

# Historisk avtalsutveckling inom pendeltågstrafiken i stora drag

## December år 1999

Pendeltågstrafiken drivs av SJ. Vi kör pendeltåg blandat med övrig SJ tågtrafik enligt SJ AVA, lokalt avtal på SJ.

Slutlön för förare är 19 090 kr. Arbetsperiod om max 14 timmar. Egentlig arbetstid om max 10 timmar. Nattviloperiod om minst 10 timmar. På bortastation kan viloperioden vara ned till 7 timmar innan nästa arbetsdag/tur. Kvartstid/obetald tid utgår vid rast och andra uppehåll som överstiger en timme. Med andra ord kan man under t.ex. en 14 timmarstur ha flera timmars obetald tid medan den betalda arbetstiden på turen bara blir nio timmar.

Antalet semesterdagar kan vara upp till 34 st beroende på hur länge man har jobbat. Kompensation för arbetad tid på lätthelgdag (FV-dag): Har man Fp på lätthelgdag som infaller måndag-fredag, får man ingen kompensation för att man arbetar fler dagar på året än de som arbetar kontorstid och har extraledigt på lätthelgdagar som infaller måndag-fredag. Rätt till pension vid 60 års ålder.

## Citypendelns trafikstart januari år 2000

Citypendeln tar över pendeltågstrafiken som SJ tidigare har bedrivit. Det blir turbulent eftersom Citypendeln oproffsigt räknat fel på vilka resurser som behövs för att bedriva en fungerande pendeltågstrafik. Citypendeln vill inte komma överens lokalt om ett lokalt avtal innan trafikstart. Förhandlingarna kör fast och går till central förhandling. SEKO centralt sluter ett lokalt avtal 1999-12-22 som inte är komplett utan saknar många viktiga detaljer för att vi ska kunna göra acceptabla turlistor och arbetscheman. Kjell Axelsson som förhandlar lokalt för Seko lok är besviken på SEKO centralt.

Det som saknas är arbetstidsregler som är anpassade efter pendeltågstrafiken, bl.a. gångtid, avbytestid och orderläsningstid. Spärregler för nattjobb finns inte. Efter inlösen av pendeltågstillägget på 90 kr/dag och diverse andra tillägg och ersättningar i SJ lokala avtal hamnar slutlön för förare på 22 150 kr. Något tjänsteställe är inte fastslaget i avtalet. Citypendeln tycker att vi kan börja jobba var som helst inom pendeltågsområdet utan rimliga passresor till och från Cst. Några tydliga regler om veckoarbetstiden finns inte. Citypendeln vill få oss att jobba 38 timmar eller mer i veckan. Arbetsperiod om max 14 timmar. Egentlig arbetstid om max 10 timmar. Viloperiod om max 10 timmar.

Dessa arbetstidsregler medger tekniskt att vi kan börja mitt i natten och arbeta en 14 timmars tur. Att börja vid kl fyra eller fem på morgonen på en tio- eller elvatimmarstur är ingen ovanlighet. Vi får FV-dagar och rätt till ledighet även om vi inte jobbat röda dagar måndag - fredag. Pension vid 65 års ålder. Obetalda raster förekommer. Fp-dagarna skall förläggas så att förare i genomsnitt blir ledig minst vart tredje helg.

Något lokalt semesteravtal har vi inte. Högst 25 semesterdagar införs tillsammans med övergångsregler om tjänstledighetsdagar (SJ-dagar) för de SJ-förare som tidigare hade mer än 25 dagars semester.

## **Januari 2000-01-21**

Det går inte att köra pendeltågstrafiken med Citypendelns upplägg. Det saknas många förare och förarna är inte glada över den nya arbetsgivaren som agerar oprofessionellt. Seko Lok kallas av Citypendeln till förhandlingsbordet lokalt för att förhandla om kompletteringar gällande de lokala avtalen. Förarna känner att de önskar bättre anställningsvillkor. Citypendeln känner att de har kniven på strupen och förhandlingsläget är nu gynnsamt. Citypendeln florerar flitigt i pressen. Seko Lok driver nu på med många grundläggande förbättringar som förs in i avtalet.

Ett uppstartstillägg delas nu ut till samtliga förare om 585 kr per månad för att få stopp på förare som vill söka sig till annan arbetsgivare. Arbetstiden fastställs till 36 timmar per vecka. Kringtider som gångtid, avbytestid och klargöringstid skall börja tillämpas enligt SJs gamla uppmätta tider. Gångtider och passåkningstider beräknas från Cst. Spärregler om max antal timmar egentlig arbetstid inom en arbetsperiod fastställs. 6 och 7 timmars morgonregel införs, likaså nattregeln om max 8 timmar om man inte har vilrum. Max två tidiga morgonturer före kl. 06.45 i rad. Man får inte jobba två nätter i följd. Rast kan uppgå till max 70 minuter och betald del (bufferttid) om 25 minuter i början av rasten införs. Vid två raster kan den obetalda rasttiden på en tur bli max 45+45 minuter, dvs. 1,5 timmar obetald tid.

