

Facklig medlemsinformation från Seko Lokförarna på Stockholmståg



Hej allihop!

Seko lok håller på att mobilisera inför ev. kommande strejk den 20:e juni kl.03.00.

Vi hoppas dock att parterna kan komma överens innan strejken utlöses, men blir det strejk så står Seko redo.

- Strejkvarslet gäller ALLA Seko anslutna på Stockholmståg, även instruktörer, administrativa, arbetsledare m.m.
- Seko Lok kommer att mobilisera oss på liknande sätt som förra året. Förare som normalt skulle arbeta får vara strejkvakter under liknande tid på dygnet som de skulle ha kört tåg.
- De som först får agera strejkvakter är de som jobbar natt som sedan blir avlösta av förmiddagsgänget.
- Förare som har ledighet inplanerad går på sin ledighet som vanligt. Även om man är ledig så kan man komma ned till arbetsplatsen en stund och stödja strejkvakterna om man kan.
- Vi kommer att ha ett medlemsmöte den 19 juni på klarabergsviadukten 96 kl.14.00 där vi går igenom allt praktiskt inför strejken.
- Vi kommer att ha utnämnda konfliktombud som är fackligt förtroendevalda, som ni får namn och telefonnummer till, och som ni kan kontakta vid frågor.
- Som svar på Sekos strejkvarsel så kommer arbetsgivaren att lockouta oss från arbetsplatsen, vilket innebär att vi inte kommer att kunna komma in på arbetsplatsen om strejken startar.

Vi ska organisera strejken så det blir ordning och reda och så att strejken går lugnt till.

Nu gäller det att vi stöttar varandra och hjälper till där det behövs för att strejken ska gå bra.

Se bifogat dokument om varsel om konfliktåtgärder, längst bak i Lokförarbladet

Vi återkommer med mer information.

Vänliga hälsningar

Seko Lok



Hej!

Seko mobiliserar inför att ev. fira midsommarafton med en riktig strejk. Vi står redo att försvara våra arbetsvillkor, men vi hoppas ändå att parterna kan hitta en lösning innan konflikten bryter ut på Ståg.

Det Centrala Spåravtalet är uppsagt av Seko

ST säger att de inte vill säga upp det Centrala avtalet p.g.a. att giltigheten då försvinner för alla lokala avtal inom spårtrafik. Det i sin tur skulle leda till att Stågs lokala avtal försvinner. Att ST säger så är ren propaganda för att de skall rättfärdiga sitt beteende i att aldrig våga ta konflikt i viktiga frågor.

Centrala förhandlingar

Vid alla centrala förhandlingar som hitintills varit, har alltid det centrala avtalet sagts upp. Detta är fullt normalt i alla yrkesbranscher. Anledningen är att möjlighet till konflikt skall finnas om inte parterna kommer överens. Förhandlingarna blir på så vis mer konstruktiva eftersom det sätts press på parterna att snarast komma överens. Gör man som ST vill, blir resultatet istället att parterna sitter i arbetsgrupper och försöker hitta en lösning. Då skulle det centrala avtalet fortsätta att gälla och alla anställda jobba på som vanligt. Sådana arbetsgrupper har provats många gånger och brukar inte leda fram till något slutresultat.

Lokala avtalens giltighetstid

De lokala avtalen har samma giltighetstid och uppsägningstid som det centrala avtalet. Anledningen till detta är att en arbetsgivare inte skall kunna säga upp ett lokalt avtal medan det centrala avtalet fortfarande gäller. Parterna skulle då inte ha någon konflikträtt och inte kunna gå ut i strejk. Därför är det otroligt viktigt att de lokala avtalen följer de centrala avtalens giltighets- och uppsägningstid!

Det enda problemet som kan dyka upp som är svårare att hantera är när det startar ett nytt spårföretag eller när det blir ett övertagande av verksamhet mitt i giltighetstiden för det centrala avtalet. Där har spårtrafikbranschen ett problem som Seko måste försöka täcka upp i central avtalstext. Annars måste avtalet vara uppsägningsbart varje år.

