

Protokoll, Årsmöte 170215

1) Mötets öppnande

Mötet startar 14:00. Närvarar på mötet gör 31 medlemmar.

2) Mötets behörighet

a) *Har mötet utlysts i tid och på ett korrekt sätt?*

Styrelsen gick ut med kallelse till mötet via e-post till samtliga medlemmar på arbetsplatsen, samt anslag på hemsida och Facebook den 16 januari 2017. Anslag med kallelsen sattes även upp samma vecka på Klarabergsviadukten 49 och veckan efter i Södertälje Hamn. Påminnelse har sedan gått ut två gånger via e-post och även via klubbens Facebooksida.

Mötet finner att kallelse till detsamma har skett på ett korrekt sätt.

3) Val av mötesfunktioner

a) *Val av ordförande*

Kari Korkala, tidigare lokförare SJ och NSB samt med stor facklig erfarenhet, är inbjuden till mötet och väljs att vara ordförande för detsamma.

b) *Val av sekreterare*

Mötet väljer Mikael Haglund till sekreterare.

c) *Val av justerare tillika rösträknare*

Mötet väljer Mikael Lotsberg och Anders Lidö till att justera protokollet och sköta eventuell rösträkning under mötet.

4) Godkännande av dagordning

Punkten "9 b) - fastställande av röstlängd" läggs till. Mötet godkänner efter detta dagordningen. [Styrelsens förslag till dagordning, utan punkt 9 b), bifogas som bilaga 1 /MH anm.]

5) Verksamhetsberättelsen

Mötet läser under ledning av Kari igenom verksamhetsberättelsens olika punkter innantill. Ordförande begär sedan synpunkter på verksamhetsberättelsen. Inga inkommer. Mötet godkänner verksamhetsberättelsen i sin helhet och i nuvarande form. [Verksamhetsberättelsen bifogas som bilaga 2 /MH anm.]

6) Ekonomiska berättelsen

Klubbens kassör Markus Nordanstig redogör för den ekonomiska berättelsen. Klubbens julbord blev billigare än tänkt. Personalkostnad och personalvård är två punkter som dragit iväg lite. Klubben gör ändå

plusresultat 2016. Som diskuterades och fastställdes under Budget- och nomineringsmötet i november så har vi höjt avgiften för 2017 för att gardera oss för medlemstapp och ökade kostnader, men ändå kunna behålla dagens nivå på klubbens verksamhet.

Inga frågor inkommer med anledning av redogörelsen. Mötet godkänner den ekonomiska berättelsen. [*Resultatrapport och balansräkning bifogas som bilaga 3 /MH anm.*]

7) Revisorsberättelsen

Revisor Mikael Lotsberg redogör för revisorernas genomgång av klubbens verksamhet. Ekonomin är noggrant skött och genomgången har inte gett anledning till anmärkning. Revisorerna tillstyrker ansvarsfrihet för styrelsen. [*Revisionsberättelsen bifogas som bilaga 4 /MH anm.*]

8) Styrelsens ansvarsfrihet

Mot bakgrund av revisionsberättelsen samt att inga andra synpunkter inkommit, beviljar mötet styrelsen ansvarsfrihet.

9) Rapport från valberedningen

Roger Magnusson och Nicolai Quaglia från valberedningen berättar om valet av representanter till klubben. Det är svårt att hitta kandidater till olika poster. Till i år har vi ändå hittat fler kandidater än vad det fanns lediga poster som ska tillsättas, vilket inneburit konkurrens om de olika förtroendeuppdragen.

Då Nico enligt Roger har den bättre handstilen fyller vederbörande i tavlan med valresultatet för 2017:

108 röster har inkommit, av dessa var 106 giltiga och 2 ogiltiga.

En ordförande, 2 år: Kristoffer Johansson - 101 röster (vald).

Två ordinarie ledamöter till styrelsen, 2 år: Mikael Haglund - 91 röster (vald), Nina Lagerstedt - 88 röster (vald), Lennart Nilsson - 15 röster, Ingela S Ottosson - 10 röster.

En ordinarie ledamot till styrelsen, Södertäljerepresentant, 2 år: Mattias Vikström - 100 röster (vald).

Två ersättande styrelseledamöter, 1 år: [*2 år var felaktigt angivet i dagordningen /MH anm.*]

Fredrik Werner - 91 röster (vald), Ingela S Ottosson - 72 röster (vald), Lennart Nilsson - 33 röster.

Två turlisteombud, 1 år: Göran Månparla - 100 röster (vald), Arvid Alsén - 99 röster (vald).

Ett turlisteombud, Södertäljerepresentant, 1 år: Anders Sundqvist - 98 röster (vald).

Två revisorer, 1 år: Rolf Pirk - 105 röster (vald), Mikael Lotsberg - 96 röster (vald)

Två revisorsersättare, 1 år: Filip Svensson - 100 röster (vald), Mikael Olsson - 95 röster (vald)

En hemsidesansvarig, 1 år: Mikael Haglund - 101 röster (vald).

