

EFTER STREJKEN

Den 2 juni 2014 bröt en historisk konflikt på den svenska arbetsmarknaden ut. Under två veckor stod tågtrafiken i stora delar av södra Sverige helt stilla.

Vi strejkade för att stoppa det ökade **missbruket av deltids- och timanställningar** inom hela spårtrafikbranschen.

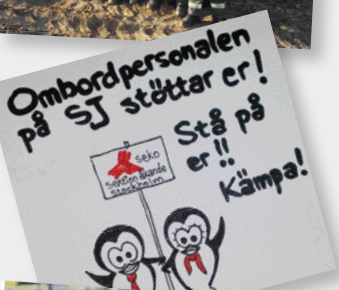
Vi strejkade för **trygga anställningar**.

Det var du, och alla andra **Seko-medlemmar** inom spårtrafikbranschen, som gjorde det nya avtalet möjligt. Tack för din insats och tack för ditt engagemang!

Efter strejken har flera hundra **nya medlemmar** valt att gå med i Seko. Nu fortsätter vi att hålla ihop och ta kampen mot otrygga anställningar, var den än dyker upp.



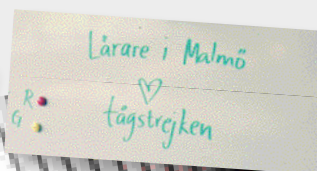
"Fullt stöd till strejki!"



Massivt stöd för Seko när strejken utvidgas

Facken sluter upp bakom tågstrejken

Tågstrejken mellan Seko och Almega är inne på sin tredje vecka – och snart stannar pendeltågen i Stockholm. Samtidigt har flera LO-förbund varslat om kommande sympatitågärder.



Tågstrejken är över: "En historisk seger"

Delia & gilla Hjälpmedel Reagera



"Vi har folkets stöd"

- Omkring 1 500 resenärer i länet drabbades av Öresundstågen stod stilla på måndagen som ut sina medlemmar i strejk.



Starkt stöd för facket i tågstrejken

Sex av tio stöder facket i tågkonflikten för Öresundstågen. Det visar en färsk Sifo-mätning som Seko har låtit genomföra i de tre berörda



Fakta om avtalet

Kraftigt höjda löner för timanställda. Det är en del av resultatet från Sekos strejk i våras.

Avtalet som Seko tecknat med Almega inom bransch spårtrafik gör det dyrt för arbetsgivaren att timanställa. Som timanställd får man direkt genomsnittslön för motsvarande yrkesgrupp man tillhör. Rings man in senare än 48 timmar innan uppdraget tillkommer ytterligare 6 procent på timlönen. Lösningen gäller enbart för Seko-medlemmar.

Grundanställningsformen på hela avtalsområdet ska vara tillsvidareanställning på heltid.

För Veolia/Öresundståg innebär det nya avtalet att deltidanställningarna begränsas till fem procent av antalet produktionsstimmar. Även timanställningarna begränsas till fem procent av antalet produktionsstimmar under förutsättning att effektiva scheman kan läggas.

Seko och Veolia ska också ta fram gemensamma verktyg för att uppnå högsta möjliga effektivitet i scheman.

Mer pengar till järnvägen

Regeringens höstbudget innehåller viktiga investeringar i järnvägen. Under nästa år avser regeringen lägga ytterligare 1,2 miljarder kronor på underhåll.

Vidare skriver regeringen att man "avser vidta åtgärder för att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna". Seko har under lång tid drivit frågan om att staten ska ta ett samlat och större ansvar för utförande av järnvägsunderhåll.

EFTER STREJKEN...

...är ett informationsblad som skickas till alla Sekos medlemmar inom spårtrafikbranschen, Upplaga 12 000 ex. Tryck EO Media.

Seko, Box 1105, 111 81 Stockholm

Tel 08-791 41 00

E-post info@seko.se
www.seko.se

Det massiva stödet hjälpte Seko till seger

Sekos ombudsman Per-Ola Fällman om strejken: "Vi som förhandlade hade aldrig tidigare upplevt sådant stöd."

Veolia hade inte förväntat sig det raseri som deras varsel av 250 anställda utlöste. Här skriver Per Ola Fällman, ombudsman på Seko, om hur förbundet kunde gå segrande ur den största konflikten på svensk arbetsmarknad under det gångna året.

Allt började med att Veolia ville säga upp två tredjedelar av tågvärdarna och hälften av lokförarna på Öresundståg. Många skulle sedan erbjudas återanställning fast på deltid eller som timanställda. Den egentliga planen var sannolikt att få Seko att försäkra regler i kollektivavtalet. Inför hotet om varsel trodde de att vi skulle acceptera försämringar i kollektivavtalet.

Den regel arbetsgivaren allra helst ville slippa ifrån var den om att de som är lediga varannan helg inte behöver arbeta efter klockan 19.00 mot ledig dag. Men när Seko inte accepterade detta gick planen i stöpet.

Seko varlsade om konflikt och en diskussion om det samhällsproblem tillfälliga anställningar utgör tog fart.

