgruppen
lämnade uppdraget 2016-07-01



Maria Sjöström 070-724 42 07
Seko-ombud Kontrollgruppen
påbörjade uppdraget 2016-07-01

Övriga förtroendevalda

Skyddsombud/Seko-ombud

- Elias Cataño
- Claes Hälsing *t.o.m. aug.*
- Pascal Tunryd *fr.o.m. mars.*

Valberedning för klubben

- Anna Jansson
- Håkan Olsson
- Emma Svanholm

STYRELSENS BERÄTTELSE

2. Inledning

Ännu ett verksamhetsår har passerat. Såklart kännetecknades även detta år av en verksamhet som tyvärr har förstärkt ”vi-och-dom-känslan” ytterligare. Ofta inträder känslan av att vi som ombordpersonal är siffror i ett bokslut, snarare än faktiska människor med nära och kära runtomkring oss och som spenderar en stor del av den vakna tiden på arbetet. Ett arbete som under året har kännetecknats av en kraftig obalans mellan vad vi ger å ena sidan och vad vi får tillbaka å andra sidan. Detta har för övrigt påvisats i de medarbetarenkäter som vi har besvarat sedan minst fem eller sex år tillbaka. Ändå verkar detta tydliga budskap inte nå fram till företagsledningen. Därför uppfattas värdeorden vi har blivit matade med under åren som vackra när de är på väg att tryckas ner i halsen på oss, men smackar rätt så beskt när vi sväljer orden och dessa omsätts i praktiken. Det är med stor oro vi ser hur ”vi-och-dom-känslan” förstärks. Stundtals är det nästintill som om vi inte ens jobbar på samma företag.

Året hann knappt börja förrän cheferna bjöd på en riktig kalldusch i form av en förhandling där man förkunnade att tiden var kommen för fas 3 i besparingsprogrammet Ratio, vilket innebar att grundbemanningen ombord på tågen nu en gång för alla spikades till de lägsta nivåerna någonsin. Adjö, befattning 4 som standardbemanning dessförinnan på alla snabbtåg. Adjö, biträdande avgångssignalere som standardbemanning dessförinnan på många loktåg. Adjö, andrebemanning som standardbemanning på motorvagnståg som regionaltåg. Kvar på snabbtågen fanns nu befattning 2 som avgångssignalere. Ja, och befattning 3 i bistrovagnen som dessutom stänger all försäljning för kunder för att hjälpa till antingen med frukostservering i 1 klass eller hjälper till med rullstolsliften eller när wc-larmet aktiveras. Kvar på loktågen fanns nu särskild ombordansvarig. Ja, och ytterligare en personal i de fall det finns kiosk eller restaurangvagn som dessutom fick den förnämliga uppgiften att bomma igen mat- och dryckförsäljningen för att assistera den särskilt ombordansvarige med avgångsproceduren när behov föreligger. Kvar på motorvagnståg som regionaltåg fanns nu endast en ensam ombordpersonal med arbetsgivarens pekpinne att minsann springa emellan och bemanna tågdelarna om man jobbade på ett tåg som består av två sammankopplade tåg. Helst ville man väl från chefernas sida att man skulle bemanna två tågdelar samtidigt. I massmedia kunde vi höra chef efter chef uttala sig om att bemanningen förändrades, men inte servicen ut mot kund. Återigen såg vi en arbetsgivare som var totalt oförmögen eller rentav ointresserad att i förväg kommunicera ut till kund om vad kunden hade att förvänta sig rent servicemässigt i samband med denna stora förändring. Men bara för att man sticker huvudet i sanden och låtsas som att det regnar, så lät ju inte kundernas kritik vänta på sig. Genom SJs Facebooksida kunde man läsa om frustrerade 2klass-kunder som inte ens kunde köpa sig en kopp kaffe på morgonkvisten eftersom cheferna hade sett till att frukostserveringen i 1klass var viktigare än att hålla bistron öppet. I en del fall stängdes bistroförsäljningen under 30-50 minuter eftersom arbetsbelastningen med frukostservering i två stycken 1klass-vagnar var så tung. Vi märkte också tydligt hur chefernas inställning till intäktssäkring svängde 180 grader från en dag till en annan i samband med denna förändring. Cheferna förkunnade tidigare på arbetsplatsträffar att ombordpersonalens uppgift var att säkerställa att det svenska folket uppvisade korrekta biljetter ombord. Nu hamnade intäktssäkringen längst ner i samband med att biljettvisering i princip inte var viktig alls. Strax innan förändringen genomfördes passade cheferna på att utbilda all ombordpersonal i hur arbetet ombord skulle bedrivas med en helt ny prioriteringsordning

(säkerhet, punktlighet, service och sist intäktssäkring). Utbildningen var inte ens värd att kallas för utbildning eftersom allt gick ut på att fråga personalen hur man själv vill lägga upp arbetet snarare än att tydligt tala om hur arbetet ska bedrivas och vilka arbetsmoment som utgår när förutsättningarna inte finns att klara av allt. Några klara och tydliga arbetsbeskrivningar hade cheferna inte heller bemödat sig att förse utbildningarna med. Vi mindes ju alla hur cheferna tydligt hade talat om att servicen ut mot kund skulle förbli densamma och att inga arbetsmoment hade tagits bort. Färre personer skulle alltså göra fler personers arbete. Havererat chefsskap var bara förnamnet! I detta läge såg vi framför oss en växande frustration från medlemmarna med en förvärrad arbetsmiljö som redan innan präglades av stress och uppgivenhet. Det föranledde oss att utlysa medlemsmöten tillsammans med vår systerklubb Seko Lokförarna SJ Stockholm för att tillsammans klargöra vilka problem vi stod inför och hur vi på initiativ av medlemmarna tillsammans som kollektiv gärna ser hur vi bäst stöttar varandra. Svaret lät inte vänta på sig. Man önskade tydlighet. Detta mynnade ut i en lathund om hur vi med stöd av gällande instruktioner arbetar korrekt och samtidigt mår om först och främst vår egen säkerhet och arbetsmiljö för att sedan försöka ombesörja kundernas säkerhet och trygghet. Denna text delades ut och fick t.o.m. spridning till andra åkstationer och uppskattades av många. Detta var ju ett direkt uttryck för den otydlighet som cheferna ansvarade för, icke att förglömma. Cheferna uppskattade dock inte initiativ lika mycket som våra medlemmar och kollegor gjorde. Med vad som närmast kan uppfattas som ömma och nytrampade tår kallade cheferna upp både sektions- och klubbordföranden till samtal där man förklarade att Seko hade tagit på sig en arbetsledande roll i samband med utgivningen av lathunden, vilket man såg allvarligt på. Detta är såklart trams eftersom vi hela tiden har påpekat att tydlighet krävs i de krav man ställer på sin personal i förhållande till de förutsättningar som ges att utföra arbetet, vilket finns bl.a. i nu gällande arbetsmiljöföreskrifter. Någon självvranssakan och ännu mindre självkritik om var det dock inte tal om.

I förhandlingen och i det fortsatta arbetet reserverade sig Seko SJ återigen och pekade på den kravlista som tidigare hade framförts. Och ända sedan dess har vi med tydlighet sett hur cheferna bockar av krav efter krav ju längre tiden går i denna nedbemannade tillvaro på tågen. Att sedan cheferna än idag inte har tillsett att införskaffa hårdvara som har fungerat i över ett år (i form av bistrokassa och mobil försäljningsapplikation) kan inte ses som annat än ett fatalt misslyckande, vilket försämrar arbetsmiljön ytterligare vid sidan av nedbemanningen.

Vid sidan om allt detta är det också värt att nämna schemaläggning och i synnerhet instruktionen ”Delgivning av tjänst” som reglerar hur arbetsgivaren meddelar turändringar efter publicerat schema. En del smärre revideringar har gjorts i denna instruktion som i princip har gjort arbetstagarna mer livegna än någonsin förut. Tyvärr har denna arbetsgivarinstruktion tillkommit med de centralfackliga organisationernas goda minne när man dessförinnan slipade på ett avtalsutkast i samma ändamål. Tyvärr förankrades inte detta avtalsutkast med de medlemsnära klubbarna på sätt som var önskvärt från vår sida vilket fick till följd att avtalsutkastet avvisades. I samband med detta plockade cheferna russen ur kakan och skapade då en arbetsgivarinstruktion som ända sedan dess tillkomst har förstärkt livegenskapen markant. Under sommaren fick vi, genom skyddsombudens hjälp, signaler på att den ordinarie schemaläggningen hade sparat ur fullkomligt med farhågor om att planeringsavdelningen inte heller har förutsättningar i sitt vardagliga arbete. Vi upptäckte att vi under sommartid i snitt hade 18 stycken reservturer per dag på våra veckolistor. Men när tjänstgöringsdagen i fråga hade passerat uppgick dessa till som högst hälften och ibland färre än så. Man kan inte utgå från någon annan slutsats än att planeringsavdelningen inte hann personaltillsätta alla tåg innan

veckolistan publiceras. Efteråt publiceringen och fram till aktuell tjänstgöringsdag omvandlades många av dessa påhittade reservturer till ordinarie turer med följden att kollegors privatliv omkullkastades fullkomligt. Inte undra på att sjukfrånvaron, trots löften och arbete med att sänka densamma, är fortsatt alltför hög. Det är en dystert och inte alltför positiv bild av tillvaron under året som har passerat.