Valdeltagandet låg på 43% vilket både är lågt och i paritet med tidigare år.

b) Fastställande av röstlängd

Mötet beslutar att låta punkten utgå, då det står klart att ingen omröstning kommer att krävas under återstoden av mötet.

10) Fastställande av val till klubbstyrelsen

Mötets ordförande Kari konstaterar att beslut för de fyra delpunkterna 10 a) t.o.m. 10 d) kan tas i ett och samma beslut. Mötet godkänner valberedningens redovisning av resultatet och fastställer därmed valet till klubbstyrelsen.

11) Övriga val

Även här konstateras av ordförande att delpunkterna i dagordningen kan tas i ett och samma beslut. Mötet godkänner och fastställer valet av de övriga förtroendeposterna i klubben.

12) Val av valberedning på ett år

Nuvarande valberedning Nicolai Quaglia, Roger Magnusson och Gudrun Schiller föreslås till valberedning för perioden fram till nästa årsmöte. Mötet godkänner förslaget.

13) Datum för nästa årsmöte

Styrelsen föreslår 13 februari 2018. Mötet godkänner förslaget.

14) Datum för nästa budget- och nomineringsmöte

Styrelsen föreslår 14 november 2017. Mötet godkänner förslaget.

15) Övriga frågor

Inga övriga frågor har anmälts eller inkommer i samband med att punkten tas upp.

16) Mötet avslutas

Mötets ordförande Kari Korkala avslutar mötet klockan 14.29, och avtackas sin insats med en varm applåd från samtliga närvarande.

Protokoll:

Justeras:

Justeras:

Mikael Haglund

Mikael Lotsberg

Anders Lidö

Bilaga 1 - Dagordning

Stockholm, 16 januari 2017

Seko Lok Pendeln

Dagordning årsmöte 20170215

1. Mötets öppnande.
2. Mötets behörighet
 - a. Har mötet utlysts i tid och på ett korrekt sätt?
3. Val av mötesfunktioner
 - a. Val av ordförande
 - b. Val av sekreterare
 - c. Val av justerare tillika rösträknare
4. Godkännande av dagordning.
5. Verksamhetsberättelsen
6. Ekonomiska berättelsen
7. Revisorsberättelsen
8. Styrelsens ansvarsfrihet
9. Rapport från valberedningen
10. Fastställande av val till klubbstyrelsen
 - a. Ordförande på två år
 - b. Två ordinarie ledamöter på två år
 - c. En ordinarie ledamot på ett år (Södertäljplacerad)
 - d. Två ersättande styrelseledamöter på två år
11. Övriga val
 - a. Två turlisteombud på ett år
 - b. Ett södertäljplacerat turlisteombud på ett år
 - c. Två revisorer på ett år
 - d. Två revisorsersättare på ett år
 - e. En hemsidesansvarig på ett år
12. Val av valberedning på ett år
13. Datum för nästa årsmöte
14. Datum för nästa budget- och nomineringsmöte.
15. Övriga frågor
16. Mötet avslutas

Ytterligare frågor kan i förväg anmälas till styrelsen@pendelforarna.se**Bilaga 1, sida 1/ 1**

Protokoll (MH):

Justeras (ML):

Justeras (AL):

Bilaga 2 - Verksamhetsberättelse 2016



Styrelsen vill härmed avge följande berättelse för styrelsearbetet under 2016:

Under 2016 blev det fackliga arbetet intensivt med dels en arbetsgivare som var i färd med att avveckla sig själv (Stockholmståg) och en kommande arbetsgivare som var i färd med att bygga upp en fungerande organisation för att ta över verksamheten (MTR).

Seko Lok har under året tryckt på för att få en bra övergång till MTR. Efter att det blev klart att MTR tog över vårt lokala kollektivavtal så blev en viktig del att se till att gruppval och semesterval fungerade bra vilket det gjorde i och med att det administrativt sköttes av Stockholmståg innan övertagandet i december. Vi arbetar under 2017 vidare på i stort sett samma scheman efter samma upplägg som vi hade för 2016.

Seko Lok var tidigt ute och varnade MTR för att vi kommer att ha ett underskott på lokförarsidan redan till övertagandet och att det behöver finnas en långsiktig plan för att säkerställa tillgången på personal. Rätt så sent omsider vaknade MTR och insåg att det var som vi sagt – det finns inte tillräckligt med lokförare att rekrytera utan företaget var tvungna att starta en kompletterande utbildning som ska ge ett tillskott av lokförare under hösten 2017. På grund av det ansträngda personalläget tryckte Seko Lok på för att MTR skulle köpa ut så många semestrar som det var möjligt för att underlätta planeringen av sommaren. Något som sedan skedde.

MTR hade under 2016 stort tilltro till IT-stödet som var under framtagande men underskattade grovt svårigheterna med ett systeminförande under pågående verksamhet. Beslutet att ta över befintliga tablets visade sig inte heller det vara någon "hit" – ett stort flertal av plattorna var i ett så dåligt skick att de inte klarade det nya systemet och behövde bytas ut direkt.