Den schablonmässiga tiden för inrättande av ändringstryck, inläsande av nya föreskrifter och rapportskrivning införs med 30 minuter per vecka. Vik grupper 1, 2 och 3 införs med vik.tillägg. Rätt att alltid vara ledig varannan lördag-söndag om inte annat överenskommit införs. Lokalt semesteravtal sluts om plan med 3 eller 4 veckors valperioder. Krysshelgsersättning införs med 1 500 kr per dag vid övertidsarbete på krysshelg under sommarperioden. De som flyttar sin sommarsemester utanför sommarperioden får en ersättning motsvarande slutlön för förare.

Dock finns arbetsperiod om max 14 timmar kvar och max egentlig arbetstid om 10 timmar. Viloperioden skall vara minst 10 timmar. Arbetsmiljöarbetet fungerar mycket dåligt, Citypendeln lägger all tid på att få tågen att gå. Arbetsmiljölagar och avtal följs inte. Järnvägsinspektionen följer upp Citypendeln och gör säkerhetsnedslag. Bl.a. får X1 och X10 inte gå i trafik när Citypendeln inte har någon bra koll på hur många kilometer som har gått mellan serviceintervallerna. Arbetsmiljöinspektionen gör uppföljningar och konstaterar att arbetsmiljöarbetet inte fungerar enligt arbetsmiljölagen och ger Citypendeln föreläggande om skärpning annars blir det viten.

## **2001-04-01**

Lokförarslutlön förhandlas fram till 24 600. Fortfarande akut brist på folk. I Centrala löneförhandlingar för spårtrafik i hela Sverige blir påslaget 3,2 % i löneförhöjning. Lokalt blir löneförhandlingarna de bästa för oss genom tiderna. Ca 8 % löneökning på ett år totalt. Att löneökningen blir så stor är tack vare att vi kan lägga in uppstartstillägget på 585 kr i slutlön, att vi tar alla pengar som går att ta från lönestegen och att vi tar alla pengar som genererar höjning av rörliga och fasta tillägg. Sedan rundas summan av uppåt till närmaste hundralapp. Att detta går att genomföra beror på att vi får en ny VD för Citypendeln som gör allt för att stabilisera personalläget gällande förare på Citypendeln.

## **2002-04-01**

Lokförarslutförhandlingar förhandlas upp till 25 725. Fortfarande brist på förare. Centrala löneförhandlingar ger ett påslag på 3,0 % i löneförhöjning, men lokalt kan vi i löneförhandlingarna flytta pengar från lönestegen för att öka på slutförloänen ytterligare. Vi tar även pengar från de fasta och rörliga tilläggen och lägger på slutförloänen.

## **2002-10-30**

Nytt lokalt semesteravtal sluts. Förbättringar införs. Krysshelgersättningen höjs till 1 700 kr, de som säljer semestern får 1+1/4 dels slutförloänen. Konsumerings av semesterdagar i semesterperioden tydliggörs så att våra 25 semesterdagar alltid skall räcka till minst fem veckor semester. Vi får här spårbranschens bästa semesteravtal. Innan detta avtal kunde det bli så att de 25 semesterdagarna inte räckte till fem veckor semester utan man fick komplettera sin ledighet med FV-dagar. En semestervecka kunde tidigare konsumera 6 semesterdagar. Fr.o.m. nu konsumerar en vecka aldrig mer än fem semesterdagar.

Centralt har man år 2002 slutit nya, bättre arbetstidsregler i det centrala arbetstidsavtalet. Dessa försöker Seko Lok förhandla in i det lokala avtalet. Citypendeln ställer sig avvaktande till detta och vill inte sluta något nytt lokalt avtal om arbetstidsregler om de inte själva tjänar något på det.

## **2003-04-01**

Slutförloänen lokförare förhandlas upp till 26 962 kr. Centralt löneutrymme ger 3,0 % i löneökning. Även nu tar vi pengar från ökningen av fasta och rörliga tillägg och lägger på slutförloänen. Att pengar fortfarande tas från fasta och rörliga tillägg innebär att dessa tillägg nu stått still under några år.

## **2004-04-01**

Slutförloänen lokförare blir 27 590 kr. Centrala 2,3 % i påslag med avrundning uppåt till närmaste hel 10 krona. Fasta och rörliga tillägg höjs med den centrala procentsatsen.