3. Information

Information om vad som är aktuellt är en viktig och grundläggande del i relationen mellan den fackliga organisationen genom de fackligt förtroendevalda som får förtroendet att leda av medlemmarna som utgör organisationen. 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, Facebooksida, e-postutskick och i något fall sms. Av dessa är hemsidan och Seko-tavlan våra primära informationskanaler.

3.1. Styrelse- och AU-möten

Under året som gått har sektionen regelbundet hållit både styrelse- och förberedande AU-möten. Sammanlagt har det protokollförts 11 AU-möten och 12 styrelsemöten, inklusive styrelsekonferensen på Syninge kursgård som innehöll ett tvådagars styrelsemöte. Alla protokoll för dessa möten finns för de medlemmar som är intresserade att läsa i en pärm inne på fackstyrelsens kontor.

3.2. Medlemsinfo

Under verksamhetsåret har sektionen utkommit med tre stycken sådana publikationer. ”Medlemsinfo” består av information i korthet av mötesforum där sektionen har representanter i, texter om dagsaktuella fackliga nyheter samt av en inledande ordförandespalt som är en personligare reflektion och analys över aktuella fackliga frågor. Vi har noterat att denna information läses, förutom av våra egna medlemmar, även av intresserade icke-medlemmar såväl som chefer som inte tycks uppskatta innehållet.

3.3. Åkandeinfo

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

3.4. Webb & digital info

Vi har fortsatt med att använda de digitala verktygen för vårt kommunikations- och informationsflöde eftersom vi märker att fler och fler tillgodogör sig informationen den vägen.

Vi har skickat ut informationsmail med kort sammanfattad information och länkar för fördjupning.

Förutom användandet av klubbens hemsida (www.klubbtrafik.se) fortsätter vi att använda vår Facebooksida (facebook.com/sekosektionakande) som vår enda officiella informationskanal på Facebook. Facebooksidan är öppen för alla att gilla och välkomnar så väl medlemmar som nyfikna. Glädjande är att även chefer följer vår webbinformation med stort intresse. Syftet med det digitala arbetet är att förenkla och förbättra informationsflödet för medlemmar och förtroendevalda. Att kunna få samt delge information var man än befinner sig är ledordet.

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 publicerats där.

Hemsidan är dock den kanal (som vid sidan av vår anslagstavla) där den utförligaste fackliga informationen publiceras. På klubbens del av hemsidan publiceras förutom yrkesöverskridande information även information om och platsbokning kring sociala arrangemang såsom julbord och utflykter.

E-postadressen medlem.akande@klubbsjtrafik.se fortsätter att enbart bara vara till syfte att tillvarata synpunkter, informera och besvara inkomna frågor från våra medlemmar.

3.5. Sekotavlan och postfack

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

Anslagstavlan, Sekotavlan, är strukturerad så att man enkelt och tydligt kan finna och ta del av information från klubb, sektion, förhandlingsorganisation (Seko SJ), Seko-region/avdelning eller andra delar av vår arbetarrörelse som LO, ABF mm.

Under fliken ”Aktuellt tema” uppmärksammas frågor vi speciellt vill framhålla. Senaste anslag tydliggörs även med en ”Nyhet”-skylt framför.

Vi försöker även tydligt kommunicera vilka som är förtroendevalda samt vilka informations- och kontaktvägar som finns för sektionens medlemmar.

Ett informationsfack finns 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 används också flitigt som komplement till de digitala kanalerna när vi vill säkerställa att alla medlemmar nås i specifika frågor. Det är dock inte längre den primära informationskanalen.

4. Skyddskommitté & tvisteförhandlingar

Detta år har SJ fortsatt 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*.

4.1. 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:

- Seko önskar en samlad mailadress till personalplaneringen. Mailadresser finns och kommer att förmedlas.
- Önskemål om telefontider för PsP har framförts. SJ svarar att detta i nuläget inte går att tillgodose. Man får lämna ett meddelande till personalplaneraren om ingen svarar.
- Bestick har lagts ut i köket och ytterligare bestick finns att lägga ut när dessa tar slut.
- Insynsskydd till Autocashen har beställts centralt av redovisningsenheten i Norrköping.
- Nytt kassasystem Bistro – Status? Seko önskar sammanställning av inkomna rapporter. Svar från AG: Detta är inte en lokal fråga utan hanteras i den centrala skyddskommittén.
- Flera rapporter angående "Delgivning av tjänst". SJ svarar att ändringar inte ska vara med stor förändring mot originaltur.
- Uppgifterna i Xpider och TrAppen stämmer inte överens med gällande arbetstidsregler. Svar från SJ är att frågan redan har lyfts till chefer på planeringen. Svar inväntas.
- Rutiner vid trasiga låsanordningar för monter i Bistron, möjlighet att låsa in sprit, vin och öl. Beslut har fattats centralt att man, i de fall då bistron inte kan låsas, håller alla alkoholhaltiga drycker instängda. Kunderna får efterfråga varorna istället.

- Alla rapporter gällande Ratio skickas vidare till ledning på Service. Detta kommer att leda till en översyn av en eventuell uppbemanning av vissa tåg.
- Sommaren med Ratio: Seko rapporterar fortsatta problem för tåg med två förstaklassvagnar, eftersom befattning 3 har stor arbetsbelastning. Dessa upplever svårigheter att öppna och stänga Bistron, samt hantera larm och rullstolsservice.
- Behov finns att utbilda fler i F53. I september utbildas 12 personer och i november går nästa utbildning för 8st. Dessa utbildningar räknar SJ med att fylla på frivillig basis men det kan uppstå en situation där SJ måste "tvinga" in medarbetare i säkerhetsfunktion. AG meddelar att de vill värna om den enskilda medarbetaren men att det är en svår situation att hantera. Seko undrar om möjlighet finns att undanta ombordare som arbetat över 25 år på tågen som Bgr från kravet om uppgradering till F53, men SJ ser ingen möjlighet till detta.
- De timanställda får turer, fast personal sitter reserv, med osäkerheten om arbetstid. SJ svarar att de har ifrågasatt det till planeringen då det känns orimligt att fast personal inte ska kunna planera sin fritid. Chefer för planeringen har uppmärksammat frågan och ser över varför det blivit så.
- Train Logistics kommer ofta sent till tågen. Finns möjlighet att de kan börja med 1 klass och inte bistro? SJ ska koll upp tiderna som de har på sin turlista, samt kontrollera om det är möjligt att alltid börja med 1kl.
- Gemensamt arbete med Resebutik gällande plattformstjänst och test gröna västar, så ofta kundservice har möjlighet kommer deras personal att vara med på briefing på 49:an.
- Förslag om att utföra test då ombordpersonal skall ha grön väst på plattformen före avgång för att öka synlighet. Seko påtalar att det kan påverka säkerheten runt avgångsrutin. SJ beslutar att test ska utföras av några utvalda personer och att SKK-gruppen deltar som testpersoner.
- SO ställer frågan vad gör man om Bistrokassan går sönder under turen? Dokumentation om sådan rutin saknas på intranätet. Nödrutin för Bistrokassa i sådant läge är:
 1. Sälja med hjälp av den mobila handkassan om Ags har en sådan alternativt
 2. Stänga bistro och informera SJ Trafikledning, som eventuellt kan informera påstigande resenärer längs vägen om att det inte finns en fungerande bistro ombord.
- Nya tider gäller vid avsyning. Bef 3 avslutar sin tjänstgöring direkt vid ankomst slutstation. Ags har 3+4 minuter. Diskussion uppstod huruvida denna tid räcker till i de fall rullstol eller flera barnvagnar finns ombord. SJ kunde inte ge direktiv om hur vi ska agera när tiden tagit slut och tåget inte är färdigsynat. Seko får gå ut med information till sina medlemmar om att det inte är aktuellt att undantas från utbildning till säkerhetstjänst och att det är SJs beslut som gäller angående att skriva

övertid när avsyning överstiger 7 minuter. Denna övertid ska godkännas av GC innan den lämnas in för lönerapportering.

