



KLUBB SJ TRAFIK



Verksamhetsberättelse 2021



Ordförande
Helena Henriksdotter
Sektion Åkande



Vice Ordförande
Leif "Jason" Jansson
Sektion Åkande
Pension 21-12-31



Kassör
Elias Cataño
Sektion Åkande



Sekreterare
Jenny Samuelsson
Sektion Administratörer



**Rehab- &
omställningsansvarig**
Lollo Reichenberg
Sektion VÄTE



Arbetsmiljöansvarig
Pascal Tunryd
Sektion Åkande



Fackligt/politiskt ansvarig
Bengt Paulsson
Sektion VÄTE



Jämställhetsansvarig
Marko Lipponen
Sektion Administratörer



Ledamot
Morticia Syhdell
Seko-ombud Lounge
21-03-10--21-04-30



Ledamot
Tommy Ramström
Sektion VÄTE
21-10-26 --21-12-31



Valberedare
Willian Batres
Sektion Åkande



Valberedare
Maria Sjöström
Sektion Åkande



Valberedare
Maria Nordmark
Sektion Åkande



Valberedare
Björn Nilsson
Sektion Åkande



Revisor
Michelle Svensson
Sektion VÄTE



Revisor
Hanna Hellberg
Sektion Åkande



Ersättande revisor
Païam Golrou
Sektion VÄTE



Fanvårdare
Orvar Strömquist
Sektion Åkande



Fanvårdare (ej på bild)
Peter Andersson
Sektion Åkande

Inledning

Var ska man börja?

Detta verksamhetsår har både varit turbulent och innehållsrikt. Dessvärre inte innehållsrikt på ett intressant och roligt sätt, utan ett exempel på hur lågt vi kan sjunka...

2021 har åter präglats av pandemin och ett vikande resandeantal. Gång på gång har vi fått höra att företaget blöder.

Man började året med att stänga de resebutiker som fanns kvar. Division Försäljning gick in i Division Trafik och Service, som en del av enhet Service. Kvar blev en lounge på stationerna Göteborg, Malmö och Stockholm. Till dessa har våra resenärer med årskort, ett svart Prio kort eller en 1:a klass biljett tillgång. Personalen på loungerna roterar även under dagen som kundvärdar på plattformar och i stationshall. Där kan de resenärer som inte har tillgång till lounge få hjälp med frågor, ombokningar och andra frågor. Problemet under året har dock varit att verksamheten drogs ned till minimalt antal anställda och det har inte funnits någon back-up vid sjukskrivningar och andra vakanser.

När ingen finns att fråga blir våra resenärer hänvisade till antingen Helpdesk via telefon, med låååånga väntetider, eller vår kundservice chatt som både kräver att man har en smart phone och behärskar det svenska språket för att komma dit.

Att vi klarat oss utan stora rubriker i detta fall har förmodligen att göra med att vi haft färre resande än normalt och att vi inte haft stora trafikstörningar förrän nu i början av 2022.

I Hagalund har man som varje år slitit med personalbrist och förutsättningar som hela tiden förändras och därmed blir svåra att möta.

Våra kollegor som arbetar administrativt har haft ett år av förberedelser inför implementeringen av ett nytt planeringssystem, helt olikt det vi hittills har använt.

För de som arbetar ombord har hela året handlat om schema som ändras, ledighetsansökningar som ständigt avslås och en avsaknad av dialog mellan arbetstagare och de som producerar ett schema. De som var stora anhängare av det nya kommande systemet hänvisade till hur bra och robust schema detta system skulle medföra. En utjämning av kvartstid och bortavarotid, mer lika villkor för alla på åkningen och en möjlighet att kunna planera sin fritid.

Så här i efterhand kan man säga att "big bang" slog till den 1 november och hela verksamheten föll ihop som ett korthus. Fordonsledningen visste inte var fordonen fanns, inte heller hur många mil de redan varit i bruk och i vilket skick de var i. Faktum är att en så enkel sak som vagnsnumrering försvann upp i det blå.

Över en natt mellan 31 oktober och 1 november försvann även ett helt gäng medarbetare. Förare och tågvärdar fanns inte att få tag på. Var tog de vägen?!

Följden för våra kunder var inställda tåg och en uppmaning att arbeta hemifrån om möjligt. Hänvisning skedde till nästa avgång, fast att det inte fanns en nästa avgång heller.

Man vill gärna tro och hoppas att de som hela tiden förespråkade detta system, inte helt kunde se vidden av implementeringen, utan var helt säkra på att det skulle gå vägen. Vilket det inte gjorde. Idag skyller man på att systemet är matat med fel referenser, att det finns för många variabler att välja på och att det eventuellt inte är optimalt att använda både på fordon och personal.

Vilket det nu är, så har det slagit fullständigt håll på en verksamhet som redan innan gick på knäna.

SJ har alltid skrutit med att man alltid får många sökande till sina anställningar och fast att man har branschens sämsta löner, erbjuder förmånliga villkor. Idag kan man inte erbjuda något sådant. Vi har fortfarande lägst löner av alla operatörer, även våra dotterbolag. Men man kan inte heller erbjuda ett schema där det går att planera sina arbetsdagar, längre än möjligtvis en månad i förväg, det är begränsat vilken period du kan söka semester på, för den måste börja på en ledig helg. Där gick 50% av alternativen bort. Att få ersättning i form av lediga dagar för de helgdagar vi arbetar låter på papperet som en förmån, ända tills man upptäcker att arbetsgivaren härskar och styr över dessa som det passar dem. Passar det så läggs den ut på julafton, men du kan lika gärna få arbeta på julafton och istället bli ledig den 15 januari. Vare sig du vill eller inte...

Det blir intressant att se ifall man kan fylla på med ny personal, efter de som nu väljer att söka sig till andra arbetsställen. Kan det vara så att 2022 kommer att fortsätta med personalbrist? Denna gång är det inte systemet som gömt dem, de har helt enkelt slutat...

Styrelse- och AU-möten

Under året som gått har Klubben regelbundet hållit både styrelse- och förberedande AU-möten. Under hösten öppnade vi upp för fysiska möten medan vårens alla möten i princip genomfördes via Teams. Sammanlagt har 12 AU-möten och 12 styrelsemöten (inklusive styrelsekonferens på Syninge kursgård som innehöll ett tvådagars styrelsemöte på internat) hållits. Alla protokoll från våra styrelsemöten, finns för de medlemmar som är intresserade av att läsa, i en pärm inne på Sekos expedition, Vasagatan 10.

Klubbens sektioner

Nedan presenteras de förtroendevalda i klubbens fyra sektioner. Respektive sektions 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 sektionsordförande/Seko-ombud.

Sektion Administratörer (vilande)

Seko-ombud:

Jenny Samuelsson

Marko Lipponen

Skyddsombud, tillika Seko-ombud:

Sebastian Wijeyekoon t.o.m november 2021

Marko Lipponen

Det beslutades på klubbens årsmöte 2017 att sektionen läggs vilande och i stället representeras av Seko-ombud. Dessa ombud har under 2021 varit Jenny Samuelsson och Marko Lipponen, båda arbetar på SJ Trafikledning.