## **2005-04-01**

Slutförloänen lokförare blir 28 260 kr. Centralt 2,4 % i påslag med avrundning uppåt till närmaste 10 krona. Fasta och rörliga tillägg höjs med den centrala procentsatsen. 2005 års EU-direktiv om 11 timmars nattvila kommer. Dock genomförs det inte fullt ut på Citypendeln utan vår lokala regel om 10 timmar nattvila gäller fortfarande.

## **2006**

Seko Lok når resultat i att driva pausfrågan till arbetsmiljöverket. Arbetsmiljöverket fastställer att förare på Citypendeln har ett starkt styrt arbete och får jobba max 2,5 timmar utan paus. Efter det skall föraren ha paus inplanerad i turen med tillgång till pausutrymme. Citypendeln hinner dock inte genomföra pausregeln fullt ut innan de förlorar pendeltågstrafiken.

**2006-04-01**

Slutlön lokförare förhandlas till 28 967 kr med enbart centralt lönepåslag 2,5 %. Fasta och rörliga tillägg höjs.

**2006 juni trafikstart för Stockholmståg.**

Stockholmståg (Ståg) tar över pendeltågstrafiken. Ståg vill först inte förhandla de lokala avtalen innan trafikstart eftersom man är rädd att det skall dra ut på tiden och innebära problem vid trafikstarten. Ståg vill att vi fortsätter på de lokala avtal vi hade på Citypendeln och att vi omförhandlar dessa senare när övertagandet har lugnat ned sig. Seko Lok accepterar inte detta utan driver ett stort arbete med att övertala Ståg att börja förhandla ändå. Förarna går nu på ett lokalt avtal som slöts i januari 2000 och Seko Lok ser problem med att inte ha ett uppdaterat avtal. Det kan ställa till problem senare för Ståg. Seko Lok ligger på om att det är bäst att rätta till det i avtalet som bör rättas till innan trafikstart, så att vi då kan koncentrera oss på att köra tåg. Seko Centralt säger att de inte kan stödja oss om vi inte kommer överens om att börja förhandla, utan att vi i så fall får vara nöjda med det avtal vi har med oss från Citypendeln. Seko Lok driver hårt i frågan och tar fram helt kompletta och färdigskrivna avtalsförslag för att förhandlingarna skall gå fortare. Seko Lok driver frågan så hårt mot Ståg och håller ett så högt tempo, att Seko Lok som förhandlar för förarna om mest antal detaljer som skall förändras, blir först klara av alla de yrkeskategorier som sitter i förhandling.

**2006-06-18**

Trafikstart för Stockholmståg. Slutlön förare sätts till 29 139 kr. Höjning av slutlön förhandlas fram av Seko med ytterligare 172 kr utanför de traditionella löneförhandlingarna. 172 kr är en "sign-up-bonus" för att alla förare tidigt skrev på att de går över till Stockholmståg. Vi förhandlar till oss ett bra företagshälsovårdsavtal. Tidigare på Citypendeltiden haltade företagshälsovården rejält. Arbetsperioden fastställs till max 10 timmar, arbetstiden i perioden får nu vara max 9 timmar. Egentlig arbetstid förhandlas bort vilket gör att all tid i turen räknas som arbetstid, vilket påverkar den maximala arbetstiden. Spärregler införs vid förmiddags- och nattjobb, vilket i praktiken innebär att vi nu jobbar 25 minuter mindre innan vi slår i taket för spärreglerna på en tur. Fridagsperioden blir nu skyddad med skall-text runt 19.00 och 05.00 om inte annat överenskommit. Tidigare kunde förare få sluta sent före Fp-dag eller börja tidigt efter Fp-dag. Hårdast slog detta mot förare på vikarielista. Avtal om pausregeln införs och börjar ritas in i turförteckningen på allvar. Avtalstext om beräkning av garanterad veckovila införs. Att alla uppehåll på natten skall vara fullbetalda fastställs också i avtalstext. Tydliga arbetstidsregler införs för personal som genomgår utbildning på Stockholmståg. Viloperioden skall vara minst 11 timmar. Rast skall uppgå till max 60 minuter, varav 25 minuter i början av rasten skall vara betalda. Det får bara förkomma en rast med obetald tid i en tur. Detta resulterar i att den obetalda tiden på en tur kan uppgå till max 35 minuter. Tidigare kunde den obetalda tiden i en tur uppgå till 1,5 timmar.

Nattreglerna förändras och som helhet skärps de till med bl.a. att nattarbetsperiod som går över dygnsgränsen skall sluta senast 07.30. Man får inte jobba två nätter i rad med arbetstid mellan 02.00 och 05.00 om inte annat har överenskommit.

