

Bilarna hotar vår arbetsmiljö

Den dåliga trafikmiljön drabbar inte bara de som bor vid trafikleder och genomfartsgator. Många har sin arbetsplats mitt ute i vimlet. T ex buss- och lastbilschaufförer.

KLARA PAPPER tänker i detta och kommande nummer ta reda på hur det är att jobba i trafiken. Och hur yrkeschaufförer ser på privatbilismen, som ju försämrar deras arbetsmiljö.

I detta nummer har vi intervjuat Jon Jacobsson, bussförare och medlem av styrelsen för Kommunalarbetarförbundets avdelning 3, sektion 5.

lerna. Man blir trött och kanske lite vresig och orevlig mot passagerarna.

Samtidigt får vi ofta skällning från stressade passagerare som blir irriterade för att bussen är försenad. Man hinner inte vänta på att gamla människor ska

Vad har den sänkta kollektivtrafikstandarden inneburit för er?

Det har naturligtvis blivit stressigare. Färre bussar och T-banetåg ska ta lika många passagerare som förut. Av- och påstigningen går långsammare. Bussarna är ofta överfulla, så vi får lämna trafikanten vid hållplatserna osv. Stämningen mellan passagerare och förare blir lätt mer irriterad då, det är ju klart.

Vad har försöken med t ex kollektivfiler, hårdare parkeringsbestämmelser och signalprioritering betytt?

För att börja med det sista: En effektiv signalprioritering i innerstan finns egentligen bara vid korsningen Hantverkargatan/Scheelegatan.

Kollektivfilerna är bra där de finns, men där hindras man ofta av parkerade bilar, exempelvis. Parkeringsvakterna är för få. Cyklister har ju rätt att åka i kollektivfilerna, och då hindrar de också ofta bussarna. Cyklister skulle ha egna banor, det vore ju den bästa lösningen, så slipper vi trängas på samma utrymme. Bussfilerna gäller dessutom bara vid vissa tider och är inget sammanhängande system.

De åtgärder man vidtagit är bra men de är långt ifrån tillräckliga för att kollektivtrafiken ska bli ett alternativ till privatbilarna.

Till en början borde man inrätta ett sammanhängande system av bussfiler och bussgator, där inga privatbilar fick köra. Dessa filer och gator skulle helst vara helt skilda från annan trafik. Man kan t ex lägga bussfilerna för båda riktningarna på ena sidan gatan och låta bilarna trängas på den andra sidan. På de ställen man inte kan skilja busstrafik och biltrafik åt ska bussarna med en kon-

sekvent signalprioritering alltid ges företräde. Men det behövs mer ändå. Speciellt under högrafik skulle bilarna med sitt minskade utrymme koka igen trafikknutarna.

Bilarna måste bli mycket färre än idag. Speciellt i innerstan måste vi se till att det blir färre bilar om vi ska få en bra kollektivtrafik. En minskning av bilarna och på längre sikt förbud mot privatbilar i innerstan är ju också nödvändigt för en bra arbetsmiljö för oss och för en bra stadsmiljö för alla.

Har ni funderat på hur det skulle påverka dom som jobbar i bilindustrin?

Det kommer ju att bli färre som jobbar med biltillverkning, men det måste kompenseras med alternativ produktion. Många områden inom samhället behöver stora resurser, t. ex. utbyggnad av daghem och en alternativ energiproduktion istället för kärnkraften. Bussar och annan kollektivtrafik måste ju också byggas ut. Många nya jobb skapas ju också hos de kommunala bussbolagen. Det är viktigt att förändringarna sker på ett planerat sätt, så att vi inte helt plötsligt har en massa arbetslösa bilarbetare.

Hur har ni tagit upp trafikpolitiken i det fackliga arbetet?

I våras tog vår avdelning inom Kommunalarbetarförbundet ett uttalande där vi krävde en kraftig minskning av biltrafiken i innerstan, så att vi inte ska utsättas för hälsorisker i vårt arbete. Samtidigt bestämdes att avdelningen skulle starta trafikpolitiska studiecirklar. När studiematerialet är klart är det viktigt att vi kan dra med många av våra kamrater i studierna.

Stora delar av fackföreningsrörelsen är tyvärr fortfarande bilvänlig. LO-distriktet har i olika områden alltid yttrat sig mot en förändrad trafikpolitik. På SL har kraven för en bättre arbetsmiljö först nu börjat ge resultat. Men fortfarande är det bara en begränsad opinion på SL som stöder miljörelens idéer.