Seko SJ

På grund av olika orsaker har inget samrådsmöte mellan SJ Trafikledning i Stockholm och Göteborg samt depå Hagalund hållits under året.

Arbetsmiljö

Någon enstaka skyddsronde har gjorts under året i SJ Trafiklednings lokaler på plan 8, Klaraporten, och lokal skyddskommitté har genomförts fyra gånger.

Tyvärr dras vi fortfarande med en del arbetsmiljöproblem på Trafikledningen. Stolar och bord är slitna och får inte det underhåll de behöver, ventilationen är fortfarande undermålig och heltäckningsmattan rengörs alltför sällan. Dessutom har det tidvis förekommit störande ljud från plan 7 i och med den ombyggnation som gjordes för att Åkstation Stockholm skulle kunna flytta in.

Då övrig administrativ personal på Klaraporten i väldigt stor utsträckning har arbetat hemma under året så finns det inte så mycket att rapportera om deras arbetsmiljö på kontoret.

SJ Trafikledning

Året har, som för alla andra, påverkats av pandemin. Mängden tågtrafik har varierat i grad under året, vissa perioder har det varit nästan full trafik, för att under andra perioder varit kraftigt reducerad. Detta påverkar så klart arbetsbelastningen för personal på Trafikledningen.

31 oktober 2021 infördes tyvärr det nya planeringssystemet IVU efter flera års försening. Vi alla, utom SJs ledning, hade farhågor om att systemet inte skulle fungera som tänkt, men att det blev så illa som det blev, hade nog ingen kunnat räkna ut på förhand. Över en natt förändrades arbetssituationen för oss alla; det saknades plötsligt ombordpersonal och förare i mängder, minsta lilla ändring i systemet tog orimligt lång tid att genomföra, systemet kraschade helt plötsligt och så vidare. Sjukskrivningstalen sköt i höjden, många mådde oerhört dåligt på sin arbetsplats och som ett resultat av detta har vi tappat flera kompetenta medarbetare som helt enkelt har lämnat SJ. Tack vare att SJ tämligen omgående valde att reducera trafiken rätt kraftigt fick vi en liten chans till att få en mer dräglig arbetssituation men det återstår att se hur det blir när man väljer att gå upp till full trafik igen.

Vid tidtabellsskiftet 2021 skedde en del ändringar. MTR tog över trafiken i Mälardalen och på Uven (Sala-Västerås-Linköping). Det medför att man under 2022 kommer att minska antalet anställda på Trafikledningen men som det ser ut nu så kommer det att kunna lösas med naturliga avgångar, ingen kommer att bli uppsagd. Det enda glädjande med att vi tappade trafiken är att vi slipper fordonen som Mälartåg har köpt in till sin trafik. Dessa ER1 har fungerat uselt och de lämnades med varm hand över till MTR.

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. Det verkar dock ha fungerat bra med hemarbete för de flesta, SJ har lånat ut dataskärmar och stolar så att man har kunnat få en dräglig arbetsplats i hemmet.

Sektion Försäljning (vilande)

Seko-ombud:

Morticia Syhdell t.o.m 21-04-30

Helena Henriksdotter

Pascal Tunryd (ersättare)

Skyddsombud, tillika Seko-ombud:

Carina Månsson

Skyddsombudsmöte/Samrådsmöte

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

Skyddsombudet deltar även i de skyddsombudsmöten som hålls varje månad för de verksamheter inom Stockholm C och Hagalund.

Förändringar i resebutik/lounge

Året 2021 stängde Division Försäljning samtliga resebutiker. I och med detta upphörde även divisionen och blev istället en del av Division Trafik- och Service, enhet Service.

Endast 12 medarbetare blev kvar som tillsvidareanställda och dessa har delat tjänst i loungen och som kundvärdar på plattformarna i Stockholm, Malmö och Göteborg.

I lounge hjälper man till med ombokningar och serverar en buffé för de resande som har tillgång till lokalen. Detta är de resenärer som reser 1 klass, innehar ett årskort eller innehar svart Priokort.

Man har under verksamhetsåret beslutat att samköra skyddskommitté för samtliga tre stationer.

Seko har tillsammans med skyddsombud drivit frågan om anpassade skor för stumma golv och möjlighet till anpassade skosulor. Här har SJ sagt nej till denna anpassning och hänvisar till det skoutbud som finns att välja på för uniformerad personal.

Seko har även påtalat den personalbrist som ständigt uppstår, då antalet medarbetare är väldigt snävt tilltaget. Efter vissa om och men har man eventuellt gått med på att timanställa vikarier under sommaren och även att sälja vakanta turer på övertid. Något som varit stoppat sedan nyöppnandet.

Sektion VÄTE Depåproduktion

Ordförande

Louise Reichenberg

Ledamöter

Peter Klint

Bengt Paulsson

Abdi Sheikyusuf

Tommy Ramström

Hellena Acuna Yatsevskaja

Skyddsombud tillika Seko-ombud

Peter Klint (HSO Depåproduktion)

Louise Reichenberg

Natalie Wredfors

Roger Karlsson

Omar Hussein

Jonas Stark t.o.m 21-06-31

Ännu ett år som präglats av pandemin och dess effekter. För oss på Depå Hagalund har det ställt till svårigheter med att möta våra medlemmar, vid exempelvis medlemsmöten då vi bara har en möteslokal som upplåtits för personalen, detta för att öka avstånden. Detta har skett under flera perioder och vi ställer oss naturligtvis oss bakom det. Övriga lokaler ligger inte i anslutning till produktionspersonalens lokaler.

Ett medlemsmöte/öppet hus kunde vi i alla fall hålla i "Stora konferensen" och det var välkommet för både oss och våra medlemmar att ses!

Året har präglats av förändringar för våra medlemmar. Vi har reducerat trafiken, vi har börjat med lokalstädning och bäddning av våra nattåg. Vi har även märkt av ökat nattarbete, speciellt för komfortoperatörerna. Det har varit tuffa förändringar som har slitit hårt på våra medlemmar. Vi har haft en stor personalbrist, vilket inte förbättrat läget.

Seko har gång på gång lyft problematiken med arbetsbelastning och dålig schemaläggning, som gör det svårt att klara av det privata. Särskilt som arbetsgivaren även börjat byta turer utan att kontakta våra medlemmar.

Det är dock viktigt att komma ihåg att turlistorna följer vårt kollektivavtal och det är därför svårt att göra någonting annat än att ständigt lyfta problemen med arbetsgivaren. Och det har vi gjort. Om och om igen, i varje samtal och på varje möte.

Vi har lämnat in en "Begäran om tvisteförhandling" gällande att arbetsgivaren inte haft någon FV-plan för 2021. Det skall finnas enligt vårt kollektivavtal. Denna förhandling är ännu inte genomförd.