Direkt vid övertagandet visade det sig även att de nya telefon/data abonnemang som tecknats hade så låg databegränsning att surfen inte räckte till för att köra systemverktygen. MTR fick omgående dubbla surfpotten men inte heller det verkar vara tillräckligt och personalen uppmanas nu därför att beställa ytterligare surf vid behov.

Klubben har haft tio styrelsemöten under mandatperioden och tre medlemsmöten, varav ett årsmöte och ett budget- och nomineringsmöte.

Medlemsutvecklingen är god, vi är nu 289 medlemmar.

Vi fortsätter alltså att vara den största och mest aktiva lokförarklubben på MTR.

Uniform

Uniformsarbetet blev en het potatis 2016. Stockholmståg lade i princip ner allt arbete med, samt utdelning av, uniformspersedlar eftersom trafiken var under nedmontering. Däremot var MTR, efter att de fick besked om att driva trafiken fr o m december, desto mer intresserade av att komma till beslut om den kommande uniformen och dess utformning.

Till att börja med blev det utdragna förhandlingar om varför vi inte ville ha kostym i tjänsten, något MTR var helt inne på att vi skulle ha. Diskussionerna gick varma kring vårt behov av funktionella kläder, anpassade efter den arbetsmiljö vi faktiskt har. Vi bjöd in MTR att följa med en dag i verksamheten för att se hur våra arbetsdagar ser ut i realiteten. Efter detta möte fick vi dem att förstå att kostymklädsel för lokförarna inte är att rekommendera.

Efter denna insikt hos MTR kom så diskussionen igång kring om uniformen skulle vara identisk med tunnelbanans eller inte, något vi var oense om. Tyvärr har vi fått ge vika på deras övertygelse, mycket då tiden blev knapp och dagen för trafikstart kom allt närmare.

Seko Lok Pendeln är fortfarande inte överens med arbetsgivaren om fördelen i att ha en likadan uniform som tunnelbanans personal. Vi är inte heller överens om det positiva i att ha SL-loggan som en stämpel på ärmen. Vi är inte överens om klädernas färg, utformning och passform. De passar i mångt och mycket inte in i vår verksamhet.

Seko Lok Pendeln kommer under 2017 att fortsätta arbeta för förbättringar i både material och utseende på våra kläder.

Arbetsmiljöarbetet 2016:

Infrastruktur: (spår, stationer, depåer uppställningsspår, lokaler, mm)

I början av året och under sommaren har det varit omfattande avstängningar på sträckan Barkarby-Kallhäll. Detta på grund av arbetet med fyrspar mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. Arbetet är nu klart och efter lite arbete har vissa signaler på de två mittspåren flyttats så att de nu har en bra placering för oss lokförare. Under 2016 har även nya uppställningsspår i Brodepån blivit klara.

Bangården i Älvsjö har under året fått nya kontaktledningsbryggor och ny LED-belysning. Från början var tanken att det skulle bli kontaktledningsskena istället för ledning men så blev det inte. Arbetet har tagit lång tid och när det väl var klart bestämdes det att även kontaktledningen på utdragsspåren söder om Älvsjödepån skulle bytas ut (nästa byte sker om 50 år, bara så att ni vet). Älvsjödepån har varit spänningslös långa tider, vilket är naturligt under elarbeten och det har drabbat oss lokförare genom att vi har haft begränsad tillgång till depån under dessa tider. Det har också varit en incident där ett tåg körde in i depån när det var spänningslöst under pågående arbete, vi hade tur denna gång och inget allvarligt inträffade men det hade kunnat gå mycket illa.

Citybanan:

Citybanan har i princip byggts klart under 2016 och provkörningar har genomförts under senare delen av bygget. Till en början drogs x60-enheter genom citybanan med hjälp av ett diesellok. Så fort banan blev spänningsatt kunde de första provkörningarna där x60 tog sig fram för egen maskin genomföras. I början gick färden i histnande 20 km/h och senare under projektets gång har provkörningar genomförts i 80 km/h vilket är hastigheten som kommer att gälla när tunneln öppnar.

Skyddsombuden har haft möten med Trafikverket, som bygger Citybanan och trafikförvaltningens tunnelbyggsprojekt och en organisation hos trafikförvaltningen som heter citybanans mottagandeprojekt för drift av citybanan.

Citybanans planerade trafikstart är den 10 juli 2017 klockan 05.00 vilket innebär att byggtiden har varat i nästan åtta år. Det är ett imponerande bygge, det som oroar är att delar av banan ligger cirka 44 meter under jord och förbindelserna med markplan består av två tunnelmyningar med spår samt flera gångar och rulltrappor för resenärer.