Att ha möjlighet att säga upp det centrala avtalet är en styrka för att kunna försvara rätten till ett bra lokalt och centralt avtal. Precis som vi gjorde när vi varslade om strejk förra sommaren för att stödja Götalandståg i deras konflikt om ett bra lokalt avtal.

Resonerar man som ST gör skulle arbetstagarna aldrig kunna gå ut i strejk.

Två fackföreningar på arbetsplatsen är inte bra

Det är förödande för oss förare att det finns två fackföreningar på arbetsplatsen på Ståg. Särskilt när den ena fackklubben, ST, inte är beredd att strida för stabilare arbetsvillkor. Ser man på vad som nu händer på Öresundstrafiken - med Veolia som arbetsgivare, som i sin jakt på kronor och ören vill slå sönder personalens anställningstrygghet - är det en oroväckande negativ utveckling för all personal på Spårtrafik, men även i andra branscher.

ST vill inte ta striden

Förra året ville inte ST ta striden och varsla om strejk när det var Götalandståg som utsattes för attack av arbetsgivaren om försämring av arbetsvillkoren. Nu idag, gällande Öresundstrafiken, så vill ST inte heller ta fighten utan är överens med arbetsgivaren.

Vad kommer att hända oss på Ståg inför övertagandet av pendeltågstrafiken 2016?

Seko kommer att få försvara våra lokala anställningsvillkor som det alltid görs i samband med ett övertagande av verksamhet. Vi kan få en ny arbetsgivare som skulle kunna vara lika dåliga som Veolia.

Med facit i handen

Med facit i hand kommer ST inte att delta i en eventuell konflikt hos oss på pendeln, inför övertagandet 2016. Detta kommer att försämra möjligheten för oss förare att lyckas behålla alla våra arbetsvillkor, både på Stockholmståg och inom hela spårtrafikbranschen. Lyckas vi inte stå emot arbetsgivarens krafter i att försämra anställningstryggheten, kan arbetsklimatet snart likna det som var på 1800-talet då arbetstagaren fick stå med mössan i hand för att erbjuda sig att jobba per timme.

Seko får som vanligt dra det tunga lasset när vi ska ha rimliga avtal om bra arbetsvillkor, och ST står bredvid och snackar.

Ludvig Eriksson

Lite tankar om strejken och om stödet

Det kan inte undgå någon att stödet för SEKOs strejk i Skåne är närmast monumentalt. På Facebook och andra sociala medier dräller det av kommentarer som "kämpa på" och bilder där man på ett ibland humoristiskt och ibland tvärförbannat sätt stödjer oss. Gruppen "Vi pendlare stödjer SEKOs strejk" har över sex tusen medlemmar och inlägg som skrivs på SEKO Lokförare Stockholmstågs blygsamma sida läses av över tusen personer, i snitt. Det kommer in stöduttalanden från utlasade vårdarbetare och journalister, från kolleger runt om i landet givetvis, från fabriksarbetare och en och annan hund eller häst. Med flera.

Det är fler som stödjer strejken än det rimligen kan finnas människor som i detalj förstår vad den handlar om. Almegas och Veolias försök att få det att handla om att lokförare tjänar mer än grundskolelärare har fallit platt. Det går bra nu.

Vad beror stödet på? För det första gillar folk tåg. Alla som läser tidningar har förstått att vår järnväg är i ett bedrövligt skick bitvis. Inte ens de moderata väljarna är nöjda

med vinster i välfärden som genererar miljarder av skattepengar till Caymanöarna. Vår skola är lika nära en urspårning som trafikspåren i Stockholm och inte ens major Björklund kan försvara den utan att rodna. Det här har gemene man fått svälja, allt mer ilsket.



Samtliga partier gick faktiskt till val med att lova att just de hade en hemlig dörr till femtitalets folkhem, inte med att de skulle låta sina kompisar plundra vårt välfärdssystem och göra livet surt för de som redan hade det ganska dåligt. (Det finns inget parti som vet var den här hemliga dörren finns, med det är en annan historia.) Människor gillar inte otrygga anställningar, och de flesta svenskar har arbeten där detta är ett reellt hot eller redan en verklighet. Våra lokalpolitiker är experter på att titta på prislappar och ägnar kvaliteten ett väldigt förstrött intresse.

