



KLUBB SJ TRAFIK









Verksamhetsberättelse 2019

Förtroendevalda Seko Klubb SJ Trafik 2019

<p>Ordförande. Samordnar klubbens verksamhet och medlemsaktiviteter. Informationsansvarig.</p>	<p>Helena Henriksdotter Sektion Åkande</p>	
<p>Kassör och webbadministratör. Medlems- och registeransvarig. Skyddsombud.</p>	<p>Elias Cataño Ordförande Sektion Åkande</p>	
<p>Vice ordförande</p>	<p>Leif Jansson Sektion Åkande</p>	
<p>Fackligtpolitiskt ansvarig</p>	<p>Mimmi Guldbbrandzén Seko ombud Försäljning</p>	
<p>Studieansvarig <i>Vilande 2019-09-01--2020-03-11</i></p>	<p>Stefan Andersson Seko ombud Administratörer</p>	
<p>Rehab- och omställningsansvarig. Skyddsombud.</p>	<p>Louise Reichenberg Ordförande Sektion VÄTE</p>	

<p>Sekreterare. Studieansvarig från 2019-09-01</p>	<p>Jenny Samuelson Seko-ombud Administratörer</p>	
<p>Arbetsmiljöansvarig. Skyddsombud</p>	<p>Pascal Tunryd Sektion Åkande</p>	
<p>Försäkringsansvarig och pensionsansvarig.</p>	<p>Bengt Paulsson Sektion VÄTE</p>	
<p>Jämställdhetsansvarig</p>	<p>Mona Svensson Sektion Åkande</p>	
<p>Revisor</p>	<p>Paiam Golrou Administratörer</p>	
<p>Revisor</p>	<p>Malin Johansson Administratörer</p>	

Ersättande Revisor	Michelle Svensson Sektion VÄTE	
Fanvårdare	Peter Andersson (ej på bild) Sektion Åkande Orvar Strömqvist Sektion Åkande	
Valberedning	Amer Shabila Sektion VÄTE Sofia Lindberg Sektion Åkande <i>2019-03-07--2019-11-01</i> Willian Batres Sektion Åkande <i>Sammankallande</i> Maria Sjöström Sektion Åkande	   

Inledning

Nedan presenterar vi 2019 års verksamhetsberättelse för Klubb SJ Trafik.

På samtliga av Klubbens sektioner och arbetsplatser har det stundtals varit ett tufft år. På flera arbetsställen har personalbrist uppstått med indragna turer, mycket övertid och stress som följd.

Glädjande är att omvärldens påverkan gett SJ en mer positiv framtoning och uppmärksammat möjligheten till att resa klimatsmart. Många tåg är idag helt fulla och vill man resa på populära tider behöver man vara ute i god tid både för att få tag på biljetter och för att få dessa till ett bra pris.

Tyvärr har samhällsklimatet hårdnat och de gränser för hur man behandlar varandra förändrats till det sämre. Det har dessvärre påverkat många av dem som arbetar närmast våra kunder. Både de som kommer ombord och städar våra tåg, de som arbetar på våra stationer med kundservice och ombordpersonalen. Vi får alldeles för många rapporter om kamrater som utsatts för elaka kommentarer, förolämpningar och vissa fall till och med kroppsskada. Det är självfallet helt oacceptabelt och här arbetar både Seko och SJ med att hantera de eskalerande hot- och våldshändelser som tyvärr blivit en del av mångas vardag.

Vi får ständiga rapporter om hur bra det går för SJ idag, att vi tjänar bra med pengar och att det finns fina möjligheter att investera i uppgraderade tåg och annat. Samtidigt snålas det med gångtider, det ritas turer med rast ombord på tåg och det ritas långa och tunga arbetspass. Även om det rapporteras om medarbetare som har en osäker arbetsmiljö med ensamarbete, är det inte aktuellt att använda en del av vinsten till att bemanna upp på tåg så att de som arbetar kan känna en större trygghet.

Det är relativt ofta som vi, som arbetar fackligt och med arbetsmiljö, upplever att SJs fina värdeord (Enkelt, mänskligt, härligt och pålitligt), inte alls levs upp till och att de bara är ord som inte betyder något när det kommer till kritan...

Styrelse- och AU-möten

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

Klubbens sektioner

Nedan presenteras de förtroendevalda i klubbens fyra sektioner. Respektive sektionens verksamhetsberättelse fanns att tillgå på sektionernas årsmöten. För den som så önskar kan verksamhetsberättelserna tillhandahållas även om man inte haft möjlighet att delta på årsmötet. Kontakta i så fall respektive sektionens ordförande/Seko-ombud.

Sektion Administratörer (vilande)

Seko-ombud:

Jenny Samuelsson

Stefan Andersson (tjänstledig från sommaren 2019)

Skyddsombud:

Stefan Andersson t.o.m. maj 2019

Marko Lipponen fr.o.m. maj 2019

Det beslutades på klubbens årsmöte 2017 att sektionen läggs vilande och i stället representeras av Seko-ombud. Dessa ombud har under 2019 varit Jenny Samuelsson och Stefan Andersson (tjänstledig från sommaren 2019), båda arbetar på SJ Trafikledning.

Seko SJ

Ett enda samrådsmöte mellan SJ Trafikledning i Stockholm och Göteborg samt depå Hagalund har hållits under året.

Arbetsmiljö

Då ersättande skyddsombud Stefan Andersson hoppade på ett fackligt heltidsuppdrag på Region Stockholm genomfördes i maj ett skyddsombudsval där Marko Lipponen, Seko valdes som ordinarie skyddsombud och Ola Vilu, Saco-TJ som ersättande skyddsombud.

Flera skyddsronder har gjorts under året i SJ Trafiklednings lokaler på plan 8, Klaraporten.

Tyvärr dras vi fortfarande med en del arbetsmiljöproblem. Även om det till stor del är nya stolar så underhålls de för dåligt. Den fina stortvätten av heltäckningsmattan i Trafikledningens lokaler som gjordes förra året har av någon anledning inte gjorts i år.

Under året byttes alla datorer på SJ ut och så även på Trafikledningen. Efter mycket tjat fick vi till slut tre skärmar på samtliga arbetsplatser för att inte förlora alltför mycket skärmyta jämfört med de tidigare skärmarna.

En större ombyggnation/omflyttning av hela huvudkontoret (Klaraporten) gjordes under året. Detta medförde en hel del störningar i arbetsmiljön då det borrades och byggdes lite här och var under en rätt lång tid.

SJ Trafikledning

Som en dålig följetong så har fortsatt en stor del av det dagliga arbetet under året på Trafikledningen utgjorts av att försöka minimera kundpåverkan då en undermålig fordonsflotta i kombination med eftersatt infrastruktur skapar oreda i trafiken.

Ett nytt fordon, ER1, kom äntligen i trafik efter mycket försening. Det är dubbeldäckare som ägs av Mälartåg och trafikerar just nu Stockholm-Eskilstuna-Örebro. Inte helt oväntat medföljde det en hel del barnsjukdomar och långt ifrån alla tågsätt är överlämnade till SJ så det skapar en del merarbete då loktåg måste användas i stället.

Nytt för i år var att Trafikledningen bemannade Älvsjö med fordonledare under sommarens stora banarbete med Getingmidjan. Detta föll väl ut så detta kommer att upprepas under 2020.

Projektet IVU/Rapid (SJs nya planeringsverktyg) är kraftigt försenat. Två år i rad har SJ inte beviljat semester under september månad för att utbildning i systemet ska hållas då, vi får väl se hur det går i år...

Under våren 2020 blev det klart att SJ förlorade upphandlingen på Övre Norrland (nattåg Stockholm-Luleå/Narvik), dock kommer nattågen till Jämtland fortsatt att köras av SJ. Återstår att se hur detta påverkar personalstyrkan på Trafikledning.

Huvudkontoret

Många avdelningar har alldeles för hög arbetsbelastning. Detta skapar ringar på vattnet och medför extra arbete för andra avdelningar då arbetet ändå måste utföras men ofta hamnar halvfärdigt i knät på någon annan.

Omflyttningen som gjordes våren 2020 verkar dock ha fallit rätt bra ut, många verkar nöjda med sina nya hemvister.

Sektion Försäljning (vilande)

Seko-ombud:

Mimmi Guldbbrandzén

Skyddsombud:

Carina Månsson

Medlemsutveckling 2019

I januari 2019 hade sektionen 31 medlemmar och i december 28.

Nya medlemmar har till största delen bestått av timanställda och vikarier, De som lämnat Sektion Försäljning har antingen slutat på SJ eller flyttats över till andra sektioner inom SJ.