Sektion Väste har regelbundet haft samrådsmöten med Seko från de övriga depåerna i Göteborg och Malmö. Dessa möten har skett med ca 6 veckors mellanrum, lite beroende på omständigheter och vad som varit på gång/hänt i depåvärlden.

Dessa möten gör att vi kan lyfta gemensamma frågor högre upp centralt, även om vi inte får gehör lokalt, samt ta hjälp och stöd av varandra gällande problem som uppstått på enskild depå. Ett väl fungerande samarbete som vi upplever det.

Under året har Louise Reichenberg suttit i Seko förhandlingsorganisationen styrelse och där haft samordningsansvaret för Seko Depå.

Sektion Åkande

Ordförande
Elias Cataño

Skyddsombud, tillika Seko-ombud
Elias Cataño
Maria Sjöström
Pascal Tunryd

Ledamöter
Helena Henriksdotter
Pernilla Holmgren
Leif "Jason" Jansson (t.o.m. 2021-12-31)
Pernilla Johnsson
Anneli Bäcklund
Eva Nilsson

Nya principer för gruppval och grupptilldelning

SJ har inrättat tre schemagrupper för personalen att välja mellan: den mest förutsägbara "Bas", den lite mer flexibla "Variabel" och den mest flexibla "Åkstation Sverige". Syftet var att den största gruppen Bas skulle vara den mest beständiga för personalen gällande presenterade turer och schemaläggning på månadslista. Det innebar även att denna grupp skulle vara den mest nöjda gruppen utifrån den presentation vi fick av SJ. Syftet med den mindre, men mer flexibla gruppen Variabel, var att omhänderta de större behoven av schemaändringar. Varpå denna grupp är den som senast tillgodogör sig nästkommande tjänstgöringsdags tur och under närmast föregående tjänstgöringsdags slut. Syftet med den minsta men mest flexibla gruppen Åkstation Sverige, är att i likhet med Variabel även täcka upp vakanser som uppstår på annan åkstation, varpå tillfällig utlåning kan vara aktuellt. Åkstation Sveriges upplägg är att ha åttadagars tjänstgöringsperiod varvat med sexdagar tjänstgöringsfri period. Dessa två flexibla grupper skulle alltså i första hand vara föremål för

omhändertagandet av schemaändringarna som uppstod och få ersättning som motsvarade det avtalsenliga tidsförskjutningstilläggen.

I fråga om schemagrupperna så kan man blicka tillbaka några år och se en medveten förskjutning till chefernas fördel.

Från att tidigare ha haft en majoritet av personalen som har gått på fasta grupper med rullande och återkommande schema, befinner vi oss i en situation där ingen har ett rullande och återkommande schema. Majoriteten som går på schemagruppen Bas är också de som är minst nöjda med schemaläggningen enligt genomförd enkät som Seko tog initiativ till.

Vi förväntas tillgodogöra oss ett nästa månadsschema den 15:e i kalendermånaden innan, som är ytterst tillfälligt bara för att sedan i sista hand under närmast föregående tjänstgöringsdag säkerställa hur nästa tjänstgöringsdag ser ut.

Livegenskapen är i det närmaste total och har skett gradvis. Cheferna hävdar att tågtrafikens är sådan att det inte inbjuder till att skapa scheman med framförhållning. Konstigt är det då att våra kunder kan köpa biljetter med ännu längre framförhållning.

Optimeringsverktyget IVU/Rapid sjösätts... med katastrof som följd.

Vad som hände när IVU/Rapid infördes är vi alla mer än väl medvetna om. Möjligheten att granska turer krymptes till att kunna se turer i Xpider endast ett par dagar framåt. Vi har tagit stickprov på enstaka dagar utifrån detta och lämnat synpunkter men inga svar har inkommit. Många gånger framgår inte om gångtider, avsyning och dylikt är inkluderade i turerna, då det är inbakat i tiden utan närmare specificering.

Premiären för IVU/Rapid blev ingen succé i novemberutlägget. SJ fördröjde sedan utlägget för december med fyra dagar med motiveringen att det skulle bli förbättringar. Tyvärr verkar det inte ha blivit så, åtminstone om vi ser till våra egna utlägg och de samtal som förts med medlemmar. Det har i det närmaste varit en upprorsstämning, en förtvivlan, en maktlöshet och psykiskt påfrestande att få se sina scheman gällande både november och framför allt december som innehåller både jul- och nyårshelg. Efter schemakaosets intåg vid IVU:s införande åker flera kollegor passresor på ett och samma tåg och flera tåg har, p.g.a. detta oerhört ineffektiva planeringssystem som har skapat personalbrist, tvingats ställas in. De turer som har skapats kännetecknas av att dom antingen är tolvtimmarsturer eller tvåtimmarsturer. Det finns ingen jämn balans utifrån turlängd. Regionaltågsturerna på Uppsalalinjen har sett en ökning gällande passresor med SL:s pendeltåg, vilket vi förr lättare kunde avstyra när vi föreslog andra lösningar på turer innan de blev verklighet. Nu kan en sådan tur både starta och/eller avslutas med passåkning med SL:s pendeltåg. Vi har inte kunnat göra annat än att uppmana till rapportskrivande för att kunna få underlag på felaktiga eller bristfälliga turer, långa turer eller snäva viloperioder. Arbetet med att granska turer har onekligen inbjudit till stora utmaningar. Sedan IVU:s införande är det primärt i systemet Employee Portal där turer nu syns först som sedan exporteras till Xpider/TrAppen. Men det är svårt att få en överblick i Employee Portal, bl.a. då turerna inte syns grafiskt.

Arbetsmiljö

Samrådsmöten

Under 2021 har vi likt alla de andra åren haft ett antal samrådsmöten mellan skyddsombuden från de olika divisionerna/enheterna i Stockholm och Hagalund.

Dessa samrådsmöten syftar till att förbättra, samt ta tillvara varandras kunskap och erfarenheter, och därigenom förebygga ohälsa genom en förbättrad arbetsmiljö.

- Depå Hgl/Cst
- Loungerna/kundvärdar
- Personalplanering
- Trafikledning
- Trafik
- Service

Synergi

Synergirapporterna har ökat markant – framför allt inom Service, och vi ser framförallt att rapporterna kring Hot och våld har ökat. Men - vi vet att det även finns ett stort mörkertal, då alla inte skriver rapporter om det som händer.

Som vanligt önskar vi att var och en tog sig tid att skriva ner sina avvikelser, stora som små. Det är med hjälp av dessa som skyddsorganisationen kan påvisa brister och, med stöd av lagar och föreskrifter, begära åtgärder.

Loungerna

Tyvärr minskade man ner bemanningen på loungerna runt om i landet vilket gjorde turlistorna mer känsliga vid sjukdom och semestrar då man inte fick ta in timanställda eller arbeta någon övertid. En positiv händelse är dock att man fått tillgång till Crystal Alarm vilket är ett bärbart larm som man kan använda vid händelse av hot eller hot om våld mot kundvärdarna. De fick även nya personallokaler med BackOffice vilket de är väldigt nöjda med, och ombyggnaden av loungen blev också bra, efter lite justeringar.

