

LOKFÖRARBLADET



Facket för Service och Kommunikation

Nr 38, April 2013, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg



Snart kommer fönstertvätten igång igen. Som förare är det bra om du rapporterar till Ståg om fönstertvätt i depåer m.m. inte har utförts.

Centrala förhandlingar. De nya lokförarbevisen Föräldralediga som vill gnetta. X 60 utbildning i Bro.

**Södertäljeförare som åker som handledare.
Insändare från Lokal och Regionaltrafiken i Väst**

Hej förarkollegor!



Ludvig Eriksson ordförande

Ibland funderar man hur förare har det på andra tågföretag. Jag brukar passa på att fråga när jag har chansen att prata med förare från andra företag. För några dagar sedan så frågade jag en förare som jag känner på SJ Stockholm hur deras gruppval fungerar. Han svarade att han skulle kolla upp detta och återkomma. Svaret jag fick var: *"Jag har vridigt och vänd på det där med vårt gruppval. Jag kommer inte så mycket längre än att jag fattar inte hur vårt skitsystem fungerar. Det är rotationer hit och dit, och någon klurig lokförare räknade ut att systemet har en omloppstid på 64 år. Vem fan jobbar i 64 år? Systemet är skit men jag orkar inte bry mig. Det är bara att inför varje gruppval gå och titta på listan hur man ligger till. Det är en överraskning varje år"*. Då inser man att Ståg har i alla fall lite ordning och reda, även om man kan ha olika åsikter om vårt gruppval.

Centrala förhandlingar

De centrala förhandlingarna mellan Arbetsgivarna ALMEGA på spårtrafik och SEKO centralt för spårtrafik i hela Sverige skall nu återupptas. Parterna är överens om att de skall kunna lösa de problem som hade uppdragats. Första förhandlings datum är inplanerat 2:a maj.

Anledningen till att förhandlingarna stod still var ett par problem som skulle redas ut:

- Avtalet vi har om tjänstepension systemet ITP är inte ordentligt värdesäkrat för framtiden. Seko vill ha garantier för att värdet av försäkringen skall bestå i framtiden. Här är det svårt att hitta bra lösningar. Parterna är överens om att denna fråga kan vila medans de sätter igång med övriga förhandlingar.
- Problemet på Västtrafiken skall lösas lokalt, dom måste komma överens om inrangering av lokala avtal där.

Seko har sagt att dom inte kommer att skriva på något centraltavtal förrän dessa ovanstående frågor också är lösta.

Vilka villkor gällande lön m.m. som är uppe till förhandling informerade vi om i senaste lokförarbladet. Där redovisades även ALMEGAS skambud.

_____Ludvig Eriksson_____

Stöd vid enskilt samtal med arbetsledaren

Blir du inkallad till enskilt samtal med din arbetsledare så bör du ställa frågan om detta är ett disciplinsamtal. Säger arbetsledaren att det är ett disciplinsamtal så bör du säga att du vill att utdelning av disciplinär åtgärd skall ges tillsammans med facklig representant annars vill du inte att mötet skall äga rum nu. Kontakta sedan din fackliga representant.

_____Ludvig Eriksson_____

De nya lokförarbevisen

Ni som fått de nya lokförarbevisen tillsända med post noterade kanske det medföljande brevet. Transportstyrelsen vill att vi förare framöver själva håller reda på när det är dags att gå till läkaren för årlig kontroll och att det är vi som ska skicka in papper och ansöka om nya bevis om de går ut eller förloras.

Utvecklingen går mot att lokförarkompetensen åligger den anställde själv att upprätthålla. Något som vi ska se till att göra på vår fritid och utan att arbetsgivaren står för de kostnader som det innebär. Ett körkort för lokförare kan i förlängningen innebära att vi alla blir egna företag med varsin f-skattsedel som står till arbetsmarknadens förfogande. En bra utveckling för arbetsgivaren kanske men är den bra för oss?