Så när folk gillar att åka tåg, inte gillar avregleringar speciellt mycket och innerst inne vill att folk ska ha ett jobb man kan leva på så behövdes det bara en katalysator. En tändhatt om man så vill. Då kommer Veolia som en grizzlybjörn på ett cocktailparty. Tackar de anställda för en lyckad upphandling, varslar om uppsägning av halva arbetsstyrkan och förkunnar att nu minsann ska alla skubbjobb gå till timanställda. Är allmänt arrogant och vägrar förhandla, de lyckas dessutom vara rejält korkade i sina mediakontakter.

Det här, allt sammantaget, bygger upp till en orkanen Katrina, en perfekt storm som nu börjat skölja in över ett ganska obeslutsamt Almegas stränder. Almega är numera mer en högerpopulistisk propagandaorganisation än en arbetsgivarförening och de skulle nog helst se att den här konflikten bara försvann. Vårt stöd beror i mycket på att folk generellt sett är glada över att någon äntligen slår näsan i blod på mobbaren. Alla kommentarer om att "er kamp idag är vår i morgon" är vad de som stödjer oss känner i sina hjärtan.

Nu blir det här utdraget och långvarigt. Förmodligen har Veolia egentligen ingen aning om hur de ska få budgeten att gå ihop, ens med maxantal timanställda. DSB lämnade uppdraget att driva trafiken när det saknades 450 miljoner i budgeten. Veolias vinnande bud ligger 50 miljoner under det. Vi ska alltså tro att DSB räknade fel på en halv miljard.

Media kommer hitta en och annan liten flicka med röd luva som nu inte kommer till farmor med saft och kakor. Man kommer beskriva hur funktionshindrade har svårt att ta sig upp på ersättningsbussarna och Dagens Nyheter kommer hitta en tågvärd som trivs vansinnigt bra som timanställd. Vi måste hålla uppe trycket även om det går två veckor mellan de utökande varslen. Så länge vi har det här stödet ger vi också vårt förbund (som visat märkligt mycket ryggrad, tycker jag) en vind i ryggen som kan leda ända in i kaklet.

Snart ställer vi Kustpilen, sedan börjar vi hamstra konfliktvästar på Pendeln också. Nu kör vi, helt enkelt.

Joacim Cleryd _____



Almega verkar ha hittat dit...

... men hur är det med er andra? Vill ta tillfället i akt och påminna om att SEKO Lok har en hemsida, som ni hittar på www.pendelforarna.se.

Almega har i sociala medier av och till länkat till SEKO Lok-dokumentet "Historisk avtalsutveckling på pendeln". För dem var det såklart siffran 35 675 som var det enda intressanta, och när de väl hittat den verkar de ha varit nöjda och slutat klicka runt. Gör nu inte som Almega, utan passa på att kolla in allt det andra nyttiga som finns tillgängligt via hemsidan: Det lokala avtalet, lokförarbladet, loklistan, kontaktinfo till förtroendevalda, försäkringsinformation och så vidare - digitala versioner av i princip all den info man som medlem vill kunna få fatt i, men som kan ha en tendens att hamna ihopskrynklad i botten av väskan om man får det i pappersutgåva.

Nu under våren så har gammal och överflödig information rensats ut och en del nya saker tillkommit. Samtidigt har många dokument flyttats runt för att de ska finnas där det verkar mest självklart, istället för som tidigare lite huller om buller. Så om det var ett tag sen ni besökte hemsidan, är det dags nu!

Vid frågor, kommentarer, tankar/idéer och så vidare vad gäller hemsidan är det bara att maila mig.

mikael.haglund@stockholmstag.se

/Mikael Haglund, hemsidesansvarig _____

Ett jämställt arbete

Min tanke har alltid varit att vi har ett jämställt arbete. Att köra tåg är ju lika för män som för kvinnor. Och lönen är densamma.

