

# Med hälsan som insats

En rapport om en hotfull vardag inom spårtrafiken



Seko - Service- och kommunikationsfacket 2019

Författare: Kristoffer Arvidsson Thonäng

Omslagsfoto: Jan-Erik Kaiser, Mostphotos

Grafisk form: Seko

# INNEHÅLL

<b>Förord</b> .....	<b>5</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>8</b>
1.1 Metod.....	8
<b>2. Vad säger den officiella statistiken om hot och våld i arbetet?</b> .....	<b>9</b>
2.1 Hot och våld i arbetet ökar i allmänhet .....	11
<b>3. Vad säger lagstiftningen om hot och våld i arbetet?</b> .....	<b>12</b>
<b>4. Den offentliga upphandlingen spär på problemen</b> ....	<b>13</b>
<b>5. Kameror ersätter inte människor</b> .....	<b>14</b>
<b>6. Vad säger Sekos medlemmar?</b> .....	<b>15</b>
6.1 Om de svarande .....	15
6.2 Tuffa arbetstider och mycket stress.....	15
6.3 Ombordpersonalen extra utsatt för sexuella trakasserier ...	16
6.4 Hot och våld är vardag.....	17
6.5 Ensamarbetet skapar problem.....	18
<b>7. Avslutande reflektioner och analys</b> .....	<b>21</b>
7.1 Nolltolerans mot sexuella trakasserier .....	21
7.2 Stoppa ensamarbetet .....	21
7.3 Offentlig upphandling en del av problemet .....	22
<b>Sekos krav</b> .....	<b>22</b>
<b>Bilaga 1 - Medlemsundersökning</b> .....	<b>23</b>
<b>Referenser</b> .....	<b>26</b>

# Avgående tåg - Train departures 15:26

Tid	Till	Ny tid	Spår	Anmärkning
15:30	Malmö		12	SJ InterCity
Tåg 207 - Norrköping Linköping Hässleholm				
15:36	Linköping		11	SJ InterCity
Tåg 275 - Norrköping				
15:40	Uppsala		3	SJ Regional
Tåg 842				
				Direkttåg
15:42	Göteborg		10	MTRExpress
Tåg 2039 - Skövde Herrljunga Alingsås				
15:44	Västerås		14	SJ Regional
Tåg 790 - Bålsta Enköping				
15:45	Norrköping		12a	SJ Regional
15:45	Falun		6	SJ InterCity
15:49	Örebro		12b	SJ Regional
15:51	Uppsala		4	SJ Regional
15:55	Oslo		10	SJ Snabbtåg
16:06	Göteborg		12a	Direkttåg
16:10	Uppsala		3	SJ Regional
16:11	Uddevalla		17a	SJ Snabbtåg
16:14	Hallsberg		11	SJ Regional

# Förord

Tågpersonalens arbetsmiljö är inte säker. I synnerhet ombordpersonalen är extra utsatt. Denna rapport visar på en obehaglig utveckling i branschen där ombordpersonalen i stort sett dagligen får utstå hot, våld och sexuella trakasserier.

Det finns ett stort samband mellan ensamarbete ombord på tågen och utsattheten för hot, våld och sexuella trakasserier. Som ensam ombord på tåget finns inget skydd, ingen som kan stötta och det finns få ställen du gömma dig på. Både den fysiska och sociala ensamheten påverkar ombordpersonalen starkt. Det är också därför lagstiftningen i de här sammanhangen är tydlig. Ensamarbete ska inte förekomma om det finns påtaglig risk för att arbetstagaren kan utsättas för hot eller hot om våld. Ändå förekommer det fortsatt ensamarbete ombord. Med utgångspunkt från resultaten i denna rapport kräver därför Seko ett stopp för ensamarbetet.

En stor del av den spårbundna trafiken i Sverige i dag sker genom offentlig upphandling. Tågoperatörer lägger anbud för att få bedriva regional kollektivtrafik. I detta system finns dock ett inneboende problem som leder till ensamarbete. Upphandlingarna sker på lägsta pris och därmed skapas incitament för anbudsgivarna att hålla nere på personal och personalkostnader. Genom att endast låta en, utöver lokförare, arbeta ombord på tågen kan dessa kostnader hållas lägre. Här måste det offentliga i upphandlingar ta ett större ansvar och ställa krav på minst två ombord på tågen. Det finns inte bara ett intresse av detta ur arbetsmiljösynpunkt utan det är även en säkerhetsfråga vid exempelvis förseningar eller om evakuering av tåget måste ske.

Ombordpersonalen har även ett viktigt samhällsuppdrag. Eftersom det är personalen ombord som möter resenärer kan de anses representera järnvägs- och kollektivtrafiken. Den här funktionen blir allt mer viktig i takt med att politiker har som mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Upplever resenärerna en otrygghet eftersom det förekommer hot eller



Foto: Pernille Tofte

våld ombord på tågen finns risker för att de väljer andra transportsätt.

I rapporten framkommer vidare en bild av att de anställda i branschen har tuffa arbetstider och mycket stress. En stor del i detta är naturligtvis att det förekommer mycket kvälls- och helgarbete. Dock är det oroande om arbetstagarna inte upplever att de får tillräckligt med vila mellan arbetspassen. Här har Seko tillsammans med arbetsgivarna ett ansvar att driva på för bättre arbetstider och mer vila.

Valle Karlsson,  
förbundsordförande Seko.

# Sammanfattning

I denna rapport redogörs för den medlemsundersökning förbundet genomfört bland våra medlemmar inom spårtrafiken. Medlemsundersökningen kombineras även med annan statistik från Arbetsmiljöverket, AFA och SCB för att tydliggöra omfattningen av problemen med hot och våld för våra medlemmar.

Fokus i rapporten ligger på de som arbetar som ombordanställda. Det vill säga den yrkesgrupp som dagligen möter resenärer genom att exempelvis visera biljetter eller stå i bistron.

Våra medlemmar vittnar om en hotfull vardag. Den är så pass hotfull att deras hälsa står på spel. Ska utvecklingen vändas krävs krafttag. Dessutom om attraktiviteten inom kollektivtrafiken ska öka i framtiden krävs åtgärder. Det finns risker att resenärer väljer andra transportsätt om inte tåget upplevs som tryggt och säkert. Det finns även betydande risker för att tågoperatörerna får svårt att rekrytera personal om personalen upplever en dålig arbetsmiljö. De huvudsakliga fynden i denna rapport är följande:

- 1 av 4 ombordanställda svarar att de dagligen, nästan dagligen eller någon gång varje vecka upplever att anställda utsatts för sexuella trakasserier.
- Varannan ombordanställd medlem svarar att det dagligen, nästan dagligen eller någon gång i veckan förekommer hot på arbetsplatsen.
- På frågan "Förekommer det våld på din arbetsplats" svarar nästan 1 av 5 av de ombordanställda att det förekommer dagligen, nästan dagligen eller någon gång i veckan. Upp till detta svarar hela 24 procent svarar att det förekommer någon gång varje månad. Våld är mycket allvarligt och innebär någon form av kroppskontakt mellan resenär och ombordpersonal. Det kan handla om en knuff eller till och med slag mot kropp eller ansikte.
- 70 procent av den tillfrågade ombordpersonalen instämmer helt eller delvis i att hot och våld är ett allvarligare problem i dag än för ett år sedan. Detta utgör en fördubbling mot när Seko senast ställde frågan år 2009 då 35 procent av ombordpersonalen ansåg att hot och våld är ett allvarligare problem

idag än för ett år sedan. Seko kan alltså konstatera att utvecklingen går åt fel håll och att åtgärder måste vidtas för att bryta den negativa trenden.

- En stor riskfaktor när det gäller hot, våld samt sexuella trakasserier är ensamarbetet. Det är också därför lagstiftningen är tydlig då den stadgar att ensamarbete inte ska förekomma då det finns påtaglig risk för våld eller hot om våld. När vi frågar våra medlemmar svarar 72 procent av de ombordanställda att det dagligen eller nästan dagligen förekommer ensamarbete på arbetsplatsen.