Än så länge är vi överens med Ståg om att vi ska fortsätta arbeta lokalt på samma sätt som tidigare med våra rutiner, det vill säga Ståg bokar läkartid hos företagshälsovården när det blir dags för kontroll. Så ni kommer att bli kallade och få gå på arbetstid precis som vanligt.

När det gäller frågan om dispenser är vi inte överens med företaget. Från och med årsskiftet tar Transportstyrelsen ut en avgift på 1500:- för att täcka sina kostnader när en medicinsk dispens söks. Avgiften skickas till den sökande - det vill säga föraren. Seko anser att detta är en del i rehabiliteringskostnaden och att det måste ligga i arbetsgivarens intresse att en återgång till tjänst kan ske snarast. Följaktligen ska då arbetsgivaren ta denna kostnad som en del av rehabkostnaden. Ståg är ängsliga och kanske pressade av sin organisation – Almega och har hittills svarat undflyende på hur vi ska behandla frågan lokalt. Ståg vill vänta på en "bransch-standard" och vågar inte gå före med en lösning som skulle passa oss här. Frågan är inte prövad i och med att vi inte haft någon medlem som behövt dispens och som inte varit villig att själv betala denna avgift. Det här handlar inte om några stora pengar för företaget alltså utan verkar mest handla om principen. En skitsak som vi borde kunnat vara överens om för länge sedan.



Kristoffer Johansson vice ordf.



Föräldralediga och studielediga som vill "gneta"

Ståg har kommit till oss och sagt sig ha problem med att erbjuda lediga förare att komma in och jobba när de känner att de skulle ha tid och lust. Problemen enligt Ståg är att eftersom vi inte har ett arvodistavtal eller annan överenskommelse om att det är okej att komma in och jobba för timlön så kan inte ståg erbjuda de här förarna några turer även när det finns ett behov.

När ni söker ledigt med stöd av studieledighetslagen eller föräldraledighetslagen kan det ske på hel eller deltid. Det går alldeles utmärkt att vara studieledig på 50% eller föräldraledig på 80% eller vilken procentsats som ni vill och har behov av.

Det som är bra med detta är att ni som förare inte behöver jaga jobb och acceptera att vänta till dagen innan eller samma dag för att se om det kanske finns något ledigt jobb för er idag. Alltså den verklighet som "timmisar" i många andra branscher upplever och mår dåligt av. Har ni en ledighet på 75 % i botten blir det upp till arbetsgivaren att hitta sysselsättning på 25% åt er. Hittar de mot förmodan inget passande jobb åt er de dagar som ni ska jobba så kommer ni förmodligen att få en reservtur och GARANTERAT era 25 % i lön som ni har rätt till enligt anställningsavtalet. Det här är en på alla sätt bättre lösning för er som förare än att komma in och jobba på timmar. Ståg borde också inse att det är bättre planering att veta att den som är tjänstledig på 90% har en arbetskyldighet på 10% t.ex varannan helg, vilket säkerställer att personen är här på helger.



Det som ståg vill är att kunna lägga ut jobb som annars skulle falla ut på övertid på villiga timanställda. En förare som väntar vid telefonen på ett samtal och som endast kostar hälften av vad en gnetare ska ha. Det är inget konstigt med det egentligen, kan företaget hålla nere kostnaden så vill de självklart göra detta. Seko säger nej-tack till en sådan lösning.

Om förare som är 100% lediga för studier eller hemma med barn ändå vill komma in och tjäna extra pengar någon gång så har Seko inte någonting emot att de gör det. Vi har all förståelse för att det kan behövas extra pengar i de situationerna. Vi sätter oss inte emot att Ståg plockar ut de här förarna på gnet. Men då ska de givetvis ha övertid precis som vi andra och inte gå på ordinarie timlön!

Jag vet att det finns personer som tycker att det här är att utnyttja systemet, vara ledig och sedan komma in och jobba några få dagar och bra betalt för det. Men det sker som regel under en begränsad tid och det är egentligen inte så många som har tid, lust eller möjlighet att göra några enorma pengar på detta. Det kräver sin man eller kvinna att vara hemma med barn eller att studera på heltid samtidigt som arbetet ska skötas på deltid under tiden som det är i många fall. Har företaget ett behov av personal har jag ingenting emot att de någon gång kommer in och jobbar.

