

Lokförarbladet



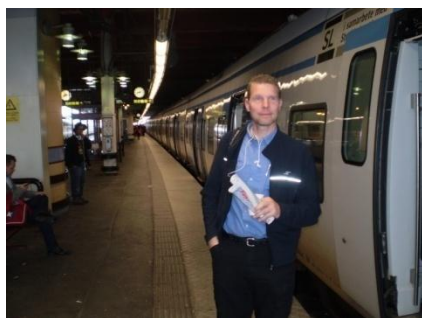
Facket för Service och Kommunikation

Nr 37, Mars 2013, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg



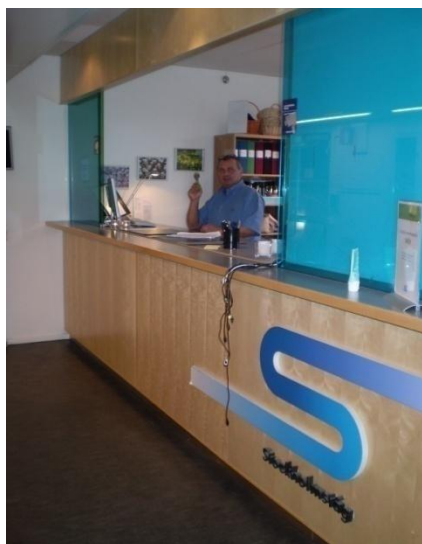
Angreppet på vårt lokala arbetstidsavtal.

- Arbetsgivarna Almega med Stockholmståg vill dumpa centrala spåravtalet
- Din hemförsäkring kanske inte täcker!



NEGATIVA EFFEKTER AV UPPHANDLING PÅ ROSLAGSBANAN

- Medlemsmöte 12 April kl.1300 i lokal "Hemfosa".
- SJ ägnar sig åt ren avtalsdumpning
- Avstämning av veckoarbetstid.



Hej förarkollegor!



Hoppas allt är väl med er. Jag var på företagsträff vecka 11 vilket var en fullspäckad dag, det blev lite svårt att hålla koncentrationen uppe. Medlemmar har klagat till Seko lok om att företagsträffarna är för långa. Seko lok har framfört det till Ståg både i år och förra året, men Ståg vill inte ta till sig av kritiken. Men det som bl.a. var bra på träffen var att Ståg bad om ursäkt för Ståg's misstag om avtalsbrott tidigare i år gällande grupp 36 och de individuella avtal som dom skrev med ST förare. Ståg har lovat att avsluta dessa överenskommelser med ST, senast 1:a maj. Fortsättning följer.

Ludvig Eriksson ordförande

Angreppet på vårt lokala arbetstidsavtal

Stågs agerande gällande grupp 36 med individuella avtal kan ses som ett angrepp på vårt lokala arbetstidsavtal.

Här är det oerhört viktigt att vi lokförare är vakna på vad som händer på arbetsplatsen och värnar om vårt lokala arbetstidsavtal. Vi har ett av de absolut bästa arbetstidsavtalen inom spårtrafik i Sverige. På andra platser i Sverige finns det förare som skulle kunna gå med på lönesänkning bara dom får vårt arbetstidsavtal. Att det då här på Ståg skrivs överenskommelser som bryter stort mot avtalet och därigenom försöka desarmera avtalets värde och förminska regler om hur vi får jobba enligt avtal på Ståg är allvarligt.

En effekt av att Ståg ville skriva dessa individuella avtal på grupp 36 med ST var just att då sätts det lokala arbetstidsavtalet ur spel. Sätter man det lokala avtalet ur spel så innebär det att Ståg kan lägga ut arbetstider som bryter mot lokalt avtal med hänvisning till att den enskilde har gått med på det av personliga skäl. Detta kan Ståg tjäna pengar på, för då kan Ståg ut flera turer på färre arbetsdagar.

Sälja ut avtalet

Med andra ord kan resultatet bli att lokförarna individuellt ska konkurrera med varandra om att sälja ut arbetstidsregler till Ståg och då få ut någon enskild fördel på detta i sitt arbetsschema.