Ovanstående innebär stora förändringar till det bättre på turlistan. Handläggare som skall rita turerna anser att det nu inte går att rita effektiva turer. De säger att Ståg blivit lurade av Seko Lok. Seko Lok får försvara arbetsidsreglerna och kräver att de skall efterföljas vilket ger ett stort knorrande från handläggarna på Ståg. Till slut rättar handläggarna in sig i ledet.

Körning med ett och ett halvt varv på Söd-Mr försvinner. Helvarv på Bål-Nyh försvinner. Lokförarturerna får inplanerade pauser. Turer där vi tidigare haft 10 tim. arbetstid och som var 11-12 timmar långa försvinner.

### **2007-09-01**

Slutlön för förare förhandlas till 30 415 kr. Centralt påslag om 3,7 %. För att få upp slutlön så flyttar vi alla pengar från lönestegen till slutlön. Vrålskubbstillägget införs vilket innebär en höjning från tidsförskjutningstilläggets 148 kr till 200 kr i vrålskubbstillägg. Alla fasta och rörliga tillägg höjs. Seko Lok gör en överenskommelse om intjänande av uppgraderade tjänstledighetsdagar för alla anställda. Seko driver frågan om extra ledighetsdagar mot Ståg i över ett år innan det lossnar. De yngre förarna har under en längre tid sneplat på de äldre förarna som haft SJ-dagar och önskat även de att få extra ledighetsdagar, vilket det nu ges möjlighet till. Från och med nu kan förarna tjäna in två dagar vartannat år, upp till max 6 dagars ledighet efter 6 års anställning. Ledigheten kan sökas planerligt. Vi blir tvungna att ge Ståg något för detta och ger dem möjligheten att justera kringtider efter verkligheten, vilket innebär att det genereras mellan 8 och 26 minuter mindre tid på varje tur än tidigare. Detta är en revolutionerande överenskommelse i spårbranschen där utvecklingen de senaste 7 åren istället varit sådan att företagen tagit bort överdagar från avtalen.

### **2008-04-01**

Slutlön för förare 31 500 kr. Centralt påslag om 3,3 % löneutrymme. Vi löneglider med lite pengar från lönestegen för att få upp slutlön lite extra. Alla fasta och rörliga tillägg höjs med 3,3 %. Vi blir nu det löneledande företaget inom spårbranschen när det gäller slutlön i lönestege för förare. Är det någon förare som har högre grundlön i Sverige så är detta en individuell lön. Vi har som helhet det bästa arbetstidsavtalet när vi jämför med andra lokförare inom spårbranschen.

### **2008-04-30**

Förbättring av semesteravtal, X-helgstillägget höjs från 1 700 kr till 2 000 kr per dag.

### **2009-04-01**

Slutlön för förare blir 32 647 kr. Vi gör en förskjutning av pengar från lönestegen vilket ger 139 kr mer i slutlön än det centrala påslaget om 3,2 %. Alla fasta och rörliga tillägg höjs med 3,2 %. Vi argumenterar till oss en höjning av beloppet för ersättning för sjukvårdande behandling från 95 kr till 140 kr.

### **2010-06-01**

Slutlön för förare blir 32 941 kr. Månadslönen och de fasta och rörliga tilläggen höjs med de centrala 0,9 %. Vi förbättrar den lokala texten om ersättning vid tagande ur säkerhetstjänst.

### **2011-06-01**

Slutlön för förare blir 33 857 kr. Vi flyttar pengar från lönestegen och lägger på slutlön. Fasta och rörliga tillägg höjs med den centrala procentsatsen på 2,6 %. Vi kommer överens om att medarbetare som blir sjuk under beviljad Kfö, har rätt att byta ut denna ledighet mot sjukledighet om medarbetaren begär detta utan dröjsmål.

### **2012-04-01**

Slutlön för förare 34 737 kr. Månadslön, fasta och rörliga tillägg höjs med det centralt fastställda löneutrymmet på 2,6 %. Ersättningen för läkarvård höjs från 140 kr till max 200 kr per behandlingstillfälle.

### **2013-04-01**

Slutlön för förare blir 35 675 kr. Månadslön samt fasta och rörliga tillägg höjs med det centrala löneutrymmet på 2,7 %. Handledartillägget kan dock höjas betydligt mer än 2,7 % efter uttalat missnöje från handledarna. Vi kommer även överens om rätt att tillgodoräkna sig anställningstid från annan operatör vid inplacering i lönestegen vid nyanställning. Vi blir också överens om att medarbetare som blir återanställda inom ett år får tillgodoräkna sig tidigare anställningstid vid intjänande av Ståg-dagar/extra ledighetsdagar.

Hälsningar  
Styrelsen Seko Lok  
genom Ludvig Eriksson