I fallet med föräldralediga är det dessutom så att alla arbetsdagar är registrerade hos försäkringskassan som i sin tur betalar ersättning för de dagarna och då inte tillåter att personen arbetar dessa dagar utan att ersättningen sänks. De dagar som återstår är fridagarna (2/vecka) som i vilket fall som helst skulle rendera full övertidsersättning i de fall företaget plockar ut förare på övertid.

Så vad är egentligen problemet?

_____ Kristoffer Johansson _____

X60 utbildning i Bro

Seko lok har kritiserat Ståg för att bedriva X60- utbildningar i Bro för förare som är stationerade i Södertälje. Dessa förare ersätts med restidsersättning vilket betyder att de inte har arbetstid från Södertälje utan börjar räkna sin arbetstid när de kommer till Bro. Dagarna blir långa och det är ingen bra situation för den enskilde föraren.

Ståg har lovat att det från och med augusti ska vara slut med dessa utbildningar i bro för Söd anställda. Orsaken till att de hållits i Bro är att det varit fordonsbrist i Södd och ÄS. I första hand ska all utbildning bedrivas inom stationeringsorten, i de fall som det inte går ska X60 utbildning ges i ÄS.

Vi kommer att följa upp detta under hösten.



Södertäljeförare som åker med handledare

Södertäljestationerade förare som är under utbildning och som åker med handledare stationerade på Cst kan råka ut för att arbetstiderna spricker. Er arbetstid räknas från Söd oavsett var er handledare för dagen börjar sin tur. Det innebär att det kan bli passresa i ena eller båda ändorna av er tur. Dessa passresor räknas in i det totala tiden. Så här säger avtalet om tex morgonturer:

Arbetsperiod som börjar under tiden mellan klockan 00.00 – 05.45 får innehålla maximalt 6 timmar arbetstid.

Arbetsperiod som börjar under tiden mellan klockan 05.45 – 06.45 får inte innehålla mer än 7 timmar arbetstid.

Arbetsperiod som börjar föregående dygn får inte sluta senare än klockan 07.30.

Stockholmståg har inte haft koll på vad som gällt och inte betalat ut rätt ersättning i flera fall. Är ni osäkra på vad som gäller så tveka inte att kontakta oss. Det kan bli aktuellt för er som åker med handledare att gå hem tidigare eller kliva på senare beroende på hur turen ser ut för att inte spräcka reglerna. Seko har tagit upp frågan med Ståg som lovar att bli bättre och även komma ut med tydliga instruktioner till er som det berör.

Vi kommer att följa upp detta.

Kristoffer Johansson

Insändare från Lokal och Regionaltrafiken i Väst

All regional och lokal trafik i Väst upphandlas. Lokaltrafiken är tre pendeltågsträckor, regionaltrafiken är tåg mellan orterna i Västsverige. All denna trafik sköttes av SJ fram till december 2010. Enda undantaget var tågvärdar på pendeltågen, de var anställda av Göteborgs spårvägar.

Allt var för upphandling fr.o.m. december 2010.

Västtrafik valde nu att lägga allt i en upphandling.

Många blev väldigt förvånade och upprörda då SJ inte lade något anbud. De flesta hade nog räknat med att SJ skulle ta hem det. De hade kört trafiken i alla år och vi visste att Västtrafik var nöjda. Vi tror att även Västtrafik blev mycket förvånade.

Det fanns en hel del personer som fortfarande hade sin 60 -åriga pensionsålder kvar från SJ affärsverk och de kände sig naturligtvis väldigt blåsta.



DSB, den danske statsbanen, vann upphandlingen och tog över all trafik i december 2010. DSB hade också tidigare tagit över all regionaltrafik i syd så t.ex. Västkustbanan kördes av DSB. Vi satte oss nu med DSB för att försöka komma överens om ett avtal. Ett avtal var redan tecknat på DSB Öresund så därför utgick vi från det.

