

Anna Berger Kettner om avtal, arbetsmiljöansvar och arbetsinstruktioner

Intäktssäkringsproblemet

Styrelseordförande Anna Berger Kettner i SLs styrelse har varit fantastiskt hjälpsam med att besvara de viktiga frågor jag ställt henne. Hon var så pass engagerad att hon även erbjöd mer tid för facklig samverkan...

Kettners svar på min fråga

I min artikel om "Intäktssäkringsproblemet" som ni kunde läsa i Selma nr 1 2005, fick Ketter en fråga där hon svarat att detaljerna i Connexanställdas arbetsinstruktioner inte är något varken hon eller SLs styrelse beslutar om:

"Trafikavtalet som SL köper av sin entreprenör reglerar den produkt eller tjänst som SL köper av sin entreprenör (i detta fall Connex) vilket inte automatiskt gäller som arbetsinstruktion mellan entreprenören och dess anställda. Hur arbetsinstruktionerna skall se ut är det alltså upp till entreprenören att utforma i sin roll som arbetsgivare. SL betalar alltså Connex för att de ska utföra trafiken. I detta ingår att de skall ge sina anställda en god arbetsmiljö. Det är ett ansvar som varken de eller någon annan entreprenör kan komma ifrån. Hur Connex i sina arbetsinstruktioner praktiskt förenar kravet på säkerhet och att ta betalt av resenärerna, är ett problem som Connex har att hantera i praktiken då de har betalt för detta."

Kettner tillägger att när hon träffar Connex ledning brukar hon ta upp, att frågan om en god arbetsmiljö är viktig. Inte bara för Connex och dess anställda, utan för hela SL.

Kettner på Stockholm City

Kettner har även berört de frågor jag fått svar på i Stockholm City den 22 mars. Här citerar jag tre frågor och tre svar...:

Connex har infört kontroller av personalen, där kontrollanterna utger sig för att vara vanliga resenärer men har falska färdbevis.¹ Vad tycker du om det?

– Jag kan bli väldigt orolig över att det är så hård ton och så lite förståelse. Det är inte bra om dialogen med företaget och facket inte fungerar för det är viktigt att kollektivtrafiken är en bra arbetsgivare.

er för det är viktigt att kollektivtrafiken är en bra arbetsgivare.

Ni kräver att Connex, Citypendeln och Busslink ska minska fuskåkandet. Har ni något ansvar för hur entreprenörerna gör det?

- SL har inte ställt några som helst metodkrav. Entreprenörerna ska bygga sitt trafiksystem så att de får betalt och samtidigt ta hand om sina anställda. De har lovat att klara detta. Man behöver inte vara hjärtlös mot personalen för att företaget ska vara framgångsrikt.

Vad gör ni om Connex personal är missnöjda med arbetsgivarens metoder?

- Jag vill inte i första taget prata om att säga upp avtalet. Vi får försöka reda ut det här och se om vi i SL har någon del i det.

Var kommer direktiven ifrån?

Direktiven om att kräva trafikanterna på deras kort och remsor är alltså skrivna av Connex. De gäller inte på pendeltågstrafiken eller bussarna, utan enbart på Connex Tunnelbana.

Connex försummar sitt ansvar

Kettner menar som sagt att Connex har betalt för att lösa problemet med att förena kravet på säkerhet och att ta betalt av resenärerna.

Med tanke på hur Connex drivit intäktssäkringen sedan mars 2004, så kan man konstatera att de ansvarslöst skjutit problemlösandet till spärrexpeditörerna och trafikanterna. Spärrexpeditörerna fick då nya interna instruktioner och kunderna behöll de gamla. Det ledde givetvis till värre konflikter än vad som var nödvändigt. Detta eftersom både spärrexpeditörerna och trafikanterna frustrerat försökte att hävda varandras skyldigheter. Trafikhändelserapporterna om hot och våld ökade samtidigt lavinartat. Det tog över ett år innan Connex tog ansvaret att trycka ut en folder till trafikanterna om hur de förväntades passera spärmlinjen.

¹ Det står ingenstans att spionerna kommer att komma med falska färdbevis. Jag citerar ur brevet till till spärrexpeditörerna den 9 mars 2005: "De stannar och visar upp en ogiltig remsa eller ett ogiltigt kort och noterar hur du agerar." Spionerna visar alltså upp kort och remsor som tidsmässigt gör dem ogiltiga.

Vad står det i avtalet?

