Region Stockholm

INTERPELLATION

REGIONFULLMÄKTIGE

Vänsterpartiet

2020-02-11

Interpellation av Maria Mustonen (V) om trygghetsarbetet i kollektivtrafiken

Trygghets- och säkerhetsarbetet i kollektivtrafiken är viktigt för att skydda trafiken och trafikanterna, men det präglas idag av flera problematiska drag. Säkerhetspersonalen har befogenheter att vid behov använda våld mot trafikanter, och de är därför ständigt granskade av allmänheten och media. Det är inte ovanligt att incidenter med övertramp från säkerhetspersonalens sida rapporteras i media. Ett typexempel är att rasifierade personer känner sig utpekade och till och med trakasserade av personalen. Regionens förtroendevalda har begränsade möjligheter att utifrån medierapportering bedöma om anklagelserna i varje enskilt fall är berättigade.

Eftersom kollektivtrafiken är för alla är möter säkerhetspersonalen en komplex vardag. Hanteringen av samhällets mest utsatta människor är en del av personalens uppdrag. Personalen ska kunna hantera ett stor stort antal varierande situationer och bemöta människor från samhällets alla delar på ett professionellt sätt. Trots denna komplexitet är kompetenskraven på säkerhetspersonalen låga – till ordningsvaktsbehörighet räcker det med 80 timmars grundutbildning som Polismyndigheten står för. Därtill ordnar trafikförvaltningen och leverantörerna kompletterande kurser för säkerhetspersonalen i SL-trafiken, och nyligen aviserades att en ny tvådagarskurs om bemötande av personer med funktionsvariationer lanseras. Vänsterpartiet välkomnar detta initiativ men ser insatsen som otillräcklig.

Trygghetsarbetet bedrivs idag av säkerhets- och vaktbolag som är upphandlade av trafikförvaltningen. Säkerhetspersonalens arbetsvillkor förhandlas mellan arbetsmarknadens parter. I branschen är långa pass på 12 timmar praxis. Personalens möjligheter till raster och till exempel toalettbesök är begränsade. Arbetsmiljön är stressig samtidigt som man till exempel ska kunna lugna ner stökiga situationer, omhänderta berusade personer och hindra skadegörelse. De långa passen och höga krav från beställaren gör inte arbetssituationen lätt. Då ligger det nära till hands att ta till fysiska åtgärder, även om andra metoder, till exempel lågaffektivt bemötande, kanske vore mer lämpliga.

Kvinnor upplever otrygghet i kollektivtrafiken i en högre grad än män. KTH publicerade i höstas en rapport som visade att sexuella trakasserier är vanliga i kollektivtrafiken. I detta avseende är unga kvinnor särskilt utsatta. Säkerhetsbranschen är mansdominerad och personalen saknar utbildning för att känna igen den här typen av ordningsproblem, eftersom ganska små, subtila beteenden kan få kvinnor känna sig otrygga i situationen. Mot sexuella trakasserier behövs sannolikt helt andra lösningar än det gamla vanliga – uniformerade män med batonger.

Trafikoperatörernas strävan mot effektiviseringar har på senare år lett till att kollektivtrafikens personaltäthet har minskat på många håll, exempel på detta är konduktörerna på Tvärbanan

och ”blipp”-lösningar på delar av pendeltågsnätet. Samtidigt är det känt att närvarande personal är ett effektivt sätt att skapa trygghet hos resenärerna och även hos personalen. Den styrande majoritetens lösning har varit att satsa på repressiva åtgärder såsom mer säkerhetspersonal och kamerabevakning. Det är dock tveksamt om dessa leder till ökad trygghet.

Trygghetsarbetet i kollektivtrafiken behöver utvecklas för att bättre möta behoven. Där spelar personalens förutsättningar att utföra ett bra arbete, arbetsvillkor och arbetsmiljö en nyckelroll. Därför behövs kompetenshöjning när det gäller bemötande och kunskaper om hantering av olika situationer och trafikantgrupper. För att bättre återspegla samhällets sammansättning behöver rekryteringen av säkerhetspersonalen breddas. Vid incidenter är det viktigt att de utreds och följs upp för att säkra allmänhetens förtroende för kollektivtrafiken.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga ansvarigt regionråd:

1. Anser du att kompetenskraven på säkerhetspersonalen är tillräckliga med tanke på det komplexa uppdraget som personalen har?
2. Anser du att värdegrundsarbetet för likabehandling hos säkerhetspersonalen är tillräckligt?
3. Hur anser du att arbetet för mångfald bland säkerhetspersonalen bör bedrivas – kan kravställning vid upphandlingar vara ett sätt?
4. Anser du att det finns behov att ställa krav på säkerhetspersonalens arbetsvillkor vid upphandlingar?
5. Anser du att det är rimligt att minska personaltätheten när man vet att det leder till ökad otrygghet både bland trafikanter och personalen?
6. Anser du att incidenter mellan säkerhetspersonalen och trafikanter utreds och följs upp på ett tillfredsställande sätt?

Maria Mustonen (V)