

Trafikavdelningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-01-22

Ärende/Dok. id.
SL 2014-2209

Handläggare
Sara Catoni
08-686 19 37
sara.catoni@sll.se

Trafiknämnden
2015-02-03, punkt 5

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Genomförandebeslut – förbättrad intäktssäkring på lokalbanor, (efter återremiss från trafiknämnden 2014-09-23)

Ärendebeskrivning

Ärende SL 2014-2209 behandlades vid trafiknämndens sammanträde 2014-09-23. Ärendet innehåller förslag till genomförande av projekt för att införa metoder för bättre intäktssäkring på lokalbanor i enlighet med framtagna förstudie. Förbättrad intäktssäkring innebär att resenär alltid skall kunna betala för resan samt att minska fusk, där resenär medvetet undviker att betala eller resa utan giltig biljett.

Vid sammanträdet angav nämndledamöterna att en god intäktssäkring är viktig för kollektivtrafikens framtida utveckling, samt beslutades att återremittera ärendet för att:

- möjliggöra dialog mellan trafikförvaltningen, trafikutövaren och fackliga organisationer.

Sådan dialog är nu genomförd och förvaltningen återkommer i detta dokument med justeringar av ärendet samt en presentation av slutsatser från dialogen och förslag till beslut.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 22 januari 2015.
Återremitterade ärendet från den 23 september 2014 innefattande förstudie Arbetsmiljöverkets beslut (IRÖ 2013/24295) angående bärbar konduktörsutrustning, daterat 2015-01-19

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att genomföra ett pilotprojekt för ökad intäktssäkring på Tvärbanan och Nockebybanan, för test och utvärdering av vad förstudien rekommenderar; samt

- att* avveckla biljettförsäljning ombord på tåg som trafikerar berörda banor,
- att* inarbeta investeringsutgiften för pilotprojektet såsom ospecificerat objekt i investeringsplanen för 2015-2016; samt
- att* förklara paragrafen för omedelbart justerad.

Genomförda åtgärder

2 oktober:

Arriva träffade ordföranden för de lokala fackorganisationerna Seko och ST, i ett informationsmöte MBL § 19. Informationen delades upp i två delar;

1. BKU ärendet hos Arbetsmiljöverket
2. Förbättrad intäktssäkring på lokalbanor som presenterats för Trafiknämnden 23 september.

Arriva presenterade både kort- och långsiktig plan för att minska risker för belastningsskador vid användande av bärbar viseringsutrustning samt för att förbättra intäktssäkringen. Fackliga representanter presenterade sina reflektioner med både frågor och förslag till alternativa lösningar.

10 oktober:

Som uppföljning från 2 oktober träffades Arriva, lokala fackliga representanter från Seko och ST samt Trafikförvaltningen, med motsvarande upplägg som föregående möte. Trafikförvaltningen inledde mötet med att beskriva bakgrund och åtgärdsplan för en långsiktig lösning.

15 oktober:

På initiativ från centrala fackliga representanter från Seko träffades trafikförvaltningen och Seko med motsvarande upplägg som föregående möten. Trafikförvaltningen redogjorde för situationen samt för den föreslagna långsiktiga lösningen. Seko framförde sin syn på förslaget samt på situationen för deras medlemmar i stort.

Kommentarer från fackliga organisationer

Följande är frågor, kommentarer och förslag från fackliga organisationerna som noterades under ovanstående möten, samt kompletterande kommentarer skickade via epost till trafikförvaltningen.

Processen:

- Varför har inte fackliga företrädare involverats i ett tidigare skede kring förstudien?
- Har SL tagit hänsyn till samtliga kostnader som en borttagning av konduktörer möjligen skulle innebära? Exvis lägre NKI, skadegörelse, nedskräpning och bristande service till resenärer.
- Viktigt att skärpa biljettkontroller så att man kan ta ut kontrollavgift för samtliga resenärer utan giltig biljett, även för ej viserad periodbiljett.

E20 avtalet:

- Vad innebär förslaget för E20 avtalet? Kan detta ses som en betydande förändring där risk finns att andra operatörer kommer att överklaga?
- Grundproblemet är trafikavtal som baseras på VBP, vilket innebär stress med krav på visering. Vid avtal med produktionsersättning tror vi att frågan om konduktörernas vara eller icke vara inte skulle bli aktuell. I förstudien anges ett tak på 60 % viseringsgrad med konduktörer, underlag och beräkningsmetod ifrågasätts.