4.2. 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 påkallat förhandling med arbetsgivaren i följande frågor:

- Seko har av Seko SJ begärt hantering av brott mot bestämmelserna kring taket för uttagen övertid för medlemmar under året 2015. På grund av hög arbetsbelastning så vidtogs tyvärr inga åtgärder utan vi bevakade istället att detta skulle följas under verksamhetsåret 2016. Såklart höll detta inte, då SJ har presenterat att övertidsuttaget i ett fall har spruckit när en icke-medlem registrerats på 270 timmar under ett år. Hur detta är möjligt kan bara SJ svara på när SJ normalt stoppar medarbetare på övertid vid 120-150 timmar.
- Brott mot viloperiodens minimilängd den 5-6 juli. En medlem åkte elevtur med en handledare som innehade en identisk tur och som innebar överliggning i Hallsberg. Väl framme stod det klart att SJ endast hade bokat överliggningsrum för handledaren, men glömt detta för eleven. Dessutom var tydligen alla möjligheter till överliggningsrum i Hallsberg helt uttömda dagen ifråga, varpå SJ beordrade tillbaka eleven i tjänstgöring till Stockholm. Väl framme i Stockholm avsåg SJ schemalägga medlemmen längre än ursprungligt schema dag 2 för ett misstag som arbetsgivaren bar ansvaret för, vilket medlemmen emotsatte sig utan privata skäl. På förslag av medlemmen konstruerade SJ schema för dag 2 som slutade som den var tänkt, men påbörjades mycket tidigare än vad som är tillåtet med en viloperioden som uppgick till 7 timmar och 6 minuter på hemmastation (det tillåtna är 8 timmar på bortastation och 11 timmar på hemmastation). Förhandling avslutades i enlighet med skadestånd om 1000 kronor till organisationen. Dock inget personligt skadestånd, som vi hade begärt, eftersom SJ ansåg att man hade tillmötesgått medlemmens önskemål och att denne därmed inte lidit någon skada.
- Brott mot lagstödet om företrädesrätt för timanställda och deltidsanställda som har begärt förtur till turer. Förhandlingen påbörjades 2015 och avslutades 2016 i oenighet. Skickades upp till förbundet men där gjordes bedömningen att man inte kunde ta den vidare i den form som den var initierad som.
- Tre stycken brott (mot 5h-, 10h- och 12h-regel) inträffade den 5-6 augusti vid bemanning av nattåg Stockholm-Malmö. På grund av vakans på SJ Nattåg (som normalt bemannas av SJ Norrlandstågs personal) så tog man in personal från SJ AB tillika vår medlem. Detta resulterade i att medlemmen i fråga utförde arbete åt arbetsgivaren från kl 20:00 dag 1 till kl 06:48 dag 2. Därefter låg ett tjänstefritt uppehåll (rast) på 23 minuter innan medlemmen skulle åka pass tillbaka med ett Snabbtåg för att sedan avsluta dag 2 med övrig tjänst. Förhandling avslutades i enlighet med ett prutat skadestånd från 1500 kr till 1333 kr/brott till organisationen. Dock inget personligt skadestånd eftersom SJ ansåg att man hade

tillmötesgått medlemmens önskemål om en sådan schemaläggning och att denne därmed inte lidit någon skada.

- Brott mot 12h-regel den 3 november när ett tåg blev inställt och medlemmen hänvisad efter tjänstefritt uppehåll att bemanna ett tåg som multipelkopplades och avgick drygt 4 timmar senare, trots att medlemmen påpekade önskemålet att det fanns tidigare tåg att bemanna upp eller åka pass med. Detta avvisades från SJs sida. Därmed förlängdes ofrivilligt det tjänstefria uppehållet med drygt 4 timmar till att vara totalt strax under 7 timmar, vilket är ca en timme kortare än den minsta tillåtna viloperioden på bortastation. På grund av detta övergick arbetsperiodens längd det tillåtna om maximalt 12 timmar då turen blev närapå 14 timmar långt. Förhandling avslutades i enlighet med ett prutat skadestånd från 1500 kr till 1333 kr/brott till organisationen. Personligt skadestånd om 1000 kronor till medlemmen fastslogs också.
- Brott mot 5h-regel den 10 december när SJ glömde bemanna upp den ena av två stycken multipelkopplade tågdelar av ett Snabbtåg Stockholm-Malmö. Istället för att kopiera befintlig personals schema för dessa två berörda medlemmar som togs i tjänst på övertid, så konstruerade SJ kortare scheman för dessa två medlemmar som därmed fick kortare arbetstid än de övriga när man tjänstgjorde mer än 5 timmar i följd utan möjlighet till rast. På så vis bröt SJ mot kollektivavtalet och Arbetstidslagen. Förhandling avslutades i enlighet med ett prutat skadestånd från 1500 kr till 1333 kr/brott till organisationen. Personligt skadestånd om 1000 kronor till medlemmen fastslogs också.

5. Seko SJ Samråd

Förhandlingsorganisationen, *Seko SJ*, har under året anordnat ett antal samrådsmöten för ombordpersonalsfrågor där berörda klubbar har träffats.

5.1. 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 InterCity/Regionalåkning. Sektionens representant i detta forum är Helena Henriksdotter med Elias Cataño som ersättare.

3 möten har hållits under 2016. Enligt redovisning på Skyddskommitté Division Service har sjukstatistiken stigit.

Seko kallades på MBL §11 gällande Ratio fas 3 i slutet av januari. Resultatet av denna förhandling är att det på arbetsgivarens initiativ numera är 2-bemannat ombord på samtliga Snabbtågs- och InterCityavgångar (med bistro/kiosk) och 1-bemannat ombord på Regionalavgångarna. Detta innebär en viss övertalighet. Inga tillsvidareanställda sägs upp, då man räknar med att det löser sig genom naturliga avgångar (pensionsavgångar samt frivilliga uppsägningar) och minskat användande av timanställda. Möjlig tillsättning av ytterligare ombordpersonal vid fler än 300 bokade resenärer. Utrop kan komma att läggas på förare. Samrådet dessförinnan beslutade att Seko skulle reservera sig mot genomförandet som har beskrivits ovan. För att kunna påvisa att Seko påtalat problem inför genomförandet tog man fram några punkter man önskade att SJ skulle ta hänsyn till:

- Förhandlad bemanning om två stycken ombord på Snabbtåg. Tillgång till personal med erforderlig utbildning så att snabbtågen inte under några omständigheter framförs med mindre än två ombord personal. I annat fall skall situationen bedömas som ett stoppande fel och avgången ställas in. Känsligare produktion med mindre marginaler, t.ex. vid sjukskrivningar.
- Båda ska ha relevant säkerhetsutbildning.
- Utökning av kontrollgruppen för att motverka oönskat kundbeteende gällande avsaknad av giltiga färdbevis.
- Förare ska endast sköta utrop kopplade till säkerheten.
- Alltid en ombordpersonal i varje öppen enhet ombord på multipelkopplade regionaltåg.
- Tydliga regelverk och rutiner måste finnas när det gäller bemanning av tåg utöver de av SJ fastställda miniminivåerna.
- Alla erforderliga verktyg som SJ i flera fall väljer att kalla processer ska vara färdiga och i drift. T.ex. fungerande viseringsverktyg.