Utifrån resultatet av medlemsundersökningen samt analysen och slutsatserna har Seko fem krav för en säker arbetsmiljö för våra medlemmar inom spårtrafiken.

## •Stoppa ensamarbetet

Ensamarbete utgör en grogrund för sexuella trakasserier samt hot och våld. Genom ökad bemanning ombord på tågen skapas en bättre arbetsmiljö och personalen kan känna sig tryggare. Dagens lagstiftning är tydlig och stadgar att det inte ska förekomma ensamarbete om det finns påtaglig risk för hot och våld. Som denna rapport visar föreligger det dagligen sådan risk för ombordpersonalen. Därför måste ensamarbetet ombord på tågen få ett stopp. Mint två ombordanställda ska finnas i varje tågset.

## •Bättre offentlig upphandling

Den offentliga upphandlingen spär på problemen. Det är dags att frånga upphandling på lägsta pris och ställa krav på bemanning ombord. Av såväl arbetsmiljö- som säkerhetsskäl krävs att det ställs krav på att tågseten inom spårtrafiken minst ska ha två ombordanställda. Genom att frånga lägsta pris finns även möjligheter för fler personal, bättre arbetstider och mindre stress för övriga arbetstagare såsom lokförare samt städ- och verkstadspersonal.

## •Kameror ersätter inte människor

Det finns en övertro på tekniken och ofta används kameror som argument för färre kollegor. Kameror

ersätter inte människor och kan inte skydda i den akuta situationen. Däremot kan tekniken användas som ett bra komplement till utökad bemanning.

•**Ökad samverkan i branschen**

Mot bakgrund av att samhället har en önskan om att öka andelen resande inom tågtrafiken krävs en ökad samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheterna, trafikföretagen och fackföreningar i att hantera hot och våld samt sexuella trakasserier för att göra trafiken mer attraktiv. En sådan samverkan borde även inkludera Arbetsmiljöverket och Polisen.

•**Utred möjligheten för tillträdesförbud**

Situationen för personalen är mycket allvarlig och deras hälsa står på spel. Även om de ombordställda har rätt att avhysa resenärer som innebär ett hot mot säkerheten kan dessa resenärer ändå återkomma dagen därpå. Om inte situationen förbättras anser Seko att regeringen ska utreda frågan om att utvidga tågoperatörernas och personalens rättigheter så möjligheten ges att utfärda tillträdesförbud mot resenärer som återkommande utgör ett hot mot säkerheten.



Foto: Gamma-Man, Mostphotos

# 1. Inledning

Den här rapporten undersöker några av de arbetsmiljöproblem som Seko fångat upp när vi träffat medlemmar inom spårtrafiken. Fokus ligger framförallt på hot och våld och i synnerhet mot de som arbetar ombord på tågen eftersom det är där vi uppfattat att problemen varit som störst. En rad andra frågor undersöks också, exempelvis arbetstider och förekomsten av sexuella trakasserier.

Rapporten innehåller en beskrivande del kring den lagstiftning som gäller inom järnvägstrafiken samt hot och våld i allmänhet. Även ramverket kring offentlig upphandling och kameraövervakning som ett sätt att stävja hot och våld går igenom. Vidare redogörs för den medlemsundersökning vi gjort i samband med rapporten.

Resultatet från medlemsundersökningen utgör en skrämmande läsning. Att våra medlemmar ska behöva riskera hälsan i arbetet är något som vi på Seko tar på fullaste allvar. Därför lämnas också en rad förslag i rapporten över hur vi ska komma till rätta med några av de arbetsmiljöproblem som sticker ut.

Hot och våld inom järnvägs- och kollektivtrafiken är ett allvarligt problem. Det är inte bara ett problem för de som jobbar i branschen utan resenärernas bristande trygghet kan leda till oro som gör att man helt avstår från att genomföra en resa. Sannolikt påverkas

särskilt sårbara och utsatta grupper i större utsträckning. Det är exempelvis troligt att kvinnor i vissa lägen överväger alternativa transportmöjligheter.

## 1.1 Metod

Undersökningen genomfördes under perioden 9 september till 22 oktober bland Sekos medlemmar inom spårtrafiken. Ett uttag gjordes ur Sekos medlemsregister utifrån att medlemmen arbetade inom Sekos Branschorganisation Spårtrafik. Totalt bestod populationen av 8 632 medlemmar. Av dessa saknade 755 personer e-postadress eller mobiltelefonnummer, vilket gjorde att de inte gick att kontakta. Det innebär att populationen bestod av 7 877 medlemmar.

Enkäten skickades ut tre gånger per e-post till den e-post som fanns registrerad i Sekos medlemsregister. Därefter skickades två sms-påminnelser.

Totalt svarade 3217 personer på enkäten. Det ger en svarsfrekvens på 40,8 procent.

I rapporten lyfts de mest intressanta svaren fram. Dock går det att ta del av hela undersökningen genom rapportens bilaga.

Tidigare genomfördes en liknande enkät inom Spårtrafiken år 2009. I de fall frågorna är jämförbara redovisas detta.



Foto: Sten-Ake Stenberg. Mostphotos



## 2. Vad säger den officiella statistiken om hot och våld i arbetet?

Enligt arbetsmiljölagen 3 kap § 3a gäller att arbetsgivaren utan dröjsmål ska underrätta Arbetsmiljöverket om svårare arbetsskada inträffat i samband med arbetet. Även tillbud som inneburit fara för liv och hälsa ska rapporteras. Inom ramen för denna lagstiftning ryms hot och våld mot personalen och därför ska dessa händelser rapporteras in till Arbetsmiljöverket.

Lagstiftningen öppnar dock upp för viss tolkning i och med att "svårare arbetsskada" ska inrapporteras. Något som sannolikt innebär att hot- och våldssituationer som inte inneburit uppenbara fysiska eller psykiska skador inte rapporteras in till Arbetsmiljöverket. Dessutom skiljer det sig sannolikt från arbetsplats till arbetsplats i vilka rutiner för anmälan av arbetsskador som finns.

Utifrån gällande lagstiftning får således Arbetsmiljöverket rapporter på arbetsskador och därmed förs statistik över hot och våld. Vad som framkommer i Arbetsmiljöverkets statistik är oro-

väckande. Såväl tågmästare<sup>1</sup> m.fl. som lokförare ligger i topp vad gäller hot- och våldanmälningar och har gjort så i alla jämförbara år.

Nedanstående tabell visar antalet anmälningar per 1000 sysselsatta avseende hot, våld och angrepp för de 10 yrken där det är som mest vanligt förekommande.

Tågmästare m.fl ligger i topp varje år, förutom år 2018 då Professionella idrottsutövare har rapporterat flest anmälningar. Hot, våld och angrepp är vanligare för tågmästare än vad det är för till exempel väktare, kriminalvårdare och poliser enligt arbetsmiljöverkets statistik. När det gäller tågmästare är en vanlig faktor att passagerare utövar hot och/eller våld mot den anställde. Detta till skillnad från lokförare, vilka också hamnar högt upp i listan, där en anledning är att det i begreppen hot, våld och angrepp ingår påkörningar längs med järnvägen.