Konduktörsrollen:

- Konduktören bidrar till ökad säkerhet och minskad skadegörelse ombord.
- En lösning kan vara dubbelbemanning, som man bör utreda mer.
- Förslaget innebär att förare kommer att jobba ensamma ombord.
- Tågvårdar på plattformar som kräver att resenär viserar sin biljett kan öka hot och våld situationer.

Resenären:

- Vår erfarenhet säger att betalningsmoralen är låg hos resenärer. Genom att lägga över viseringsansvaret på dessa kommer intäkterna att minska.
- De flesta resenärer har periodkort. Förslaget kommer att öka antalet som tjuvåker med reskassan.
- Fler personer kommer att chansa och inte betala, om de inte ser kontrollanter.
- Resenärer kommer inte att kunna få service/support vid obemannade plattformar, där tågvårdar saknas.

Viseringsutrustning:

- Vi anser att Previa:s ergonomirapport saknar ordentlig grund, där merparten av konduktörerna bör tillfrågas.
- BKU lider fortfarande av vissa tekniska brister.
- Det bör gå att utveckla BKU mer, alternativt ny utrustning. Man skulle kunna utveckla instruktioner och arbetsmetodik.

- Ny lättare läsplatta som kopplas till BKU finns som prototyp och borde kunna användas för konduktörer?

Vidare noteras att följande skrivelser inkommit i ärendet, från personal på lokalbanor till trafikförvaltningen.

1. Öppet brev till Trafiknämndens ledamöter med anledning av avveckling av konduktörer ombord på Lokalbanorna enligt förstudie SL 2014-2209
2. Ett öppet brev till SL, Trafikförvaltningen och Trafiknämnden angående lokalbanornas konduktörers varande eller icke varande.
3. Skrivelse till SL från ST

Kommentarer från Arriva

Frågan om validering och BKU har inom Arriva hanterats som en arbetsmiljöfråga. I beredningen har skyddsombuden deltagit aktivt. Skyddsombuden har tidigt informerats om att det pågår en förstudie inom Trafikförvaltningen rörande en långsiktig plan kring plattformervalidering.

Arriva kan i dagsläget inte bedöma hur en övergång till plattformervalidering påverkar bemanningen. Organisation för stödvalidering och informationsgivning på plattformar och den utökade kontrollen av färdbiljetter kvarstår att utreda. Detta arbete påbörjas när ett beslut är fattat av trafiknämnden och kommer bedrivas efter samverkan med berörda personalorganisationer.

Enligt vad trafikförvaltningen påtalade på informationsmöte med personalorganisationerna har Arriva fortfarande samma krav på sig och samma incitament att driva en bra kollektivtrafik med nöjda resenärer.

Kommentarer från trafikförvaltningen

Följande är en summering av vad Trafikförvaltningen har presenterat och diskuterat med Arriva och berörda fackliga organisationer.

Bakgrund:

Alla resenärer ska alltid ges möjlighet att betala för resan och validera sin biljett. Ett grundläggande krav inom hela SL trafiken är att visering av samtliga resenärers biljetter skall genomföras. Att säkra biljettintäkter är ett fokusområde för att utföra och utveckla kollektivtrafiken.

Problembild:

Nuläget visar en relativt låg intäktssäkring med konduktörsvisering framför allt pga trängsel under rusningstid, samt utmaningar med viseringsutrustning (både tekniska och handhavande).

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-01-22Ärende/Dok. id.
SL 2014-2209Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Ergonomer på Previa dömer ut arbetsmoment med biljettvisering ombord på fordon med bärbar konduktörsutrustning, pga stor risk för belastningsskador. Slutsats från Previas rapporter är att det finns stor risk för att drabbas av belastningsbesvär vid frekvent användning av bärbar konduktörsutrustning, oavsett storlek och vikt på utrustningen.

Sedan tidigare driver skyddsombud hos Arriva ett ärende kring belastningsskador vid frekvent användning av bärbar konduktörsutrustning, adresserat till Arbetsmiljöverket (AV) för beslut. Åtgärdsplaner på kort och lång sikt har presenterats av trafikförvaltningen och Arriva i samråd med skyddsombuden. AV ser positivt på åtgärdsplanerna och att parterna arbetar med förbättringsåtgärder för att minska risker för ohälsa och olycksfall. AV har nyligen beslutat, 2015-01-19, att stänga nuvarande ärende kring BKU. AV kommer att följa utvecklingen med att åtgärdsplaner för att minska risken för belastningsskador fullföljs (bifogas).

