

MOTIONSSVAR

Olsson, Mats MOS.
Mats.Ohlsson@skanetrafiken.se

Datum 2024-04-17
Ärendenummer 2023-POL000297

1 (3)

Motion Bättre och tryggare arbetsvillkor i kollektivtrafiken

Ordförandens förslag

Kollektivtrafiknämnden föreslår regionfullmäktige följande

1. Regionfullmäktige anser motionens första att-sats som besvarad.
2. Regionfullmäktige avslår motionens andra, tredje och fjärde att-sats.

Sammanfattning

Socialdemokraterna har inkommit med en motion gällande bättre och tryggare arbetsvillkor i kollektivtrafiken där man föreslår att det i trafikupphandlingar ska ställas högre krav kring personalens arbetsvillkor med tillsvidareanställning och 100 % tjänstgöringsgrad som norm, att arbetstagarorganisationer ska ha mer insyn och möjlighet att påverka vid Region Skånes upphandlingar, att kundvärdarnas säkerhetsansvar på Pågatågen återinförs samt att det ska införas dubbelbemanning på utsatta avgångar.

I ärendet finns följande dokument:

1. Motionssvar 2024-04-17
2. Motion 2023-09-07

Överväganden

Kollektivtrafiknämnden och Skånetrafiken följer de riktlinjer för upphandlingar som regionfullmäktige fastställt inom ramen för Region Skånes upphandlingspolicy. Faktum är att de avtal som Skånetrafiken upphandlar håller en högre nivå än vad upphandlingspolicyn stipulerar då samtliga avtal innebär att kollektivavtal tecknas mellan arbetsmarknadens parter. Inom ramen för trafikavtalen ställer Skånetrafiken krav på att lagar och regler ska följas. Det är därefter arbetsgivare och arbetstagarorganisationerna som sluter avtal om hur arbetet ska regleras.

I Skånetrafikens trafikavtal för den allmänna kollektivtrafiken kan 100 % tjänstgöringsgrad betraktas som norm. På tågen erbjuds ombordpersonalen

regelmässigt heltidstjänst och bland bussförare är huvuddelen anställda med 100 % tjänstgöringsgrad. Det förekommer deltidсанställningar i trafikavtalen. Dels utgörs deltidсанställda av personal som själva valt denna arbetsform, dels används så kallad timanställning för att jämna ut personalbehovet över de pucklar som en oregelbunden trafikvolym under trafikdygnet innebär. Procentuellt sett ligger andelen heltidсанställda på väl över 90 % i Skåne och i vissa avtal har 100 % av de förare som vill ha heltid en sådan anställning. De förare som inte själva valt deltid som anställningsform kan i regel erbjudas en heltidstjänst inom sex månader.

Med ovanstående som grund föreslår kollektivtrafiknämnden regionfullmäktige att motionens första att-sats ska anses som besvarad.

När det gäller Skånetrafikens upphandlingsförfarande så sker det enligt lagen om offentlig upphandling. Kollektivtrafiknämndens beredningsutskott fastställer upphandlingsdokumentationen och respektive trafikföretag som vill delta i upphandlingen lämnar anbud. Samverkan mellan arbetsmarknadens parter sker enligt den ”svenska modellen” och det är inom den arenan som förhandlingar och intressentpåverkan genomförs. Då Region Skåne i det här fallet inte utgör part på arbetsmarknaden innebär förslaget i motionens andra att-sats att en parallell struktur ska byggas upp utanför den ordinarie modell som används på arbetsmarknaden idag. En sådan struktur skulle underminera arbetsgivarens möjlighet och mandat i den samverkansmodell som används. Kollektivtrafiknämnden menar att dagens modell för samverkan på arbetsmarknaden är funktionell och om det ska göras ändringar i den modellen är det upp till arbetsmarknadens parter.

Avseende säkerhetsansvaret ombord, ställer Skånetrafiken krav på att detta ansvar ska upprätthållas. Utformningen av säkerhetsorganisationen fastställs av trafikföretaget. Säkerhetsansvaret gäller i detta fall specifikt proceduren för avgångssignalering. Ansvar har historiskt sett legat på lokföraren men flyttades över till tågvärden enligt beslut av tidigare trafikleverantör. Nuvarande leverantör har beslutat återgå till det ursprungliga upplägget där lokföraren är ansvarig. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet för järnvägstrafiken och har inget att erinra mot upplägget. Det finns alltså inget som ur ett säkerhetsmässigt perspektiv motsätter sig den av trafikföretaget valda lösningen. Tvärtom är ett upplägg med en ensam ansvarig (i det här fallet lokföraren) tydligare än en lösning där säkerhetsansvaret delas mellan flera personer. Kollektivtrafiknämnden ser därför inget skäl att ställa krav på att nuvarande upplägg ska ändras.

När det gäller bemanning på Skånetrafikens tåg ställer förvaltningen krav i trafikavtalet på en viss grundbemanning. Därefter är det trafikföretaget i rollen som arbetsgivare som utformar bemanningsupplägget så att arbetsmiljöansvaret kan upprätthållas. I det förra trafikavtalet fastställdes grundbemanningskravet till en kundvård per tåg. I det nuvarande avtalet är kravet skärpt till en kundvård per vagn, vilket innebär att tågen som regel avgår med en till tre kundvårdar, beroende på om tågen är singel, multipel-, eller trippelkopplade. I nuvarande avtal har arbetsgivaren möjlighet att använda sig av väktarbemanning. För närvarande är upplägget två patruller med två personer, varav minst en är ordningsvakt, som

ronderar ombord i systemet på fredags- och lördagskvällar mellan 18:00–02:00. En patrull utgår från Malmö medan den andra patrullen utgår från Helsingborg. Utöver detta finns möjlighet att vid behov tillkalla en uttryckande patrull under dygnets alla timmar. Förutom regelmässig patrullering finns fasta övervakningskameror på samtliga tåg och ombordpersonalen har även möjlighet att bära kroppskamera, en åtgärd som anses deskalerande i hotfulla situationer. Då arbetsmiljöansvaret, regleras i lag, upprätthålls av arbetsgivaren och samverkas mellan arbetsmarknadens parter finner kollektivtrafiknämnden inget skäl att överpröva denna ordning.

Med ovanstående som skäl föreslår kollektivtrafiknämnden att regionfullmäktige avslår motionens andra, tredje och fjärde att-sats.

Carina Zachau
ordförande

Maria Nyman
trafikdirektör