**Fig. 1 Arbetsmiljöverkets statistik om förekomsten av hot, våld och angrepp. Anmälningar per 1000 sysselsatta inom de 10 mest förekommande yrkena.**

	2014	2015	2016	2017	2018
Professionella idrottsutövare m.fl.	9,1	10,1	8,7	5,5	11,8
Tågmästare m.fl.	17,1	11,8	14,5	11,3	8,9
Väktare och ordningsvakter	5,5	4,8	5,7	6,7	6,8
Läroassistenter	5,3	4,9	6	5,2	6,5
Poliser (utom inspektörer och kommissarier)	9,7	8,4	6,9	6,4	6,4
Kriminalvårdare	6,4	8,4	6,6	6,6	5,9
Lokförare	11,4	10,3	7,4	7,4	5,3
Undersköterskor, sjukvårdsbiträden m.fl.	4,1	4,5	5,3	4,6	4,6
Buss- och spårvagnsförare	3,5	3,4	4	4,1	4,1
Hemvårdsbiträden, personliga assistenter	2,8	2,5	2,7	2,4	2,6

Källa: Arbetsmiljöverket

Som komplement till Arbetsmiljöverkets statistik finns även de anmälningar som AFA försäkring tar emot gällande hot och våld. AFAs statistik grundar sig på ersättningar från de kollektivavtalade försäkringarna. Grunden för statistiken om arbetsolycksfall

är skador som har gett ersättningar från Trygghetsförsäkring vid arbetsskada, TFA, TFA-KL och PSA. Statistiken som redovisas avser endast godkända arbets-skador där olycksfallet har inträffat under arbetstid (så kallade arbetsolycksfall). I statistiken

<sup>1</sup> Arbetsmiljöverkets begrepp som mer allmänt i branschen beskrivs som tågvärdar eller ombordpersonal

nedan visas, precis som för Arbetsmiljöverkets statistik, antalet förekomna hot- och våldfall per 1000 sysselsatta. Två figurer visas och i den första framgår samtliga arbetsolycksfall kopplade till hot och våld för de 10 grupper som är mest utsatta. I den andra tabellen framgår statistik över antalet allvarliga arbetsolycksfall kopplade till hot och våld. Med ett allvarligt arbetsolycksfall menas en olycka som lett till minst 30 dagars sjukskrivning.

I figur 2, i vilken samtliga arbetsolycksfall framgår, visas att lokförare såväl som tågvärdar är väldigt utsatta för hot och våld (begreppet tågvärdar är det samma som Arbetsmiljöverket kallar tågmästare m.fl i statistiken ovan). För lokförare är den i särklass vanligaste orsaken påkörning av person medan det för tågvärdar är hot och våld kopplat till passagerares aggression i samband med biljettkontroll. Dessbättre går utvecklingen åt rätt håll för både lokförare och tågvärdar enligt AFAs statistik.

I figur 3 nedan visas antalet allvarliga arbetsolyckor orsakade av hot och våld per 1000 sysselsatta. Även i denna statistik hamnar lokförare långt upp. När lokförare kör på en person, vanligen någon som begår självmord, framkallas ofta en stressreaktion som kan vara svår att hantera.

Tågvärdar var mer utsatta för allvarliga arbetsolycksfall i denna statistik relativt andra yrkesgrupper 2015 än 2016 och 2017. Utvecklingen går åt rätt håll. Likväl är tågvärdar den sjätte mest utsatta yrkesgruppen på svensk arbetsmarknad när det gäller sjukskrivningar längre än 30 dagar som härrör från hot och våld.

Det går slutligen konstatera att tågvärdar utifrån Arbetsmiljöverkets och AFAs statistik är oerhört utsatta för hot och våld i deras vardag och i möte med resenärer. Längre ned i rapporten redogörs för den undersökning vi själva har gjort inom spårtrafikbranschen om utsattheten för hot och våld.

**Fig. 2 Antal arbetsolycksfall\* orsakade av hot och våld per 1 000 sysselsatta, samtliga arbetsolycksfall**

	2015	2016	2017
Poliser	33,5	33,4	31
Lokförare	19,3	17	14,6
Väktare och ordningsvakter	9,6	11,5	12,3
Tågvärdar	11,6	9,2	8,2
Kriminalvårdare	6,7	8,4	7,4
Buss- och spårvagnsförare	3,9	5	5,5
Undersköterskor, vårdbiträden, personliga assistenter m.fl.	4,4	4,8	4,6
Barnskötare, fritidsledare m.fl.	3,1	4,3	4,3
Socialt arbete	3,2	3,5	3,1
Taxiförare m.fl	2	2,2	2,4

\*Data är avläst 31 december året efter olyckan inträffade

**Fig. 3 Antal arbetsolycksfall\* orsakade av hot och våld per 1 000 sysselsatta, allvarliga arbetsolycksfall**

	2015	2016	2017
Lokförare	10,4	5,1	4,2
Väktare och ordningsvakter	1,8	2,6	2,5
Poliser	3,3	2,9	2
Kriminalvårdare	2,3	1,8	1,3
Buss- och spårvagnsförare	0,9	1,2	1,3
Tågvärdar	2,4	1	1,2
Undersköterskor, vårdbiträden, personliga assistenter m.fl.	0,5	0,6	0,6
Barnskötare, fritidsledare m.fl.	0,3	0,4	0,3
Socialt arbete	0,8	0,8	0,7
Taxiförare m.fl	1,1	1,3	1

\*Data är avläst 31 december året efter olyckan inträffade

Källa: AFA försäkring

Not: Med en allvarlig arbetsolycka menas att olyckan har lett till minst 30 dagars sjuk-skrivning eller motsvarande läkningstid, eller medicinsk invaliditet.

## 2.1 Hot och våld i arbetet ökar i allmänhet

Enligt SCBs levnadsundersökningar har hot och våld i arbetet ökat från att 2 procent blivit utsatta på 1980-talet till 5 procent idag. Dessutom drabbar hot och våld kvinnor i större utsträckning än män. Utifrån SCBs levnadsundersökning 2016-2017 drabbades 220 000 personer av hot eller våld i arbetet<sup>2</sup>. Som absolut tal är det mest vanligt att drabbas av hot eller våld inom vård- och omsorgsyrkena men som visats på föregående sida när de absoluta talen sätts i relation till antalet anställda i yrkena framkommer en annan bild. En bild av att personal arbetandes inom spårbinden trafik är extra utsatta.

Arbetsmiljön är av betydelse när människor väljer yrke. När det gäller den spårbundna trafiken såsom tunnelbanan eller järnvägen riktas ofta mycket fokus på dessa transportslags vikt för klimatet. Men sällan riktas strålkastarljuset mot arbetsmiljön för de som ska utföra jobbet. Om arbetsmiljön med hot eller våld blir för vanligt inslag i de anställdas vardag finns risker att det framtida rekryteringsbehovet inte går att tillgodose. Dålig arbetsmiljö riskerar även leda till arbetssjukdomar som gör att människor inte kan arbeta eller blir sjukskrivna.

Både kvinnor och män utsätts för hot eller våld i arbetet. Enligt SCB har dock ökningen av hot eller våld sedan 1980-talet varit större bland kvinnor än bland män. I en kunskapssammanställning om genusrelaterat våld i arbetslivet visas att det fysiska våldet i kvinnodominerande yrken ökar och forskning om unga kvinnor i spårtrafiken visar på förhållanden som pekar på att kvinnor verkar vara mer utsatta än män<sup>3</sup>.

Tidigare har Seko undersökt förekomsten av hot och våld inom flera av förbundets branscher. Även förekomsten av ensamarbete har undersökts. Detta eftersom ensamarbete utgör en betydande riskfaktor i utsattheten för hot och våld i arbetet.

Vad som framkommer är en oroväckande trend där Sekos medlemmar inom såväl Kriminalvården Statens institutionsstyrelse, och vägarbete uppger att hot och våld samt ensamarbete ökar.

Inom Kriminalvården uppgav hälften av de anställda år 2018 att de någon gång under det senaste året blivit utsatta för hot och våld i arbetet. 76 procent av de anställda anger att det förekommer situationer där kriminalvårdare är ensamma med intagna<sup>4</sup>. Vid undersökningen som Seko genomförde år 2012 uppgav hälften av den anställda att de blivit utsatta för hot och våld under det senaste året. Detta var en ökning med 12 procentenheter jämfört med undersökningen år 2011<sup>5</sup>.

I Sekos undersökning 2019 inom Statens Institutionsstyrelse uppgav 65 procent av de anställda att det förekommer hot dagligen eller någon gång varje vecka. 41 procent uppgav att det förekommer våld dagligen eller någon gång varje vecka. Vidare uppgav 54 procent av de svarande att det förekommer ensamarbete minst en gång i veckan i situationer som enligt föreskrifter och regler ska utföras av minst två personer. Jämfört med tidigare undersökning som genomfördes år 2015 är det fler som år 2019 uppgett att de blivit utsatta för hot och/eller våld. Även ensamarbetet har ökat sedan år 2015<sup>6</sup>.