Mötet i april gästades av SJ chefer inför Ratio 3. Frågor som ställdes och i viss mån besvarades av SJ representanter var:

- Hur ska vi agera vid evakuering eller t ex brand på multad X40? *Svar: SJ ber att få återkomma.*
- Vad är gränsen för antal tillval? *Svar: Inget tak finns.*
- Hur många har nappat på erbjudande om 1/2 priset på tillval i sommar? *Svar: Erbjudandet gick aldrig ut.*
- Problem med att koppla telefon och skrivare i 1:a klass. *Svar: SJ ser över problemet.*
- Är tidsstudie gjord över de arbetsuppgifter som enligt Servicehandbok ska utföras på Nbt, innan avfärd på X2000 med 2 stycken 1:a klass vagnar? *Svar: Nej, SJs bedömning är att tiden räcker till (20 min).*
- Vad ingår i prioriteringen hålla rent och snyggt? *Svar: Plocka bort tillval och skräp.*
- Är det SJs mening att man vid försening i första hand hanterar anslutningar innan utdelning av tillval? *Svar: Ja.*
- Då ombordpersonal enligt Svensk alkohollag är personligen ansvarig för att olämplig person inte serveras alkohol . Vad gör vi när bistro/kiosk av någon anledning inte går att låsa? *Svar: SJ tar frågan med sig, men säger i princip att vi inte ska montra alkohol om det inte går att låsa om den. Lämna aldrig alkohol obevakat!*

- Finns möjlighet att få en arbetsbeskrivning för operativt läge? Om tåget endast har en personal ombord (snabbtåg) ska bistro hållas öppen eller ska tillval delas ut?
Svar: SJ återkommer.

Mötet den 12 september handlade till största delen av erfarenheterna kring ombordarbetet efter att Ratio fas 3 sjösattes den 2 maj:

- Två st 6 § 6a är inlämnade efter Seko SJs förra samrådsmöte. Det kan konstateras att på mötet var SJ ganska nedvikta. En 6 § 6a fick avslag från Arbetsmiljöverkets inspektörer och en 6 § 6a fick bifall. SJ har därefter formellt tillskrivits om vilka krav som kan komma att ställas samt givits möjlighet att yttra sig. SJ ville förlänga befintlig svarstid med hela 6 veckor.
- Huvudskyddsombud har träffat arbetsgivaren för att justera bemanningen. Därefter har det hållits ytterligare ett möte efter sommaren där SJ har lämnat förslag för T17 och hur man tänker sig att förstärka upp på vissa tåg. Positivt är att man förstärker fler tåg än man vill dra ner på (det går ju inte att dra ner på fler tåg eftersom all grundbemanning redan är nedjusterad sedan 2 maj). Arbetsgivaren har fortfarande inga specificerade kriterier för uppbemanning av tåg utan detta sker tillsynes av arbetsgivarens godtycke.
- En arbetsmiljömätning (enkät) utformades på hösten av arbetsgivaren, sannolikt i ett försök att hålla ryggen fri och visa på att man har börjat agera som ett resultat av Arbetsmiljöverkets inspektion under försommaren. Enkäten innehöll inget av substans.
- Misslyckad planeringen runtomkring i landet, bl.a. för ombordpersonalen i Stockholm. Skyddsorganisationen har där lokalt sett hur veckolistor innehåller ett för stort stort antal reserver (ca 18 st/dag) ligger utplanerade samtidigt som man nekar ledigheter. Man tolkar det som att korttidsplanerarna inte hinner med att tursätta alla ordinarie turer utan hittar på reservturer för att säkra tillgång på personal efter att veckolistan publiceras och fram till tjänstgöringsdagen. Nära på hälften av turerna ändras sedan efter veckolistan utlämnande. Detta och mycket därtill är en livegenskap som breder ut sig och diskuteras med företagsledningen och är ett ämne t.o.m. på bolagsstyrelsenivå och har arbetats med löpande sedan 2013 (såklart utan förbättringar eftersom försämringar ständigt gör sig gällande). En pilottest kommer nu att genomföras i Göteborg och Linköping för att utvärdera hur, när och varför turändringar sker.
- Otydlighet i arbetsrutiner för multipelkopplade X40 och var någonstans man ska befinna sig. Gruppchefer hävdar att man ska byta tågset och hänvisar till direktiv. Kollegor är rädda för repressalier från arbetsgivaren.
- Något lägre sjukfrånvaro per juli månad sammantaget på Enhet Service, med viss variation mellan orterna.
- SJ ville att briefingtider i turlista och i Xpider/TrAppen inte skulle framgå eftersom detta var förknippad med mödosamma och manuella arbetsinsatser från planeringsavdelningen, men vi i Stockholm emotsatte oss detta starkt och

motiverade detta med att vi inte får något för detta utan snarare fler dokument att studera sannolikt utan mer arbetstid för det.

5.2. Enhet Service, koncept Snabbtåg

Representanter från klubbarna i Göteborg/Karlstad, Hallsberg, Malmö, Stockholm, Sundsvall och Östersund träffas ca 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. Sammanställande tillika Stockholms fackliga representant är Helena Henriksdotter med Elias Cataño som deltagande skyddsombud.

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 gått ihop. En ökning av hot- och våld har skett. Flera känner sig ifrågasatta av kunderna i de fall man t.ex. vill visa biljetter. Skyddsombudet rapporterar att skyddet har svårt att få kopior på inkomna rapporter från gruppchefer. På flera stationer rapporteras att man ser en stor utmattning bland medlemmarna och att många inte orkar skriva rapporter längre. Det finns även en utbredd uppfattning om att inget händer, även om man skriver rapport. Många upplever att man inte hinner med alla arbetsuppgifter utan tvingas prioritera vilken arbetsuppgift man ska utföra. Även att många känner sig reducerade till kaffekokare och känner sig frustrerade över sin arbetssituation.

Vi konstaterar att ombordarbetet blivit väldigt spretigt och att många känner ovilja idag inför att jobba.

Många fokuserar därför endast på anslutningshantering och 1 klass.

Det nya kassasystemet som infördes i bistro 2015 fungerar fortfarande väldigt dåligt. SJ genomför tester för att förbättra kassan men denna stänger ned utan förvarning, slås ut mot vissa kreditkort och hänger sig ofta vid registrering av SJ Prio.

Försäljningsverktyget i 1:a klass fungerar inte heller tillfredställande. Då SJ kommit med direktiv att endast de resenärer som gjort tillval av mat ska erbjudas försäljning av alkohol, och väldigt få beställer ett tillval, verkar problemet lösa sig av sig självt...

5.3. Lokalt Samråd Cst

Samrådet består av representanter från båda klubbarna "Seko Klubb SJ Trafik" och "Seko Lokförarna SJ Stockholm" samt skyddsombuden i Stockholm/Hagalund. Sammanställande i egenskap av klubbordförande i detta forum tillika facklig representant för ombordpersonalsfrågor (Snabbtåg) är Helena Henriksdotter. Leif "Jason" Jansson deltar också på fackligt mandat för ombordpersonalsfrågor (InterCity/Regional) med Elias Cataño som deltagande skyddsombud för ombordpersonalsfrågor.

Tillsammans höll klubbarna Öppet Hus med anledning av Ratio fas 3. Synpunkter inkom både från ombordpersonal och förare om hur arbetet ombord borde genomföras i framtiden. Nya servicehandböcker för ombordpersonal gäller från 2 maj 2016. Förare har inte fått några nya direktiv som har med Ratio fas 3 att göra. Från ombordsidan har många rapporter inkommit från personal på Snabbtåg. Även en del rapporter angående driftstörningar i appen "Mitt Tåg" har inkommit. Ingen information har gått ut till kund från SJ angående

neddragen bemanning och vad kunderna har att förvänta sig rent servicemässigt i samband med detta. I oktober försvann också den regel som säger att loktåg med fler än sex vagnar ska vara bemannat med två personal.

På förarsidan har rapporter inkommit både för Snabbtåg och X40. SJ hävdar att vid arbete ombord på multipelkopplad X40 ska förare vara i den ena delen och ombordpersonal i den andra. Ombordpersonal förväntas vara synlig i båda enheterna, men vissa problem med logistik runt detta har uppstått. Problem med avsyning på X40 har medfört att resenärer har funnits kvar i tåget efter att tåget tas ur trafik. SJ dokument som avser avsyning X40 verkar inte reglera det hela. Den efterarbetstid som omfattar avsyning av X40 och som är inritad på turerna är tveksamt om den räcker till.

SJ sökte ombordpersonal för arbete på SJ TL kring anslutningshantering och felsökning. Den tillfälliga tjänst som Seko Klubb SJ Trafik till Seko SJ motsatte sig i ett remissutlåtande inför förhandlingsframställan. Inte bara utifrån befarade störningar i logistiken med nuvarande trafikledningstjänster, utan även rent avtalsmässigt med lönenivåer. Seko har under lokala samt centrala förhandlingar, på Seko Klubb SJ Trafiks anmodan och initiativ, reserverat sig mot införande av dessa tillfälliga tjänster.

Delgivning av tjänst: Tveksamma turändringar uppfattas ha stigit i antal både för ombordpersonal och förare med följderna att privatlivet är svårare att planera.