T.ex Olle kan tänka sig jobba fler nätter i rad och extra helger om han får fyra extra lediga dagar, men Pelle kan tänka sig jobba likadant men nöjer sig med bara två extra lediga dagar.

Att vi nu har en annan fackförening på arbetsplatsen på Ståg som profilerar sig genom att skriva i sitt infoblad att detta agerande är "framförhandlade och genomförda" som om det vore en framgång är inget som hjälper upp förarkårens styrka på arbetsplatsen. Att sälja ut arbetstidsregler är ingen hållbar lösning att bygga långsiktigt på.

Avtalets kostnadsvärde

Att vi nu har ett starkt avtal kan Ståg räkna in i ett kostnadsvärde som Ståg gärna vill komma åt för att ge ägarna SJ mer vinstavkastningspengar. Företagens jakter på vinstavkastning som skall tas ifrån personalens villkor och lön har börjat bli allt vanligare inom spårtrafikbranschen i Sverige. Skall vi sätta stopp för den utvecklingen så måste vi gemensamt verka för att avtalsdumpning inte skall ske på arbetsplatsen.

Ludvig Eriksson

Arbetsgivarna Almega med Stockholmståg vill dumpa centrala spåravtalet

Centrala avtalsförhandlingarna mellan Seko Centralt för spårtrafik i hela Sverige och arbetsgivarnas förening Almega där Ståg har en förhandlingsrepresentant med har lämnat fram sina yrkanden. Almega med Ståg vill ha avtalsdumpningar och reallönesänkningar.

Arbetsgivarna på spårtrafik Almega förhandlingsyrkanden:

Löneutrymmet yrkar Almega på noll kronor på tre år!

Med andra ord ingen höjning av månadslönen i tre år.

Arbetstidens längd

Vidare vill Almega införa en undertidspott som skulle kunna innebära att om Ståg t.ex. inte får ut arbetstiden på oss en månad så får Ståg kvitta den tiden senare en månad då dom har lagt ut period övertid, utan att behöva betala någon övertidsersättning. Man skulle kunna säga att då kan Ståg låta veckoarbetstiden sticka iväg vissa månader om året

planmässigt för att sedan jämna ut det mot undertid andra månader. Med andra ord kan förare då inte ha en fast grupp att gå på i och med att arbetsgivaren hela tiden skall ändra jobben efter hand som dom har behov.



Vila och fridagar

Rätt till ledighet varannan helg vill Arbetsgivarna också ta bort.

Vilket skulle innebära för oss på Ståg att vi på vissa grupper skulle få jobba mer än varannan helg utan någon kompensation och att vi då kan bli intvingade på sådana grupper.

Rast

Almega vill också att arbete skall kunna förläggas sex timmar i sträck innan rast!

Förare tycker idag att det kan vara kämpigt med att jobba 5 timmar i sträck och sedan ha en kort rast på 30 min för att sedan köra på igen.

Nattarbete

Arbetsgivarna vill ta bort alla begränsningar i sin helhet.

Då blir det fritt fram för arbetsgivarna att lägga fler nätter i följd upp till 12 nätter innan lagstadgad veckovila måste läggas ut, och då utan någon extra kompensation.

Semester

Sommar semesterperioden vill Almega förlänga från perioden juni-augusti till maj-september. Det blir inte så roligt att då kunna bli tvingad att ta sommarsemester i maj!

Här ser vi ganska tydligt hur Almega med Ståg vill utnyttja oss åkande personal i sin jakt på lönsamhetsvinster. Skulle vi inte ha ett lokalt kollektivavtal så förstår man att det skulle vara fritt fram för arbetsgivaren att låta den åkande personalen jobba hur som helst för att få ut full arbetstid på förarna.

Almezas yrkanden bifogas här i sin helhet längst bak i lokförarbladet.
Ludvig Eriksson

NEGATIVA EFFEKTER AV UPPHANDLING PÅ ROSLAGSBANAN

När man läser rapporten från "Roslagsbanan februari 2013" som finns med i förra lokförarbladet nr 36 blir man ju lätt upprörd!

SL:s tjänstemän låter Arriva ta över driften av en fungerande järnvägstrafik, endast för att se den körd i botten på bara några veckor.