Bland vägarbetarna uppgav 14 procent år 2019 att de utsatts för hot från trafikanter under det senaste året. 4 procent uppgav att de utsatts för våld. 36 procent svarade att det fått "skällsord" riktade mot sig. Bland den mest utsatta gruppen, vägtrafikvakterna, var det 29 procent som blivit utsatta för hot. Utveckling tycks även ha förvärrats över tid då allt fler vägarbetare svarar att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn förbi vägarbeten<sup>7</sup>.

<sup>2</sup>SCB, 2018, ULF

<sup>3</sup>Anund, A, m.fl, 2017

<sup>4</sup>Seko, 2018

<sup>5</sup>Seko, 2012

<sup>6</sup>Wikström-Melin, E, 2019(a)

<sup>7</sup>Wikström-Melin, E, 2019(b)

### 3. Vad säger lagstiftningen om hot och våld i arbetet?

Hur arbetsgivare och arbetstagare ska arbeta när det gäller arbetsmiljö regleras i Arbetsmiljölagen (AML). Arbetsmiljölagens syfte framgår av 1§ i vilken det står *”Lagens ändamål är att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt att även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö”*. Då hot och våld ingår i begreppet ohälsa och olycksfall inryms dessa händelser i lagen. Det innebär att arbetsgivaren har en skyldighet att förebygga hot och våld så långt det är möjligt.

För att specificera Arbetsmiljölagen finns det föreskrifter som mer detaljerat behandlar just hot och våld.

Hot och våld i arbetslivet är reglerat i Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 1993:2. Enligt föreskrifterna har arbetsgivaren omfattande skyldighet att vidta förebyggande åtgärder. I 2§ stadgas att *”Arbetsgivaren skall utreda de risker för våld eller hot om våld som kan finnas i arbetet samt vidta de åtgärder som kan föranledas av utredningen”*.

Enligt 3§ ska arbetet ordnas *”så att risk för våld eller hot om våld så långt som det är möjligt förebyggs. Särskilda säkerhetsrutiner skall finnas för arbete som kan medföra risk för våld eller hot om våld. Rutinerna skall hållas aktuella och följas upp fortlöpande. Rutinerna skall vara kända av alla arbetstagare som kan bli berörda av riskerna”*.

Vidare stadgas i 4§ att arbetstagarna skall få utbildning och information för att kunna utföra ett säkert arbete. Enligt 5§ ska stöd och handledning ges till arbetstagarna där det finns risk för återkommande hot och våld. Enligt 6§ ska arbetsplatser *”placeras, utformas och utrustas så att risk för våld eller hot om våld så långt som det är möjligt förebyggs”*. I paragraf 8 sägs också att *”Innebär en arbetsuppgift påtaglig risk för våld eller hot om våld får den inte utföras som ensamarbete”*.

Ensamarbete regleras specifikt även i AFS 1982:3. I denna stadgas att om ensamarbete innebär en påtaglig risk för arbetsskada ska ensamarbete undvikas. Paragraf 1 stadgar att *”Dessa föreskrifter gäller arbete som arbetstagare utför i fysisk eller social isolering från andra människor (ensamarbete). Med fysisk isolering avses en situation där den som utför arbetet inte på arbetsplatsen kan få kontakt med*

*andra människor utan att använda ett tekniskt kommunikationshjälpmedel. Med social isolering avses en situation där den som utför arbetet befinner sig bland andra människor, men där förhållandena är sådana att han inte kan räkna med deras hjälp i en kritisk situation”*.

Av erfarenhet vet Seko att det förekommer situationer där det hävdas att ett tåg med exempelvis en tågvärd samt lokförare inte utgör ensamarbete. Detta hävdas dels på grund av att det exempelvis kan finnas kameror och annan teknisk möjlighet för tågvärd att larma och dels på grund av att tågvärden inte är ensam – det finns en lokförare ombord. Men Seko anser att omständigheter likt dessa inte rättfärdigar ensamarbete. Tågvärden är precis som portalparagrafen i föreskriften om ensamarbete stadgar, både fysiskt och socialt isolerad från andra som kan ingripa. För det första så har lokföraren i praktiken ingen möjlighet att stanna tåget och ingripa och för det andra kan inte tågvärden förvänta sig att de andra passagerarna ska ingripa vid hotfulla situationer. Dessutom om tågvärden lyckas larma en väktare eller polis dröjer det ofta innan dessa återfinns på platsen.

De anställda ombord på tågen ges enligt järnvägslagen vissa rättigheter att hålla ordning ombord på tågen. Exempelvis får enligt 9 kap 3§ *”En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer”*. I lagtexten framgår också att ett visst mått av våld, det lindrigaste möjliga får användas och att personer som riskerar säkerheten får avvisas.

Lagstiftningen enligt järnvägslagen ger alltså ombordpersonal med säkerhetstjänst<sup>8</sup> stöd att ingripa för att se till att säkerheten efterlevs. Men detta är en svår balansgång för de anställda ombord på tågen. Samtidigt som de vill hålla ordning samt uppvisa noggrannhet i biljettvisering måste det vägas mot risken att hamna i en hotfull situation.

<sup>8</sup> En tågvärd med säkerhetstjänst har genomgått särskild utbildning för att till exempel avgångssignalera och evakuera vid särskild händelse. De flesta tågvärder har säkerhetstjänst och Transportstyrelsen ställer särskilda krav för detta.

## 4. Den offentliga upphandlingen spär på problemen

Lagstiftningen fastställer tydligt att det är arbetsgivarens ansvar att förebygga hot- och våldssituationer i den mån det är möjligt. Dessutom, om arbetet medför påtaglig risk för våld eller hot om våld, får det inte utföras som ensamarbetet.

Men när det kommer till offentlig upphandling försvåras arbetsgivarens (tågoperatörens) skyldigheter i detta avseende. Detta då det offentliga står för finansieringen av verksamheten. Eftersom upphandling oftast går på lägsta pris tvingas tågoperatören pressa kostnader i alla led. Detta innebär att tågoperatören på olika sätt försöker hålla nere personalkostnaderna. Personalkostnaderna utgör den huvudsakliga kostnaden för tågoperatörerna då det offentliga äger plattformar, tåg och depåer medan företagen anställer personal samt hanterar deras scheman med mera.

Det krävs att det offentliga i sina upphandlingar tar ett steg framåt. För att motverka hot eller våld inom spårtrafiken krävs ett samspel mellan det offentliga och tågoperatörerna. Tågoperatörerna gör inte mer än vad de får betalt för i upphandlingen och därför måste upphandlande myndigheter ställa krav på bemanning ombord. Ensamarbete utgör en betydande riskfaktor när det kommer till hot eller våld för arbetstagarna. Ställer den upphandlande myndigheten krav på att företagen ska ha minst dubbel bemanning ombord

och därmed förbjuder ensamarbete kommer de ta detta i beaktande i sina anbud.

De som arbetar inom kollektivtrafiken gör det i samhällets uppdrag och kan sägas representera kollektivtrafikmyndigheten utåt. Detta oavsett vilket företag de är anställda på. En attack mot en ombordanställd blir därför inte bara en attack mot personen eller företaget i fråga utan på hela kollektivtrafiken. Det påverkar de ombordanställda men det påverkar också hur samhället och övriga resenärer ser på kollektivtrafiken.

Mot bakgrund att samhället har en önskan om att öka andelen resande inom tågtrafiken krävs en ökad samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheterna, tågoperatörerna och fackföreningar i att hantera hot och våld samt hur trafiken kan göras mer attraktiv. En sådan samverkan borde även inkludera Arbetsmiljöverket och Polisen. Med ökad samverkan kan de anställda få en ökad tydlighet i vad som gäller i verksamheten och hur svåra situationer ska hanteras. Med denna typ av aktörssamverkan kan informationsvägarna bli kortare och alla parter kan snabbt informeras om exempelvis stökiga arbetstider, skadegörelse, förekomsten av hot och våld, nya biljettsystem o.s.v.