Vad tycker du att vi kan göra för att stödja varandra i kampen för en bra kollektivtrafik?

Miljörelsen måste stöda SL-arbetarnas krav på bra löner och bra arbetsvillkor t. ex. vad det gäller arbetstider, för utan SL-arbetare kan vi aldrig få en bra kollektivtrafik. Tillsammans måste vi diskutera fram en bra alternativ politik så att vi gemensamt kan tvinga politikerna till krafttag mot privatbilismen och till sist få en bra kollektivtrafik. ●



Så här kan det se ut från förarplats

Foto Sten Leijonhufvud

Buss 55 från Hammarby till Hjorthagen

Eftermiddagsrusningen har just börjat. Klockan är strax före 16. Efter 300 m är det stopp på Hammarby fabriksväg. Bilar är parkerade på båda sidor av vägen. En lastbil har dubbelparkerat. Jag kan inte komma förbi. Det kommer en mötande lastbil. Vägen blir helt igenkorkad. Jag anropar centralen. Ingenting händer.

Efter många ilska signaler från mig och den mötande lastbilen kommer äntligen föraren till den "felparkerade" bilen. Ett mödosamt pusslande med millimetrar följer. Jag är 10 min sen redan innan jag hunnit fram till första hållplatsen.

Stressad kör jag vidare. Bussen fylls med passagerare från industriområdet på väg till Skanstull. Broöppning på gamla Skanstullsbron.

Efter 10 min kan vi åka vidare. Folk väljer av vid Skanstull. 15 min försenad och de nypåstigna klagar. Jag känner mig allt mer stressad. Massor av bilar på Götgatan. Kön står nästan stilla trots att körtiden är beräknad för delvis flytande trafik. Jag kör ryckigt och lite för fort när det lättar. Måste komma ikapp tidtabellen. Annars får jag ingen rast.

På Skeppsbron har jag kollektivfil. Hoppas den kan hjälpa mig att komma

ikapp tidtabellen. Men det dräller av andra trafikanten i filen. Cyklister kör om mig vid hållplatsen och jag måste senare köra om dem innan nästa hållplats. För att göra det måste jag ut i den andra körbanan och trängas med bilisterna. Ofta står bilar parkerade i kollektivfilen. Själv får jag allt mindre nytta av det reserverade körfältet.

Framme vid Norrmalmstorg. Fortfarande 10 min försenad. I bussen finns 50 passagerare. På Birger Jarlsgatan ned mot Stureplan står det parkerade bilar längs trottoaren. Jag måste använda båda filerna för att komma fram. Den inre räcker inte till för både parkerade bilar och en buss. Tar jag den yttre så gör bilisterna livsfarliga försök att köra om mig till vänster.

Framme vid Valhallavägen finns ingen plats att stanna intill hållplatsen. Måste ställa mig på tvären. Blockerar hela gatan. Passagerarna får svårt att stiga av och på. Har god lust att köra på de felparkerade bilarna.

Äntligen framme i Hjorthagen, efter den otroligt smala, krokiga och backiga vägen förbi Gasverket. Eftersom jag är sen blir det bara att vända och åter köra mot Slussen utan rast.

En busschaufför vid SL



Jon Jacobsson bakom ratten på 47an

KLARA PAPPER: Hur kom ni i SL-facket in på dom trafikpolitiska frågorna?

Jon Jacobsson: Trafiken är ju vår arbetsmiljö. Vi drabbas ju förstås också av bilismens avigsidor som boende, men sen utsätts vi ju också under arbetet för avgaser, stress osv från privatbilarna. Bilarna har ju blivit mångdubbelt flera i Stockholm sen 50-talet, och vår arbetsmiljö har ju därför också blivit sämre. Det är svårt att komma fram med bussarna, ibland blir det helt tilltäppt. Det är svårt att hålla tidtabel-

hinna sätta sig när bussen är 3-4 minuter försenad. Ibland hinner vi inte heller ta fikarast för att vi är sena. Vet man dessutom att nästa buss kommer om 4 minuter så väntar man ju inte heller precis på folk som kommer springande i sista minuten. Man behöver ju så väl sin fikarast. Det är omöjligt att göra ett bra jobb, antingen är man sen eller också kör vi lite slarvigt, det är det vi har att välja på. Antingen är vi en bra förare i passagerarnas ögon, eller också i bolar-