Hur kompetenta är SL:s tjänstemän egentligen? En samling karriärsugna, okunniga politiker, som slösar med skattebetalarnas pengar (eller snålar med dem, vilket man nu föredrar att säga) och som inte ser till följderna av de beslut de tar i sina viktiga uppdrag?

Roslagsbanan var, med Roslagståg som entreprenör, en arbetsplats där de anställda trivdes! Man hade en arbetsgivare som satte högt värde i att ha en



nöjd personal. Den höga korttidssjukfrånvaron vände Roslagståg till imponerande knappa två procent, relativt snabbt efter övertagandet från Linjebuss och Connex. Roslagståg värnade om sin personal och det skrevs i tidningarna om företaget som fick pris som årets arbetsgivare!

7 jan 2013 tog Arriva över och kör verkligen sitt eget race på alla möjliga sätt.

Nedan följer ett axplock av förändringar bland många:

- Bilparkeringen som många av de anställda behöver använda vid tidig och sen tjänst, får personalen själv i fortsättningen betala några hundra i månaden för.
- Lönekontoret finns numera i Danmark!
- Konduktörerna har inga mobiltelefoner.
- Inledningsvis skulle inte heller förarna ha mobiltelefon, men det lyckades man stoppa från fackligt håll tack vare säkerhetsbestämmelserna (TRI).
- Personalfördelningen skulle placeras på huvudkontoret inne i Stockholm, endast nåbara via telefon. Detta har stoppats av personalorganisationerna.
- Skor ingår inte längre i uniformstilldelningen, de får personalen köpa själv.

Roslagsbanan är en liten, sluten järnväg med en verksamhet som är unik då den är skild från övrig järnvägstrafik. Att ingå i en stor koncern som Arriva är för denna lilla arbetsplats dömt att misslyckas. Nu får snart även vi se upp, som arbetar på Stockholmståg. Om bara något år är det dags för nästa upphandling av pendeln. Hur vår framtid kommer att se ut kan vi inte veta, men vi vet vad vi



Astrid Hermelin

har idag och det är verkligen inte så illa när man jämför med hur det kan bli med en annan arbetsgivare. Den nya kollektivtrafiklagen innebär dessutom, med kommande upphandlingar, att vi kan vänta oss vad som helst!

Upphandlingar av infrastrukturen är ett gissel. De är samhällets böld i rumpan. Vi ser det dagligen i sjukvården, kollektivtrafiken och i skolan. De gagnar enbart företagen, inte de anställda och heller inte samhället! Det är min åsikt.

HAR DU NÅGOT DU VILL BERÄTTA?

Som medlem är du hjärtligt välkommen med egna inlägg i Lokförarbladet!

Skicka din text till seko.lokforarna@stockholmstag.se



Försäkringspalten av Irja Gårdman

Din hemförsäkring kanske inte täcker

- Läs detta noga!!!

Hemförsäkringen hos Folksam finns i tre olika nivåer. Bas, mellan och stor. Om du har Bas så gäller INTE försäkringen vid stöldbegärlig egendom som försvinner utanför bostaden. T ex vid väskryckning, ficktjuvar, rån, stöld av mobiltelefon m m.

Väljer du däremot mellannivån så ingår otursskydd/allrisk upp till 40000 kr. Här gäller alltså försäkringen om du blir bestulen på t ex en mobiltelefon. Du betalar då en självrisk på 1500 kr.

Väljer du Stor hemförsäkring så ökar allriskskyddet till upp till 80000 kr. Du har också halverad självrisk, d v s 750 kr. Nyvärde på hemelektronik upp till fyra år (gäller ej kamera, mobiltelefon och bärbar musikspelare). Id-stöld (hjälp att spärra konton och krediter, juridisk för att bli av med oriktiga pengakrav och att radera oriktiga betalningsanmärkningar). Kontantförlust upp till 1500 kr, låsbyte.

För att se fullständiga villkor – www.folksam.se

Ett exempel på kostnader mellan de tre alternativen (kan variera beroende på var du bor) Tillägg enligt nedan:

- Från bas till mellan 42 kr extra
- Från bas till stor 87 kr extra

Det kan vara väl placerade kronor den dagen något händer.