Foto: Stig Alenäs, Mostphotos

## 5. Kameror ersätter inte människor

Kameror inom järnvägs- och kollektivtrafiken har blivit allt mer vanligt. Kameror sätts upp i tågen och på perronger men även som kroppskameror på de anställda.

Enligt SOU 2019:8 "Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande" framgår det av flera undersökningar och publikationer att resenärer och anställda upplever en ökad trygghet på de platser där det finns kamerabevakning. Trygghetsupplevelsen för resenärer och personal ökar genom att kamerabevakning verkar preventivt mot planerad brottslighet samt genom att upptagningarna kan användas som bevisföring och för att identifiera förövare. Polismyndigheten efterfrågar regelmässigt upptagningar från kamerabevakning hos de aktörer som använder sig av denna metod.

Studier visar vidare att den planerade brottsligheten sjunker vid kamerabevakning, dock är inte effekten lika stor för brott som sker i affekt. Gjorda försök

med kroppsmonterade kameror inom busstrafiken visar att bemötandet av förarna samt viljan att visera sin biljett ökar genom kamerans närvaro. Kameror på stationer har visat sig störa grupperingar som annars riskerar skapa otrygghet hos andra resenärer<sup>9</sup>.

Eftersom de mesta av hoten eller våldet inom spårtrafiken sker i affekt kan kameror endast ses som ett komplement tillsammans med andra åtgärder. Sådana åtgärder är exempelvis ökad personaltäthet samt ökad polisnärvaro. Således kan övervakning inte ses som den enda åtgärden för att förhindra brottslighet.

Sekos erfarenheter från såväl tågtrafiken som andra branscher, exempelvis Kriminalvården, är att arbetsgivarens möjlighet att använda sig av digital övervakning är att sådana åtgärder blir de enda åtgärder som vidtas. Dessutom är det inte ovanligt att den används som skäl att dra ner på bemanningen på arbetsplatser. Viktigt att ha med sig är att en kamera aldrig kan ingripa i akuta situationer.



<sup>9</sup> SOU 2019:8

# 6. Vad säger Sekos medlemmar?

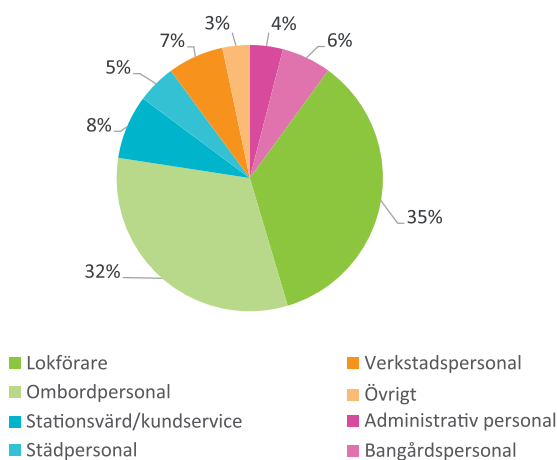
För Seko är det viktigt att lyssna på hur våra medlemmar uppfattar sin arbetsmiljö. Resultatet från medlemsundersökningen som genomfördes under september och oktober månad år 2019 presenteras nedan. Konstateras kan att våra medlemmar inom den spårbundna trafiken upplever en alarmerande situation där hot och våld samt sexuella trakasserier är vardag bland de yrkesgrupper som dagligen möter resenärer.

## 6.1 Om de svarande

Våra två stora grupper inom spårtrafiken är lokförare och ombordpersonal. Hur fördelningen mellan de olika yrkeskategorierna såg ut bland de svarande framkommer i diagrammet nedan. Totalt har 3 217 svarat på enkäten.

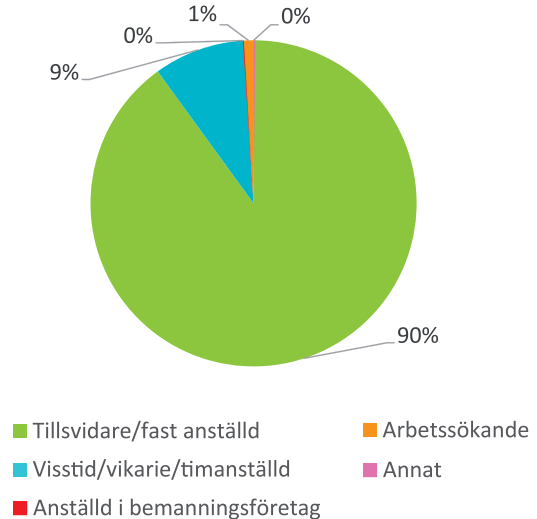
Fokus i de svar som redogörs för nedan ligger på ombordpersonalen då de är extra utsatta i aspekten hot och våld samt sexuella trakasserier. 1 028 ombordanställda har svarat på enkäten, vilket är tillräckligt för att statistiskt kunna säkerställa svaren. Ombordpersonal är ett brett begrepp som infattar alla som arbetar ombord på tåget exklusive lokförare. Ombordpersonal kan vara tågvärdar som viserar biljetter men kan också vara exempelvis personal i bistron.

Fig. 4 Arbetar du i huvudsak som



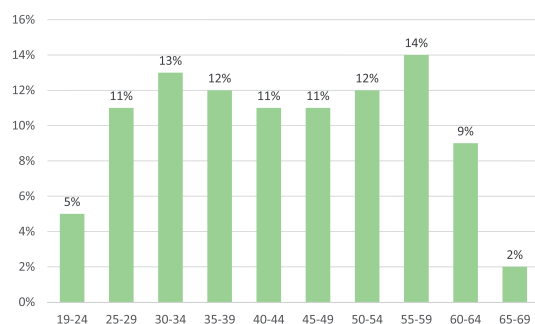
De allra flesta (90%) som svarat på enkäten har en tillsvidareanställning.

Fig. 5 Anställningsform



Åldersfördelningen bland de svarande är relativt jämn. Detta är bra eftersom det visar på att alla åldersgrupper blivit representerade i enkätsvaren som redogörs för nedan. Därmed höjs validiteten i enkäten.

Fig. 6 Åldersfördelningen bland de svarande. Som andel av totalen.



## 6.2 Tuffa arbetstider och mycket stress

Flertalet av Sekos medlemmar inom spårtrafiken jobbar tuffa arbetstider. Ofta handlar det om kvälls- och helgjobb. Detta riskerar påverka hälsan negativt om arbetstagaren inte upplever att hen får tillräckligt med vila mellan passen eller upplever att det inte finns tid för vänner och familj.

Som framgår av figuren nedan instämmer nästan

7 av 10 anställda inom spårtrafiken helt eller delvis att arbetstiderna påverkar hälsan negativt. När samma fråga ställdes 2009 ansåg 47 procent att arbetstiderna påverkade hälsan negativt. På de tio år som gått sedan Seko senast frågade våra medlemmar om arbetstiderna har alltså utvecklingen gått åt fel håll. När det gäller arbetstiderna anser ombordpersonalen och lokförarna i större utsträckning att hälsan påverkas negativt jämfört med medlemskåren som helhet. Dessa grupper är också de som i stor utsträckning arbetar på obekväma tider.

Grundregeln inom spårtrafiken är tjänstgöring varannan helg. Inom vissa lokala avtal finns en begränsning av arbete efter kl. 19:00 inför ledig helg. Men det är lång ifrån alla, vilket betyder att arbetstagaren kan arbeta till kl. 23:59 på fredagskvällen inför ledig helg. Seko kan dock se att arbetsgivarna konsekvent inför avtalsförhandlingarna yrkat om en ökning av helgtjänstgöring.