Bärbar konduktörsutrustning:

Månadsvisa möten sker med användare från trafikoperatörer.

Åtgärder för förbättringar på BKU genomförs löpande, exvis förenklade menyer och kortkommandon. BKU:s tekniska status bedöms i nuläget vara stabil.

Kommentarer på läsplatta kopplad till BKU, (förslag från Arriva:s utbildningsenhet):

- Leverantör av BKU har presenterat en prototyp av läsplatta som tillhör
- Något lättare enhet för viseringskontroll (endast läsning av biljett)
- Hanterar inte reskassa m.fl transaktioner
- Samma arbetsmoment som för BKU innebär fortsatt risk för belastningsskada
- Kräver utveckling ca 6-9 mån plus ytterligare tid för trådlös funktion

Förstudien:

Trafikförvaltningen har genomfört en förstudie med mål att föreslå en långsiktigt hållbar lösning. Arriva har deltagit i studien som sakkunnig trafikoperatör. Beslutsunderlaget föreslår att införa metoder för biljettvisering som ska leda till förbättrad intäktssäkring och lägre risk för belastningsskador. All biljettvisering ska ske på plattform innan ombordsstigning, via viseringsstolpar eller hos tågvärdar med BKU. Tågvärdar på plattformar ses som en viktig del både för att säkra biljettintäkter och att ge bra service till resenärer.

Slutsatser från dialogen

Efter trafikförvaltningens dialog med trafikutövare och fackliga organisationer kvarstår problembilden med låg intäktssäkring och risk för belastningsskador. Nuvarande metod och utrustning för biljettvisering på lokalbanor är inte en långsiktigt hållbar lösning. Trafikförvaltningen och trafikutövaren anser därför att arbetet med att både förbättra intäktssäkring och minska risker för belastningsskador både på kort och lång sikt skall vara högt prioriterat. I tillägg till tidigare redovisad förstudie har ytterligare synpunkter framkommit i dialogen mellan berörda parter.

Mot denna bakgrund föreslås att genomföra en pilot på lämplig lokalbana, t.ex. Tvärbanan, för test och utvärdering av alternativa metoder för biljettvisering. Piloten innebär att fasta viseringsstolpar installeras på samtliga plattformar, för resenärers egen biljettvisering. Under piloten övergår konduktörer till att arbeta som tågvårdar på plattformar eller i fordon, för service åt resenärer och kompletterande biljettvisering med BKU. Vidare skall utökade biljettkontroller genomföras för minskat fusk och information till resenärer tydligt kommuniceras. Förslaget att genomföra en pilot på Tvärbanan motiveras av att Tvärbanan står för ca 40 % av resenärer på lokalbanor. Av dessa använder ca 18 % reskassa med en ökande trend.

Arriva anser att en pilot på Tvärbanan även bör omfatta Nockebybanan. Främsta anledningar är att banorna är angränsande där många resenärer använder båda banorna för sin resa samt att Arrivas ombordpersonal arbetar på båda banorna. En gemensam pilot för Tvärbanan och Nockebybanan skulle därför underlätta både för resenärer och ombordpersonal. Trafikförvaltningen styrker denna uppfattning.

Pilot kan genomföras under 6-12 månader, med start ca 12 månader efter beslut. Investeringskostnaden för piloten uppgår till ca 13 Mnkr. Under piloten på Tvärbanan uppskattas extra intäkter till ca 10 Mnkr samt projektkostnader till ca 7 Mnkr, inklusive avskrivningar på investering.

Pilot på både Tvär- och Nockebybanan ger extra intäkter på ca 13,5 Mnkr, projektkostnader på ca 9 Mnkr, inklusive avskrivningar på investering. Investering uppgår då till ca 16 Mnkr.

All biljettförsäljning ombord på tåg som under piloten trafikerar berörda lokalbanor kommer att upphöra i samband med test av nya metoder för biljettvisering. Inom pilotprojektet kommer komplettering av försäljningsställen att ses över och genomföras efter behov, (enligt tidigare beslut om kanalstrategi, 2012-04-24).

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2015-01-22

Ärende/Dok. id.
SL 2014-2209

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Parallellt med piloten kommer parterna att fortsätter dialogen och arbeta aktivt för att genomföra metoder för förbättrad intäktssäkring på samtliga lokalbanor.