Vi kom fram till ett avtal som alla var i stort sett nöjda med. Vi fick inte med oss några förmåner som t.ex. pensionsrätter och överdagar men fick till ett bra avtal där alla hade samma villkor. Redan från början var det kaos men det var nog inte mycket annat att räkna med. Ta över i smällkalla vintern och inte vara riktigt förberedda på hur mycket trafik som det handlade om. DSB hade ingen stor administration. De hade ett annat planeringssystem som visade sig nu i efterhand kanske inte var så dumt ändå. Det krävde i alla fall färre planerare.

Det ryktades redan från dag ett om att det gick dåligt. Vi vet inte säkert men det har troligen förekommit en hel del bakom kulisserna. Västtrafik tog nog tidigt kontakt med SJ när de började märka att det gick knackigt för DSB.

De lyckade ändå hålla tätt om det hela fram till april 2012 då de tillkännagav att SJ tar över trafiken från den 1 maj. Så efter ungefär ett och ett halvt år så var det SJ igen fast i ett nybildat dotterbolag.

Om vi tyckt att det varit rörigt på DSB så var det inget mot vad som väntade oss nu. Trots allt var det så att i slutet av DSB-tiden fungerade det riktigt bra och vi hade hög rättidighet på tågen.

SJ deklarerade att det var ett nybildat bolag och vi som kom över från DSB skulle få behålla våra löner och avtal enligt LAS 6 B i ett år men de som började som nyanställda skulle gå på branschavtalet och få andra löner.

Vi protesterade mot detta naturligtvis och sade nej. Vi ville att alla skulle ha samma villkor. SJ beslutade ensidigt om nya löner på det nystartade bolaget samt att de vars vikariat skulle gå ut fick gå på dessa villkor.

Vi hade alltså en arbetsplats där vi gick på olika arbetstidsbestämmelser och folk hade olika löner. Som gräddde på moset så ritades turerna efter det gamla DSB-avtalet och där var det andra arbetstidsbestämmelser än branschavtalet så därför skulle personplanerna hålla reda på vem som gick på vilket avtal.

I denna röra sätter vi oss och skall försöka komma fram till ett nytt avtal på det nybildade bolaget.

Det går trögt mycket trögt. Märklig förhandling där vi redan från början påpekade att det var nog bäst att boka in lite fler förhandlingsdatum. Det sades hela tiden från arbetsgivaren att kom vi inte överens så var det branschavtalet som gällde från den 1 maj. Det var då som skyddet för dem med LAS 6B övergång gick ut. I sista minuten kom man på att skyddet upphörde den 31 mars när branschavtalet löpte ut vilket gjorde att man fick väldigt bråttom. När man förstod att vi inte skulle komma överens så bestämde sig arbetsgivaren helt plötsligt för att lägga över oss i SJ AB. De ville tydligen inte ha oss på branschavtalet. Vi skall nu ha SJ:s löner samt deras Spåra SJ.

Vi skall inte blandas ihop med övrig trafik utan skall vara ett eget affärsområde.

Vi reserverade oss mot detta beslut.

I och med att vi nu sitter i centrala förhandlingar så har frågan hamnat där. Vi accepterar inte detta på något sätt. Vi vill bevara våra villkor och behålla värdet på vårt avtal. Det är en viktig principfråga för oss alla i branschen. Är det så lätt att sänka våra villkor. Bilda ett nytt bolag och om man inte lyckas få till något avtal lägga in oss i ett annat bolag med sämre villkor. Då kan vi alla råka ut för samma sak.

Efter centrala MBL-förhandlingar har man nu beslutat att vi skall göra ett nytt försök så nu är den

17-18 april inbokad för fortsatta förhandlingar. Skulle vi komma överens om ett nytt avtal så blir vi dotterbolag igen!?

Fortsättning följer.....

Monica Danielsson
Ordf. SEKO Västtågen
2013-04-13

Senaste nytt från västtågen är att Seko tackade nej till SJ's senaste bud efter att parterna hade förhandlat den 25:e april. Vi håller tummarna och hoppas att det går vägen för våra kollegor där nere.