Skyddsombuden har drivit ett flertal frågor gällande citybananprojektet. Största framgången har varit i utformningen och flyttandet av de optiska signalerna i tunneln. Med skyddsombudens hjälp sitter signalerna nu så optimalt de kan med hänsyn till citybanans geografiska förutsättningar. Trafikverket har lyssnat och justerat ett flertal signaler efter skyddsombudens påpekanden. Nu finns det även tre stycken riktningssignaler utplacerade på väg norrut ur tunneln där en tänd, gul, ring betyder att växlarna ligger i riktning mot Solna.

Rehab

(personalomhändertagande, arbetsskador, trygghet, hot och våld, mm):

Stockholmståg har hanterat personalomhändertagandet bra trots att 2016 har varit ett dystert år med många olyckshändelser. Ibland faller all kunskap och erfarenhet om bra omhändertagande mellan stolarna och allt blir bara fel. Det är när personalen hamnar i kläm som stödet behövs allra bäst.

Efter en händelse eller olycka ska avlastande samtal ske så fort som möjligt och de som är med om olyckan ska känna sig omhändertagna. Dessa samtal är tvingande för ett bra resultat och arbetsgivaren har ett tydligt ansvar. Det bästa är att påbörja bearbetningen i mycket tidigt skede och därmed minska risken för flashback när det är dags att börja arbeta igen. Den som har varit med om en olycka ska känna sig trygg med sin arbetsuppgift när hen återgår till arbetet igen. Vi är alla olika och vissa behöver mer stöd och tid än andra. En bra start brukar vara att ha sällskap första turen av en handledare eller instruktör, gärna någon du känner väl.

Skyddsombuden upplever att de som väntar med att skriva en arbetsskadeanmälan till AFA får ett bättre gensvar därifrån. Det finns ingen anledning att stressa med att skicka in detta dokument. Primärt ska arbetsskadeanmälan till AFA ska vara en välskriven beskrivning av händelsen, omhändertagandet, avlastande samtal, läkarsamtal samt tiden fram till dess att den drabbade börjar köra igen.

Vi skyddsombud menar att även tiden upp till två månader efter händelsen är viktig. Hur var det med sömn, mardrömmar, reaktioner på personer som korsar spår eller står nära perrongkanten? Hur fungerade privatlivet? Har du som drabbats haft humörsvängningar? Hur har dina reaktioner mot eller ifrån nära och kära, vänner och bekanta varit? Beskriv hur lång tid det tog att komma tillbaka till det sociala och om ni är verksamma i föreningslivet eller har andra engagemang. Beskriv även hur ni har hanterat det. Skriv anteckningar med datum när du inte mår bra som stöd till din AFA rapport. En olycka där en människa skadas eller förolyckas är en personlig tragedi, ett ärr i hjärtat och ett sår i själen som inte går att ta bort. Ett tips är att låta någon du känner väl (gärna skyddsombud eller fackligt förtroendevald) läsa din text för att se om den beskriver vad som har hänt och hur din rehabilitering varit. Det är lätt att det blir "lokföriska" i texten.

Den tjänsteman som senare kommer att bedöma din text kan inget om hur en lokförarvardag är, eller hur din privata vardag förändrades. Det är bara din text som kan beskriva hur du har mått efter en allvarlig händelse. Nu när MTR har tagit över så ligger ansvaret på Avonova att ge ett lika bra eller bättre stöd efter händelser som kräver samtalsstöd.

Arbetsskadeärenden till antal under året har ökat något jämfört med 2015. Det som förvånar oss är att halk- och snubbelolyckorna är nästan lika många till antalet. Vi undrar vad det beror på. Är det stress, dålig belysning eller snö och is? Ta det lugnt - vi har månadslön! Skriv avvikelserapport så att vi kanske kan förändra till det bättre på platser där det inträffar.

Fordon:**X10:**

Under 2016 skulle X10 bara köras som insatståg och i något enstaka omlopp i stommen Södertälje-Märsta. Konsekvensen blev att de fick gå mer än beräknat första halvåret. Under slutet av 2016 började X10:or att ställas av i Tomtebodan för senare resa till de sällna jaktmarkerna!

X60:

X60 har nu blivit den arbetsplats vi känner trygghet på, här har vi koll. De äldsta X60 har genomgått en så kallad A14-service (10 år) så de kanske har gjort 25 – 30% av sin livstid. Kvaliteten på de trafiksatta fordonen varierar stort. Att sitta på fordonsreserven kan ena dagen vara några få inbyten för att nästa dag inte vara en lugn stund. Att tågen går runt med en eller flera avstängda bromsar är ingen nyhet utan snarare vardag. Även i år har flera magnetskenbromsar varit avstängda på enheterna. Orsaken till detta är för oss okänd men det är Alstom, som under Stockholmstågs tid

skötte underhållet på fordonen, som stänger av dem. Det är även flera fordon som går med traktionsgrupper som hoppar ur eller som är permanent frånskilda. Sammanfattningsvis är x60 trots avstängda bromsar och hoppande traktionsgrupper trygga att köra och upplevs som tysta, mjuka och lättkörda (så länge allt fungerar som det ska).