Skyddsombudsmöte/Samrådsmöte

Seko- och skyddsombudet har deltagit i skyddsombudsmöten/samrådsmöten med resebutikerna i Göteborg och Malmö.

Lokal skyddskommitté

Seko- och skyddsombudet har deltagit i lokala skyddskommittémöten under året.

Central skyddskommitté

Seko-ombudet har deltagit i centrala skyddskommittémöten

Förändringar i resebutiken

I oktober 2019 informerades Seko om SJs inriktning att sluta ta emot kontanter från och med den 1 april 2020, minska resebutikens yta, förändra arbetssättet och på sikt även upphöra med nyförsäljning. De personalnedskärningar som blir en följd av detta kommer att ske med individuella överenskommelser för de som frivilligt vill lämna SJ. Ingen tillsvidareanställd personal kommer att sägas upp. Intresset för att sluta på SJ har varit stort, ca ett 20-tal tillsvidareanställda har anmält sitt intresse för detta.

Sektion VÄTE Depåproduktion

Ordförande

Louise Reichenberg

Ledamöter

Peter Klint

Bengt Paulsson

Hans Gripenbrand (gick i pension 30/9)

Natalie Wredfors

Abdi Sheikhyosuf

Tommy Ramström (fyllnadsval efter Hans Gripenbrand)

Omar Hussein (Seko-ombud)

Skyddsombud

Peter Klint (HSO Depåproduktion)

Louise Reichenberg

Hans Gripenbrand (gick i pension 30/9)

Natalie Wredfors

Roger Karlsson

Året har präglats av personalbrist och hög arbetsbelastning framför allt för Fordonsoperatörer och Depåfordonsledare. Vi har lagt mycket fokus på att förmå arbetsgivaren att inse och acceptera att arbetsbelastningen måste anpassas efter personaltillgången och att denna måste förbättras. Mot slutet av året har också personalsituationen förbättrats.

I slutet av året införde SJ slumpvisa drogtester för all personal inom depå. Detta har tidigare enbart gällt för personal som jobbar i säkerhetstjänst. SJ menar att de ska bistå med rehabilitering till medarbetare som upptäcks ha problem. Vi anser dock att det fortfarande finns vissa oklarheter gällande detta, och det är något vi kommer bevaka under kommande år. Vi anser också att skall det gälla för all personal på depå skall det också gälla all personal på SJ inklusive huvudkontoret. Det känns annars som depå pekas ut som ett problemområde.

Under sommaren genomfördes andra omgången av avstängningen av Getingmidjan. Tack vare personalens idéer och förbättringsförslag från 2018 har Getingmidjan 2019 fungerat bättre än föregående år.

För att kunna jobba med och lyfta arbetsmiljöfrågor med arbetsgivaren har Seko medverkat på de lokala skyddskommittéerna en gång i månaden, samt på divisionsnivå där 2 möten har hållits.

Vi har även haft regelbundna samrådsmöten med Seko på depåerna i Malmö och Göteborg.

Styrelsen har också haft en löpande dialog med depås skyddsombud för samarbete i arbetsmiljöfrågor.

Sektionen har haft kontinuerliga styrelsemöten och sektionens arbete med ovanstående frågor och medlemsärenden har fungerat bra. Våra medlemmar ökar och finns inom samtliga personalgrupper.

Under året har Hans Gripenbrand som varit ledamot i sektionensstyrelsen gått i pension och ersatts av Tommy Ramström på fyllnadsval.

Sektion Åkande

Ordförande
Elias Cataño

Skyddsombud tillika Seko-ombud

Elias Cataño
Maria Sjöström
Pascal Tunryd

Ledamöter

Helena Henriksdotter
Pernilla Holmgren
Leif ”Jason” Jansson
Melanie Bulut (t.o.m. 2019-08-01)
Anneli Bäcklund (fr.o.m. 2019-09-30)
Mikael Käck-Lilja
Eva Nilsson

För en utförlig beskrivning av Sektion Åkandes verksamhet under året hänvisar vi till verksamhetsberättelsen som återfinns på Klubb SJ Trafik hemsida klubbsjtrafik@se. Under fliken ”Info” återfinns ”Tågpersonal” och sedan ”Årsmöte”.

Arbetsmiljö

Samrådsmöten

Under 2019 har vi haft ett antal samrådsmöten liknande dem vi haft tidigare år, mellan de olika divisionerna i Stockholm.

Synergi

Synergirapporterna har ökat i antal - framförallt inom Service, men det kunde ha varit bättre. Tror att det fortfarande beror på bristen utav utbildning om hur man använder systemet. Vi inom skyddsorganisationen upplever också att det skulle behövas kompletterande utbildning utav dem som hanterar dessa.

Getingmidjan

Årets getingmidja avlöpte sådär, det uppstod ett antal brister som vi redan innan identifierat, men som SJ tyvärr inte tagit till sig och åtgärdat innan starten.

Det vi också saknade var att någon från SJ tog helhetsansvaret, och såg till att de brister/frågeställningar som vi hade blev omhändertagna och åtgärdade.

Framställan enligt AML kap 6 § 6a

Under december månad så skickade skyddsombuden för samtliga divisioner in en gemensam kap 6 § 6a, där man begärde åtgärder/handlingsplan för vår planeringsavdelning vid SJ.

Additionsanalys

Skyddsorganisationen har även gjort en framställan om att genomföra en riskanalys för sommaren 2020 gällande en så kallad additionsanalys.

Avtalsrörelse

Innevarande avtalsrörelse:

Det nya branschavtalet, som löper från 2017-2020, är ett treårigt avtal som inte är uppsägningsbart förrän andra året. Första året garanterade 2,1% löneökning, andra året garanterar 1,9% löneökning och tredje och sista året garanterar 2,0% löneökning. Låglönesatsningen är också indelad på tre år där alla som har en månadslön understigande 24 000 kr första året får minst 2,1% löneökning, vilket ger ett fast kronpåslag om minst +504 kr. Alla de som har en månadslön understigande 24 528 kr andra året får minst 1,9% i löneökning, vilket ger ett fast kronpåslag om minst +466 kr. Alla de som har en månadslön understigande 25 043 kr tredje året får minst 2,0% löneökning, vilket ger ett fast kronpåslag om minst +501 kr. Vidare innebär överenskommelsen också en satsning på "loss of license" med en fast årlig avsättning till en gemensamt ägd stiftelse som utbetalar ersättning till personer som tappar sin säkerhetstjänst och inte längre kan utföra arbete för värde för arbetsgivaren. Ingen annan fackförening omfattas av denna stiftelse. Utöver detta så sätts dessutom pengar av till tjänstepensionen då man har sett att denna inte riktigt levererar som det var tänkt.

Yrkanden till lokalt kollektivavtal, Spåra SJ:

Klubben har, i likhet med tidigare år, vidhållit tidigare avtalsyrkanden för vårt lokala kollektivavtal på SJ även för kommande avtalsrörelse trots att något större arbete med villkorsförändringar inte kommit till stånd. De tidigare framtagna yrkanden som ligger till grund för vidare diskussion är 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 kalenderdgn.
- 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.
- Nytt från förra året är att vi yrkar på att tillägg och ersättningar som inte revideras nu ska börja räknas upp i minst samma takt som löner och t.ex. ob-tillägg. Dit räknas t.ex. tidsförskjutningstillägg och olika lönebefattningstillägg. Detta var tyvärr inte tidigare av prioritet nog för en majoritet av klubbarna inom Seko SJ.

Yrkanden till branschens kollektivavtal, Spåra:

Under hösten var det dags för klubben behandla inkomna avtalsyrkanden från sektionerna. Våra avtalsyrkanden fastslogs, från högst till lägst prioritet, i fallande ordning enligt följande:

- Jour skall ej förläggas före fredag eller semester.
- Jour med start före 06,00 skall ej förläggas efter fredag eller semester.
- Fridag skall i sin helhet vara befriad från tjänstgöring. Övertid som inkräktar på de 24+12 timmarna skall medföra flytt av fridagen med tillhörande 12 timmar.
- Begränsning av arbetsperiod. Turer som börjar före 05,00 får ej överstiga 6 timmar. Turer som börjar före 06,00 får ej överstiga 8 timmar.
- Tidsförskjutningstillägg skall utgå vid varje turändring.
- Gränsen för när tidsförskjutningstillägg utgår skall sänkas till 1 timme.
- Jourstillägg för att kompensera den "livegenhet" som jour innebär.

Vid sidan om andra klubbars avtalsyrkanden skickades dessa avtalsyrkanden därefter till Seko SJ för vidare hantering.