Kontrollgruppen

Även i år har man märkt en ökad ovilja att vilja betala för sig vilket i visa lägen lett till hot och hot om våld, men som tur har inga större incidenter hänt. I slutet på året fick man låna ut personal till planeringen för att vara dem behjälpliga vilket ledde till en viss brist i deras arbete med åkturer och liknande, man fick dra ner på antalet kontroller.

Planeringen – Psp – Opsl

De är en enhet som fått ta mycket stryk under det här året pga. pandemin och implementeringen av ett nytt planeringssystem IVU/Rapid. Detta togs i bruk i november månad och då var det mycket som gick fel, utbildningsinsatserna blev väldigt pressade, kort om folk d.v.s. reserver trots en stor inlåning från bl.a. Service så saknade man omfattande personalresurser.

En annan faktor som spelade roll var att man under några få dagar lät det gamla systemet RPS vara online parallellt vilket var alldeles för kort tid. Man hade stort inkörningsproblem både på PsP och Opsl och detta i kombination med ökad sjukfrånvaro och att personalen slutade. Man fick även inrätta en hotellakut för att komma tillrätta med hotellbokningarna för ombordpersonalen som inte fungerade samt inrättande av en GC akut för att vara behjälplig att ringa in personal p.g.a. den ökande frånvaron och problemen med systemet IVU/Rapid.

Covid-19

Denna gjorde att läget var väldigt spänt, det gäller alla våra verksamheter, och vi gjorde en hel del anpassningar i verksamheten.

- Anpassningar i våra bistrovagnar
- Arbeta hemifrån där verksamheten så tillåter det efter samråd med berörd chef
- Reserv i hemmet (en tillfällig lösning) för ombordpersonal, om man kan ta sig in inom 30 min
- Begränsningar i antal resenärer ombord beroende på sträcka, långväga resande d.v.s. endast tillåtet med sittande resenärer ombord
- Loungerna gjorde anpassningar utifrån gällande regler
- Anpassningar i våra utbildningslokaler samt begränsningar i antalet elever
- Fortsatt rekommenderas munskydd i kollektivtrafiken
- Karantänsreglerna gäller fortfarande

Service

- Vi har flyttat till nya lokaler på Huvudkontoret Klaraporten 10, plan 7, (01 okt)
- Bemanningen ombord på tågen har varit väldigt ansträngd p.g.a. Pandemin

- Sjukskrivningen har varit väldigt hög så gott som under hela året
- Det har varit stor personalbrist och avsaknande av rätt kompetenser såsom funktion 58, 59 och inte tillräckligt med timanställda
- Man har tursatt nya X2U – X2C och utbildat ett antal pionjärer för att tjänstgöra på dessa, men när man kastade mellan fordonen så ställde det till stora problem då man saknade rätt personal med rätt kompetens
- Implementering av nytt koncept 2kl lugn på snabbtågen X2 och X55 ej riktigt genomtänkt och skapade stress och kaos ombord såväl för ombordpersonal som resenärer
- Vi förlorade upphandlingen av Mälartrafiken vilket kunde innebära risk för övertalighet
- Nya schemamodellen infördes och det skulle innebära färre förändringar för basgrupp och ökad rörlighet för Variabel- och Åkstation Sverigegrupperna, vilket det såklart inte blev
- Man införde Rapid Employee Portal (EP) för all ombordpersonal samt kundvärdar. Denna skall ersätta vecko- och månadslistorna som fanns när vi hade RPS
- SJ har stora problem vad det gäller föräldraanpassning och våra medarbetare hade det svårt att kombinera att vara förälder och att arbeta, då SJ inte underlättade för dem
- SJ införde en planeringssupport dit medarbetarna skulle kunna vända sig när de upptäckte eller fick felaktiga turer m.m., denna var verksam knappt en månad innan den stängde p.g.a. för stor arbetsbelastning.
- Överföringen mellan IVU och våra arbetsverktyg fungerade inte som det skulle vilket medförde stress ombord då man inte kunde utföra sina arbetsuppgifter korrekt
- SJ fick ställa in ett stort antal utbildningar, men man genomförde de tvingande såsom TTJ och andra säkerhetsrelaterad utbildningar
- SJ har införskaffat kroppsburna kameror för att använda i Regionaltrafiken för ombordpersonalen
- Ett arbete har inletts med att ta fram en process för tillfälliga rastlokaler vid banarbeten m.m. då detta är en stor brist idag

Allmänt

Under sista halva av 2021 så skickades det in ett antal arbetsmiljöärenden enligt 6 § :6a från skyddsorganisationen till arbetsgivaren med anledning av införandet av IVU/Rapid och de problem som uppstod då

- 211102 Korrekt bemanning i Trappen/Xpider samt Crystal Alarm
- 211103 IVU/Rapid systemet
- 211104 Insyn i IVU
- 211105 IVU Föräldraanpassning
- 211116 Instruktörer och körlärare

Avtal- och löner

Efter tidigare "prolongering" (förlängning) av avtalen från våren till hösten 2020 p.g.a. pandemins start så kom löne- och avtalsförhandlingarna igång sent under hösten 2020. Den 28 april 2021 avslutades de senaste lokala löneförhandlingarna med de enligt nedan angivna förhandlingsresultat gällande löner och ob-tillägg. P.g.a. prolongeringen är nuvarande avtalsperiod 1 december 2020 till 30 april 2022.

P1	Kr/mån	P2 Kundvärd/Loungevärd	Kr/mån
Tågmästare			
P17	20 575 kr	P28	21 835 kr
P18	22 870 kr	P29	23 890 kr
P19	26 550 kr	P20	26 930 kr
P10	30 000 kr		
P3	Kr/mån	P4	Kr/mån
Fordonsooperatör		Depåoperatör	
P37	23 845 kr	P48	21 920 kr

P39	27 210 kr	P49	24 425 kr
P30	31 275 kr	P40	26 805 kr
P5	Kr/mån	P6	Kr/mån
Komfortoperatör		Tågvärd	
P58	21 815 kr	P68	21 835 kr
P59	23 330 kr	P69	23 890 kr
P50	25 725 kr	P60	26 930 kr
P7	Kr/mån	Ob-tillägg	Kr/tim
Lokförare			
P78	18 000 kr	Enkel	21,17 kr
P79	31 000 kr	Kvalificerad	47,25 kr
P70	36 400 kr	Storhelg	106,17 kr

Facklig - Politisk Verksamhet

På grund av pandemin har det inte varit mycket facklig politisk verksamhet under året. På senare tid har det dock anordnats digitala träffar som handlat mest om det stundande valet i höst, och om vilka frågor som Seko ska driva inför valet. Oavsett hur vi röstar, så är det viktigaste att vi utnyttjar vår rösträtt.