X60B:

Under 2016 har samtliga förare genomgått x60B-utbildning. En del förare hade gärna haft en dag utbildning till med mer praktiska moment ombord på tågen. Trots att x60B utseendemässigt liknar X60 är det ungefär 85% nya komponenter och system. Bland annat är det nya resandedörrar, kupéinredning och annan placering av skåp och flyttat innehåll. Hytterna är ljusare efter ny färgsättning och det mesta där har placerats så att det är så likt x60 som möjligt.

Ett nytt, stressigt moment har varit ETCS/STM. Det tar tid att logga in i systemet och om du som förare gör fel får du vackert börja om från början igen. Det tar tid att mata in alla uppgifter vilket har gjort att förarbytena kan upplevas som stressiga. X60B har också spelat ett stort spratt med lokförarna, de har tappat luften! Innan någon visste hur problemet skulle lösas så gjorde x60B sig kända hos tågklarerarna:

- Jaha, du har en X60B. Jag förstår, lycka till! Ring när du är klar!

Skyddsronder:

Varje skyddsområde har genomfört skyddsronder efter den plan som har funnits med Stockholmståg. Utöver planen har det även förekommit några få riktade skyddsronder under 2016.

Hälsningar

Skyddsombuden för Seko lok.

HSO Hasse Johansson med skyddsområde fordon och ersättare för övriga SO.

EHSO Maciej Sas, skyddsområde fordon, IT och ersättare för Cecilia.

SO Cecilia Hansson med skyddsområde infra, ersättare för Göran.

SO Göran Axelsson med skyddsområde rehab, personalomhändertagande.

Som under 2016 haft 11st protokollförda skyddsombudsmöten.

Studieverksamhet

Under 2016 har klubben närvarat på en studiekonferens och anordnat en utbildning för medlemmar i det lokala kollektivavtalet. På utbildningen deltog fyra medlemmar. Utöver detta så har följande förtroendevalda gått utbildningar:

Kurs:

Kvalificerad förhandlingsteknik

Vald på jobbet 1

Arbetsrätt grund

Vald på jobbet 2

Försäkringsrådgivare, grund

Försäkringsrådgivare, grund

Försäkringsrådgivare, grund

Studieorganisatör

Det svåra samtalet

Arbetsanpassning och rehabilitering

Sociala medier

Försäkringsrådgivare, påbyggnad

Försäkringsrådgivare, påbyggnad

Försäkringsrådgivare, påbyggnad

Deltagare:

Anders Lidö

Nina Lagerstedt

Mikael Haglund

Nina Lagerstedt

Ingela Svensson Ottosson

Jan-Tor Karlsson

Markus Nordanstig

Nina Lagerstedt

Astrid Hermelin

Astrid Hermelin

Mikael Haglund

Ingela Svensson Ottosson

Jan-Tor Karlsson

Markus Nordanstig

Jämställdhet och härskartekniker

Nina Lagerstedt

Ungdomsverksamhet

Klubben har varit på två ungdomsansvarigträffar och på ungdomsforum. Både ungdomsansvarigträffarna och ungdomsforum arrangerades av Seko Stockholm. Ungdomsaktiviteten i Seko ökar och förbundet arbetar nu med att dra igång Seko ung som är en plattform för unga förtroendevalda att mötas och arbeta med fackliga frågor. Arbetet med Seko ung har växt främst senare delen av 2016 och fortsätter att växa.

Ungdomsansvarigträffarna har varit tillfällen för ungdomsansvariga på klubbar i regionen att träffas och byta erfarenheter. Det har varit olika teman och fokusområden på träffarna. Till en början låg fokus på att kartlägga vilka verksamheter som redan finns, vilka behov av verksamheter det finns samt att planera för dessa. Ungdomsansvarigträffarna har varit en chans att kunna stärka varandra och öppna möjligheter för att påverka förbundet och klubbarna i ungdomsfrågor.

Ungdomsforum är en plats för unga förtroendevalda att träffas och utbyta erfarenheter. Ungdomsforum var tre dagar i november-decemberskiftet och årets tema var avtalsrörelse, organisering och påverkan. Under ungdomsforum var det flera olika föreläsningar och ett studiebesök på riksdagen.

Jämställdhet och integration

Klubben har under tiden med Stockholmståg medverkat till en uppdatering av jämställdhetsplanen. Stockholmstågs gamla plan gick ut i juni 2016 och istället för att ta fram en helt ny, omarbetad version bestämdes att den gamla skulle förlängas med vissa redaktionella ändringar. Klubben fick ny statistik på antalet kvinnliga förare vilket 2016 var 18,5% jämfört med 20% 2013.

Attityden på företaget är stundtals dålig med många rasistiska och sexistiska kommentarer. Det är något som vi har diskuterat i klubben och vi har vänt oss till Seko Stockholm för att få hjälp. Seko Stockholm har tillsammans med LO ett projekt som heter inkluderande arbetsplats och som vi ska delta i. Projektet är ett pilotprojekt och ska ge oss verktyg att arbeta med strukturell rasism och sexism på arbetsplatsen. Verktyg som är anpassade efter vår vardag och hur arbetsplatsen ser ut idag. Denna utbildning ska starta under våren 2017 och fyra förtroendevalda kommer att delta.