Vill passa på att tacka för fortsatt förtroende som ersättare i SEKO Lok styrelse.

Har ni några frågor om försäkringar eller pension så hör gärna av er till Irja på 073-7625711 eller lägg en lapp i SEKOs brevlåda utanför expeditionen.

Irja

Kallelse till Medlemsmöte 2013-04-12

Lokal: Stockholmstågs möteslokal "Hemfosa"

Tid: kl.13.00

Alla medlemmar är hjärtligt välkomna, Vi bjuder på mackor.

Dagordning medlemsmöte:

1. Mötets öppnande.
2. Mötets behörighet.
3. Godkännande av dagordning.
4. Val av mötesfunktionärer:
 - Mötesordförande väljs
 - Mötessekreterare väljs
 - Justerare väljs
5. Behandling av kassörsberättelsen.

Behandling av kassörsberättelsen bordlades till detta möte efter förslag av revisorernas rapport på årsmötet 2013-02-03.

6. Omval av två skyddsombud.

Förslag: Maciej Sas och Göran Axelsson omvals på tre år.

7. Övriga frågor.
8. Avslutning

SJ ägnar sig åt ren avtalsdumpning

Återigen visar det sig att vår huvudägare inte skyr några medel när det gäller att öka vinsten. Efter att DSB fått krypa ur med svansen mellan benen och lämna över tågtrafiken de bedrivit åt Västtrafik (Göteborg med omnejd) den första maj förra året kom så SJ in som nygammal aktör. Verksamhetsövergång, LAS §6B, gällde och de anställda följde med över i det nya bolaget som nu heter SJ Götalandståg. I och med detta skyddades de anställda genom att deras kollektivavtal gäller i ett år framåt. Under denna tid är det tänkt att parterna ska hinna enas om ett nytt lokalt avtal. Några sådana intentioner verkar dock inte ha funnits hos den nya ägaren.



SJ ansåg att det lokala kollektivavtalet som fanns var för dyrt och körde förhandlingarna om ett nytt avtal i botten under 2012. Man valde medvetet att spela ett högt spel med de anställda och räknade förmodligen kallt med att de skulle rätta

in sig i ledet och acceptera stora försämringar eftersom alternativet – att gå på det centrala avtalet from 1 april i år inte är någon önskesituation. Efter ett resultatlöst år kom ett ultimatum till facket i förra veckan, slutbud – ta det eller så blir det inget avtal. Den lokala Sekoklubben vägrade eftersom innehållet var klart sämre än det gamla avtalet. SJ blev kanske lite tagna på sängen av nobben eftersom de relativt omgående erbjöd facket att gå på det gamla avtalet i en månad till eftersom de inte planerat efter de centrala häftets regler. Även detta sade Seko nej till – som man bäddar får man ligga. Hur turerna ser ut from nästa vecka återstår att se.

Vi träffade tillsammans med Pendelklubben representanter för Seko klubbarna inom SJ i förra veckan, förutom representanter för moderbolaget även fackliga ombud för Götalandståg och Norrlandståg. Bilden man får av våra ägare är inte särskilt ljus om man uttrycker det milt.

Nu är de centrala förhandlingarna igång om ett nytt avtal. Innan det är signerat och klart finns alla möjligheter att sätta press på SJ och visa att vi inte kan acceptera en sådan här behandling av oss som jobbar på tågen. Det som kollegorna på västkusten upplever idag kan vara vår verklighet efter nästa upphandling av pendeltågsverksamheten i Stockholm om några år. Det kommer att bli ett hårt tryck mot vårt kollektivavtal och krav kommer även på oss att acceptera försämringar när ägarna vill öka vinstmarginalerna. Ni som har gått våra kurser i det lokala avtalet vet vad jag menar. Vi har idag ett bra avtal med starkt värde som i alla avseenden är bättre än det centrala ramavtalet. Läger man upp de olika avtalen sida vid sida så är det ingen tvekan om vilket arbetsgivaren helst räknar på. Seko centralt behöver sätta press på arbetsgivarsidan och inte gå med på ett nytt avtal innan konflikten på västkusten är löst. Som vi fick höra på företagsträffen så kör Stång 52% av landets tågtrafik – vad skulle hända om vi tog ut de sekoanslutna i strejk vid en konflikt? Vi måste använda vår styrka och visa att vi inte accepterar avtalsdumpning i samband med att upphandlad trafik byter entreprenör.