Stödet för Sekos sida var stort redan från början. Vi som förhandlade hade aldrig tidigare upplevt sådant stöd. Människor vi inte tidigare sett kom fram på gatan och sa "stå på er". Journalister som ringde oss avslutade ofta intervjuerna med "lycka till". Vid ett tillfälle när jag efter långa förhandlingar gick ner till McDonalds vid klockan 23.00 och hade Seko-nålen på min skjorta sa killen som stod i kas-



FOTO: ANNA LEDIN WIREN

Jag vågar knappast tänka på vad som hänt om Veolia lyckats, skriver Per-Ola Fällman, ombudsman på Seko.

san till mig "Är du med i Seko, det är en väldigt viktig fråga ni tagit upp. Lova mig att ni inte ger er". Många kollegor vittnade om liknande händelser.

Efter två och en halv veckas strejk publicerade Sifo en undersökning som visade att svenska folkets stöd för vår konflikt fortfarande var massivt. Nu ville vi som förhandlare verkligen få fram ett bra avtal som omgående skulle påverka användandet av timanställda.

Lösningen blev ett avtal där lönen för de timanställda höjs drastiskt. Man får direkt genomsnittslön för motsvarande yrkesgrupp man tillhör. Premien för detta blev 0,15 av löneutrymmet. Detta var en nödvändig livförsäkring för hela vår bransch. Jag vågar knappast tänka på vad som hänt om Veolia lyckats. Hur

många dagar hade det dröjt innan nästa företag vill göra samma sak? Säg upp tillsvidareanställd personal och återanställa dem som billiga timanställda.

Arbetsgivaren kommer säkert att försöka hitta nya vägar till "billigare" arbetskraft. Men Seko står som vanligt redo att agera om det behövs. Många har bett mig kommentera ett annat förbunds agerande i denna konflikt.

Jag avstår från detta men vill säga följande: förra året tog vi kampen för att våra kollegor på SJ Götalandståg skulle få behålla sina villkor när SJ ville försäkra deras avtal. Senast tog vi kampen för våra kollegor på Öresundståg. Nu inleder vi kampen för att rädda konduktörerna på Arriva.

”Ett avtal för bättre villkor och trygga jobb”



Vladi Opazo, Carin Ekendahl och Richard Löfgren jobbar på Veolia och har olika anställningsformer, men de är alla överens om att Sekos nya avtal skapar tryggare jobb inom hela spårtrafikbranschen.

– Vill du ha en hamburgare mer i löneökning kan du ju byta fackförening. Men om du vill kämpa för trygga anställningar ska du välja Seko. Det säger Vladi Opazo, som är heltidsanställd på Veolia Öresundståg.

Vladi Opazo ser inga som helst problem med att avstå en löneökning motsvarande en hamburgare för att de timanställda inom företaget ska få högre löner.

– De timanställda får ta hela skiten och har inte några rättigheter, så det är klart att det var viktigt att Seko tog den här striden.

Rejält löneloft

Sekos avtal inom spårtrafikbranschen är unikt eftersom det tillkom efter en konflikt där Sekos medlemmar stått upp för rättvisa villkor och trygga anställningar för alla som jobbar inom branschen.

Nu när de lokala löneförhandlingarna också har avslu-

tats, innebär detta att de timanställda Seko-medlemmarna kommer att få ett rejält löneloft.

– Det kan röra sig om flera tusenlappar extra i månaden. Jobbar du 100 procent som timanställd blir det uppåt 4000–5000 kronor mer i månaden, säger Jens Kvist Christensen, som är klubbordförande för Veolia Öresundståg.

Carina Ekendahl är en av flera timanställda Seko-medlemmar som kommer att tjäna på det nya avtalet.

Leder till fler timanställda

– Det var viktigt att Seko tog den här strejken. Timanställda har det otrött och är ju de första som ryker om företaget måste säga upp. Även om det nya avtalet gynnar mig som timanställd är det ju alltid tryggare med en heltidsanställning, säger Carina.

– Det nya avtalet är positivt eftersom det kommer att leda till fler heltidsanställda. Självt jobbade jag tidigare hel-

tid, men för närvarande har jag bara 75 procent anställningsgrad. Det är bättre än inget, men helst av allt vill jag ju jobba heltid, säger Richard Löfgren, tågvärd.

Nya arbetstidsscheman

De lokala samtalen med Veolia har nu, efter en tid av meningsskiljaktigheter, återupptagits och just nu jobbas det frentetiskt med att ta fram nya arbetstidsscheman.

– Det handlar om att göra effektiva lokala anpassningar av våra scheman, så att vi kan få ut så många heltidstjänster som möjligt i slutänden, säger Jens Kvist Christensen.



Jens Kvist Christensen, klubbordförande

TRE RÖSTER

Var det rätt gå i strejk och hur ser du på Sekos nya avtal?



Linnéa Camén, tågvärd på SJ
– Det var bra att Seko tog fajten för schyssta anställningar. Jag har själv varit timanställd och vet hur svårt det är att planera sitt liv då. Trygga jobb är viktigt för hela branschen och kan det nya avtalet bidra till fler heltidsjobb är det bara positivt.