Försäkringar.

Pandemin har under 2021 fortsatt ställt till det med informationsträffarna från Folksam. Sedan ett år tillbaka är det ett callcenter i Sundsvall som har hand om alla medlemsförsäkringar som Folksam tillhandahåller. Det är oklart hur det påverkar specifikt Sekos medlemmar gällande försäkringar och pensioner när det handlar om information och rådgivning då det inte längre finns några informatörer från Folksam som är specialiserade på Sekos medlemsförsäkringar.

Det man kan göra som lite lekman i ämnet är att påminna om dessa försäkringar när någon vill gå ur Seko. Vi får hoppas folk tycker det är en bra anledning att vara medlem när man känner till vad som ingår i medlemskapet i Seko och vad som går att teckna extra till förmånliga avgifter.

Informationsvägar

Vi har fortsatt att använda de digitala verktygen som vår primära kanal för vårt kommunikations- och informationsflöde, eftersom vi märker att fler och fler tillgodosör sig informationen den vägen. Det åligger de enskilda sektionerna att distribuera relevant information på sätt som passar för de berörda sektionsmedlemmarna. Vi har skickat ut mejl med kort sammanfattad information som länkar till hemsidan för fördjupning. Förutom användandet av klubbens hemsida (www.klubbtrafik.se) fortsätter vi att använda våra Facebooksidor för sektionerna som våra enda officiella informationskanaler 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.

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 (som vid sidan av våra klubbsektioners anslagstavlor där sådana finnes) 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, och platsbokning, vid sociala arrangemang såsom julbord och utflykter. Vi fortsätter att använda funktionen med att anmäla sig via webbformulär till både sociala aktiviteter såväl som våra lokala utbildningar direkt på hemsidan. Och nu under pågående pandemi så har anmälningar till årsmöten varit obligatoriska för att planera dessa med hänsyn till rådande rekommendationer.

Sekotavlan

Dessa finns på Vasagatan 10, plan 7 Åkande och plan 8 SJ Trafikledning, på Klarabergsviadukten 49 Loungen och i Hagalund. Vi har på våra anslagstavlor (även kallad för Sekotavlan) all kontaktinfo till de förtroendevalda

och kontaktvägar för att kunna kontakta dessa, samt aktuell information. Där finns även information om utbildningar och evenemang.

Vi informerar om vilka informations- och kontaktvägar som finns för sektionens medlemmar för att ta kontakt med Förbund och Region. Denna information återfinns även på hemsidan.

Vi har ett kalendarium uppsatt för **Kommande aktiviteter**, där aktuella och kommande sektions- och klubbhändelser finns med. Både utbildningar, medlemsmöten och sociala aktiviteter finns med på kalendariet.

Jämställdhet, integration och mångfald

På grund av pandemin har alla kurser och seminarier som förbundet eller Region Stockholm normalt anordnar varit inställda.

Lokalt samråd

Samrådet består av representanter från båda klubbarna Seko Klubb SJ Trafik och Seko Lokförarna SJ Stockholm samt skyddsombuden i Stockholm och Hagalund. Gruppen har för avsikt att tillvarata och driva gemensamma frågor som berör både ombordare, förare, depåpersonal och trafikledning.

Några frågor och aktiviteter som har avhandlats under verksamhetsåret:

Flytt till Klaraporten:

Flytt av Åkstation Stockholm från Klarabergsviadukten 49 till Klaraporten, Vasagatan 10 skulle ske under hösten 2021. Dock svårt att hitta en lösning för tömning av personliga skåp, SJ ansåg att man kunde göra det på arbetstid, t.ex. om man hade en reservtur alternativt att flyttpersonalen skulle göra det om man lämnade nyckeln i skåpet. Även svårt att få en överblick på hur mycket av sakerna på nuvarande fackexpedition som faktiskt skulle få plats i de nya lokalerna.

Mälardalstrafiken

SJ förlorade upphandlingen om Mälardalstrafiken och Uven (Sala-Västerås-Eskilstuna-Linköping) så med start T22 tog MTR över trafiken. Alla berörda medarbetare på SJ fick erbjudande om att gå över till MTR men, förutom personalen på Åkstation Eskilstuna, var det rätt få personer som till att börja med valde att gå över dit. När deras kollektivavtal till slut blev klart i sista minuten, och det visades bli rätt mycket bättre än SJs, valde ett antal till att gå över till MTR.

Schemagruppen

Inga turlistor presenteras av SJ utan turlistombuden får gå igenom månadslistor, veckolistor och Xpider för att få en överblick på turerna. Från oktober stoppades dock möjligheten till detta då både månads- och veckolistor endast kunde ses av den enskilde. Möjligheten till granskning i Xpider minskades också från att man tidigare kunnat se sex dagar framåt från november endast kunde se två dagar.

Framtidens planering (IVU/Rapid):

Det nya planeringssystemet IVU sjösattes 31 oktober 2021, och som befarat blev det inget som blev bättre av det. Turerna för ombordare och förare var under all kritik, personalen åkte land och rike runt på passresor så det i slutändan inte fanns någon personal kvar att bemanna de tåg som skulle gå. Inte heller gick det att utläsa på sin tur vad man förväntades utföra för arbete, är det jag eller någon annan som ska göra rundgången med loket?

I och med att Åkstation Sverige infördes så tjänstgör många nu på orter där man inte har platskännedom, detta leder till säkerhetsrisker då man inte har full koll på de bangårdar där man ska utföra sitt arbete.

Hot och våld

En ökning av hot- och våldssituationer har märkts av under året, mest markant i Örebro och Kumla. Det är många resenärer som inte vill betala för sig och som inte respekterar ombordpersonalens tillsägelser.

Lokala tvister, förhandlingar och överläggningar

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

För kort viloperiod (Sektion Åkande): Tidigt under året har lokal tvisteförhandling påkallats p.g.a. vad vi uppfattar vara överträdelse av viloperiodsbestämmelse. Medlemmar har p.g.a. konstaterad försening av operativ arbetsledning blivit planerad till en kortare viloperiod än det kortaste tillåtna i planerat läge. Arbetsgivaren anser att dessa överträdelser inte har planerats så i grunden utan att omständigheter har inträffat som medfört kompensation i form av övertid utifrån omständigheter arbetsgivaren inte har kunnat förutse. Avslutad i oenighet.

För lång arbetsperiod (Sektion Åkande): Sent under året har lokal tvisteförhandling påkallats p.g.a. vad vi uppfattar vara överträdelse av arbetsperiodsbestämmelse. Medlem hade i grunden en reservtur mellan kl. 05:45 och kl. 13:30, men efter inställelse till denna tjänstgöring blev medlemmen ålagd att tjänstgöra fram till kl. 18:43. Vi anser att detta strider mot arbetsperiodsbestämmelsen om max 12 timmar i planerad arbetsperiod. Arbetsgivaren anser att turen i grunden höll sig inom angiven bestämmelse, men att medlemmen kompenserades med uppstådd övertid från ordinarie turslut kl. 13:30 och fram till det nya turslutet kl. 18:43 som är resultatet av omständigheter arbetsgivaren inte har kunnat förutse. Avslutad i oenighet.