Crystal Alarm ska numera användas vid rundgång av förare istället för att ombordpersonal stannar kvar och kan larma om något inträffar.

6. Fackligpolitiskt

6.1. Första maj

Under året genomfördes Första maj-demonstrationen med närvaro från sektionsstyrelsen och medlemmar 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", "SJ, stoppa nedbemanning för säkerhets skull" och "Vinst framför säkerhet när SJ AB nedbemannar".

6.2. ETF-dagen & "Stoppa nedbemanningen nu!"

Den 29 april, d.v.s. dagarna före SJs nedbemanning inom ramen för Ratio fullt ut implementerades, tog Sektion Åkande som ensam lokal facklig organisation på SJ AB initiativ till en utåtriktad aktion under namnet "Stoppa nedbemanningen nu!" utanför den traditionella ETF-dagen. Vi skapade ett eget flygbladsmaterial med egna bilder och budskap som utgår från det budskap som ETF året innan skapade. Inför aktionen den 29 april inbjöd vi dels andra spårtrafikanställda att delta samt även skapade ett upprop man kunde skriva under för att stoppa nedbemanningen utifrån ett säkerhetsperspektiv. Denna aktion är utformad på ett sätt som gör att vi kontinuerligt kan blåsa liv i densamma och hålla den så många gånger vi önskar.

Den 27 oktober deltog Sektion Åkande i ETF-dagen. Vi blåste nytt liv i aktionen "Stoppa nedbemanningen nu!" samtidigt som ETF, europeiska transportarbetarfederationen, höll liknande auktioner runtomkring i Europa. Detta var en kampanj för att belysa de negativa

effekterna av den generella trenden av nedbemanningar på europeiska tåg. Ett för oss viktigt manifest var att med tydlighet framhålla att ombordpersonal behövs och ska finnas på alla tåg för att inte riskera trygghet och säkerhet.

Under tre entimmespass stod vi bl.a. utanför huvudentrén till Stockholm Centralstation och samtalade med intresserade förbipasserande samt delade ut egna och centralt producerade flygblad. Under lunchpasset användes megafon för att ännu mer uppmärksamma vår närvaro, vilket tydligen inte uppskattades av alla då vi mot slutet av timman fick besök av polisen. Efter en stunds resonering kom vi överens om att sluta använda megafonen och aktionen fortsatte. Detta gjordes på vår lediga tid i privata kläder för att undvika motåtgärder från vår arbetsgivare. De som deltog premierades med en symbolisk gåva.

7. Osäkra anställningar

Nyanställningar har gjorts, antingen som vikariat eller allmän visstidsanställning, s.k. ”timanställning”, vilket vi nedan kallar för osäkra anställningar. Vi får även detta år löpande nya arbetskamrater till dessa osäkra anställningar och som tidigare med mycket dåliga kontrakt för arbetstagaren. Kontrakten är medvetet konstruerade av arbetsgivaren så att dessa inte garanterar ens en minut arbetstid för de berörda anställda. Netwic-användningen från både arbetstagaren (som däri talar om när man kan arbeta) och arbetsgivaren (som lägger ut arbetstid där arbetstagaren kan arbeta) kompletterar dessa s.k. ”nollkontrakt” och skapar ett anställningsförhållande där arbete läggs ut. Trots dessa s.k. ”nollkontrakt” har ändå arbetsgivaren mage att kräva av de anställda att de förväntas jobba under ett antal helger som arbetsgivaren anser skäligt. Från vår sida har vi med mycket stor tydlighet framfört att arbetsgivaren inte alls kan kräva detta såvida man inte är villig att skriva in en tjänstgöringsgrad i anställningskontrakten. Att inte skriva in en tjänstgöringsgrad i anställningskontrakten för de berörda arbetstagarna och samtidigt kräva att man förväntas jobba under ett antal helger är att både äta kakan och spara densamma.

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

Vi har även 2016 försökt övervaka eventuella 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. Samtal med osäkert anställda har genomförts för att öka kommunikationen och kontakten med medlemmarna, där frågor om bl.a. lönesteg, scheman och arbetsförhållanden har diskuterats. Vi har också via anslag informerat om det kollektiva stöd man har genom sin fackförening. Annonsering gällande utbildning i Spåra SJ, vårt kollektivavtal, har genomförts både under våren och hösten 2016. Introduktionsutbildning har också annonserats och genomförts där anställningsvillkor också har tagits upp.

7.1. Netwic

Vi har märkt att arbetsgivaren fortfarande bokar arbetstid för de timanställda som låser dem vid arbetsåtaganden som de sedan inte får schemalagt samt betalt för, s.k.

”ramtider”. Seko har verkat starkt för att dessa brott mot avtal inte ska förekomma och har uppmärksammat de timanställda på att de bör rapportera när detta förekommer. Vi informerar om detta både vid nyanställningen och fortlöpande.

Vi har under 2016 avslutat lönetvist angående ramturer, som bokats via Netwic och sedan inte utbetalats. Tvisten fördes vidare till förbundet, tyvärr utan framgång.

7.2. InLASning

Då begäran från medlemmar till arbetsgivaren om utdrag från RPS, SJs lönesystem, för översyn av sammanställd arbetstid, inte fallit i god jord så läggs allt mer ansvar på den enskilde medarbetaren att själv beräkna sin arbetstid för att kunna lyftas upp i lönesteg samt anställas enligt LAS§25. Fackföreningen har verkat starkt för att stödja och upplysa våra medlemmar om detta. Insamling och sammanräkning av dokumentation samt arkivering har gjorts under året.

Sektion Åkande har även ställt oss bakom uttalanden gjorda av andra fackföreningar om trygga jobb och därigenom visat solidaritet inför förhandlingar dessa stått inför gällande rätt till arbetstrygghet.

Tvisteförhandling pågick under våren gällande brott mot företrädesrätt enligt LAS§25 och LAS§25a. Denna förhandling avslutades i oenighet.

8. Semester

Semestervalet och inplaceringen gjordes, i likhet med de senaste åren på SJ, i sin helhet utan fackets inblandning. När det var klart kallades vi till en MBL-förhandling där SJ redovisade utfallet.

Då vi inte har deltagit i processen reserverade vi oss mot arbetsgivarens beslut om semesterinplacering enligt nedan då Seko:

- Ej granskat vallängderna och dess rotation innan publicering.
- Ej informerats om utrymme per vecka på det s.k. semesterlakanet.
- Ej informerats om huruvida utköp av semestrar är aktuellt och, om så är fallet, ej heller om antalet utköp samt vilka veckor (udda/jämna) och för vilka personalkategorier det berör.
- Ej deltagit i inplaceringen och i och med detta ej haft tillgång till valblanketterna.
- Ej informerats om vilka personer det skall tas personlig kontakt med avseende dag/timkonto som ej kunnat beviljas enligt önskemål.
- Ej informerats om vilka personer det skall tas personlig kontakt med avseende överdagar som ej kunnat beviljas enligt önskemål.

Seko reserverar sig också mot:

- Att inga semestrar beviljats där sökningen ej börjat och slutat med ledig helg.

- Att hanteringen av överdagar görs separat så det i princip inte går att söka två veckors sammanhängande ledighet under hösten 2016 trots bra placering i vallängden.

Seko konstaterar att semestervalet för perioden 20160401 – 20170331 har hanterats av arbetsgivaren i sin helhet utan medverkan av personalorganisationerna.

9. Turlistinfo, tågtjänst, gruppval och turlistor

Under 2016 har framförallt Ratio3, som inleddes 2 maj, ställt till det ordentligt. På ett par år har nu bemanningen på Snabbtåg minskat från fyra (vid två 1:a klassvagnar) eller tre till att enbart vara två ombord oavsett bokningsläge. Till viss del har SJ insett att det i flera fall måste bemannas upp med Bef4 på frukostavgångar (ta bara 420 som ett exempel där man till att börja med envisades med tvåbemanning), men då många gånger endast delsträckor.

IC- och Regionaltågen har tidigare förskonats från neddragningar men inte nu längre. Multipelkopplade X40 enbemannas och IC-tåg med många vagnar bemannas med en F58 och minst en F55 i bistron, den senare skall stänga bistron och vara behjälplig vid trafikutbyte på platser där det behövs (exempelvis Stockholm och Norrköping).

Grupperna på Snabbtåg påverkades såklart av att alla bef4 togs bort så de gjordes om inför 2 maj. Även detta arbete var väldigt tidspressat, men några förbättringar mot det av SJ utsända förslaget kunde i alla fall göras. Det blev även påverkan på IC/Reg-grupper och även där lyckades vi få till några förändringar.