Men någon är väl anledningen till att det är fler män än kvinnor som är lokförare. Och har den lilla procent högre sjukskrivning hos kvinnor än män i vårt yrke något med samhällsfrågor att göra eller är det yrket i sig som lockar fram sjukskrivningarna?

Har ni några tankar och funderingar som ni vill dela med er så får ni gärna höra av er till mig.



Ingela S Ottosson _____

Varför har inte förarna fritt semesterval?

Frågan har ibland dykt upp från några medlemmar och jag tänkte försöka förklara lite varför förarnas semesterval och semesteravtal ser ut som det gör.

Vi väljer inte semester

För det första väljer vi inte semester. Vi lämnar in önskemål om semester och sedan fördelar Ståg semestern enligt avtal. Att säga att vi väljer semester innebär att vi får det vi önskar. Skulle vi få det vi önskar så skulle inte vårt semesteravtal se ut som det gör. Nu kan vi få semester när vi själva inte vill, det är därför våra semesterdagar skall räcka till minst 5 veckor semester. Det går åt max 5 semesterdagar på en vecka enligt avtal, även om vi har 6 arbetsdagar på denna vecka. Anledningen är just att du inte kan bestämma din semester själv. Har arbetsgivaren bestämt att du skall ha semester på veckor med många arbetsdagar, skall dina semesterdagar räcka till full ledighet ändå.

Enligt avtal har vi rätt till huvudsemester tre eller fyra veckor under perioden juni – augusti. Skulle alla förare få fyra veckor semester inom den sommarperioden, skulle Ståg inte kunna köra all trafik under perioden, eftersom det skulle saknas folk. Därför har vi har en överenskommelse om att frivilligt kunna sälja semester/att Ståg köper ut förare från perioden juni – augusti. Samt krysshelgställag.

Arbetsgivaren skall bestämma

Om arbetsgivaren fick bestämma skulle de lägga huvudsemestern om fyra veckor även under april, maj, september och oktober utan någon form av ersättning. Att vårt semesteravtal ser ut som det gör beror på att semesterlagen säger att arbetstagarna har rätt till minst fyra veckor semester under juni – aug. Semesterlagen är dispositiv, d.v.s. att man lokalt kan komma överens om annat. I och med att det finns ett problem för arbetsgivaren att lösa trafiken under sommaren enligt semesterlagen, så har vi kommit överens om ett semesteravtal som ser ut som det gör. Skulle vi inte komma överens med arbetsgivaren skulle det kunna bli en tvist i frågan som då kanske måste lösas i arbetsdomstolen, vilket nog ingen tjänar på.

Målet med avtalet

När första versionen av vårt semesteravtal gjordes så var det på 80-talet på SJ i Hagalund lokstation. Sedan har avtalet förbättrats i olika omgångar. Målet är att försöka få ut så många förare som möjligt på semester under juni – augusti, för att utköpet av förare inte ska bli mer än vad som är tvunget. Att maximera uttaget av antalet förare som har tre- och fyraveckorsperioder av semester under juni – augusti innebär att semesterledighetsperioderna måste packas tätt. Det blir som ett "tetrisspel" där man skall packa blocken helt tätt för att få ut mest poäng. Eller som om man skulle mura en mur med tegelstenarna tätt, i jämförelse mot att mura med hålrum mellan stenarna så får man inte in lika många stenar (tre – fyra veckorsperioder) mellan ett visst mått.



Sommarvikarier

Hade vi haft sommarvikarier eller timanställa förare som kunde fylla ut hållrummen under sommarperioden, och som kunde vikariera när alla förare vill ha semester så kanske vi skulle ha ett fritt val utan utköp av förare.

För att vårt semesteravtal med utköp av förare, X-helgsarbete och rätt till sommarsemester skall fungera, krävs att uttaget av semester bland förarna under sommaren maximeras. Skulle detta inte fungera så faller poängen med hela semesteravtalet. Detta är också förklaringen till att vi har de fasta semesterperioder vi har. Allt för att maximera semesteruttaget. Vilket kan tyckas vara lite stelt.