Försenat december månadsschema 2021 (Sektion Åkande & Sektion Försäljning): Precis innan kalenderårets slut, mitt under brinnande kaos efter arbetsgivarens totala oförmåga att leda och fördela arbetet utifrån att leverera ett bra schemaplaneringssystem, så efterfrågade SJ om dispens från alla fackliga organisationer för att decemberschemat skulle komma att bli försenat. Alla fackliga organisationer, utom Seko, gav SJ dispens då de sedermera inte lyckades att leverera ett schema för december månad för de av medlemmarna som vid tidpunkten gick på schemagrupperna Bas. Med fyra dagars försening kom en förhandlingsframställan som ett brev på posten från Seko SJ som förhandlade för alla klubbars berörda medlemmar. Avslutad i enighet med resultatet om ett samlat skadestånd till Seko SJ om 20 000 kr samt två dagar till dagkontot som kompensation till varje berörd medlem på schemagrupp Bas. Seko har visat sig vara en fackförening som står upp för sina medlemmars rätt till möjlighet att planera sitt privatliv i en tid då detta slagits i spillror av cheferna själva.

Försenat januari månadsschema 2022 (Sektion Åkande & Sektion Försäljning): Ja, två identiska avtalsbrott gör inte det ena rätt... År 2022 började precis som år 2021 avslutades: Genom att ytterligare ett månadsschema försenades p.g.a. det där fiffiga och (5 år) nya schemaplaneringsverktyget som skulle göra underverk såsom att spara pengar, effektivisera och optimera (nej, riktigt så blev det ju inte). SJ, som dessförinnan flaggade om att även januari månadsschema skulle komma att bli försenat, förstod så pass mycket att det inte var lönt (i alla fall till Seko) att begära dispens. Skillnaden nu blev att de olika åkstationernas medarbetare drabbades olika gällande förseningen, varför varje enskild Seko klubb/sektion fick i uppdrag av Seko SJ att själva driva saken i tvist. Efter två dagars schemaförsening, en skada som SJ för övrigt anser vara "av väldigt ringa betydelse" för varje drabbad medlem i förhandlingsprotokollet, avslutades förhandlingen i enighet. Resultatet blev ett samlat skadestånd till klubben om 1500 kr samt 7 timmar till timkontot som kompensation till varje berörd medlem på schemagrupp Bas. Seko har återigen visat sig vara en fackförening som står upp för sina medlemmars rätt till möjlighet att planera sitt privatliv i en tid då detta fortsatt ligger i spillror när SJ å sin sida tydligt förklarar i protokoll att detta inte är särskilt viktigt.

I skrivande stund förefaller det, förvirrande nog, som om utvald(a) person(er) ur Seko SJs styrelse har skiftat uppfattning i frågan på begäran av SJ och kommer sannolikt till skillnad från tidigare uppfattning att tvisteförhandla för alla klubbars räkning. Det förefaller som om skadeståndet blir större till de av oss enskilt berörda medlemmarna och att det upprepade avtalsbrottet som sådant inte har resulterat i ett skadestånd alls till organisationen. Därav förefaller det i skrivande stund som att denna tvisteförhandling, som resulterat i att vår lokala och avslutade tvisteförhandling som nämns i föregående stycke, blir utan verkan och ersätts av denna centralare tvisteförhandling som förefaller ha avslutats i enighet. Inget förhandlingsprotokoll finns presenterad i skrivande stund. Tvisteförhandlingen resulterade i att de Sekomedlemmar som drabbades av försenad schemapublicering och var inplacerad på basgrupp kommer att få extra dag/dagar till sitt dagkonto som kompensation för det av personalplaneringen begångna avtalsbrottet. Denna gång ser det olika ut och det är de orter som drabbats som får en eller två extra dagar till dagkontot. 1 – 2 dagars försening = 1 dag till dagkontot. 5 dagars försening = 2 dagar till dagkontot. Seko och SJ har nu enats om en hantering som gäller

samtliga berörda klubbar. Det betyder att samtliga begäran om tvisteförhandling från klubbarna kommer att dras tillbaka.

Nekad ersättning för resekostnader vid övertidsarbete kl. 22-06 (Sektion Åkande): Precis innan detta årsmöte äger rum har lokal tvisteförhandling påkallats och avslutats p.g.a. vad vi uppfattar vara överträdelse av bestämmelsen om rätt till ersättning för resekostnader vid övertidsarbete mellan kl. 22-06. Två medlemmar som varit föremål för övertidsarbete mellan dessa tider nekades transport på sätt som de hade framfört till operativ arbetsledning. I det ena fallet hävdade SJ under förhandlingen att kollektivtrafiken fortfarande utgjorde en möjlighet för medlemmen att ta sig hemåt samt att ingen resekostnad hade uppstått som kunde vara föremål för ersättning. I det andra fallet hade medlemmen vid övertidens slut bett en vän komma förbi och skjutsa hem denne, vilket också gjordes. I efterhand hade medlemmen inkommit med anspråk på milersättning som hade betalats ut innan förhandlingen ägde rum. Eftersom medlemmen hade kompenserats och fått ersättning för den uppstådda kostnaden så återkallades denna del av tvisten i förhandlingsprotokollet. Avslutad i enighet.

Medlemsaktiviteter

Sektionen har, förutom ren facklig verksamhet, erbjudit medlemmarna sociala aktiviteter för att stärka sammanhållningen. Svårt även detta år som fortsatt i Pandemins skugga. Så det blev många digitala möten och kurser även detta år.

Medlemsmöten/Öppet hus

Med tanke på den fortsatta pandemin har många möten och information endast kunnat ske digitalt, varför vi bara genomfört fysiska möten vid några tillfällen. Det har varit ett tufft år att försöka hålla kontakt med kollegor som redan var trötta efter första pandemiåret. Men med vaccinets intåg blev tillförsikten att nu vänder det. Vi hoppades på att det skulle bli bättre mot sommaren.

Sociala aktiviteter

Årsmötesmiddag:

Verksamhetsårets första aktivitet var årsmötet som hölls både digitalt och med möte på Klaraporten i hörsalen, där vi bjöd på landgång till de deltagare som trots Corona, ville delta.

Seko medlemsvecka:

Medlemsveckan flyttades från vår till höst av förbundet. En 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.

Vi hade öppet hus två dagar 18-19 oktober. Det fanns profilprodukter att hämta, såsom mobiltelefonhållare, bestick och plattshållare att fästa på mobiler och annat.

Under medlemsveckan hade vi ett bra fysiskt medlemsmöte/Öppet hus med många deltagare. Vi hade en frågetävling och bjöd på individuellt förpackade fikabröd.