**Fig. 7 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående... jag känner att arbetstiderna påverkar min hälsa negativt. Efter yrke.**

	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Instämmer inte alls	7%	4%	3%
Instämmer inte särskilt	11%	10%	9%
Varken eller	11%	9%	9%
Instämmer delvis	35%	41%	39%
Instämmer helt	33%	35%	38%
Vet ej	3%	1%	1%

68% (instämmer delvis/helt)  
76% (instämmer delvis/helt)  
77% (instämmer helt)

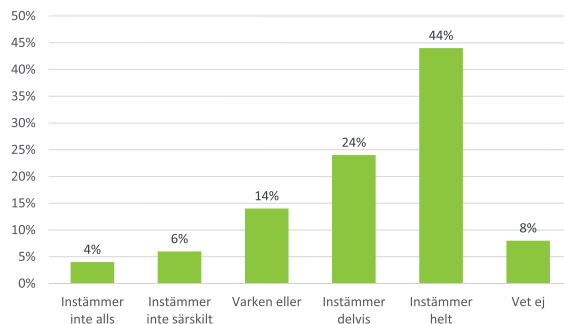
Sekos medlemmar upplever en allt ökande stressnivå. I grund och botten handlar detta om att företagens organisationer allt mer slimmas i en press att tjäna pengar. Den offentliga upphandlingen spelar här en stor roll eftersom upphandling sker på lägsta pris. Den tågoperatör som kan lägga det lägsta priset i upphandlingen vinner kontraktet. Detta skapar en situation där företagen i alla led försöker kapa kostnader. En stor del av kostnaden är personalen. Här måste fokus ändras mot att se till kvaliteten i kollektivtrafiken. Personal som mår bra och inte känner sig stressade har möjlighet att ge bättre service och bemötande mot resenärer. Det gynnar kollektivtrafiken på sikt och kan få fler att ställa bilen för att istället ta tåget eller tunnelbanan.

Även i verkstaden, där tåg, lok och vagnar underhålls och repareras, syns en press mot att minska kostnader. Det riskerar leda till situationer där de anställda inte får den tid eller de resurser de anser sig behöva för att göra ett fullgott arbete.

68 procent av våra medlemmar inom spårtrafiken instämmer helt eller delvis i att stressnivån har ökat

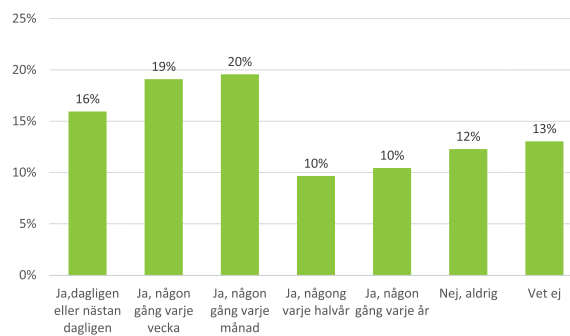
på arbetsplatsen det senaste året. Jämfört med undersökningen Seko genomförde år 2009 har den siffran ökat med 6 procentenheter.

**Fig. 8 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående... Stressnivån på min arbetsplats har ökat det senaste året.**



Kopplat till stressnivån finns frågan om underbemannning och där svarar drygt 1/3 av medlemmarna att de någon gång i veckan eller dagligen upplever sådan underbemannning att det försvårar möjligheterna att göra ett bra jobb (se figur 9 nedan). Bland ombordpersonalen, som är en av de grupper vilka dagligen agerar som tågoperatörernas ansikte utåt mot resenärer, anser 44 procent att de dagligen eller någon gång i veckan möter sådan underbemannning att det försvårar möjligheterna att göra ett bra jobb.

**Fig. 9 Upplever du någon gång sådan underbemannning på din arbetsplats att den försvårar möjligheterna för dig och dina kollegor att göra ett bra jobb?**



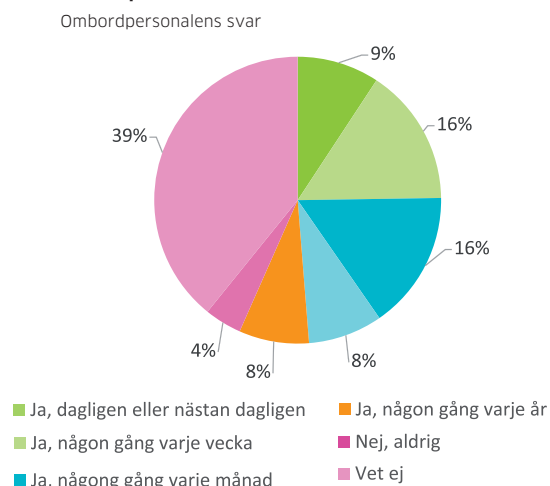
### 6.3 Ombordpersonalen extra utsatt för sexuella trakasserier

Ett av Sekos prioriterade områden för såväl år 2019 som år 2020 är nolltolerans mot sexuella trakasserier på arbetsplatser. Frågan har mer och mer börjat uppmärksammas sedan #metoo. Att frågan fått ökad uppmärksamhet är positivt. När vi ställt frågan till alla våra medlemmar inom spårtrafiken svarar 16 procent att det förekommer att anställda utsatts för sexuella trakasserier från resenärer dagligen eller nästan dagligen samt någon gång varje vecka.



Bland ombordpersonalen (se figur nedan), vilket är den grupp som är extra utsatt i sina möten med resenärer, svarar 1 av 4 att de dagligen, nästan dagligen eller någon gång varje veckan upplever att anställda utsatts för sexuella trakasserier. Svaren bland manlig och kvinnlig ombordpersonal skiljer sig inte åt i någon nämnvärd omfattning.

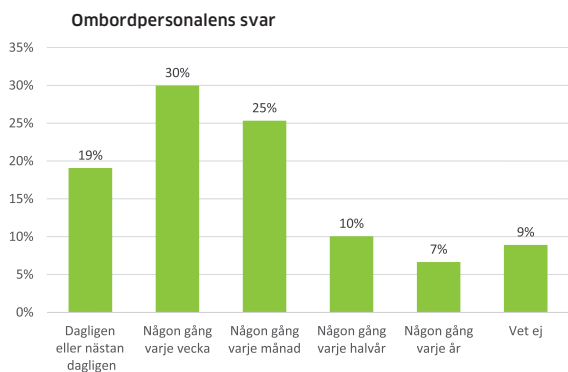
**Fig 10 Förekommer det att anställda utsatts för sexuella trakasserier från resenärer på din arbetsplats?**



### 6.4 Hot och våld är vardag

Hot och våld inom järnvägs- och kollektivtrafiken är ett allvarligt problem. Som tidigare visats i den officiella statistiken från Arbetsmiljöverket och AFA är ombordpersonal inom tågtrafiken en av de mest utsatta grupperna i samhället på detta område. När vi frågade våra medlemmar "Förekommer det hot på din arbetsplats" svarade hälften av de ombordanställda att det dagligen, nästan dagligen eller någon gång i veckan förekommer hot på arbetsplatsen (se figur nedan).

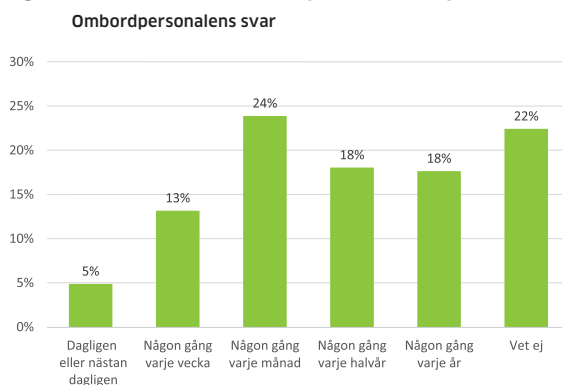
**Fig 11 Förekommer det hot på din arbetsplats?**



På frågan "Förekommer det våld på din arbetsplats" svarar nästan 1 av 5 av de ombordanställda att det förekommer dagligen, nästan dagligen eller någon

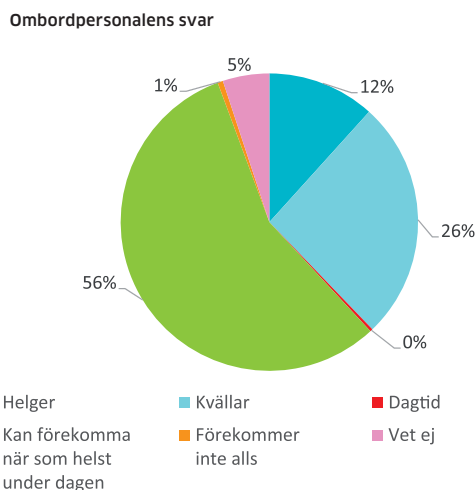
gång i veckan. Upptill detta svarar hela 24 procent svarar att det förekommer någon gång varje månad. Våld är mycket allvarligt och innebär någon form av kroppskontakt mellan resenär och ombordpersonal. Det kan handla om en knuff eller till och med slag mot kropp eller ansikte.