Fritt semesterval

Även om vi skulle ha ett fritt val så finns begränsningar. Många tågvårdar får jämka någon vecka hit eller dit i sitt semesterval för att det skall gå ihop för arbetsgivaren. Tågvårdarna får inte jobbarhelgen innan huvudsemestern gratis enligt deras avtal. Skall de vara lediga så kostar det extra ledighetsdagar, eller också får de jobba. Bland tågvårdarna finns sommarvikarier och några timanställda för att täcka upp behovet av tågvårdar som är på semester under sommaren. Det är därför företaget blir tvunget att köpa ut fler förare än tågvårdar från sommarsemester. Det är också fler förare än tågvårdar som får X-helgstillägg. Det är väldigt svårt att få tag på förare som bara vill jobba som sommarvikarie eller timanställd. Därför måste semesterfrågan lösas med de fasta, heltidsanställda förare vi har.

Förbättra semesteravtalet

Visst, det kanske går att förbättra semesteravtalet och val av semester på något sätt. Men man skall veta att öppnar man upp semesteravtalet för förhandling med arbetsgivaren, så blir det direkt ett spel om att ge och ta. Där arbetsgivaren självklart vill ta. Därför måste man vara noggrann med vad man vill om avtalet skall förbättras. Jämför vi med andra lokförare i landet så har vi ett av de allra bästa semesteravtalen i spårtrafikbranschen, om det nu är någon tröst.

Ha det så bra, vi ses.

Ludvig Eriksson _____



Känner du till Lerbergsgården?

Lokmännens Semesterhem Lerbergsgården är ett andelsägt vandrarhem som ligger vid kusten alldeles utanför Höganäs i Skåne. Andelsägarna är lokförare eller pensionerade lokförare, men allmänheten och turister på genomresa är välkomna att boka rum billigt här.

Med ett par hundra meter till havet och med Helsingborg, Höganäs samt Kullabygden inom räckhåll kan läget inte vara bättre. Ett tjugotal rum finns att tillgå, de flesta med två bäddar men det finns även singel- och trebäddsrums. Vandrarhemmet har gemensamma duschutrymmen och bastu, ett stort allrum, kök och matsal. Här finns cyklar att hyra för den som vill utforska närområdet utan bil, och en enorm trädgård där man kan fördriva en solig dag på gräsmattan om man bara vill slappa och göra ingenting.

Just nu finns andelar till försäljning. Varje andel kostar 250 kr, ett lågt pris för en fantastisk möjlighet till billigt boende. Som andelsägare övernattar du på vandrarhemmet till reducerat pris, samt ges möjlighet att påverka driften av och verksamheten på vandrarhemmet. Köp en andel du också och hjälp på så sätt till att bevara vårt fina vandrarhem inför framtiden.

Priser per natt för andelsägare och medföljande sällskap:

Lågsäsong 1/9 – 31/5; 80 kr (ordinarie pris 150 kr)

Mellansäsong 1 – 14/6 och 10 – 31/8; 100 kr (ordinarie pris 200 kr)

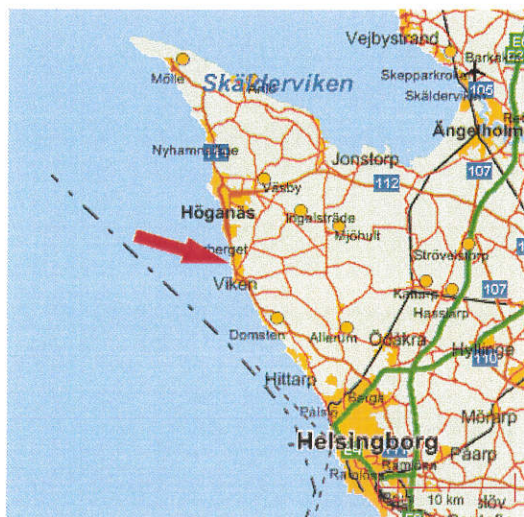
Högsäsong 15/6 – 9/8; 125 kr (ordinarie pris 250 kr)

För minderåriga barn är kostnaden hälften av priset.