Under året har det kommit fram flera fall av sexuella trakasserier som vi har tagit upp med arbetsgivaren (då Stockholmståg) utan att de har kunnat göra så mycket åt det eftersom flera av de som har berättat också har velat vara anonyma.

Klubben har också deltagit i ett seminarium för jämställdhets- och integrationsansvariga samt varit på en jämlikhetskonferens.

Rehabilitering

I avtalet med Stockholmståg hade vi sedan övertagandet från Citypendeln en s k Portalparagraf som gav möjlighet för den som måste omplaceras p g a sjukdom, att få en tjänst i depå eller på städ. Detta gav större möjlighet för den enskilde till ett alternativt arbete istället för det individen ditintills haft i säkerhetstjänst. Portalen var en lösning som blev möjlig eftersom Stockholmstågsbolagen fungerade som en enhet under Stockholmståg, med VD för Stockholmståg som högst beslutande. VD kunde t ex begära att Alstom eller ISS (på den tiden ISS var med i bilden) skulle utföra ett arbete på ett visst sätt.

Nu, med MTR, kunde vi tyvärr inte få med oss den här portalparagrafen in i vårt avtal. Renieriet, H2M och EMTrain är tre fristående företag som arbetar oberoende av MTR Pendeln. De tre företagen arbetar inte som en enhet utan har eget ansvar vart och ett för sig. Att förflytta en anställd från t ex trafik till depå är därför inte längre möjlig eftersom bolagen inte har den kopplingen dem sinsemellan som vi är vana vid sedan Stockholmståg.

Det här gör tyvärr att alternativen vid omplacering p g a sjukdom har minskat väsentligt. Som förare har vi nu endast tjänst i spårr att välja på vilket är en klar försämring än tidigare. Vi har visserligen fått in en text i avtalet på att MTR kan se över möjligheten till omplacering till tjänst på t-banan, administration eller MTech, vilket är namnet på tunnelbanans depåer, men eftersom vi inte har avtal på att de ska göra detta så känns det här tillägget till avtalet ganska meningslöst.

Turlistearbete

Årets turlistearbete har präglats av stora trafikavstängningar. Turlisteombuden har träffats vid tre tillfällen för att granska sommarturlistan samt turlista och gruppsammansättning för T17. MTR ville göra så lite förändringar som möjligt så därför blev det bara de nödvändigaste förändringarna för att anpassa till trafiken.

Konsekvensen blev att turerna inte förbättrades i den utsträckning vi ville. På den positiva sidan så var det mycket få turer som bröt mot avtalet och dessa kunde rättas till fort.

Turerna som ligger nu gäller till sommarturlistan, därefter förhandlas nya turer på grund av Citybanan.

Verksamhetsberättelse 2016, Infostaben

Infopolicy

Infostaben har under året arbetat med klubbens kommunikation utåt, med målsättningen att klubbens arbete ska vara synligt för medlemmarna. Vi vill att klubben väljer språk och form på ett sätt som gör att samtliga medlemmar känner sig inkluderade. Under 2016 arbetade vi därför fram en Infopolicy som styrelsen antog. Denna policy används som referens i det skriftliga arbetet och vid korrekturläsning.

Lokförarbladet

Under 2016 har vi gett ut fem nummer av Lokförarbladet. Tidningen skåpas inte längre utan sprids i första hand digitalt. Vi har även gjort förändringar i form och innehåll: Layouten håller sig nu inom Sekos grafiska profil och vi lägger mer tid på språk och korrekturläsning än tidigare.

E-post

Vi var fram till övertagandet i december bra på att kommunicera ut information till medlemmarna via e-post. Efter övertagandet har detta arbete halkat efter lite, då vi varit tvungna att ta fram en ny lösning för större utskick. Vi tog dock tidigt under 2016 ett helhetsgrepp i frågan om e-post: Vi insåg att det i samband med övergången till MTR var läge att sluta vara beroende av arbetsköparen, som hittills stått för konton och e-postserver, och istället själva ha full kontroll över e-posten. För normal användning används nu adresser kopplade till klubbens hemsideskonto och för massutskick en separat gratistjänst hos MailChimp.