Seko delade också ut profilprodukter. Många tittade förbi och hade behov att prata av sig. Flera från andra stationer vill bara släppa ut lite frustration och ta en fika. Vi bjöd på mackor och fikabröd.

Mölkkymingel i "Rålis" Arrangemanget var öppet för alla järnvägare, oavsett arbetsplats och om man var medlem i Seko eller inte. Aktiviteten genomfördes den 21 juni, men utan någon större uppslutning, troligen p.g.a. pandemin. Det blev bara ett tillfälle detta år.

Medlemsdag på Grönan

Klubben anordnade två dagar med 5 kamp på Grönan tillsammans med förarklubben i Stockholm. Vi möttes upp på puben vid ingången innan vi gick in och delade upp oss i olika lag. Omröstning av de olika kamperna hade gått ut på förfrågan och vid de två olika tillfällena genomfördes samma grenar. Åkband med fria åk delades ut och bokning med middag på Kryddhyllan inmundigades. Dessa kvällar gick av stapeln 17 och 26 augusti. Två roliga kvällar med kamp, god mat och karusell!

Sekos julmys: Den 7 december anordnades julmys där alla på arbetsplatsen var varmt välkomna. Med inslag av

julklappsutlottning för medlemmar, julmackor, fikabröd, frågetävling och utdelning av profilprodukter gjorde vi denna dag så mysig som möjlig.

Medlemmar från andra åkstationer kom åter in för att prata av sig och hämta lite godis på sina raster. Nu var frustrationen total efter IVUs införande i november, detta startade ett schemakaos som satte stopp för ett liv utanför arbetet. Det avspeglade sig på alla man mötte som hade en stor trötthet.

Julbord: Det numera traditionella italienska julbordet på restaurang Trattorian hölls vid tre tillfällen i december, den 16, 20 och 21. De blev så gott som fullsatt på de 22 bokade platserna varje afton. Så vår nya tradition är nu etablerad. Även våra pensionärer i Sektion 165 blev inbjudna. En trevlig kväll med nöjda och mätta deltagare vid varje tillfälle.

Medlemsavgifter

Utöver den nationella Seko-kampanjen om 50 kronors medlemskap per månad (som förutsätter autogiro) 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 som så begär ett helt gratis medlemskap i Seko efter de sex första fullgjorda månaderna.

Det åligger den enskilda medlemmen att själv anmäla in förändringar i inkomst och sysselsättning till Seko. Detta görs genom att ringa till Seko Direkt på telefonnummer: 0770 - 457 900.

Den månatliga a-kasseavgiften för medlemmar i Sekos a-kassa är 148 kronor för de som även är medlemmar i Sekos fackförening och 157 kronor för de som endast är medlemmar i a-kassan.

Klubbens budgetmöte under hösten beslutade om oförändrade klubbavgifter överlag. Under verksamhetsåret har Sekos kongress beslutat om nya medlemsavgifter som generellt går ut på att om man tjänar mer så ska man också betala in en större medlemsavgift. Detta innebär att avgiftsklasserna blir fler till antalet och att det sker en succesiv höjning av medlemsavgiften för de som berörs av detta. Det övre diagrammet visar den gamla medlemsavgiftsmodellen och det undre diagrammet visar den nya medlemsavgiftsmodellen. 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

Avg-klass	Inkomstintervall	Not	Ny förbundsavgift			Branschavgift (c)	Klubbavgift
			2022	2023	2024		
1	Introduktion	a	50 kr	50 kr	50 kr	0 kr	0 kr
2	0 - 5 999 kr		50 kr	50 kr	50 kr	6 kr	0 kr
3	6 000 - 8 999 kr		50 kr	50 kr	50 kr	6 kr	0 kr
4	9 000 - 11 999 kr		50 kr	50 kr	50 kr	6 kr	45 kr
5	12 000 - 14 999 kr		150 kr	150 kr	150 kr	6 kr	45 kr
6	15 000 - 17 999 kr		170 kr	170 kr	170 kr	6 kr	45 kr
7	18 000 - 20 999 kr		200 kr	200 kr	200 kr	6 kr	45 kr
8	21 000 - 23 999 kr		230 kr	230 kr	230 kr	6 kr	45 kr
9	24 000 - 26 999 kr		270 kr	270 kr	270 kr	6 kr	45 kr

10	27 000 - 29 999 kr		280 kr	285 kr	290 kr	6 kr	45 kr
11	30 000 - 32 999 kr		305 kr	310 kr	320 kr	6 kr	45 kr
12	33 000 - 35 999 kr		310 kr	320 kr	330 kr	6 kr	45 kr
13	36 000 - 38 999 kr		315 kr	330 kr	340 kr	6 kr	45 kr
14	39 000 - 42 999 kr		320 kr	335 kr	345 kr	6 kr	45 kr
15	43 000 - 46 999 kr		325 kr	350 kr	360 kr	6 kr	45 kr
16	47 000 →		330 kr	355 kr	370 kr	6 kr	45 kr
17	Pensionär	b	50 kr	50 kr	50 kr	0 kr	0 kr

Teckenförklaring:

a = Förbundsavgiften återbetalas av klubben mot begäran efter fullgjord period.

b = Avser icke aktiva medlemmar, d.v.s. ej yrkesverksamma.

c = Avser aktiva medlemmar, d.v.s. yrkesverksamma, och betalas av medlem.

Ytterligare upplysning:

Avgiften till Seko Förhandlingsorganisation SJ (Seko SJ) om 5 kr/medlem/månad avser aktiva medlemmar, d.v.s. yrkesverksamma, och betalas av klubben.

Studerandemedlemskap: Studerar du vid en YH-utbildning, som är godkänd av Seko, erbjuds du att bli medlem i Seko för 50 kr för hela studieperioden, oavsett när medlemskapet påbörjas. Är du redan medlem och börjar studera så kan du behålla ditt medlemskap i Seko, då betalar du endast 50 kr i månaden i medlemsavgift.

Medlemsstatistik

Under året har i vanlig ordning både in- och utträden från klubbens sektioner ägt rum. Vid 2021 års början hade klubben 438 aktiva medlemmar och vid årets slut 388 aktiva medlemmar. Sektion Pensionärers medlemsantal uppgick till 161 vid årets början och 166 vid årets slut. Dessa ingår inte i det aktiva medlemsantalet som anges nedan och som utgör klubbens siffror, 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.	39	37
Försäljn.	26	10
VÄTE	204	185
Åkande	169	156
Klubb	438	388

Osäkra anställningar

Vi har även under 2021, som också blev ett pandemiår, försökt att övervaka eventuella fall av diskriminering av osäkert anställda så att dessa inte ska drabbas av sämre arbetsvillkor än tillsvidareanställda kamrater. Seko har för de osäkert anställda (och övriga) betonat vikten av att vara med i en fackförening och att medlemmar får kollektivt stöd med att bibehålla och trygga sina rättigheter.

Corona versus Timanställda

Även 2021 har pandemin präglat året med inställd trafik och sjuk ordinarie personal. Timanställda har i många fall använts och blivit inringda i sent läge.