Vill du veta mer? Gå in på www.lerbergsgarden.se

Kontakta också Jöran "Charlie" Stawe, lokförare på Stockholmståg, så hjälper han dig med frågor kring andelarna; joran-stawe@spray.se

Astrid Hermelin _____



STYRELSEN SEKO LOKFÖRARNÄ 2014



LUDVIG ERIKSSON
Ordförande
Förhandlingschef
Arbetsmiljöansvarig



KRISTOFFER JOHANSSON
Vice Ordförande
Rehabiliteringsansvarig



EVAMARI HÅDÉN
Kassör
Försäkringsrådgivare



IDA ELO
Sekreterare
Ungdomsansvarig



ASTRID HERMELIN
Studieansvarig
Ledamot Uniformsgruppen



JOCKE CLERYD
Turlistansvarig



MARTTI MUHLI
Ombud Söd-placerade
Försäkringsrådgivare



DAVID FRANSSON
Ers ledamot
Försäkrings- och
Pensionsansvarig



INGELA OTTOSSON
Ers ledamot
Jämställdhets- och
Drogpolicyansvarig

FÖRTROENDEVALDA SEKO LOKFÖRARNÄ 2014



ANDERS PERSSON
Turlistombud
Söd-placerade



ANDERS LIDÖ
Turlistombud



GÖRAN MÅNPÄRLA
Turlistombud



KERSTIN HANSSON
Turlistombud



CHRISTIAN ROA
Revisor



MARKUS NORDANSTIG
Revisor



JOHNNY BÄCKMAN
Ers. revisor



ROLF PIRK
Ers. revisor



GUDRUN SCHILLER
Valberedare



LINDA HELSING
Valberedare



ROGER MAGNUSSON
Valberedare



MIKAEL HAGLUND
Hemsideansvarig

Vår referens:
Valle Karlsson

Telefon direkt:
+46702402450

E-post:
Valle.karlsson@seko.se

Almega Bransch Spårtrafik
Box 555 45
102 04 Stockholm

Nr	Sgr	Sign
2013:600	600	VK

Varsel om konfliktåtgärder

Med anledning av Veolias försök att omvandla två tredjedelar av tågvärdarnas och hälften av lokförarnas heltidsanställningar till deltidsanställningar, har Seko framfört förslag till alternativa lösningar. Samtliga har förkastats av arbetsgivaren.

Bakgrunden är sannolikt Veolias underfinansierade anbud för att vinna upphandlingen av Öresundståg. Nu återstår endast för Veolia att låta personal och resenärer betala i form av sämre villkor och service.

Seko har i medlingsförhandlingarna varit konstruktiva och lagt fram många seriösa förslag till lösning som inneburit kompromisser för samtliga parter. Almega har förkastat alla förslag av "principiella" skäl.

Med anledning härav varslar Seko om stridsåtgärder i form av total arbetsnedläggelse, strejk för samtliga medlemmar som arbetar inom följande företag och verksamhetsområden.

- Veolia Transport Sverige AB (556042-4391), Krösatåg (samtidig trafik)
- Stockholmståg KB (969704-4239)

Arbetsuppgifterna försätts även i blockad vilket innebär att ingen får utföra arbetsuppgifter som omfattas av arbetsnedläggelsen. Blockaden innebär att stridsåtgärderna kvarstår även om annat företag övertar blockerat arbete.

Stridsåtgärderna träder ikraft den 20 juni 2014 kl. 03.00

Arbetstagare som genomgår utbildning, har semester, är tjänstlediga eller är sjukskrivna undantas generellt från stridsåtgärderna. Dessa medlemmar omfattas inte av varslat förrän den dag de ska återgå i arbete. Strejken bryter inte deras ledigheter.

Varsel om utvidgning av konfliktåtgärder kommer att vidtas för det fall åsidosättande av stridsåtgärderna förekommer.

Seko – Service och Kommunikationsfacket

Förhandlingsenheten



Valle Karlsson

Avtalssekreterare

Seko, Service- och Kommunikationsfacket

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnr: 802004-5509
Plusgironummer 58-8