Snabbtåg: Under första halvan av T17 (fram till sommaren sägs det) är hastigheten på bland annat Södra och Västra Stambanorna nedsatt. På Södra Stam är tidtabellstiden förlängd med i snitt 7 minuter på södergående och 13 minuter på norrgående. Det innebär att turerna inte håller på hemväg från Malmö för oss, vi måste pausa i Linköping ungefär som under ett antal banarbeten. På grund av detta så försvinner vändturerna som legat på prick tolv timmar. Istället återkommer tredagarsturerna på Malmö där vi ligger hela lördagen på 1/4-tid. Det kommer vara två besättningar som gör detta, alltså fyra personal.

IC/Reg: Den långa dagöverliggningen i Gävle återkommer då vi åker upp med tåg 80 och hem med 85. Växlingen i Gävle med tåg 241 försvinner och tåget kommer att utgå från Stockholm. Återigen har man trott att man skall kunna köra detta tåg med sex vagnar och spara in en Agsb. I sista sekund har man insett att det inte går. Tilläggas kan att vi inte fått någon bemanningsplan så att man på ett något sånär enkelt sätt kan kolla bemanningen i tågen.

Lokalt samråd Cst inför T17

Lokalt samråd för Stockholm mellan SJ, skyddsombud och fack hölls den 24/10. Materialet (turförteckningar) skickades ut på eftermiddagen den 19/10 så det var inte mycket tid att gå igenom det.

Snabbtåg: Från Seko ville vi att tredagarsturerna på Malmö skulle brytas isär så att man åkte hem på lördagen och att man skickade ner personal till Malmö på lördagen för att ta hem söndagståget. Vi fick inget svar utan hänvisades till det centrala samrådet 28/10 (återkommer till det).

I vanlig ordning låg det en massa klargöringar innan tåg 535 på tur 110/1110, något Seko invände emot. Vi ansåg att klargöringsturer skulle skapas för att få ett drägligare arbetspass. Alternativt att klargöringarna läggs före tåg 437 som inte har lika många stopp och mindre resandebyte längs vägen. Även denna fråga hänvisades till det centrala samrådet.

Vi ville även få bort ett fyra timmars 1/4-tidsuppehåll i Karlstad, men det gick inte att lösa under mötet. Det löste sig senare i lokala diskussioner. Det fanns en del bef4 turer till Katrineholm, men där saknas rastlokal, något som vi påpekade. SJ tog med sig frågan.

IC/Reg: En överliggningstur i Linköping avslutades dag två med tåg 216 till Cst och sedan drygt en timmes obetalt uppehåll innan man åkte fram och åter till Nyköping och slutade 11,35. Seko föreslog att den sista svängen flyttades till tur 5660 (den korta Uppsalamorgonen med pass till Uppsala, tåg 883, tåg 814 och pass med tåg 41) för att få ett bra turslut efter överliggning. Tåg 814 med pass tåg 41 hem flyttas till att ligga efter tåg 885 (tur 5040). Det var OK. Vi ville också få bort 8 timmars 1/4-tid i Hallsberg, något som lyckades T16. SJ tog med sig detta.

En lördagstur (4846) hade ett helt onödigt obetalt uppehåll som på ett enkelt sätt gick att lösa med tidigare pass till Västerås, även detta OK. Efter överliggning i Uppsala (tur 5026) skall man på lördagen åka sju tåg på Uppsala och sluta vid 15-tiden. Jag har lyckats få bort den sista svängen, men önskvärt är att även den före försvinner. Ännu inget svar på hur det blir. Seko påpekade att den långa dagöverliggningen i Gävle ökar bortavaron och uppmanade SJ att se om den går att lösa. SJ tog med sig frågan. Vi lyckades få igenom ytterligare en lösning på en tur (5850) där vi skulle börja 4,42 och sluta 15,35 på måndagar. Den innehöll dessutom ett obetalt uppehåll. Avslutande varvet på Nyköping flyttades så att det hamnade före en kort tur (5860 måndag) till Västerås (bara fram och åter). Observera att de turnummer som nämns kanske inte är desamma som i den turförteckning som kommit ut. Man kan ju se att det på Snabbtåg är ännu mer låst att skifta turer, även om det är svårt även på IC/Reg.

Banarbeten

Precis som tidigare år har banarbetena avlöst varandra. 2017 års första banarbete på Södra Stambanan innebar att man fick pausa i Linköping på både ner- och uppvägen på Malmöturerna. Ingen höjdare.

Centralt samråd SJ, skyddsombud och fack 28/10

Till detta samråd fördes frågor som ej kunnat lösas lokalt. Vi tog för Stockholms del upp tredagarsturer på Malmö, den långa dagen i Gävle, 1/4-tiden i Hallsberg och i Karlstad och frågan om klargöringsturer. Tredagarsturer tänker SJ inte åtgärda då det skulle kosta fyra personal, den långa dagöverliggningen i Gävle skulle man se över och även möjligheten till klargöringstur för tågen innan tåg 535.

1/4-tiden i Hallsberg och Karlstad löstes så småningom, men i övrigt har vi inte sett några ändringar av ovanstående. Lördagen med sju tåg på Uppsala efter överliggning fick vi inget svar på. Mitt förslag till flytt av två tåg till Hallsberg löstes senare lokalt. I övrigt ville jag att SJ skulle fylla igen ett antal specificerade obetalda uppehåll, men det blev nej på detta. Man meddelade också att lokal i Katrineholm fanns och att skyddsronde kommer att göras för att säkra upp att den är användbar för rast och paus. Malmö ville byta en söndagstur med Stockholm.

De kom hem med tåg 549 och slutade 01,11 på hemmastation. Bytet blir så att vi tar det tåget i utbyte mot tåg 21542 på måndagen och Malmöpersonalen kommer hem med tåg 547 istället.

Nya för- och efterarbetstider

SJ har på egen hand åter justerat kringtiderna, något vi upptäckte först strax innan materialet för T17 skickades ut. Det föranledde oss att påkalla ett möte med SJ där vi gick igenom förändringarna och lade fram våra synpunkter.

Till det mötet hade SJ lagt tillbaka plattformstiden, om än reducerad, vid ankommande tåg. Vi, både Seko och huvudskyddsombud, krävde att man skulle lägga till tid för avsyning på bef3 och Agsb/Bgr. Som det ligger nu skall Ags/F58/59/F53 syna av tåget själv. Det ligger ingen tid för detta på de övriga som skall lämna tåget så fort det ankommit. SJ lämnade inga svar utan hänvisade till styrgruppen inom Trafik & Service att hantera detta. Svaret fick vi på det centrala samrådsmötet 28/10; SJ tänker inte ändra på något. Detta kommer att mynna ut i en s.k. 6.6a från huvudskyddsombuden som SJ skall svara på. En riskanalys är även begärd, men SJ anser inte att detta behövs. Återstår att se vari detta mynnar ut. Men i skrivande stund är det alltså endast Ags (eller motsvarande) som skall syna tåget, övriga slutar direkt vid ankomst. Gör man inte det så bjuder man SJ på tid.

Det rekommenderas att rapportera om avsyningen tar för lång tid, om Trafikverket undrar varför det gör det o.s.v.

Gruppnycklar

Förslaget på gruppnycklar kom 19,31 på söndagen 13/11. Vi försökte under måndagen och tisdagen se om några förbättringar kunde göras på Snabbtåg och IC/Reg, men det var inte helt enkelt. Vi kom dock fram till några förslag som vi mailade till turlistekonstruktören.

Den 17/11 hölls lokalt samråd för Stockholm med SJ, fack och skyddsombud (som inte hunnit granska nycklarna då denne ej fått dem). På Seko förslag gjordes följande ändringar:

Fick tyvärr inte bort alla sent turslut före Fp eller tidig turstart efter Fp. En liten minskning dock mot förslaget som vi först fick.

Upptäckte att det saknades fyra skubbgrupper på IC/Reg i materialet som låg på intranätet. Någon direkt förklaring fick vi inte på varför detta skedde, men efter en viss mailväxling lades de saknade grupperna på intranätet.