Kristoffer Johansson

Det har gått mer än ett decennium sedan Citypendelns katastrofala start, har arbetsgivarna glömt orsakerna till strulet? Dumpade villkor, personalflykt, kaos...

Avstämning av veckoarbetstid.

Avstämning av den fastställda veckoarbetstiden i begränsningsperioden/arbetsschemat för lokförarna skall göras enligt avtal efter sex veckor. Undantaget är älvsjö morgongrupp som stäms av på en tioveckorsperiod p.g.a att gruppen går runt på tio veckor(tiomanna grupp).

Får man ändrade turer på gruppen t.ex vid helgtrafik då ordinarie turer kanske inte går så kan det vara bra att man själv håller reda på sin ev periodövertid, för att t.ex kunna meddela personalfördelaren det och då kunna begära en noll dag, eller begära en kortare tur om man inte vill ha periodövertid. Arbetsgivaren kan inte tvinga någon att jobba övertid om övertiden går att planera bort.

Förare på Grupp

Går man på grupp så är det summan arbetstid på turerna i schemat(gruppen) man stämmer av mot, efter att det gått 6 veckor. Summan arbetstid i timmar står på din gruppnyckel, t.ex 203:14 på grupp 28. Är du ledig eller frånvarande en arbetsdag eller flera så skall arbetstiden enligt den turen eller turerna som du annars skulle jobbat enligt gruppnyckeln räknas med. Avstämningssperioden på sex veckor är rullande, nästa avstämningssperiod är 31 mars - 11 maj. På Älvsjögrupp är perioden 17 mars - 25 maj

Förare på månadsvik/vrålskubb

Går du på månadsvik så stämmer man av arbetstiden mot 36 timmar minus 30 minuter rapportskrivningstid i veckan, vilket blir 35:30 i genomsnittlig veckoarbetstid.
 $35:30 \times 6 \text{ veckor} = 213 \text{ timmar}$ på en sexveckorsperiod(genomsnitt 7:06 timmar om dagen).
Är du planerat ledig eller frånvarande innan din månadslista släpps så beräknas frånvarodagen till ett arbetstidsmätt på 7:06 timmar per dag. Även en D-dag har måttet 7:06 i tid. Har du däremot fått dina turer utlagda och sedan blir du t.ex akut sjuk så är det arbetstidsmättet på den utplanerade turen som räknas som arbetstidsmätt på frånvarodagen.
Nästa avstämningssperiod för 6 veckor på vik är 31 mars - 11maj.

Har ni frågor om detta Ring gärna Ludde 073-6615729

Avtalstext gällande begränsningsperiod och avstämning:

Begränsningsperiodens längd

Begränsningsperiodens längd för arbetstagare på fast lista är sex veckor. I de fall tjänstgöringslistan har en annan omfattning än sex veckor kan överenskommelse om annan begränsningsperiod träffas.

Begränsningsperiodens längd för arbetstagare som inte tjänstgör på fast lista är sex veckor.

Avstämning av fullgjord arbetstid under begränsningsperioden

Avstämning av fullgjord arbetstid görs för fastställd begränsningsperiod enligt följande:

Den ordinarie arbetstiden som arbetstagaren fullgjort under begränsningsperioden jämförs med den för arbetstagaren fastställda veckoarbetstiden för hela begränsningsperioden.

Om den fullgjorda arbetstiden understiger den fastställda veckoarbetstiden för hela begränsningsperioden får denna arbetstid inte tas i anspråk.

Vid gruppbyte skall avstämning av arbetstiden göras.

Startdatum för begränsningsperioden sammanfaller med inplaceringsdatum på ny gruppnyckel.