Den högre timlönen – tack vare Seko:

Det tål att upprepas igen att tack vare den förhöjda timlönen som initialt enbart gällde de Seko-anslutna timanställda, en uppgörelse efter Sekos konflikt 2014, så höjde SJ året därpå timlönerna för övriga fackföreningars såväl som oorganiserade timanställda till vår högre nivå. SJ klarade uppenbarligen inte av att administrera flera olika nivåer på timlöner. När andra fackföreningar valde att "fortsätta förhandla" med en arbetsgivarpart som inte ens ville förhandla, så gick Seko från ord till handling vilket alltså höjde lönerna för alla berörda.

Arvodistråd:

Förhandlingarna mellan Seko och Almega under våren 2016 resulterade i att arvodistråd avtalades och skulle börja tillämpas. Arvodistrådets uppgift är att löpande följa användandet av visstidsanställda, deltidsanställda och bemanningspersonal på sätt som tidigare inte har reglerats. Det skulle ta ytterligare ett år innan arbetsgivaren vaknade upp och praktiskt började tillämpa överenskommelsen man hade ingått. Att det bara skulle ta drygt 365 dagar sammanfattar vår arbetsgivare på ett ganska tydligt sätt utan vidare kommentarer. Ännu idag fortsätter dessa lokala arvodistråd att redovisa till oss fackliga förtroendevalda.

Text i kollektivavtal om förflyttningstid saknas:

Vi har också noterat att resultatet av avtalsförhandlingarna juni 2016 gällande revidering och tillägg i Spåra SJ om förflyttningstid ännu – två och ett halvt år efteråt överenskommelsen – inte har skrivits in i kollektivavtalstexten. Detta har vi under flertalet tillfällen påmint Seko SJ om som är den fackliga parten i dessa förhandlingar. Svaret heter att SJ själva ansvarar för att uppdatera sitt kollektivavtal som finns på företagets intranät. Vi menar på att större ansträngningar bör göras för att ha ett kollektivavtal som är à jour med tiden.

Nya löner och ob-tillägg:

Den 21 juni blev de nya lönerna och ob-tilläggen för perioden 1 maj 2019 till 30 april 2020 också klara med utbetalning retroaktivt på juni månadslön.

P1	Kr/mån	P2	Kr/mån
Tågmästare		Kundvärd/kommunikatör	
P17	19 995 kr	P28	21 085 kr
P18	22 165 kr	P29	23 215 kr
P19	25 800 kr	P20	26 120 kr
P10	29 080 kr	Timlön 36 tim	173,07 kr
Timlön 36 tim-vecka	193,87 (196,51)* kr	Timlön 38 tim-vecka	164,31 kr
Timlön 38 tim-vecka	184,05 (186,55)* kr	Timlön 40 tim-vecka	157,34 kr
P3	Kr/mån	P4	Kr/mån
Fordonsoperatör		Depåoperatör	
P37	23 170 kr	P48	21 300 kr
P39	26 816 kr	P49	23 735 kr
P30	30 345 kr	P40	26 050 kr
Timlön 36 tim-vecka	197,26 kr	Timlön 36 tim-vecka	173,67 kr
Timlön 38 tim-vecka	187,27 kr	Timlön 38 tim-vecka	164,87 kr
P5	Kr/mån	P6	Kr/mån
Komfortoperatör		Tågvärd	
P58	21 200 kr	P68	21 200 kr
P59	22 665 kr	P69	23 215 kr
P50	25 000 kr	P60	26 120 kr
Timlön 36 tim-vecka	164,50 kr	Timlön 36 tim-vecka	168,34 (170,63)* kr
Timlön 38 tim-vecka	156,17 kr	Timlön 38 tim-vecka	159,82 (161,99)* kr
P7	Kr/mån	Ob-tillägg	Kr/tim
Lokförare			
P78	17 200 kr	Enkel	20,57 kr
P79	30 300 kr	Kvalificerad	45,92 kr
P70	35 350 kr	Storhelg	103,18 kr
Timlön 36 tim-vecka	229,85 kr		
Timlön 38 tim-vecka	218,21 kr		

På timlönsbeloppen tillkommer eventuella fasta och rörliga tillägg.

* = Som utför biljettredovisning.

Facklig-politisk verksamhet

Första maj

Klubben anordnade ingen egen aktivitet på årets 1 maj, men välkomnade deltagande på det firande som skulle äga rum med Seko centralt och med närliggande föreningar. Klubben fanns representerad tillsammans med enskilda medlemmar i övriga organisationer under denna dag, och gick med i tåget i solidaritetens tecken med krav på förbättringar i personalpolitik, bättre villkor och arbetsmiljö.

Många av våra viktigaste fackliga frågor styrs och påverkas av politiken. På Sekos förbundskongress i april 2017 togs därför ett beslut att varje klubb skulle ha minst en Facklig-politiskt ansvarig. Detta för att ta ansvar för och driva medlemmarnas intressen inom området. Efter att stadgändringen trädde i kraft utsåg styrelsen 2019 Mimmi Guldbbrandzén till att vara klubbens Facklig-politiskt ansvarige.

Begränsad konflikträtt

Sektion Åkande har varit den mest drivande delen av klubben när det gäller det fackligpolitiska arbetet. På årsmötet 2017 antog sektionen ett uttalande som tog ställning emot det regeringsinitiativ till utredning som tillsattes i syfte att se över en begränsning av konflikträtten. Vi antog också ett liknande uttalande som denna gång riktades internt inom vår egen organisation där vi, som ett resultat av årsmötesbeslutet 2017, ställde oss kritiska till den överenskommelse som de centralfackliga representanterna nyligen hade slutit med Svenskt Näringsliv. I det uttalandet förklarade vi att en sådan viktig fråga borde underställas kongressen för största möjliga demokratiska förankring och legitimitet. I januari 2018 antog sektionsstyrelsen det remissvar som sedermera föreslogs bli klubbens gemensamma ståndpunkt och som senare skickades in till Arbetsmarknadsdepartementet. Detta med anledning av det lagförslag som vilar på den centrala överenskommelsen mellan arbetsmarknadens parter i fråga om begränsningar i konflikträtten.

I juni klubbade till slut en stor majoritet av riksdagen genom lagen om en begränsad strejkrätt enligt förslag som upprättats mellan arbetsmarknadens parter. Förändringarna började gälla redan den 1 augusti och innebär att det bara är tillåtet för en arbetstagarare att delta i stridsåtgärder mot en arbetsgivare med kollektivavtal om syftet är att uppnå ett annat kollektivavtal som inte tränger undan det befintliga. Dessutom måste arbetstagarorganisationen ha förhandlat sina krav med arbetsgivaren innan konfliktvapnet får användas. Lagen förbjuder även såväl arbetsgivare som arbetstagarare att ta till stridsåtgärder för att utöva påtryckningar i en rättstvist.

Tafsa inte (på vår trygghet)!

Denna hot- och våldsmanifestation i form av flygbladsutdelning var ett andra steg där en pressträff och redovisning av Sekos centrala arbetsmiljörapport "Med hälsan som insats" presenterades en vecka innan. 3 200 medlemmar har besvarat enkäten. Man har även samlat in underlag från AFA. 9 anmälningar av hot- och våld per 1 000 anställda. Detta är högre än hos bland annat kriminalanställda. 47% anger att det blivit värre under det senaste året. Många anser att ensamarbete gör att man känner sig mer sårbar och utsatt.

De krav vi har är:

- Stopp för ensamarbete.
- Bättre krav vid upphandling om personaltäthet.
- Kamera kan vara komplement, men ersätter inte människor.
- Samverkan mellan flera enheter; företag, polis, politiker osv.
- Inför spärrar för att förhindra tillgång till plattform?

Under manifestationen, där en rad medlemmar såväl som förbundsordförande och vice förbundsordförande samt en rad andra spårtrafikmedlemmar deltog, träffade vi på många tågresenärer och upplyste om den höga förekomsten av hot och våld i vår vardag. På webbadressen: <https://youtu.be/3ky8WIfpvSM> finns ett videoklipp av aktionen. Även vår klubbordförande och ett av våra skyddsombud har senare framträtt i radio respektive TV4 i samma ämne. Länk till detta finns på vår hemsida: <https://wp.me/paMKBq-jJ>

Pendeluppropet

Pendelklubben på MTR anordnade den 25 maj ett möte med syfte att diskutera möjligheterna att gemensamt och tvärfackligt driva fackligt-politiska krav gentemot politiken och media med resultat som drabbar oss negativt. Detta valde de att initialt kalla för "Pendeluppropet" och har som syfte att samla fackliga sammanslutningar för att skapa opinion kring flera samhällsförämringar. Punkter som bl.a. dessa ingår i detta upprop är:

- Lagen om utökad fredsplikt ska rivas upp.
- Förbjud hyvling av tjänster.
- Inga undantag i turordningsregler. Nej till försämringar i arbetsrätten.
- Förbjud visstidsanställningar och sms-tjänster.
- Ingen ytterligare höjning av pensionsåldern.