Hemsidan

Hemsidan fick under 2016 två stycken genomgångar: Tidigt under året gjordes en uppdatering för att sidan bättre skulle matcha Sekos grafiska profil samt åtgärda en del problem med hur layouten visades i olika webbläsare. Denna version krävde dock fortfarande att någon med detaljkunskap skötte uppdateringarna och vi kunde därför hamna efter i arbetet med att publicera information på hemsidan. Vår önskan var att både snabbare och lättare kunna få ut information på hemsidan. I maj 2016 skedde därför ytterligare en uppdatering, denna gång genom att hela hemsidan skapades på nytt i ett bloggverktyg som hela styrelsen sedan fick tillgång till. Möjligheten att publicera information på hemsidan är nu alltså spridd på flera personer, vilket syns i ett ökat antal inlägg samt hur tätt in på olika händelser (till exempel MBL-möten) som ett inlägg kan publiceras. Statistiken säger att hemsidan under 2016 fick fler än 31 000 besök. (Värt att notera är att något skumt pågick klockan 00-18 den 26/7 då 2500 besök, nästan samtliga från Filippinerna, registrerades.)

Facebook

En målsättning för året var också att bli mer aktiva på klubbens Facebooksida. De inlägg som har gjorts har haft varierande teman, allt ifrån vad vi i styrelsen jobbar med just idag till inlägg om blockaden mot Paus Bagarstuga. Några inlägg har gått obemärkt förbi och nått endast ett fåtal, medan andra har nått Facebookflödet hos flera tusen användare - toppnoteringen för 2016 var cirka 6600 visningar och mot slutet av 2016 låg antalet visningar för olika inlägg ofta inom spannet 500-1000. Vi når alltså ut med den information vi publicerar på Facebook. Flera personer har under året också gillat klubbens Facebooksida. Även om vissa av dessa helt saknar kopplingar till MTR, så är det kul att se att majoriteten av de som gillar sidan och inläggen är medlemmar och kollegor - det innebär att klubbens information når fram till de vi vill ska se den. Facebook har alltså visat sig vara ett bra verktyg för att kommunicera med medlemmarna vid sidan om e-post, hemsida och Lokförarbladet.