T17 rullar igång, inte helt problemfritt

Relativt tidigt ställde vi frågan om tåg 85 inte skulle broms provas vid ankomst Stockholm som har varit fallet tidigare. Svaret dröjde för länge, och när svaret kom var alla turer och grupper ritade. Dessutom var december utlagt och tåg 85 låg, som i turförteckningen, på F58. Det innebar att bromsprovet måste läggas på andra turer. Vi kom överens med turlistekonstruktören om att lägga det efter tåg 146, tåg 148 respektive tåg 27. Enligt senare uppgift hade det blivit ytterligare 6 stycken F59-turer vilket turlistekonstruktören tyckte var för mycket. Därför ligger tåg 85 kvar på F58-grupperna och ändringar görs på turerna 4800, 4810, 4815 och 4817 beroende på dagar innehållande bromsprov på ankommande tåg 85. Vi har föreslagit att lägga

detta på tur 4800 på fredagar och tror att det blir så när vi går in i huvudperioden från 1/2, eventuellt redan senare delen av januari.

Jag hade aldrig tid att kontrollera turerna som låg från 11/12-31/1, ett rätt digert material där bara Snabbtåg var på 46 sidor. Vi försökte istället få ordning på perioden från 1/2 då vi också går in på grupperna. Det resulterade i tre sidor anmärkningar för IC/Reg och två för Snabbtåg.

Den 2/1 kom turer för ett banarbete som började redan den 8/1. Inte förrän den 6/1 blev vi klara och då var det ju helg. Det blev två A4-sidor med anmärkningar.

Arbetet med att rätta till felaktigheter i turerna fortsätter löpande allteftersom felen upptäcks.

Förflyttningstid Gävle

Det ligger endast två minuter förflyttningstid från nya "basen" i Gävle till och från de spår vi ankommer/avgår från i Gävle. Detta är påtalat i ett tidigt läge och vi har själva mätt tiden till cirka fem minuter från lokalen till spår 1. Detta är meddelat till SJ som sagt att man kommer att göra en egen tidsmätning. Vi har inte fått återkoppling på detta än, men vi hade hoppats att justerade tider skulle kunnat införas från 1/2.

10. Seko-ombud Kontrollgruppen

Kontrollgruppen har under året bedrivit sin verksamhet med utgångspunkt från Uppsala C, där även kontor och personallokaler har varit belägna. Michael Nordh slutade efter en tids tjänstledighet som chef och efterträddes av tillförordnad chef Åsa Ekman. Seko-ombud för Kontrollgruppen är Maria Sjöström. Maria valdes till nytt SO när ordinarie SO Emilie Lagerström tog tjänstledigt under året.

Nytt arbetssätt och BIA: I och med SJ införde BIA (Biljett Innan Avgång) den 12 dec 2015, så påverkades även Kontrollgruppens arbetssätt. Tidigare hade man behövt vänta tills ombordpersonal gått igenom vagnen och frågat efter nya resande, så att dessa hade en möjlighet att köpa biljett om biljett saknades. Eftersom alla resenärer i och med BIA skulle ha giltig biljett när de gick ombord, kunde Kontrollgruppen påbörja kontrollvisering direkt efter att man stämt av med ordinarie ombordpersonal, vilket både underlättade och förenklade arbetet vid kontrollviseringar. Inledningsvis gällde en "mjuk övergång" där kunder skulle informeras och få hjälp och hänvisning hur och var man kunde köpa biljett via digitala kanaler. Under dec 2016 tillkom kontrollsträckor inom Tåg i Bergslagens (TiB) område, där biljettförsäljning fortfarande sker ombord. I och med detta måste arbetssättet för Kontrollgruppen anpassas efter de förhållanden som råder på TiB. Under 2016 övergick Kontrollgruppens succesivt från att utfärda tilläggsavgifter via fakturablock, till att utfärda tilläggsavgift via mjukvaran, RSPos, i mobilen och kunde - förutom faktura - även ta betalt för tilläggsavgift kontant eller via kontokort. I början var det en hel del inkörningsproblem med den nya tekniken, men så småningom blev systemet bättre och mer tillförlitligt.

Pilotprojekt och Ratio: Under perioden september - december 2016 genomförde Kontrollgruppen ett pilotprojekt i Göteborg och Malmö i samarbete med ett antal ombord kollegor från respektive ort. Av de som sökte till att medverka i pilotprojektet togs det ut 6 st. personer i Malmö och 3 st. i Göteborg. Tillsammans med dessa två grupper genomfördes kontrollviseringar på olika sträckor och tåg med utgångspunkt från Malmö respektive Göteborg.

På framförallt morgonavgångar Snabbtåg (med frukostservering), samt på multade X40, märktes det tydligt att utgångsvisering inte alltid hade hunnits med till följd av den förändrade bemanningen ombord efter Ratio fas 3 den 2 maj. På Malmö C och Kastrup avvisades dagligen ett stort antal resande redan på plattform innan ombordstigning, på grund av att de hade biljett med ett annat bolag. Under det tre månader pilotprojektet varade hade Kontrollgruppen kontinuerligt 3-dagars överläggningar i M respektive G, då man utförde kontrollviseringar tillsammans med pilotdeltagarna. Samarbetet mellan de olika personalgrupperna avlöpte väl. Utvärdering av piloten kommer att ske. Under pilotprojektet fanns begränsade möjligheter till ströledigheter för Kontrollgruppens medarbetare.

Insatser: Kontrollgruppen har vid olika tillfällen gjort kontrollinsatser ute i landet med överläggningar i t ex Mora/Borlänge, Umeå, Göteborg, Malmö. Under insatser i Dalarna har ett stort antal tilläggsavgifter utfärdats på sträckan Mora – Borlänge.

Fram till mitten av april beviljades inga ströledigheter på grund av de riktade insatserna med överläggningar. Under Bråvallafestivalen tjänstgjorde Kontrollgruppen som stationsvärdar på Norrköping C. Kontrollgruppen har även under året genomfört riktade insatser på specifika sträckor och tåg där detta har efterfrågats.

Studieledighet: En person beviljades studieledighet på 80% under året.

Hot och våld: En rättegång, där en medarbetare från Kontrollgruppen var målsägande gällande "Förgripelse mot tjänsteman" från 2015, ägde rum i Uppsala Tingsrätt den 20 okt 2016. Enligt dom som senare meddelades friade domstolen den åtalade.

Det har funnits tillfällen där arbetet fått läggas om eller avbrutits, då risk för hot och våld bedömts som överhängande.

Det har även förekommit att medarbetare tagits ur tjänst på grund av uppkommen hot- och våldssituation. Kontrollviseringar har aldrig utförts vid ensamarbete.

Omorganisation, flytt och minskning av tjänst: I slutet av året kom besked att Kontrollgruppen från och med 1 jan 2017 skulle flyttas över från Division Produkt till Division Trafik och Service, enhet Service.

I samband med att hyreskontraktet på nuvarande lokaler i Uppsala löper ut kommer Kontrollgruppen byta stationeringsort från Uppsala till Klarabergsviadukten 49. Fysisk flytt från Uppsala till 49:an kommer genomföras under april 2017.

En riskanalys med anledning av omorganisationen och flytt av stationeringsort har genomförts där både lokalt SO samt HSO medverkade tillsammans med arbetsgivaren. Några av de risker som tog upp gällde personalplanering, turnycklar, lokal på 49:an, samt oro att Kontrollgruppen skulle användas som personalreserv för ombordtjänst. Kontrollgruppens medarbetare uttryckte även oro för ökad restid, minskad fritid och ökade resekostnader till och från arbetet, när stationeringsort ändras från Uppsala till Stockholm.

I samband med omorganisationen minskas Kontrollgruppen med en tjänst då ett vikariat som löper ut 31 dec ut inte kommer tillsättas igen.

11. Avtalsrörelse

Något särskilt forum för avtalsyrkande har inte ägt rum mellan Seko-klubbarna på SJ under året. Därför har sektionen, i likhet med tidigare år, 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 fortsatt följt med och hamnat på samma höga nivå.

Förhandlingarna mellan Seko och Almega slutfördes den 25 april. Avtalet är på tretton månader och gäller under tiden 1 april 2016 till 30 april 2017 och innehåller bland annat ett löneutrymme på 2,38%. Avtalet innehåller också ett antal viktiga skrivningar om t.ex. arvodistråd och drogtestar som redovisats i tidigare information från Seko.

Den 8 juni träffades Seko och SJ och gick igenom den lönekartläggning och jämförelse som ska göras minst vart tredje år enligt lag.