Sektion Åkandes styrelse antog programmet som sitt eget och yrkade på att klubbstyrelsen gör det samma.

Ordning och reda-manifestation

Med anledning av att Mälartrafikens upphandling skulle starta anordnade Seko Klubb SJ Trafik manifestationer både den 24 april och den 29 april för att belysa avsaknaden av flera viktiga aspekter i upphandlingsunderlaget. Aspekter vi anser ska finnas med. Politiskt sett behöver en upphandling som denna regleras kring bemanning, personalvillkor,

arbetsmiljö och ev. verksamhetsövergång för en stabilare tillvaro för alla inblandade såväl resenärer som anställda. Annars riskerar morgondagens tågkaos vara ett faktum.

Försäkringar

Under 2019 är det Bengt Paulsson från VÄTE som varit försäkringsansvarig inom Klubb SJ Trafik.

Folksam har under året vid några tillfällen besökt både Hagalund och Stockholm C (49:an) för att träffa medlemmar för att ha den årliga informationen gällande pension och försäkringar med medlemmar.

Det har varit ett populärt inslag särskilt på VÄTE. Det är många inom SJ som kommit till åren, så pensionsbiten blir viktigare för varje år som går.

Det är tänkt att vi ska bjuda in Folksam under våren igen för att få den årliga uppdateringen inom båda områdena. Hoppas att intresset för att prata pensioner och försäkringar fortsätter att vara stort.

Informationsvägar

Medlemmarna hänvisas till vår hemsida samt till Seko-tavlan på arbetsplatsen, E-postutskick och Facebook. Dessa kanaler kommer att användas som verktyg att informera om att ny facklig information finns att tillgå på hemsidan samt om diverse evenemang som är på gång. Tanken är att all facklig info ska finnas på egen webbplats dit medlemmar själva vänder sig eller genom länk på Facebook och mailutskick. Sekos anslagstavlor kommer alltid att innehålla all facklig information som ges ut.

Sekotavlan

Vi har på våra anslagstavlor (även kallad för Seko-tavlorna) all kontaktinfo och även aktuell information. Där finns även information om utbildningar och evenemang. Seko-tavlorna, är strukturerade 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 såsom LO, ABF m.m. Under fliken "Aktuellt tema" uppmärksammas frågor vi speciellt vill framhålla.

Vi informerar även tydligt vilka som är förtroendevalda samt vilka informations- och kontaktvägar som finns för sektionens medlemmar i utskick såväl som på Seko-tavlan samt hemsidan. Det finns även annan facklig information för intresserade såväl som inträdesblanketter, trots att det sistnämnda med enkelhet och snabbhet görs bäst via hemsidan.

Jämställdhet, integration och mångfald

I December 2019 kallade SEKO Stockholm de jämställdhetsansvariga i klubbarna till möte.

Mats Wingborg, författare och redaktör för "Första linjen" inledde och han har tillsammans med Anna-Lena Lodenius skrivit boken "Den blåbruna röran".

Han talade om de högerextrema partierna i Norden och Europa. Arbetarrörelsen har försvagats gentemot de högerextrema partierna. De olika partierna har vuxit fram genom olika intressefrågor och olika ursprung. Det är en skillnad om de accepterar parlamentarism eller inte, och en del profilerar sig över välfärden. Alla är fackföreningsfientliga.

Carina Lindberg är förbundsjurist på SEKO förbundets förhandlingsenhet.

Hon informerade om förebyggande arbete och aktiva åtgärder samt berättade om Kanadamodellen, där man kollektivreglerar jämställdhetsfrågorna.

Seko Sjöfolk har skrivit en handbok "Jobba aktivt", och man har ett branschöverskridande samarbete mot sexuella trakasserier.

Maria-Elsa Salvo från Arena Opinion är kommunikationsstrateg och arbetar med politisk påverkan och kampanjer som innefattar opinionsbildning och allmänna arbetsmarknadseffekter av invandring.

Även Sandro Scocco har skrivit om integration i boken " Och några, antar jag, är OK!"

Lokalt samråd

Samrådet består av representanter från båda klubbarna Seko Klubb SJ Trafik och Seko Lokförarna SJ Stockholm samt skyddsombuden i Stockholm/Hagalund. Gruppen består av Helena Henriksdotter, Leif "Jason" Jansson, Elias Cataño, Lollo Reichenberg, Jenny Samuelsson från Klubb SJ Trafik. Förarna representeras av Rasmus Holmberg, Johanna Hedberg, Olle Blomberg, Alexandra Svensson och Linnea Andersson. Gruppen har för avsikt att tillvarata och driva gemensamma frågor som berör både ombordare, förare, depåpersonal och trafikledning. Följande frågor och aktiviteter har avhandlats under verksamhetsåret.

Mälaby, fokusdag 18 mars:

Mälartåg har aviserat att de, när avtalet med SJ går ut i december 2021, inte har för avsikt att anställa SJs personal i ett övertagande enligt §6 B i LAS. De har förvarnat att de inte har för avsikt att bemanna med tågvärdar utan endast kundvärdar typ Arriva. En aktionsdag är planerad till 18 mars då vi på fritid, ej arbets- eller FFU-tid, ska dela ut flygblad och föra samtal med resenärer. Hur påverkar IVU/Rapid en eventuell övertalighet bland Regionalstationerna? Där ska ju turerna fördelas över Regionen, hur fungerar det om det knappt finns turer att fördela?

Framtidens planering (IVU/Rapid):

VD har uttalat att det är "go live" från 1 oktober. Dock verkar det som att de som sitter i projektet inte riktigt tror att det hinner bli klart till dess. Ingen ny information har inkommit vare sig från SJ eller Seko SJ.

Toalettbesök:

Man har på samrådsmöte beslutat att förarna inte skall driva att toalettbesök skrivs in i turerna. Detta för att man befärar att det slår sönder körningen.

Medlemsärende:

En av våra medlemmar har nekats timanställning efter uttagen tjänstepension. Konflikt har uppstått mellan medlem och gruppchef. Solidaritetsyttringar har skett av kamrater på arbetsplatsen genom stödlista på anslagstavlan och försäljning av t-shirts.

Inhyrning av förare från Pro Train:

Dessa har inte full kompetens så det är svårt att använda dessa fullt ut. Utbildning sker i viss mån. Dessa har upplevt att de inte fått ett bra mottagande i Hagalund.

Helgarbete för Fordonsoperatörer:

Man vill att denna yrkeskategori ska arbeta varannan helg, istället för var tredje. Man har presenterat en Fp-plan där man placerat in personal. Seko anser att detta är ett brott mot MBL 11§.

Förslaget om begränsad strejkrätt:

Den 29 april besökte Sekos förbundsordförande, Valle Karlsson, Klubb SJ Trafiks styrelsemöte.

Mötet berörde försämringar i strejkrätten och mötet var öppet även för medlemmar. Anledningen var den situation som uppstått där förbundet har ingått i en överenskommelse om begränsad strejkrätt. Detta resulterade i det upprop som klubben genom medlemsbeslut stöttade för att förhindra detsamma.

Arbetsplatsträffar:

Denna omgång är gemensam för tågvärdar och förare. Vi vet att tågvärdar vill ta upp nya turlistor, det verkar som att samma problem finns hos förarna. Förarna har också ett missnöje med sina löner då andra tågbolag betalar avsevärt högre löner. Tre skyddsombud har efter genomförda arbetsplatsträffar blivit inkallade på samtal med gruppchefernas chef.

Avstängning förbi "Getingmidjan":

Oklara arbetsbeskrivningar för förare, där man inte riktigt vet vad som ska göras ute i Älvsjö. Det står disptid på turlista, men ingen information om vad som ska utföras under disptiden.

Lite kaotiskt, problem med catering som levererar fel. Tåg på spår 55/56 ska växlas över till spår 47 för furnering. Tidskänsligt med växling. Depåfordonsledare är inte alltid på plats. Då har man ingen kontroll på komfortoperatörer och catering.

Vissa klargörare har tagit på sig rollen att kolla när detta är klart och meddela förare.

Catering fungerade sådär. Flera tåg avgick mer eller mindre utan varor.

Det var även problem med felvända tåg där kund fick åka baklänges trots att de enligt "seat map" valt att åka framlänges. Oklart vem som skulle rapportera in till trafiksamordnare att tåget gått felvänt.