Med tanke på Kettners svar frågade jag henne efter avtalet. Jag berättade samtidigt för henne att min platschef ordnat med ett arbetsplatsmöte 050127, där hon lagt ut en overhead med texten "Den viktigaste uppgiften för en spärrexpeditör är att ta betalt". Vidare berättade jag att platschefen menade att detta var vad som stod i avtalet mellan SL och Connex, och att denna nekat mig att titta i avtalet för att bekräfta detta påstående, samt att hennes svar var att hon inte skulle låta mig ta del av avtalstexten om inte detta begärdes centralt från SEKO.

Kettner svarade att en arbetsgivare som påstår något i en förhandling, är skyldig att kunna verifiera detta. Kettner gav mig sedan information om hur jag skulle gå till väga för att få tillgång till alla de avtal jag ville ha. Dessa hämtade jag senare från Globen där SLs tjänstemän arbetar.²

Mail till platschef

Jag läste sedan alla avtalstexter som hade med intäktssäkringen att göra, men kunde inte hitta den mening som påstods finnas i avtalet. Med tanke på platschefens samarbetsvilja i att svara på de frågor jag ställt, samt vägran i att verifiera avtalstexten, så skärpte jag tonen och mailade följande den 9 mars 2005:

Angående "Den viktigaste uppgiften för en spärrexpeditör är att ta betalt."

Jag har nu varit i kontakt med Anna Berger Kettner och tjänstemän från Globen. Kettner avfärdar meningen och tjänstemännen från Globen är förundrade över meningen som du menar finns i ett avtal mellan Connex och SL. Jag har fått tillgång till bl a alla avtal kring intäktssäkringen och har fortfarande inte hittat meningen. Har du möjlighet att berätta i vilket avtal du fått meningen ifrån? Jag vill veta vad man skrivit både före och efter så att mina läsare får inblick i helheten, snarare än fragment. Om jag inte får svar på detta så utgår jag från att meningen inte är sann. Vem är det i så fall som gett dig informationen? Om inte du svarar på det så utgår jag från att det är en mening av egen kreativitet.

² SLs tjänstemän ser bl a till att förankra besluten från SLs styrelse gentemot de entreprenörer som fått i uppdrag att driva Stockholms lokaltrafik. Därbland Connex.

Påföljder

Platschefen svarade att hon inte tyckte att min "ton" var acceptabel... Jag förstod inte hur hon upplevde mailet, men jag önskar att jag kunde få säga samma sak till alla argisinta trafikanter vars "toner" verkligen har tydliga mått av respektlöshet, som ligger till grund i Connex arbetsinstruktioner. Min "ton" ledde senare till att jag blev kallad till ett samtal med en affärsområdeschef. NN tyckte sig kunna tyda att jag misstänkte Connex för någonting, att mailet innehöll någon typ av hot... Ööh, tänkte jag, men var ödmjuk inför att man kan tolka saker på olika sätt. Men hur kan han som en gång själva suttit och stämplat biljetter, ändå inte "lärt" sig vad hot är? Skulle jag bli tilltalad på det sätt som framgår av mailet, så skulle jag uppfatta det som om man vänt sig till mig, för att få svar på något som man inte lyckats med att förstå... Att NN dessutom undrade om att jag misstänkte Connex på något sätt, var verkligen en märklig fråga i sammanhanget av att spärrexpeditörerna förväntas betrakta samtliga trafikanter med största misstänksamhet om att vara fuskåkare, och även agera på ett sådant sätt mot dem, samt att även skicka spioner på spärrexpeditörerna.

Avtalets sanna ordalydelse

Nåväl, platschefen svarade i varje fall att meningen kom från Stationsavtalet.

Stationsavtalet tecknades 1997. Efter att ha läst avtalet grundligt kan vi nu dementera Connex påstående. Det närmaste jag kom den påstådda meningen hittade jag i bilaga 3. Där stod dock följande: "Spärrbemanning (spärrexpeditörer) avser i första hand visering och försäljning av färdbevis samt information."

Stationsavtalet finns att ladda ned på min klubbwebbsida för allmän beskådning:

www.klubb20.se/medlem-tim-soderstrom.html

Vad har vi lärt oss av detta?

Trots att jag själv aldrig tänkt tanken om att misstänka Connex för något så finns det bevisligen skäl för det nu. Vi kan även konstatera att Connex har vilselett en hel yrkeskår i tron om att deras arbetsinstruktioner konstruerats av SL...

Epilog – Personlig ursäkt

Härmed ber jag officiellt om ursäkt för att jag kränkt min platschef. Det var inte min avsikt. Förlåt.

Tim Söderström