Förhandlingar om villkorsändringar i Spåra SJ pågick en tid. I denna del så hade Seko och SJ kommit överens om nya tillägg för de som arbetar på driftstöd samt nya utbildnings- och instruktörstillägg. Överenskommelse finns också på Sekos initiativ om ändringar när det gäller avbytestid (minst 2 minuter) och förflyttningstid (75 meter/minut) för åkandepersonal. Exempel på förflyttningar inom åkstationen är från den plats order hämtas till tågens uppställningsplatser/avbytesplatser. Exempel på förflyttning utanför åkstationen är förflyttningar till/från annan tågstation för passresa eller till/från plats för rast eller överliggning. Förflyttningstid är egentlig arbetstid som kan förlänga ett arbetspass och

arbetsperiod både i början och i slutet av turen. Förflyttningstid på en tur får inte inkräkta på de minst åtta timmarnas vila på bortastation.

Den 9 september blev så de nya lönerna och ob-tilläggen fr.o.m. 1 april också klara med utbetalning retroaktivt till september månadslön. Seko och SJ blev också överens om att det ska inrättas ett Bemannings-, deltids och arvodistråd på SJ. Rådets uppgift är att löpande följa användandet av visstidsanställda, deltidsanställda och bemanningspersonal.

12. Medlemsaktiviteter

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

12.1. Medlemsmöten

Sex stycken medlemsmöten har hållits i form av s.k. "öppna hus" där vi har kunnat fånga in synpunkter om det som varit mest aktuellt under året, som t.ex. SJs nedbemanning under namnet "Ratio". Eftersom vi arbetar på det sätt som vi gör har öppna hus varit mest att föredra framför regelrätta medlemsmöten för att få maximal effektivitet. Uppslutningen på dessa möten har varit varierande, men ett 10 - 20-tal har tittat förbi och förmedlat värdefulla synpunkter. En önskan är väl alltid att fler skall ta chansen. Så uppmaning till Er medlemmar: kom förbi på dessa möten gör era röster hörda.

12.2. Utbildningar

Förtroendevalda

Det finns olika typer av utbildningar att gå som förtroendevald i sektionsstyrelsen. Den 16 - 18 maj samt 13 - 15 juni avhölls grundkursen "Ny förtroendevald" i förbundets regi där Eva Nilsson och Malin Hägglund närvarade. Under denna utbildning får nya förtroendevalda insikt i hur det är att vara ny förtroendevald på jobbet och är en bra introduktion till att kunna verka i sitt uppdrag. Kongressbeslut gör gällande att alla förtroendevalda ska gå utbildningen "Alla kan göra något" som särskilt belyser de främlingsfientliga krafternas framfart och dess historiska ursprung och hur detta påverkar den fackliga sammanhållningen. Den 17 oktober avhölls en sådan utbildning där Eva Nilsson, Emma Klingborg och Helena Henriksdotter ur sektionsstyrelsen deltog. Övriga ur sektionsstyrelsen har tidigare deltagit i samma utbildning.

Medlemmar

Som medlem finns det också en mängd fackliga utbildningar att delta i, både inom central såväl som lokal regi. På hemsidan www.fackligutbildning.se kan man som medlem enkelt se och anmäla intresse till många av de ca. 600 kommande centrala utbildningar som välkomnar medlemmar inte bara från Seko utan från andra LO-förbund från alla möjliga arbetsplatser.

Som medlem kan man även delta på den av oss lokalt arrangerade Introduktionsutbildningen som välkomnar alla kollegor på vår arbetsplats som inte tidigare har gått en facklig utbildning. Man behöver inte ens vara medlem i Seko för att delta. Introduktionsutbildningen är en grundläggande endagarsutbildning i hur

maktförhållandet i samhället ser ut mellan arbetstagarna å ena sidan och arbetsgivarna å andra. Den tar även upp varför facket en gång startade och varför det än idag är viktigt att facken är starka. Som medlem kan man även fortsätta att delta på den av oss arrangerade Spåra SJ-utbildningen som specifikt handlar om vårt kollektivavtal på SJ AB. Under denna mycket uppskattade tvådagarsutbildning lär vi oss mer om vilka rättigheter och skyldigheter vi har när vi jobbar på SJ AB och ger förträffliga verktyg till att värna om alla de vunna framgångar under åren som syns i vårt kollektivavtal. Dessa två lokalt arrangerade utbildningar äger normalt rum två gånger i halvåret.

12.3. Sociala aktiviteter

Årsmötesmiddag: Vi började som brukligt med årsmötesmiddagen i samband med förra årsmötet. Den var på restaurang Belgobar efter årsmötet den 17 februari med ca 20-25 stycken medlemmar.

Medlemskryssningar: Sedan följde ett par Seko-kryssningar (båda med Birka Cruises), där "Sekos 20-timmarskryssning" den 4 juni och "Soul Train 70-tal" den 11 juni blev mycket uppskattade inslag av alla de 30-talet medlemmar som följde med. Den 1 oktober var det dags igen, efter det första halvårets succéer, när medlemmar välkomnades till en ny kryssning "Soul Train 80-tal" som tyvärr inte hade lika många deltagare som de förra, men ändå väldigt uppskattad av de drygt 10-talet medlemmar som närvarade.

Medlemskvällar på Gröna Lund: Till den 11 och 15 augusti välkomnades medlemmar till de traditionsenliga medlemskvällarna på Gröna Lund. Nytt för i år är att klubben helt bjuder på detta (5-kampshäfte med fem stycken spelkuponger, 2 stycken karusellåk och en måltidskupong värd 60 kr samt entrébiljett för ett totalvärde av 340 kronor). Nytt för i år är också att medlemmarna i förväg har kunnat påverkat vilka två av dessa fem grenar vi har tävlat i. Efter dessa kvällar har poängställningen för varje enskild och varje lag räknats ut och publicerats på hemsidan för att kunna jämföra sinsemellan. Hela 26 stycken medlemmar, blandat från bägge Stockholmsklubbar på SJ AB, närvarade.

Mölkky-mingel i Rålis: Mölkky Mingel i "Rålis" har också detta år varit en återkommande och likaså populär aktivitet som ägde rum den 16 och den 19 juli med fint väder. Till dessa mingel välkomnar vi alla kollegor på vår arbetsplats att spela det finska kubb-spelet Mölkky under trevliga former. Ca 20 - 30 personer deltog under dessa tillfällen.

Mingel för förtroendevalda: Boulespel och en för sommaren avslutande middag för sektionernas förtroendevalda ägde rum den 6 juni. Ett mycket trevligt sätt för de förtroendevalda att stärka gemenskapen över sina arbetsplatser och underlätta erfarenhetsutbyte i det fackliga arbetet.

Budgetmöte: Nytt inslag är Budgetmöte med avslutande middag på Blekholmsterassen som välkomnade hela 22 stycken medlemmar. Under detta möte fastställdes som sig bör nästa års (2017) verksamhetsplan, budget samt medlemsavgift för klubben.

Julbord: Och ej att förglömma så avhölls de traditionsenliga julbordskryssningarna med ångfartyget S/S Blidösund. Under fyra tillfällen (den 15, 16, 20 och 21 december) välkomnades medlemmar till ett kraftigt subventionerat och klassiskt julbord i

Stockholms skärgård. Till kommande år ska klubbstyrelsen ta ställning, på medlemmars inkomna synpunkter, till om vi ska fortsätta med detta arrangemang eller titta efter nya sociala arrangemang under juletid. Alla 48 stycken medlemmar, mestadels från Sektion Åkande, som närvarade hade trevligt under julbordet.

13. Medlemsstatistik

Under året har det skett både in- och utträden för sektionens räkning. Vår klubb har även i år kunnat erbjuda ett gratis medlemskap de första 6 månaderna för helt nya medlemmar, vilket ska jämföras med den nationella Seko-kampanjen där det kostar 50 kronor/månad under de sex första månaderna. Vid årets början uppgick medlemsantalet för sektionen (Stockholm och Uppsala) till 220 stycken, vilket ska jämföras med ett medlemsantal på 197 stycken vid årets slut. En stor del av det minskade medlemsantalet kan härledas till uppsägningar och således förflyttningar till andra fackförbund. Vi har även haft medlemmar som helt har gått i pension och därför blivit förflyttade till Sektion Pensionärer. Vi har lyckats värva flera timanställda vilket ses som lyckat då dessa är en särskilt utsatt grupp och i behov av stöd.

14. 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, februari 2017

(Undertecknat exemplar finns på årsmötet)

Elias Cataño C*

Leif "Jason" Jansson*

Helena Henriksdotter*

Pernilla Holmgren

Malin Hägglund

Emma Klingborg*

Eva Nilsson

Claes Hälsing

Emilie Lagerström, adj.

Maria Sjöström, adj.