Även problem med att alla trafiksamordnare inte haft kunskap om hur man gör ombokningar med alla olika tågnummer. Vid stoppad bokning försvinner tomma platser från platsbokningen i "Mitt tåg". Det gör att ombordpersonalen måste ta fram de nummer/säten som saknas. Detta är tidskrävande och svårt att hinna med.

Det går heller inte att notera i Mitt Tåg vilka platser som är tomma som vi själva sedan delat ut till resenärer.

Direktiv vad som gäller vid icke fungerande AC har varierat. Vissa trafiksamordnare har betalt tillbaka på biljett, andra har uppmanat till att hitta andra platser i tåget. Det leder till ökad arbetsbelastning för ombordpersonalen.

Raster har inte stämt med verkligheten i Älvsjö.

Det har inte funnits transport till Flb vid väldigt tidiga turer. Det har inte heller stämt med transport från Flb med sena tåg.

Väldigt många tågnummer för samma tåg leder till förvirring.

Kaffet bryggs på Cst på morgonen för hela dagen, kunder har klagat på att kaffet är kallt på eftermiddagstågen.

Trafikledningen rapporterade att fordonsledare har suttit i Älvsjö godsbangård (Äsg) och det har fungerat bra. Dock har arbetsbelastningen varit lite väl ojämn då Trafikledningen på Klaraporten har haft för högt tryck i jämförelse med Äsg. Omloppen på loktåg har varit alldeles för långa. I vissa fall var omloppen 8 dagar vilket resulterade i stängda toaletter, akuta bromsblocksbyten osv.

Ombordpersonalen har haft problem med många kast med tågsätt där vagn 3 som är andra klass ersatts av en 1 klass vagn.

Medlemmar med diagnoser:

Tre ur ombordpersonalen har blivit uppsagda, inte fått förlängt kontrakt eller tagits bort från F53 säkerhetsutbildning på grund av ADHD-diagnos. Det har också visat sig att SJ inte tvekar med att ompröva ett för snällt läkarutlåtande för att få ett mer strängt läkarutlåtande ifråga om fortsatt tjänstgöring för den berörde. Fallen har anmälts in till Seko SJ som kontaktat förbundet. De anser att det är en branschfråga huruvida man kan arbeta i tågbranschen med en diagnos.

”Lilla getingmidjan” – avstängningen i oktober:

Det var för lite ombordpersonal beräknad för klargöringar på Norra Bantorget. Alla tågsätt från Hagalund var multade, men endast två tågvärdar utplanerade på samma tid som när man klargör ett tågsätt...

Saknade förarresever i Hagalund och Älvsjö:

Det saknades även reserv på tågsätt. Fordonsledare hade ställt krav på reserv och reservtågsätt inför avstängningen i påsk. Inga rapporter har inkommit från förare än så länge, förutom en tur med rast ombord på tåg i Äs.

Rast ombord på tåg:

Man ritar banarbetsturer med rast ombord på tåg, även på de stationer där det finns rastlokal. SJ hänvisar till avtalsenheten, som säger att detta är OK. Detta gäller ombordpersonalen. På trafik har SJ sagt att detta inte ska ske i planerat läge. Förare har därför inte rast ombord på tåg. Dock skedde detta under lilla getingmidjan. Enligt SO ombord har planeringsenheten hänvisat till att vi inte vill ha kvartstid och med rast ombord kan vi vända snävare och inte behöva ha så mycket kvartstid...

Avtalsmässigt har turlisteombud inte kunnat förhindra detta, frågan är om skyddsombud kan använda OSA (arbetsmiljöföreskriften ”Organisatorisk och Social Arbetsmiljö”)? Kan våra turlisteombud inom Seko kontakta varandra när de får turlisteförslag med rast på tåg? Detta för att få en uppfattning om hur ofta detta uppträder. En AFS finns som reglerar hur en rastlokal ska se ut. Kan vi använda oss av detta? Vad säger Seko SJ?

Förarklubbens yrkanden till branschens kollektivavtal, Spåra: Förarklubben har, i likhet med Sektion Åkande genom klubben, även tagit fram ett antal yrkanden till branschens kollektivavtal (se avsnitt ”Avtalsrörelse”), vilka är:

- Bör-skrivningen om 19-05 ska ändras till ”skall” och omfatta tiden från 17,00 före fredagen till 08,00 efter densamma.
- Höjt fridagstillägg till 300 kr/timme och att det ska gälla inför alla fridagar, d.v.s. om man utför arbete efter 19,00 inför en fridag.
- En sjätte semestervecka ska införas efter att man fyller 40 år och en sjunde semestervecka efter att man passerar 60 år.
- Ett förtydligande inskrivet om att de avtalade arbetstidsreglerna och lagarna är de gränser som gäller. D.v.s. mindre störningar och småförseningar ska inte innebära att SJ kan strunta i avtalet. Syftet är att få bort problemet med s.k. ”operativt läge”.
- Turer får inte konstrueras med kortare nattvila än 11 timmar.

Dessa yrkanden skickas in till förhandlingsorganisationen för att där behandlas med övriga klubbars yrkanden.

Inrapporterade tågförseningar: Övertidsblanketter med tågförseningar justeras av PsP. Medlemmar får tillbaka blanketter där man ändrar den rapporterade förseningstiden. På de flesta stationer klockar Xpider när tåget passerar infartssignal. Det är dock inte när tåget stannar vid plattform, vilket är den verkliga ankomsttiden. Direktivet är felaktigt ifall SJ räknar ankomst vid passering av signal. Hur överklagar man detta? Om medlem inte begärt att få tillbaks övertidslappen, får man då meddelande om att SJ gjort en ändring?

Motioner till Seko SJ representantskap: Klubb SJ Trafik har för avsikt att skriva en motion som kräver att förtroendevalda fortfarande utövar sitt yrke regelbundet.

Klubben har också för avsikt att skriva en motion som föreslår en förändrad brytpunkt för hur många medlemmar som krävs för representation i förhandlingsorganisationen representantskapsmöten. Idag är Seko SJ styrelse 7 personer, klubbarna är 11 stycken. Detta leder till att styrelsen i princip alltid får igenom sina förslag då klubbarnas

representanter är mer eller mindre lika många som styrelsen. Tanken är att ge klubbarna och därigenom till sist medlemmarna större påverkan på de beslut som tas gemensamt.

Våra två klubbar kommer tillsammans att förbereda dessa motioner och skicka in.

Lokala tvisteförhandlingar

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

Trafikavstängning förbi Getingmidjan (Sektion Åkande): Inför tågtrafiksavstängningen förbi den s.k. "Getingmidjan" 2019 så påkallade arbetsgivaren en lokal förhandling med anledning av tillfällig stationeringsort för berörd uttagen ombordpersonal som skulle utföra klargöring av tåg vid Älvsjö godsbangård (Åsg). Vi var förberedda på att arbetsgivaren skulle föreslå att de uttagna under hela trafikavstängningen skulle få Åsg som tillfällig stationeringsort, men varför bara ta lillfingret när man kan ta hela handen? Istället föreslog arbetsgivaren att de uttagna skulle ha den stationeringsort som de för dagen arbetade utifrån, exempelvis å ena sidan från Åsg ena dagen när man komfortklargjorde tåg och å andra sidan från Stockholms centralstation (Cst) andra dagen när man tjänstgjorde i ordinarie åkning. Ett inkonsekvent förhållningssätt, ansåg vi, och såg till att förhandlingen avslutades i oenighet.

Diskriminering av gravid medlem (Sektion VÄTE): En chef skrev till en av våra gravida medlemmar att hon inte skulle få sitt timanställningskontrakt förnyat p.g.a. hennes graviditet. Vi påkallade då genast förhandling i frågan och hävdade att medlemmen blivit diskriminerad p.g.a. kön. Kort efter att förhandlingsframställan inkommit kom arbetsgivaren på bättre tankar och erbjöd medlemmen förnyat kontrakt. När väl förhandlingen ägde rum påstod arbetsgivaren att medlemmen inte hade drabbats av effekterna av det som arbetsgivaren hade uttryckt i skrift. Vi stod på oss i vår linje och arbetsgivaren vidhöll sin linje och förhandlingen avslutades i oenighet.