Anders Lindström
Förvaltningschef

Sara Catoni
Trafikdirektör



Enheten för region öst
Per-Erik Johansson, 010-730 97 84
David Norelius, 010-730 91 57

Arriva Sverige AB
Liljeholmsstrand 5
117 43 Stockholm

 Trafikförvaltningen STOCKHOLMS LÄNS LANSLING	
2015 -01- 21	
THOMAS AHLBERG	
Dnr:	
Ink: <input checked="" type="checkbox"/>	Utg: <input type="checkbox"/>

Information om avslutat ärende

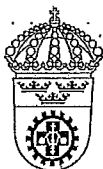
Ert org. nr 556351-9437
Arbetsställe Arriva Sverige huvudkontor

I beslut den 8 juli 2014 förbjöd Arbetsmiljöverket er, vid ett vite av 1 000 000 kronor, att från och med den 15 september 2014 låta era arbetstagare inom någon del av kollektivtrafiken i Stockholms län använda viseringsutrustning benämnd BKU, om inte villkoren i förbudet uppfylldes. Villkoren innebar, i korthet, att ni skulle genomföra en undersökning och riskbedömning avseende användning av BKU:n samt upprätta en skriftlig handlingsplan med åtgärder för att förebygga ohälsa och olycksfall och skriftliga instruktioner till berörda arbetstagare. Vid uppfyllandet av villkoren skulle ni, i enlighet med beslutet, anlita företagshälsovård eller motsvarande sakkunnig hjälp utifrån samt ge skyddsombud och arbetstagare möjlighet att medverka.

Den 12 september 2014 inkom ni med ett svar till Arbetsmiljöverket. Av svaret framgick bl.a. att ni anlitat Previa för att genomföra riskbedömningar avseende användning av BKU:n samt att ni upprättat en handlingsplan, med aktiviteter på både kort och lång sikt, för hur risken för ohälsa hos arbetstagarna ska kunna minskas. Det framgick även att ni har upprättat skriftliga instruktioner till de arbetstagare som berörs samt att skyddsombud gets möjlighet att medverka.

Ett uppföljande inspektionssammanträde hölls i Arbetsmiljöverkets lokaler den 23 september 2014. Vid detta medverkade även Trafikförvaltningen (SL), som förtydligade handlingsplanens innehåll samt uppgav en ambition att arbeta vidare med planen fram till andra kvartalet 2016, i syfte att åstadkomma en förändring beträffande hur visering sker och därmed en förbättring vad gäller arbetsmiljön. Trafikförvaltningen har uppgett att arbete pågår med att få handlingsplanens innehåll godkänt av politikerna i landstingets styrelse.

Arbetsmiljöverket bedömer att ni har uppfyllt samtliga villkor i förbudet och förutsätter att ni arbetar vidare med handlingsplanen i enlighet med vad ni har



uppgett och att ni därvid beaktar de risker för ohälsa och olycksfall som kommit fram i de riskbedömningar som genomförts.

Arbetsmiljöverket har därför avslutat ärendet

Uppllysning

Arbetsmiljöverket erinrar om möjligheten för verket att påbörja ett nytt ärende beträffande er, för det fall det skulle komma till verkets kännedom att ni inte arbetar vidare med den långsiktiga handlingsplanen eller om det i övrigt framkommer risker för ohälsa och olycksfall hos era arbetstagare.

Per-Erik Johansson
Arbetsmiljöinspektör

Kopia skickad till:

Skyddsombud konduktörer Ellinor Zetterqvist, Arriva Sverige AB,
Liljeholmsstrand 5, 117 43 Stockholm
Huvudskyddsombud lokalbanor Iqbal Mohammad, Arriva Sverige AB,
Liljeholmsstrand 5, 117 43 Stockholm
Skyddsombud konduktörer Anita Merikanto, Arriva Sverige AB,
Liljeholmsstrand 5, 117 43 Stockholm
Skyddsombud konduktörer Shabeer Nangarkari, Arriva Sverige AB,
Liljeholmsstrand 5, 117 43 Stockholm
Arbetsmiljöchef Kristina Hernnäs, Arriva Sverige AB, Liljeholmsstrand 5, 117 43
Stockholm
Driftchef Rosslagsbanan Haris Habul, Arriva Sverige AB, Liljeholmsstrand 5,
117 43 Stockholm
Divisionschef Tåg Göran Petsén, Arriva Sverige AB, Liljeholmsstrand 5,
117 43 Stockholm
Uppdragsledare Wivi Olby, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL),
105 73 Stockholm
Handläggare Thomas Ahlberg, SL, 105 73 Stockholm