Netwic

De timanställda på SJ AB har så kallade "nollkontrakt" som sträcker sig 3 månader i taget. Dessa är konstruerade så att de inte garanterar arbetstid för de berörda timanställda. Hanteringen sker i Netwic-systemet där å ena sidan arbetstagaren lägger in när den kan jobba, å andra sidan arbetsgivaren som i samma system lägger ut tjänstgöring.

Så kallade "nollkontrakt" skapar anställningsförhållande när väl tjänstgöring planeras ut.

Seko SJ förhandlingsorganisation

Under året har Louise Reichenberg för Klubb SJ Trafik suttit som ledamot i Seko SJ förhandlingsorganisation. Seko SJ har lagt fokus på schemaproblematiken och många möten har förtagits med vår arbetsgivare SJ AB. Seko SJ har också en schemagrupp som diskuterar dessa frågor där klubbens representant varit Leif "Jason" Jansson.

I november introducerades IVU/Rapid. Seko SJ har begärt tvisteförhandlingar gällande försenade månadsutlägg och där fått kompensation till våra medlemmar.

Förhandlingsorganisationen har lämnat in tvisteframställningar angående uteblivna FV-planer för 2021 och 2022 gällande både Division Trafik- och Service och Division Fordon (Depå)

Det har varit många möten med SJ och under lång tid mycket diskussioner om de olika grupperna som finns. Det har diskuterats om farhågorna om implementeringen av IVU/Rapid i november, men ingen insyn har getts i den tekniska delen i IVU/Rapid. Det visade sig att skyddsombuden och andra fack (ST och SACO-TJ) varit kallade på möten dit inte Seko kallats, vilket resulterade i kraftiga protester från Seko samt öppnade dörren till de möten som därefter hölls. Det har varit dagliga korta möten om situationen under en period, och sedan två gånger i veckan.

Synergiärenden ligger till grund för de justeringar som löpande har gjorts och för felsökning av systemet. En bugg man då fortfarande inte har kommit tillrätta med var överföringen från IVU till Trappen och Infotracker. Det visar sig också att systemet är segt och ibland kopplar ner sig självt. Man hoppades kunna åtgärda detta med vad en ansvarig benämnde "Patch #5" som ska tillföra mer datakraft till systemet...

På fråga om lönekorningen, som i december i sin helhet hämtar data från IVU, kommer att fungera svarade SJ ja!

Seko skruvade upp retoriken ytterligare och ifrågasatte för SJ hur länge våra medlemmar skulle behöva leva i denna "testmiljö".

Seko avvisade SJs förfrågan om dispens gällande att senarelägga schemasläpp för december månad, vilket resulterade i en tvist mot bilaga 2 i Spåra SJ då detta schemasläpp försenades. Samma avtalsbrott upprepades vid publicering av schemasläpp för januari månad. Se avsnittet "Lokala tvisteförhandlingar" för detaljerad information.

Twisten om FV-dagar avslutades i oenighet och ligger nu på förbunds nivå. När det gäller just FV-dagar och även Fp-dagar så skall de läggas ut om inte annat kommit överens med arbetstagaren. FV skulle vara utlagda senast sista november, medan sista december är det som gäller för Fp. För de som inte fått FV-dagarna utlagda före novembers slut kommer vi i skrivande stund att ha för avsikt att begära tvisteförhandling med hänvisning till avtalsbrott. Vi har även för avsikt att begära tvisteförhandling när det gäller Fp-dagar och de som förvägrades dessa fram till årsskiftet och som har informerat Seko om att arbetsgivaren nekat detta trots begäran. Detta kan göras efter december månads utgång då brott kan konstateras.

Studier

Förtroendevalda

På grund av pandemin har det återigen varit ett mycket skvalt år för utbildningar. Då de få utbildningar som genomfördes var digitala så avstod de flesta förtroendevalda att anmäla sig till någon utbildning. Nya tag får tas när restriktionerna hävs.

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 två av fyra planerade tillfällen under året med totalt 11 deltagare. Antalet deltagare beror sannolikt på pandemin under året. Utbildningen 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

Spåra SJ-utbildningen har genomförts vid tre av fyra planerade tillfällen under året med totalt 13 deltagare. Antalet deltagare beror också här sannolikt på pandemin under året. Utbildningen, som riktar sig till enbart medlemmar, 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.

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.

Under detta verksamhetsår har Regionens årsmöte genomförts digitalt, och höstens budgetmöte fysiskt på Långholmens folkhögskola.

Regionen har även hållit ett antal utbildningar under året. Vad vi förstår är det lite svårare att värva elever till digitala utbildningar, men i de fall kurserna genomförts har de fungerat på ett bra sätt.

Slutord

Att summera verksamhetsåret 2021 kan göras med två ord: Pandemi och IVU-kaos...

Under året har det varit vilda västern med ombordpersonalens turer och schemaläggning. Inledningsvis kom det ut turförteckningar som kunde granskas men det var sådan färskvara att när tillfälle till granskning gavs var de inte längre aktuella. Turerna som skapades innan IVU sjösattes i november var inte bra på något sätt och än värre blev det i november, december, januari, februari och... ja säg hur länge.

Inte bara ombordpersonalen har påverkats under året utan även de som jobbar på depån i Hagalund (Väte), personalen på Trafikledning och Opsl och planeringsenheten har haft ett år av frustration som även för dessa gick i taket när IVU infördes.

Loungepersonalen varierar arbetsuppgifterna mellan Lounge och Stationsvärd med en alltför nerbantad personalstyrka.

Det finns på alla nivåer där vi organiserar personal en enorm trötthet och uppgivenhet. Flera har valt att säga upp sig, andra att gå i pension tidigare än de planerat. Sjuktagen är höga och kan nog inte bara hänföras till Covid, vinterkräksjuka, RS-virus eller annat säsongsbetonat elände. Tappar man orken på grund av situationen på jobbet smittar det av sig till det sociala livet och trötthet och dåligt med tid för återhämtning ger troligen också ett sämre immunförsvar.

Vi får hoppas att SJ kommer till rätta med detta elände annars undrar vi hur det skall gå för oss i framtiden.

Detta är det sista slutord jag, Leif "Jason" Jansson, (på uppdrag av styrelsen i Klubb SJ Trafik och i egenskap av styrelseledamot den större delen av verksamhetsåret) författar. Med sex månader kvar till ordinarie pensionsdatum valde jag att tidigarelägga detta med ett halvår. Beslutet togs då novemberschemat från IVU

publicerades.

Nästa verksamhetsår måste bli ett bättre verksamhetsår!

Vi hoppas att snart kunna mötas ute på arbetsplatserna i medlemsmöten och aktiviteter som vi tidigare gjort.

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

Marko Lipponen

Bengt Paulsson

Louise Reichenberg

Jenny Samuelsson

Pascal Tunryd

**Styrelsen Seko Klubb SJ Trafik
Stockholm i mars 2022**