**Fig 12 Förekommer det våld på din arbetsplats?**



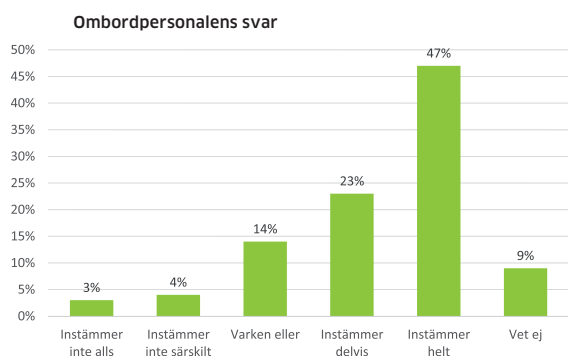
Vidare har vi frågat under vilken tid på dygnet som hot och våld är mest vanligt förekommande. En förutfattad mening är att det torde vara mest vanligt med hot och våld under kvällar och helger. Dock svarar, något förvånande, en majoritet av ombordpersonalen att det kan förekomma när som helst under dagen.

**Fig 13 Om det förekommer hot och/eller våld på din arbetsplats, när under arbetsdagen anser du det vara störst risk att utsättas för detta?**



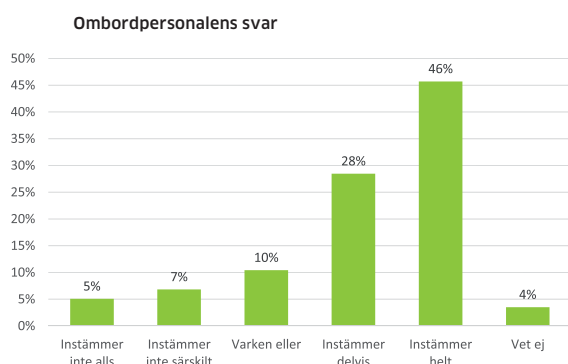
70 procent av den tillfrågade ombordpersonalen instämmer helt eller delvis i att hot och våld är ett allvarligare problem i dag än för ett år sedan. Detta utgör en fördubbling mot när Seko senast ställde frågan år 2009 då 35 procent av ombordpersonalen ansåg att hot och våld är ett allvarligare problem idag än för ett år sedan. Seko kan alltså konstatera att utvecklingen går åt fel håll och att åtgärder måste vidtas för att bryta den negativa trenden.

**Fig 14** I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående... Jag upplever att hot och våld är ett allvarigare problem i dag än för ett år sedan



Frågan om hot och våld i arbetet utgör i grund och botten en säkerhetsfråga där de anställda ska känna trygghet i att arbetsplatsen är säker. Dessvärre instämmer helt eller delvis 74 procent av ombordpersonalen i påståendet ”Vi är underbemanning, vilket innebär ett hot mot säkerheten” (se figur 15 nedan). När samma fråga ställde 2009 instämde helt eller delvis 54 procent av ombordpersonalen i samma påstående.

**Fig 15** I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående.... Vi är underbemanning, vilket innebär ett hot mot säkerheten



I enkäten har Seko låtit medlemmarna, genom en öppen fråga, beskriva någon hot- eller våldssituation som uppstått på arbetsplatsen. Läsningen är häpnadsväckande och visar att ombordpersonalens vardag är allvarlig och något som Seko tillsammans med ansvariga politiker och arbetsgivare måste komma till rätta med. Här följer några exempel på medlemmarnas berättelser:

- I fjor blev jag slaget av en resenär på huvud. Den personen har slagit en annan kollega typ 2 veckor före mig

- Kastande av flaskor mot oss, spottande mot oss, sparkar och slag, diverse ord som rasist för man inte låter de åka gratis
- Nästan varje vecka så får vi telefoner slagna ur händerna, väskor kastade i ansiktet, vi blir utskällda och kallade rasister och andra fula ord, när vi bara gör vårt jobb...
- Det sker då o då att man får mycket kommentarer när man ska utföra sitt jobb. När vi ska gå kontroller och en resenär inte har biljett så kan dom antingen skrika elaka saker som kan vara hot eller elaka kommentarer. En hot kommentar jag fick var att personen skulle söka upp mig o slå ner mig, för jag bad resenären kliva av.
- Biljettkontroll - hotad att bli dödad av resenär för att hen inte hade biljett
- Jag blev slagen av en resenär i ansiktet, när han skulle visa sin biljett. Detta hände på Göteborgs central
- Blev knuffad en gång så jag ramlade och slog mig.
- Hotad till livet när jag skulle skriva en bötesbot. Resulterade i 6 månaders sjukskrivning pga social fobi/ panikångest attacker pga detta.

## 6.5 Ensamarbetet skapar problem

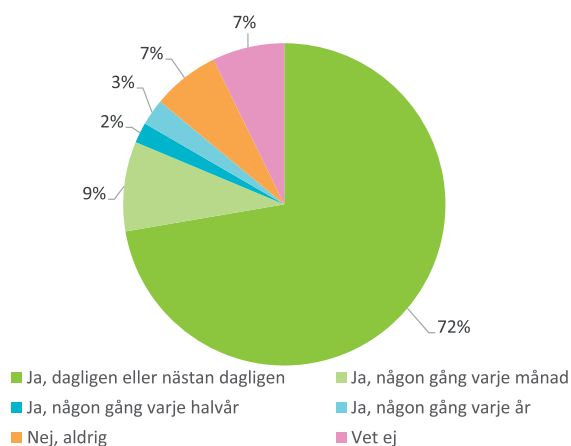
Tidigare har visats att såväl hot och våld som sexuella trakasserier är allvarliga problem. Ombordpersonalen, som är de vilka i störst utsträckning möter passagerare dagligen, är extra utsatta. 1 av 4 anger att de dagligen eller någon gång i veckan blir utsatta för sexuella trakasserier. 1 av 2 anger att de dagligen eller någon gång i veckan blivit utsatta för hot. När det gäller våld anger 1 av 5 att det förekommer dagligen, nästan dagligen, eller någon gång i veckan. Hela 24 procent svarar upp till detta att det förekommer våld någon gång varje månad.

En stor riskfaktor kopplat till dessa problem är ensamarbetet. Det är också därför lagstiftningen är tydlig. I Arbetsmiljöverkets föreskrift AFS 1982:3 om ensamarbete samt AFS 1993:2 om hot och våld i arbetslivet framgår tydligt att om en arbetsuppgift innebär påtaglig risk för våld eller hot om våld får den inte utföras som ensamarbete. Dessutom stadgas att om det föreligger påtaglig risk för arbetsskada (hot eller våld är en arbetsskada) skall ensamarbetet undvikas.

När vi frågar våra medlemmar svarar 72 procent av de ombordanställda att det dagligen eller nästan dagligen förekommer ensamarbete på arbetsplatsen.

**Fig 16 Förekommer det ensamarbete på din arbetsplats?**

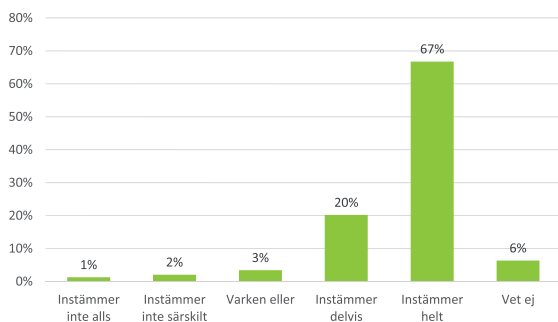
Ombordpersonalens svar



I enkäten ställde vi också påståendet om det förekommer att någon utsatts för risk i samband med ensamarbete. 87 procent av den tillfrågade ombordpersonalen instämmer helt eller delvis i detta påstående. När Seko ställde samma fråga år 2009 svarade 74 procent att de helt eller delvis instämmer i påståendet att det förekommer att någon utsatts för risk i samband med ensamarbete.