Leif Sahi, spårrexpeditör, MTR
– Det är bra att det blir dyrare att timanställa, då kan i alla fall det missbruket minska. Vi vill inte att det breder ut sig här. Jag känner mig redan som en robot, arbetsgivaren låter mig inte ens lämna spårren för att gå på toaletten.



Elias Cataño, tågvärd på SJ
– Bra att foten sattes ned. Det fanns en uppdämd frustration bland medlemmarna inom vårt företag, som har tagit in otaligt många timanställda på senare tid. Det här var en solidarisk handling från alla Sekos medlemmar och på längre sikt kommer det att pressa upp löner inom hela branschen.

Konduktörerna offras när Arriva ska spara

Skyller på arbetsmiljön – nu startar Seko egen utredning

Konduktörernas jobb på lokalbanorna i Stockholm är hotade. Arriva vill ta bort tjänsterna helt och nu kämpar Seko för att förslaget inte ska godkännas av politikerna.

Arbetsgivaren Arriva gömmer sig bakom en utredning om arbetsmiljö – men egentligen är allt en fråga om att spara pengar. Det är Sekos förtroendevalda på Arriva i Stockholm övertygade om.

Ersätts med stolpar

– Sedan när är arbetsgivarsidan mer mån om arbetsmiljön än vad facket är? Det här är bara en ursäkt för att kunna säga upp konduktörerna, säger Helena Wallin, ordförande för Seko klubb Roslagsbanan.

Det Arriva vill göra är att ersätta konduktörerna med betaltvårdar och viseringsstolpar på plattformarna. Motiveringen är att den så kallade BKU:n, konduktörernas bärbara utrustning, inte är godkänd av Arbetsmiljöverket.

– Men hela utredningen om arbetsmiljön är beställd av Arriva själva. Vi inom Seko tror att det med ganska enkla medel går att lösa de problem som finns, säger Helena Wallin.

Personalen offras

Sebastian Sandström, ordförande för Seko på Tvärbanan, är inne på samma linje.

– Det känns jobbigt att personalen ska behöva offras för att tekniken inte fungerar.



– Det är uppenbart att Arriva gör det här för att spara pengar, säger Helena Wallin, ordförande för Seko på Rolsagsbanan.



– Det är konduktörerna som står för trivseln på lokalbanorna, säger Sebastian Sandström, ordförande för Seko på Tvärbanan.

Särskilt som vi vet vilken viktig roll konduktörerna har.

Enligt SL:s kundnöjdhetsindex är resenärerna överlag mest nöjda med lokalbanorna. Förklaringen till det är enligt Sebastian lätt att se.

–Konduktörerna står för både trivsel och trygghet. De svarar på frågor, förhindrar bråk och plockar skräp.

Seko startar egen utredning

Nu startar Seko en egen utredning om hur konduktörernas utrustning kan utvecklas.

–Arriva har gjort sin utredning, nu gör vi vår. Skillnaden mellan undersökningarna är att vi kommer att fokusera på hur man kan lösa de problem som finns. Den ambitionen har inte Arriva haft alls, säger Per-Ola Fällman, ombudsman på Seko.

I början av november skulle ansvariga politiker ha bestämt sig om konduktörernas framtid. Beslutet sköts dock på framtiden. Seko kommer att fortsätta kampen för konduktörerna in i det sista.

Seko tar fajten för medlemmarna

Seko är ett förbund som alltid tar kampen för medlemmarna. Här kommer några exempel.

När SJ-ägda Göta-landståg tog över tågtrafiken i Västsverige ville de försämra lönerna för de anställda med upp emot 6.000 kronor per månad. Men Seko sa stopp och lyfte in frågan i de centrala branschförhandlingarna med Almega. Efter varsel om strejk blev Almega och Göta-landståg tvingade att backa. All personal fick behålla sina löner.

När SJ tog över städjobben i egen regi innebar det att 250 anställda på Trafficare varslades om uppsägning. De anställda på Trafficare, som städade SJ-tågen i årtal, fick inte följa med över till SJ. Seko drev frågan hela vägen till Arbetsdomstolen (AD).

I juni i år var Seko ute i strejk i Öresundsregionen. Konflikten handlade om att tågoperatören Veolia sagt upp hundratals anställda samtidigt som man ville omvandla en stor del av de tidigare heltidstjänsterna till tim- och deltidjobb. Till slut nåddes en uppgörelse bland annat innebar att alla timanställdas löner på hela avtalsområdet höjs från ingångslön till genomsnittlig lön för respektive yrkesgrupp.

När Stockholms Lokaltrafik (SL) upphandlade tunnelbanetrafi-ken i Stockholm kämpade Seko för att öka det fackliga inflytandet. Ansvariga politiker och tjänstemän lyssnade på Seko. Resultatet blev att de seriösa aktörerna kontaktade Seko redan innan anbudet las.

Avregleringen av den svenska järnvägen har inneburit flera försämringar för järnvägssektorn. Seko arbetar ständigt med att påverka samhällsdebatten, bland annat genom att påverka politikerna så att offentliga medel inte användas till lönedumpning och försämrade anställningsvillkor.