Avtal 2013

Avtalsyrkanden Almega Tjänsteförbunden

Bransch Spårtrafik

Avtalsförhandlingarna 2013 genomförs under en kraftig lågkonjunktur och med en ytterst oviss utveckling av den ekonomiska återhämtningen. Återhämtningen kommer att ta lång tid. Vi befinner oss i en tid av sämre utveckling än väntat, prognoserna för de närmaste åren har av prognosmakare nedreviderats och arbetslösheten väntas ytterligare stiga. Framtidsutsikterna är minst sagt mycket osäkra.

Spårtrafikföretagens ekonomiska lönsamhet är dålig och företagen har i varierande omfattning drabbats av rådande lågkonjunktur. Flertalet företag har tvingats till rejäla kostnadsbesparingar och nedskärningar med uppsägning av personal som resultat. Spårtrafikföretagen har tidigare, till skillnad mot stora delar av industrin, varit förskonade från krisuppgörelser och uppsagda avtal men har nu tyvärr tvingats till sådana lösningar som varit nödvändiga för en fortsatt överlevnad.

Med den bakgrunden är det varken möjligt eller försvarbart att ta utgångspunkt i den sk LO-plattformen. Höga kostnadsökningar riskerar att allvarligt skada Spårtrafikföretagens förutsättningar att fortsätta utvecklas som bransch, att behålla eller utöka sin personal.

Avtalsperiodens längd

Spårtrafikföretagens utgångsläge i Avtal 2013 är ett tre-årigt avtal utan centralt avtalade lönepåslag och utan individgarantier. Utrymmet för löneökningar under avtalsperioden ska avgöras på lokal nivå.

Lön

Det centrala avtalets lönebilagor ger med nuvarande skrivningar ett gott stöd och utgångspunkter för lokal lönebildning. Parterna bör finna former för en gemensam utbildning i syfte att stärka den lokala löneprocessen.

Vårt långsiktiga mål är att lönebildningen ska vara företags- och medarbetarnära. Lönen ska bildas i löneprocesser utifrån förutsättningarna på varje arbetsplats och omvärldens påverkan. Detta förutsätter att parterna ges stöd att utveckla lokala löneprocesser.

Individgarantier hindrar företagen från att vilja investera i löneprocessen genom att en stor del av löneutrymmet redan är fördelat. Individgarantier upplevs inte som en lönehöjning. De försvårar dessutom jämställdhetsarbetet eftersom rådande lönerelationer konserveras. Att ersätta individgarantierna är vårt mest prioriterade mål.

Allmänna villkor

Förändringar av allmänna villkor ska alltid kostnadsberäknas och ske under iakttagande av principen att "allt ska räknas" som en del i den företagsförlagda lönebildningen. Detta gäller såväl yrkanden från Spårtrafikföretagen som krav från de fackliga organisationerna.

Arbets tid

Branschavtalet § 6 mom 1.1, Arbets tidens längd.

Införa en undertidspott som ger rätt att förskjuta s k undertid till nästa schemaperiod alternativt ger rätt att kvitta undertiden mot t ex "periodövertid".

Branschavtalet § 6 mom 1.2, Veckovila och fridagar.

Rätt till ledighet varannan helg tas bort i sin helhet.

Branschavtalet § 6 mom 2.4, Rast.

Stycket anpassas till Arbets tidsdirektivet så att arbete kan förläggas sex timmar i följd.

Branschavtalet § 6 mom 2.7, Nattarbete.

Begränsningen tas bort i sin helhet.

Branschavtalet § 11 mom 1, Allmänna bestämmelser.

Semesterperioden förlängs från perioden juni-augusti till maj-september.

Övrigt

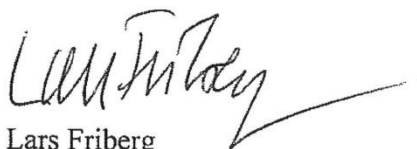
Kompletta textförslag kommer att presenteras senare.

Spårtrafikföretagen förbehåller sig rätten, beroende på utvecklingen av avtalsförhandlingarna 2013, att revidera och komplettera avtalsyrkandena.

Stockholm 2013-02-13

Almega Tjänsteförbunden

Bransch Spårtrafik



Lars Friberg

Förhandlingsledare