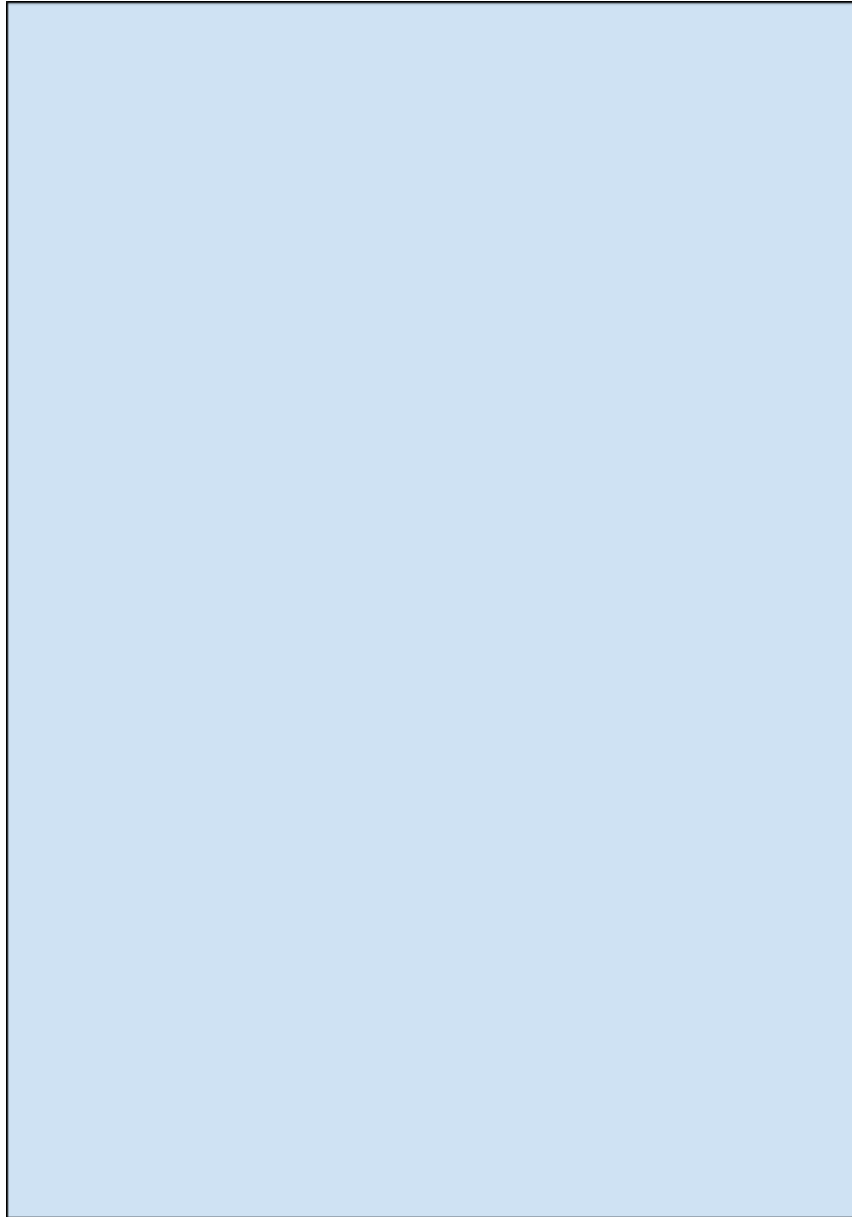
Bilaga 2, sida 8 / 8

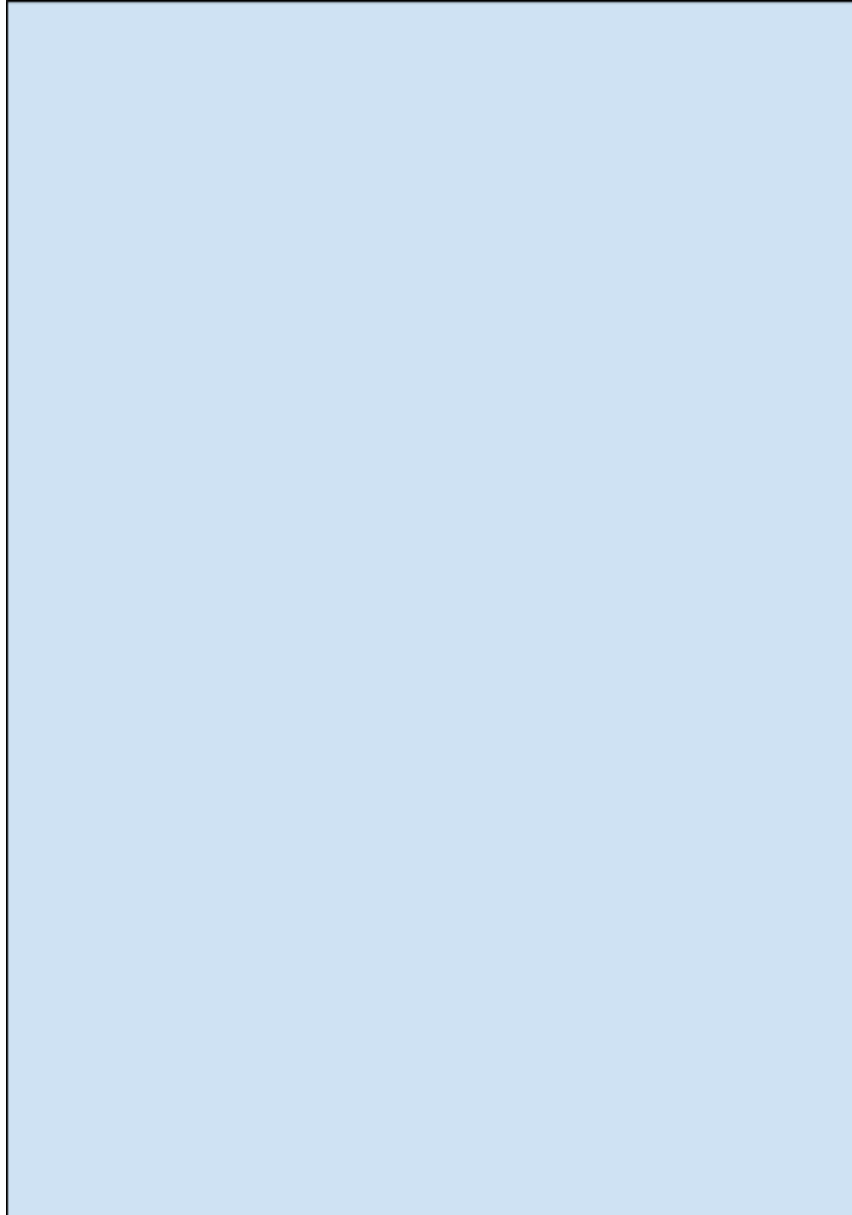
Protokoll (MH):

Justeras (ML):

Justeras (AL):

Bilaga 3 - Resultatrapport, balansräkning





Bilaga 3, sida 2/2

Protokoll (MH):

Justeras (ML):

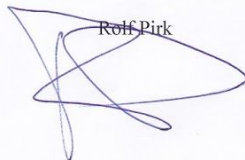
Justeras (AL):

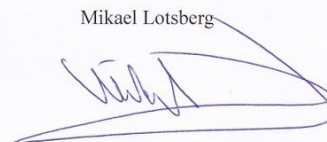
Bilaga 4 - Revisionsberättelse

Revisionsberättelse för SEKO LOK PENDELN

Revisorerna har granskat styrelsens arbete för tiden 20160101 till 20161231 och lämnar nu denna revisionsberättelse. Vi har tittat på föreningens ekonomi och gått igenom styrelsens protokoll och andra handlingar som visar hur styrelsen har skött sitt uppdrag. Ekonomin är skött med ordning och noggrannhet. Revisionen har inte givit anledning till anmärkning varför vi tillstyrker att årsmötet beslutar att bevilja styrelsemedlemmarna ansvarsfrihet för den tid revisionen omfattar.

Revisorerna Stockholm 20160214

Rolf Pirk


Mikael Lotsberg


Bilaga 4, sida 1 / 1

Protokoll (MH):

Justeras (ML):

Justeras (AL):