Överskridet övertidsuttag (Sektion Åkande):

För femte året i rad förmår inte SJ AB att säkerställa att uttagen övertid inte överskrider uppsatta regelverk. Alltför ofta rör det sig dessutom om samma personer, vilket gör arbetsgivarens brister ännu allvarligare. Klart är att arbetsgivaren inte har förmågan att stävja detta och hålla sig inom föreskrivna regelverk om högst 48 timmar per fyra veckor eller högst 50 timmar per kalendermånad samt högst 200 timmar per kalenderår. För femte året i rad frågar vi oss hur detta kan vara möjligt när SJ normalt stoppar medarbetare på övertid vid 120-150 övertidstimmar. Seko har, sannolikt som enda fackförening, begärt lokal tvisteförhandling i denna fråga. Eftersom en liknande tvisteförhandling avslutades i enighet förra året, trodde vi att så även skulle vara fallet i år när vi hänvisade till föregående års protokoll samt de överenskomna skadeståndsnivåerna per övertidstimme. Den tidigare gemensamma överenskommelsen om 346 kronor per överskriden övertidstimme ville arbetsgivaren inte längre veta av när man istället erbjöd ett skambud på drygt 16 kronor per otillåten överskriden övertidstimme. Sannolikt p.g.a. att övertidsuttaget totalt sett hade stigit från förra året. Enligt SJs sätt att se det på så ska påföljden sänkas ju oftare och mer omfattare avtalsbrott som begås, men sannolikt gäller det såklart inte från arbetstagsarsidan. Detta hån sammanfattar hur cheferna värderar både vår tid borta från våra nära och kära i form av överskriden övertid men även respekten för lag och avtal. Förhandlingen avslutades i oenighet.

Brott mot viloperiod (Sektion Åkande):

Två snarlika händelser där medlemmar inte har fått sin avtalsenliga viloperiod på hemmestation p.g.a. trafikstörningar har resulterat i att sektionen påkallade tvisteförhandlingar. I bägge fallen hade medlemmarna kontaktat Operativ personalledning (Opsl) innan viloperioden tog vid och uppmärksammade Opsl på det inträffade, varpå vissa åtgärder vidtogs i syfte att erhålla den avtalsenliga viloperioden. Tyvärr visade sig åtgärderna inte vara tillräckliga och viloperioden blev ändå för kort. I tvisteförhandlingarna hävdade arbetsgivaren att viloperioderna kan förbigås, även trots att vi åberopade skriften "Arbetstider vid trafikstörningar" som blev resultatet av en förlikning 2014. I den skriften intygades att viloperioden under inga omständigheter kunde förbigås vare sig på åkandepersonalens eller trafikledningens initiativ. Arbetsgivarens förhandlingsansvariga viftade undan detta som "gammal skåpmat" och tvisteförhandlingarna avslutades lokalt i oenighet. Tvisterna har nu skickats till central förhandling för vidare hantering.

Nya principer för lönestegsinplacering?

Vi fick rapporter från ett ordförandemöte i juni månad om att ombordpersonal som yrkesgrupp inplaceras i andra löensteget vid nyanställning om man kan uppvisa två års arbetslivserfarenhet, oaktat vilken typ av arbete det rör sig om. Detta hade tillkommit efter en kollektivavtalsförhandling mellan SJ och Seko.

Den 27 september, skickade cheferna ut informationsbrev till oss ombordanställda om hur ologiska och orättvisa skillnaderna är mellan olika personalgruppers möjlighet att på samma sätt tillgodoräkna tidigare arbetslivserfarenhet för löneinplacering vid nyanställning på SJ AB. Med ambitionen att leva upp till sina värdeord skrev cheferna att denna orättvisa tydligen inte gäller förare av orsaker som man inte går närmare in på. Cheferna skrev vidare att man i samråd med facket hade enats om en kollektivavtalsförändring som innebär att alla nyanställda tågvärdar fr.o.m. 1 maj i år med tre års dokumenterad arbetslivserfarenhet löneinplaceras direkt i det tredje/sista lönesteget (P60), istället för i det andra lönesteget (P69).

Detta har flera medlemmar uppmärksammat och varit med all rätta frustrerade över. För att kunna bemöta arbetsgivarens påstående har vi av Seko SJ begärt att få ta del av förhandlingsprotokollet från den förhandlingen, men vi har nekats att få ta del av detta p.g.a. att protokollet innehåller känsliga personuppgifter. Vi har svarat att vi inte är intresserade av enskilda medarbetares personliga och känsliga uppgifter, varpå vi har föreslagit att dessa uppgifter stryks och att protokollet därefter skickas ut. Tyvärr förgäves. Således står vi nu i den ytterst märkliga situationen att ord står mot ord. Å ena sidan hävdar arbetsgivaren att deras information stämmer och i motsats till detta hävdar Seko SJ å andra sidan att deras uppfattning gäller, d.v.s. att arbetsgivaren gör en generösare tolkning än vad har avtalats. Att ett företag, som per definition inte är en interdemokratisk organisation uppbyggd på förtroende, inte uppvisar förhandlingsprotokollet för oss är en sak. Andra kommentarer är överflödiga. Kvar blir spekulationerna om vilken uppfattning som verkligen är sanningsenlig. I mitten hamnar tyvärr alla de enskilda medlemmar som hamnar i kläm.

Detta har lett till att motioner har skickats både till och från klubben med syfte att öka transparensen hos Seko SJ. Något som redan skedde för några år sedan, men som avlogs.

Medlemsaktiviteter

Årsmötesmiddag:

Verksamhetsårets första aktivitet var årsmötesmiddagen i samband med årsmötet 2019. Den hölls på restaurang Pong med asiatisk buffé den 13 februari och 12 medlemmar deltog.

Seko medlemsvecka:

6-10 maj höll förbundet medlemsvecka för alla medlemmar över hela Sverige i alla olika branscher. Avsikten var att värva nya medlemmar, men även att upplysa nuvarande medlemmar om deras rättigheter och försäkringar som medlemmar i Seko.

Den 9 maj hade vi medlemsdag på Klarabergsviadukten 49 med gäster från Help försäkring och från Folksam. Dessa var på plats för att svara på frågor och hjälpa till med eventuella medlemsärenden. Ett antal prinsesstårtor var inköpta och från förbundet hade det skickats ut diverse "give-aways" så som mobiltelefonhållare, bestick och platshållare att fästa på mobiler för att hålla reda på kreditkort osv.

Mölkky-mingel i "Rålis":

Arrangemanget var öppet för alla järnvägare, oavsett arbetsplats, företag såväl som medlemskap i Seko eller inte. Aktiviteten hölls den 18 juli, men det var dessvärre inte så många deltagare denna gång.

Seko-kryssning: Det blev endast en gång detta verksamhetsår och det begav sig den 8-9 juni. En solig och glad kryssning i discodansens tecken, Caribbean Cruise med Soul Train. Med minskat deltagarantal så frågar vi oss om det eventuellt var sista gången vi anordnade denna aktivitet. Men de deltagare som närvarade var nöjda. Det dansades till sent, eller till tidig morgon för vissa.

Medlemsdag på Gröna Lund:

Den 14 och 22 augusti var det åter dags för den traditionsenliga 5 kampen på "Grönan". Allt bekostades av klubben - inträde med femkampshäfte och två karusellåk och en måltidskupong. Totalt tävlade 24 deltagare.

Budgetmöte:

Den 29 oktober hölls ett budgetmöte med fastställande av klubbavgift 2020, Aktivitetsplan 2020, Aktivitetslista 2020 och budget för klubben samt fyllnadsval till valberedning. Efter mötet bjöds deltagarna på middag på restaurang Råkan.

Sekos medlemsjul:

Den 3 december ordnades medlemsjul där alla på arbetsplatsen var välkomna. Man var med andra ord välkommen in även om man inte var Seko-medlem. Vi bjöd på vörtlimpa med hemmagriljerad julskinka, den klassiska julosten från Holland och bjöd på diverse julgodis. Som medlem fick man delta i utlottning av ett flertal julklappar.

Julbord:

Då kollektivavtal numera saknas på ångfartyget S/S Blidösund, där vi traditionellt har intagit vårt julbord, blev det istället något nytt: Italienskt Julbord på Ristorante Trattorian på Kungsholmen. Vid tre tillfällen i december den 17, 18 och 19 njöt vi av deras välfyllda julbord med utsökta italienska delikatesser. Trots att det var en vild chansning så

var många nöjda med maten och den mysiga restaurangen. En trevlig kväll i goda vänners sällskap, kan man sammanfatta det som.

Deltagandet på dessa aktiviteter har tyvärr inte varit jättebra och det tycker vi så klart är tråkigt.

En anledning kan vara att våra arbetstider är som de är, med arbete varannan helg och att man hellre vill vara med familjen när man är ledig.

Vi tar gärna emot förslag på aktiviteter som kan locka fler att delta kommande år.

Medlemsavgifter

Utöver den nationella Seko-kampanjen om 50 kronors medlemskap per månad under det första halvåret har klubben även detta år fortsatt att erbjuda nya medlemmar återbetalning av denna avgift efter fullgjord period. Således har klubben fortsatt att erbjuda nya medlemmar ett helt gratis medlemskap i Seko de sex första månaderna.

