

## Behåll konduktörerna på Stockholms lokalbanor

Idag, tisdagen den 3 februari, fattar politikerna i Trafiknämnden i Stockholms läns landsting beslut om konduktörernas framtid. I slutet av september fick vi, i fackklubbarna på Seko, höra om planerna att avskaffa konduktörerna på lokalbanorna i Stockholm. Beskedet fick vi genom medierna. Beslutet skulle då fattas i Landstinget och ingen från Arriva hade informerat oss anställda eller våra fackliga organisationer om vad som var i görningen. Förslaget om att "intäktssäkra" resandet innebar att all visering ombord skulle upphöra och istället skötas av trafikanterna själva vid stolpar på plattformarna. Stolpar och färdbeviskontroller skulle säkra intäkterna för Arriva. I och med detta skulle vi få ett mindre öppet system där trafikanterna inte får stiga ombord utan en giltig biljett. Vem som skulle kontrollera detta framgick inte.

För personalen förklarades detta så småningom som ett arbetsmiljöproblem, att det var en åtgärd mot det handhållna arbetsredskapet BKU. I det åtgärdsförslag som presenterades av Arriva och företagshälsovården skulle konduktörerna i realiteten försvinna. Det regelverk som finns för att skydda anställda från arbetsskador användes i stället för att göra sig av med en hel yrkeskategori och detta utan att behöva informera de fackliga organisationerna.

Efter protester återremitterades ärendet men är nu tillbaka på politikernas bord. I ärendet föreslås en pilotstudie med stolpar på Tvärbanan och Nockebybanan. Det har refererats till den i media från politiskt håll. Då presenteras den som om man efter pilotstudien skulle kunna välja att återinföra konduktörer. Men kommer jämförelsen kunna bli rättvis? I nuläget viserar konduktörerna bara reskassa i rusningen. Det gör att färre kort än normalt visas och dessutom är det lätt att låtsas som om man inte har reskassa och då ska konduktören gå förbi. Arriva låter spårvagnar gå utan konduktör, apparaten fungerar fortfarande inte perfekt, moralen är låg på grund av uppsägningshot och så berättar ingen hur dagens viseringsgrad är uträknad. Stolparna kommer knappast leva upp till SL:s dröm om 90 procents visering, men hur rättvis blir jämförelsen mot konduktörer om de inte får eller kan göra sitt bästa?

Lokalbanorna har bland det högsta Nöjd kund-indexet (NKI) i hela Stockholms kollektivtrafik, endast färdtjänsten och båttrafiken har högre. Mycket talar för att lokalbanornas höga NKI är direkt kopplat till konduktörernas närvaro. Konduktörernas arbete är så mycket mer än att bara ta betalt, de ger trafikinformation och kan svara på frågor. De motverkar skadegörelse och bråk genom sin närvaro och kan vid behov hjälpa äldre och handikappade att hinna genom dörrarna. Konduktörerna arbetar även i team med föraren för att se till att trafiken flyter, genom att hjälpa till vid trafikhändelser och olycksfall. Konduktörerna är en trygghet för både trafikanter och förare.

SL och Arriva menar att viseringen och därmed intäkterna skulle öka med viseringsstolpar, men vi tror det är en väl optimistisk tanke. I den förstudie som Trafikförvaltningen låtit göra har Arriva fått vara en aktiv part i utvecklingen, som sakkunnig trafikoperatör. Vi anser att de även borde ha rådgjort med våra arbetstagarorganisationer.

Vi som arbetar i kollektivtrafiken får ett närmast unikt perspektiv på vår arbetsplats, vi lär oss och vet när olika hållplatser blir överbelastade och vi vet hur stressade trafikanter brukar bete sig. Vi tror till exempel inte att stressade personer skulle stanna för att visa vid en stolpe om de riskerar missa tåget,

allra minst i rusningstrafikens trängsel vid de större hållplatserna som Liljeholmen, Gullmarsplan och Årstabergr.

Vi tror inte att det är av omtanke om konduktörerna och inte heller om trafikanterna som stolparna planeras att införas. Vi tror att man ännu en gång försöker välja en kortsiktig besparing framför en realistisk och långsiktig lösning. Det ger även en oärlig klang till det hela hur SL och Arriva växlar mellan att tala om detta som en arbetsmiljöfråga och att det primärt skulle vara en ekonomisk fråga. Om ärendet klubbas igenom befarar vi att konduktörerna kommer att vara borta om 1,5-2 år.

Facebook-kampanjen "[Rör inte min konduktör](#)" startades av engagerade medarbetare och upprörda resenärer. Den har vittnat om en oro för ökad otrygghet och minskad service. Lägg därtill att intäkterna för SL och därmed skattebetalarna kan komma att minska. Sett i det ljuset borde väl politikerna ta större hänsyn till kvaliteten för sina resenärer än vad de nu gör?

**Lina Yafi, konduktör, ordförande för Lokalbanelubben, Seko**

**Helena Wallin, förare, ordförande för klubb Roslagsbanan, Seko**