

Nya spårtrafikavtalet, en facklig seger.

Röster inifrån avtalsdelegationen.

Årets avtalsrörelse blev minst sagt annorlunda. Att genomföra förhandlingar och träffar med avtalsdelegationen digitalt har förstärkt varit en prövning för oss alla. Om vår möjlighet till starkare avtalskrivningar hade varit större utan pandemin kommer vi aldrig få veta. Vår bestämda uppfattning är att vi nått ett framgångsrikt resultat, sett till resultatet i sig och inte minst utifrån de givna förutsättningarna.

Seko gick in i avtalsrörelsen med att trygga upphandlingar och en förbättrad arbetsmiljö inom spårtrafikbranschen. Även yrkanden om mer ledighet och återhämtning för våra medlemmar. 19/05-regeln som ett skall-krav och att kunna växla semesterersättning till fler lediga dagar.

Den 30 november då avtalet löpte ut var ingen uppgörelse mellan Seko Spårtrafik och Almega Tåg företagen i sikte. Den stora skilje fråga som då stod kvar var frågan om de lokala avtalen som bilagor till det centrala avtalet, för att kunna säkra villkor vid upphandling. Naturligtvis var Pågatågens avtal mest prioriterat till följd av Arriva Sveriges upphandling 2018 då de vägrat erkänna Pågatågens lokala avtal och dumpat lönerna för kundvärdarna.

På samma arbetsplats var hyvlingsförsöket från arbetsgivaren högst aktuellt och i delegationen slipade vi på att få in skrivningar som skulle göra det dyrt, trögt och jobbigt för arbetsgivarna att hyvla.

Vi blev till slut tvingade att inse att hyvlingsfrågan, 19/05 och semesterersättningsväxlingen skulle bli för svåra att hantera genom reglering i vårt centrala avtal, även om vi släppte frågorna riktigt sent. Ett sista försök till reglering resulterade i att Tåg företagen kravställde att få införa en undertidspott i branschen. Om medlemmen underskriver periodtiden under en begränsningsperiod så ska arbetsgivaren kunna lägga över de underskjutande timmarna på din nästa begränsningsperiod och genom det få medlemmen att arbeta av en skuld från föregående månad utan övertidsersättning. Detta förkastades av delegationen även denna avtalsrörelse.

30 november var vi redo med vår konfliktstrategi och de objekt vi tagit ut. Efter långa och intensiva diskussioner inom delegationen var vi överens. Strategin fick sedan göras om efter dialog med förbundsledningen. Det var viktigt att ta hänsyn till rådande pandemi och verkligen lägga tryck på konfliktens kärna.

Förhandlingarna fortsatte in i december men utan en lösning gällande villkor och löner på Pågatågen så skulle vi inte kunna komma i mål. Varsel om konflikt hängde i luften när förhandlingarna fortsatte den 4 december. Tåg företagen var under hård press men tog ansvar för branschen i detta kritiska ögonblick. Istället för konflikt enades vi om att skriva in Pågatågens lokala villkor och löner i det centrala kollektivavtalet. Kundvärdarnas löner var räddade. Arriva har senare beskrivit att de blev överkörda av de övriga arbetsgivarna. En partsgemensam arbetsmiljögrupp med fokus hot och våld, ensamarbete och sexuella trakasserier ska införas. Lönehöjningar och flexpensionsinbetalningar kommer följa märket under avtalets löptid. En låglönesatsning med fullt genomslag på tarifferna. Ny förhandlingsordning gällande upphandling Krösatåg och Mälartåg. Fredag den 10 december undertecknades det nya avtal vi är mycket stolta över att få ha varit med och tagit fram.