Den månatliga a-kasseavgiften för Sekos a-kassa är fortsatt 125 kronor för de som även är medlemmar i Sekos fackförening och 134 kronor för de som endast är medlemmar i a-kassan.

Klubbens budgetmöte under hösten beslutade om oförändrade klubbavgifter som i sin tur är en sänkning av vad det har varit. Detta som en fortsatt konsekvens av det relativt nyinrättade organisationsledet med branschorganisation som också tar ut egen avgift för sin samordnande verksamhet. Således är medlemsavgifterna som följer:

Avgiftsklass	Lön från	Lön till	Förbundsavgift	Branschavgift	Klubbavgift	Total avgift
1	Intro*		(50) 0 kr			(50) 0 kr
2	0 kr	10 999 kr	50 kr	6 kr	0 kr	56 kr
3	11 000 kr	13 999 kr	180 kr	6 kr	45 kr	231 kr
4	14 000 kr	16 999 kr	206 kr	6 kr	45 kr	257 kr
5	17 000 kr	19 999 kr	237 kr	6 kr	45 kr	288 kr
6	20 000 kr	22 999 kr	257 kr	6 kr	45 kr	308 kr
7	23 000 kr	25 999 kr	273 kr	6 kr	45 kr	324 kr
8	26 000 kr		288 kr	6 kr	45 kr	339 kr
Studerande			50 kr		0 kr	50 kr
A-kassa						125 kr

Medlemsstatistik

Under året har i vanlig ordning både in- och utträden från klubbens sektioner ägt rum. Vid 2019 års början hade klubben 420 aktiva medlemmar och vid årets slut 426.

Sektion Pensionärers medlemsantal uppgick till 197 stycken vid årets början och 180 stycken vid årets slut. Dessa ingår inte i det aktiva medlemsantalet, vilket innebär att denna sektion innehåller medlemmar som inte alls är yrkesverksamma.

Uppdelat per övriga sektioner ser det ut som följer:

Sektion	Januari	December
Admin.	32	38
Försäljn.	28	31
VÅTE	178	186
Åkande	182	171
Klubb	420	426

Osäkra anställningar

Nyanställningar har gjorts, antingen som vikariat eller allmän visstidsanställning, s.k. "timanställning", vilket vi nedan kallar för osäkra anställningar.

Liksom tidigare har Klubb SJ Trafik ett erbjudande om gratis medlemskap i sex månader för nya medlemmar som fordrar att berörd medlem själv inkommer med en begäran om återbetalning av den medlemsavgift som omfattas av introduktionserbjudandet (50 kr/mån under de 6 första månaderna om man inte tillhört Seko tidigare).

Seko har för de osäkert anställda betonat vikten av att vara medlem i en fackförening och att medlemmar får kollektivt stöd med att bibehålla och trygga sina rättigheter enligt gällande kollektivavtal i sitt arbete.

Vi har även 2018 försökt övervaka eventuella fall av diskriminering av osäkert anställda, så att de inte ska få sämre arbetsvillkor än tillsvidareanställda kamrater.

Netwic

De timanställda på SJ AB har s.k. "nollkontrakt", ofta över tre månader, vilket är medvetet konstruerade av arbetsgivaren såtillvida att dessa inte garanterar en minuts arbetstid för de berörda timanställda. Det är sedan hanteringen i Netwic-systemet, där å ena sidan arbetstagaren (som däri talar om när den kan arbeta) och arbetsgivaren (som i samma system lägger ut tjänstgöring där arbetstagaren kan arbeta), som är ett komplement till

dessa s.k. "nollkontrakt" och skapar anställningsförhållande när väl tjänstgöring planeras ut. Trots dessa s.k. "nollkontrakt" har ändå arbetsgivaren ansett att de anställda 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.

Vi har verkat mot att arbetsgivaren bokar arbetstid för de timanställda som låser dem vid arbetsåtaganden som de sedan inte får schemalagt och betalt för, s.k. "ramtider". Seko har verkat för att dessa avtalsbrott inte ska förekomma och har uppmärksammat de timanställda på att de bör rapportera om detta förekommer. Vi informerar om detta fortlöpande och vid nyanställningar.

InLASning och företrädesrätt

Vi har löpande övervakat och varit bistående gällande att säkerställa de anställdas rätt till företräde enligt 25 § och 25a § Lagen om anställningsskydd (LAS). Vi har verkat för att stödja och upplysa våra medlemmar om deras rättigheter kring detta.

Utöver detta har vi aktivt fortsatt sedan 2018 och vidare under detta verksamhetsår drivit den av oss uppmärksammade och mot lagens intentioner avvikande tolkningen och tillämpning av 27 § LAS när berörda arbetstagare ändå kvarstår i sin företrädesrätt trots att man har tackat nej flera gånger till erbjudande. Vi har kunnat påvisa det orättvisa i detta när vissa anställda måste inordna sig under roterande vallängder och följa semestervalshanteringar, medan andra anställda med arbetsgivarens goda minne helt sonika kan ta ledigt när det passar. Att man sedan både kvarstår på sin turordningsplats samt behåller företrädesrätten efter att ha tackat nej till erbjudande som följer med företrädesrätten ser vi som djupt orättvist. Det bryter dessutom mot intentionerna i LAS.

När vi efter sommaren fick en ny personaldirektör så var det som om den basala kunskapen helt plötsligt fanns på plats inom företaget. Man insåg att man inte följde lagens intentioner, precis på det sätt som vi hela tiden hade pekat på. Under hösten ställdes således alla de timanställda som var föremål för företrädesrätt inför arbetsgivarens ultimatum: Tacka ja till en tillsvidareanställning på 100% tjänstgöring eller inkom med din egen uppsägning! Som sådan timanställd fick man heller inte som regel deltidsanställas om man t.ex. ville jobba 80% eller inLASas på den genomsnittliga tjänstgöringsgraden som man hade arbetat de tre föregående månaderna vilket har varit fallet tidigare. Nu var det 100% eller inget som gällde.

Rapid, nytt schema- och planeringsverktyg

Inget är ännu avtalat eller fastställt.

Efter krav från landets klubbar ordnades ett extra insatt representantskapsmöte den 9 december och sedermera även den 10 januari. Detta för att gå igenom de förslag som kommit från SJ.

På mötet den 10 januari hade en del tillägg lagts in från Seko SJ i det tidigare materialet. Detta var dock inget som var avtalat med SJ utan presenterades för deltagarna.

Även med dessa tillägg ansåg de flesta på mötet att compensationerna och ersättningarna på de flexibla grupperna var för låga.

Slutligen enades mötet om att ge Seko SJ mandat att påbörja förhandlingar med SJ, dock med krav på att ytterligare representantskapsmöte skulle hållas efter att reviderat material kommit från SJ. Detta för att besluta om vår fortsatta delaktighet i projektet.

Schemagruppen, där Leif "Jason" Jansson från vår klubb ingår, träffades den 19 februari. Vid detta möte hade inte något nytt material kommit och ej heller något första förhandlingsdatum.

Detta om nuläget.

Det som hänt under verksamhetsåret är också nedanstående:

Det som tillkommit sedan tidigare förslag är en grupp som kallas Åkstation Sverige. Man skall kunna tjänstgöra på vilken ort som helst. Rätten till 4 veckors sammanhängande semester begränsas till 3 under huvudsemesterperioden. Seko SJ har haft ett första möte med SJ där man sagt att man förordar att jobba 8 dagar och vara ledig 6 dagar på denna grupp. Skulle en modell med 6 jobb 4 lediga vara bättre? Gruppen kommer inte att finnas på alla stationer och vi vet ännu inte hur många som kan gå på den. I övrigt är det många frågetecken kring villkoren på denna grupp. Den ekonomiska ersättningen är, precis som för grupp D, 5000:-/månad.

Alla avstämningar kommer att ske månadsvis.

Månad 1 släpps den 15:e månad före.

Inplacering på grupperna ska gälla i ett år. Möjlighet att söka sig ur gruppen, oavsett vilken förutom A, måste finnas om man märker att man inte orkar med de uppsatta villkoren, exempelvis att jobba 8 dagar i sträck som på Åkstation Sverige!

Generellt kan sägas att Seko och SJ står långt från varandra vad det gäller omfattningen av ramtider där SJ vill ha 12 timmar och Seko anser högst 10 timmar.

SJ aviserar fortfarande att första månadsutlägg med IVU/Rapid sker den 15 april 2020.

I skrivande stund ser det mer ut som oktober eller november innevarande år.

Synpunkter som framkom på Seko-klubbarnas konferens i november och som framförts till SJ är:

- Definition av undantagsfall (gäller möjlighet för SJ att turändra efter publicering månad 1)
- Utveckla texten om arbetsgivarens ansvar att tillse att turändring mottagits.
- Grupp D måste ha varannan helg eller två sammanhängande dagar utplanerade varje vecka.
- Ramturer som följer s.k. skuggturer med avrundning till närmaste timme.
- Definition av tidsinriktning.
- Vad syftas med ”schemaboken”? *Detta begrepp har sedermera försvunnit ur materialet.*
- Grupp C: Skyddet för helg flyttar med vid fler lediga dagar i samband med helg.
- Grupp D: Samma skydd för helgen som i grupp C (vår sektion anser att alla FP ska skyddas gällande ledighet runt omkring).
- Vad är oförutsedda händelser (gäller möjlighet för SJ att turändra)? Vi vill ha definition i tid och rum.
- Vilka typer av ändringar kommer att behöva göras?
- Definiera ”grovt åsidosätts” (gäller möjlighet att säga upp det föreslagna Rapid-avtalet/protokollet).
- Byte av grupp som bilaga.
- Förtydliga grupp C med ledig period och ledig dag.
- Delgivning av tjänst efter längre ledighet.
- När sker månadspubliceringen?
- Verksamhetsplanering, på vilket sätt? MBL-förhandling? I dag finns inget motsvarande.
- KPI-nivå fastställs i samverkan mellan parterna.
- Avstämning av ordinarie arbetstid sker på kalendermånad.

Grupp A

Ledighet varannan helg

Vetodagar

Skall kunna söka turer med inriktning (fm, em, blandat)

Säkra 19-05 mot ledig helg

Ramturer på max 8 timmar

Månad 2 & 3 publiceras med inriktning. Skarpare skrivning på innehåll.

Grupp B

Vetodagar

Skall kunna söka turer med inriktning (fm, em, blandat)

Grupp C

Vetodagar

Grupp D

Götalandsmodellen införs från början. Uppföljning sker av Personalplanering, Trafik, Service, arbetstagarorganisationerna och Huvudskyddsombud.

Under nästa verksamhetsår, 2020-2021, lär vi ha fått mer information och ytterligare möjligheter att säga vår mening om detta systemskifte.

Seko Region Stockholm

Sekos förbundsavdelning har till uppgift att samla klubbar och sektioner inom regionen och se till att dessa har det stöd och de möjligheter de behöver för att driva verksamhet och förändring på sina arbetsplatser. Regionen driver även studie-, ungdoms- och organiseringsverksamhet samt ser till att Seko Stockholms medlemmar syns och hörs i samhällsdebatten. För att kontinuerligt informera om regionens arbete distribueras Seko Stockholms medlemstidning *Första Linjen* ut till samtliga medlemmar. I tidningen går det också att läsa reportage om medlemmarna och våra arbetsplatser, samt trevliga kultur- och boktips.

Seko SJ förhandlingsorganisation

Samtliga klubbar inom Seko tillhör Seko SJ förhandlingsorganisation. Klubbarna är 11 till antalet och Seko SJ förhandlingsorganisation styrelse består av 7 ordinarie ledamöter. Från Klubb SJ Trafik ingår Lollo Reichenberg (Ordförande Sektion VÅTE, styrelseledamot Klubben), med samordningsansvar för depåproduktion. Leif ”Jason” Jansson har suttit med i schemagruppen där IVU/Rapid diskuterats.

Två ordinarie representantskapsmöten har hållits samt två extra representantskap gällande IVU/Rapid.

Tre ordförandemöten har hållits under året varav ett ägnades åt digitalisering och AI (Artificiell Intelligens). Det är ämnen som kommer att förändra och påverka både det fackliga arbetet och våra arbetsplatser/arbeten.

Traktamente

Under våren 2018 höjde Skatteverket beloppen för traktamente. Seko SJ uppmärksammade att de traktamenten som SJ betalar ut inte har höjts. En diskussion inleddes med SJs representant, som påtalade att traktamentet är en del av SJ Reseavtal. SJ håller på och ser över innehållet i reseavtalet och när detta arbete är klart kan traktamentet komma att höjas till samma nivå som Skatteverket föreskriver.

SLX

Det finns inget avtal som reglerar SLX-tillägg vid omplacering. SLX är förkortningen för Serviceledare X2000 och det är länge sedan SJ frångick att tillsätta sådana.

Studier

Förtroendevalda

Våra förtroendevalda har utbildats sig i "Vald på jobbet", retorik, arbetsrätt, valberedningsutbildning och att "Informera och agitera" anordnade av ABF och LO-förbundet på Runö folkhögskola eller i Seko Stockholms lokaler i Solna.

Medlemmar

På den tvärfackliga sidan finns www.fackligutbildning.se där medlemmar kan söka studier. Utöver detta har vår klubb lokalt arrangerat följande utbildningar:

Introduktionsutbildning:

Introduktionsutbildningen har genomförts vid fyra tillfällen under året med 24 deltagare. Detta är en endagsutbildning som riktar sig till alla kollegor på vår arbetsplats, oavsett om man är medlem eller inte och även till de som ej tidigare gått någon facklig kurs. Avsikten är att få en insikt i hur samhället ser ut samt spelet mellan arbetstagarna på ena sidan och arbetsgivaren på den andra. Utbildningen går också in på hur facket en gång startade och varför det ännu idag är viktigt att facken står starka. Utbildningen samkörs mellan Seko Klubb SJ Trafik och Seko Lokförarna SJ Stockholm/Hagalund.

Spåra SJ-utbildning:

Denna har arrangerats vid två tillfällen med 11 deltagare. Utbildningen är en tvådagarsutbildning som lär oss om de rättigheter och skyldigheter vi har enligt kollektivavtalet på SJ AB. Det ger oss insikter i vilka regler som gäller när SJ schemalägger oss men ger oss även förträffliga verktyg till att värna om alla de vunna framgångar under åren som avspeglas i avtalet. Även denna utbildning samkörs mellan Seko Klubb SJ Trafik och Seko Lokförarna SJ Stockholm/Hagalund.

Webb

Vi har fortsatt att använda de digitala verktygen som vår primära kanal 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 våra Facebooksidor för Sektionerna som vår enda officiella informationskanal på Facebook. Facebooksidorna är öppna för alla att gilla och välkomnar såväl medlemmar som nyfikna. Vi märker att även chefer med intresse läser vår information och till och från upprörs av innehållet.

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 lite olika ansvarsområden. Facebooksidan 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 den kanal (vid sidan av våra klubbsektioners anslagstavlor där sådana finns) där den utförligaste fackliga informationen publiceras. Hemsidan fortsätter att vara "mobilresponsiv", d.v.s. att formatet på hemsidan anpassar sig efter vilken skärmstorlek som enheten har som besöker hemsidan. Fortsatta uppdateringar sker på hemsidan för att göra den mer enhetlig och samla publiceringen inom ett och samma mjukvaruverktyg. På klubbens del av hemsidan publiceras förutom yrkesöverskridande information även information om sociala arrangemang såsom julbord och utflykter. Nytt är bl.a. att man också kan anmäla sig via webbformulär till både sociala aktiviteter såväl som våra lokala utbildningar direkt på hemsidan.

Slutord

2019 var sommaren lite snällare än året innan. Trots det och åtgärder för att förbättra AC-funktionen i våra X2 räckte det inte hela vägen.

Den sommaranpassade uniformen för ombordpersonal och lokförare permanentades i år.

Införandet av det nya schemasystemet Rapid/Ivu har fortsatt att oroa personalen under året.

Mer läsning om detta finns i verksamhetsberättelsen.

När årsmötet är avslutat går vi in i nästa verksamhetsår.

Under året skall Mälartåg (MälAB) granska de anbud som lagts på trafiken i Mälardalsområdet med omnejd. Det blir, som det populärt heter, spännande att följa den utvecklingen.

Vi uppmanar fortsatt medlemmarna i alla våra sektioner att vara rädda om sina raster och viloperioder och anmäla brott till sin styrelse. Kräv alltid att SJ följer de lagar och avtal vi kämpat oss till och hävda alltid din rätt!

Tidigare års avslutande ord gäller alltjämt så vi kan inte undgå att åter påminna om att:

Fackföreningens styrka och möjlighet till påverkan är helt beroende av medlemmarnas engagemang. Vi hoppas därför att våra medlemmar fortsätter att engagera sig i vår verksamhet, kommer med idéer och framför konstruktiv kritik.

Helena Henriksdotter

Leif Jansson

Elias Cataño

Mimmi Guldbrandzén

Bengt Paulsson

Louise Reichenberg

Jenny Samuelsson

Mona Svensson

Pascal Tunryd

**Styrelsen Seko Klubb SJ Trafik
Stockholm i mars 2020**