**Fig 17 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående... det förekommer att någon utsatts för risk i samband med ensamarbete.**

Ombordpersonalens svar

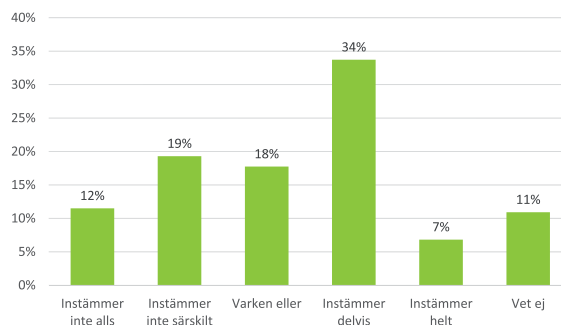


Arbetsmiljölagen är tydlig och stadgar att arbetsgivarna har långtgående skyldigheter att minimera riskerna för olycksfall i arbetet. Endast en minoritet, 41 procent, av de ombordanställda instämmer helt eller delvis i påståendet "Det förekommer förebyggande åtgärder för att minimera riskerna i mitt jobb". Att endast en minoritet av de anställda upplever att det förekommer förebyggande åtgärder för att minimera riskerna är allvarligt och visar på att arbetsgivarna måste ta ett större ansvar. När Seko ställde samma

fråga år 2009 svarade 39 procent att det förekommer förebyggande åtgärder.

**Fig 18 I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående... Det förekommer förebyggande åtgärder för att minimera riskerna i mitt jobb.**

Ombordpersonalens svar



Vår undersökning visar att hot, våld och sexuella trakasserier är ett allvarligt problem inom spårtrafiken som branschen behöver komma till rätta med. Sekos grundinställning är att fler ombordanställda på tågen utgör en viktig pusselbit för att komma till rätta med problemen. Men om inte utvecklingen går åt rätt håll behöver lagstiftningen skärpas. Ombordpersonal i säkerhetstjänst har idag, enligt järnvägslagen, rätt att avhysa resenärer som utgör ett hot mot säkerheten. Dock kan resenärer som betett sig illa återkomma igen och därför behöver regeringen utreda ett tillträdesförbud mot resenärer som återkommande utgör ett hot mot säkerheten. Det finns sådan lagstiftning om tillträdesförbud vid idrottsevenemang som kan utgöra inspiration. Rättssäkerheten för individen måste givetvis tas i beaktande.

Som tidigare nämnts har vi på Sekos i enkäten låtit medlemmarna, genom en öppen fråga, beskriva någon hot- eller våldssituation som uppstått på arbetsplatsen. Nedan följer några exempel på berättelser som har koppling till ensamarbete ombord:

- Var ensam på natten på en avgång KI 00 lönefredag. Denna avgång har fått mängder av rapporter men ändå får vi arbeta ensamma. Våld mellan passagerare och jag fick en spottloska delvis i ansiktet. Även kränkt verbalt
- Dagligen uppstår situationer när resenärer inte vill betala. Jag skulle inte kalla det hot/våld men man vet inte hur vederbörande reagerar. Jag har fått mynt slängt på mig av vuxna människor, kvitton kastat på mig. Det blir lätt en klump i magen speciellt vid ensamarbete.
- Män som söker kontakt när man är ensam och relativt isolerad på väg mellan station och lager. Aggressiva resenärer vid trafikstörningar etc
- Finns säkert en hel del. Men ett par exempel är när en man fysiskt attackerar min kollega vid tillfället och slår

och sparkar och spottar på denne, då helt oprovocerat. Ett annat exempel är när två personer tjuvåker på förfälskade sms-biljetter, min magkänsla så åt mig att inte konfrontera dessa personer som inte var helt vid sina sinnes fulla bruk, jag var ensam ombordpersonal och det var sent på kvällen. Jag lät bli. Vid ankomst tågets slutstation har jag svårt att

få av personerna i fråga som är berusade av något. Den en blir irriterad och arg när jag "tjatar" på att de ska kliva av, när denne personen sträcker sig efter sitt bagage ser jag en kniv i byxlinjen med ca 15-20cm långt blad. Fruktansvärt obehagligt och jag vågar inte tänka på vad som kunde hänt vid ev konfrontation om de förfälskade biljetterna.



Foto: Stefan Winberg, Mostphotos

# 7. Avslutande reflektioner och analys

I denna rapport har det redogjorts för den medlemsundersökning Seko genomfört under hösten år 2019. På många sätt är det en skrämmande läsning. Ombordpersonalen på tågen får dagligen utstå hot och våld samt sexuella trakasserier. Bilden stärks inte bara av vår egen enkätundersökning utan även Arbetsmiljöverkets och AFAs statistik visar på att ombordpersonalen är en av de mest utsatta yrkesgrupperna i samhället när det gäller hot och våld. Dessvärre är inte ombordpersonalen ensamma. Mycket pekar mot att hot och våld i arbetslivet generellt sett har blivit mer vanligt.

## 7.1 Nolltolerans mot sexuella trakasserier

Var fjärde Seko-medlem ombord på tågen vittnar om att det dagligen eller någon gång i veckan förekommer sexuella trakasserier från resenärer på arbetsplatsen. Vår enkät visar att ombordpersonalen i större utsträckning får utstå sexuella trakasserier från resenärer än medlemsgruppen som helhet. Orsaken till detta är att ombordpersonalen står i en direktkontakt med resenärerna och ofta hamnar i pressade situationer vid förseningar eller visering av biljetter.

Vår undersökning visar att det krävs krafttag mot sexuella trakasserier. Ingen ska behöva utstå detta på sin arbetsplats. Det är i samband med ensamarbete som tågpersonalen är som mest utsatt och arbetsgivaren har en skyldighet att bemanna arbetsplatsen så att ensamarbete undviks. Därför är frågan om nolltolerans mot sexuella trakasserier i huvudsak en bemanningsfråga.

Det krävs också att arbetsgivaren tillsammans med facket tar fram handlingsplaner mot sexuella trakasserier. I denna bör framgå rutiner för hur arbetstagaren ska agera vid sexuella trakasserier samt vilket stöd som kan förväntas av arbetsgivaren. Sådana rutiner och handlingsplaner ska finnas oavsett om trakasserierna sker mellan arbetstagare, chef eller passagerare. Denna handlingsplan ska vara väl känd i hela organisationen.

## 7.2 Stoppa ensamarbetet

Hälften av den anställda ombordpersonalen svarar att det dagligen eller någon gång i veckan förekommer

hot på arbetsplatsen. Nästan var femte ombordanställd svarar att det dagligen eller någon gång i veckan förekommer våld på arbetsplatsen. Dessutom svarar 70 procent av ombordpersonalen att hot och våld är allvarligare problem idag än för ett år sedan.

Våra medlemmar vittnar om en mycket tuff miljö ombord. I de öppna svar som finns i enkäten svarar flertalet medlemmar att hot och våld förekommer i samband med ensamarbete och i samband med visering av biljetter. Ofta har resenären i de här sammanhangen inte löst giltig biljett och situationen blir svår för ombordpersonalen. Den ombordanställda hamnar i en situation där de ska säkerställa att resenärer åker tåg på giltig biljett samtidigt som risken för hot eller våld är påtaglig.

Hot- och våldssituationer är inte isolerat till enbart kvällar och helger utan en majoritet av de anställda menar att det kan förekomma när som helst under dagen.

Precis som för sexuella trakasserier finns det tydligt samband mellan hot och våld samt ensamarbete. När ombordpersonalen arbetar ensam ökar risken för att bli utsatt. Utifrån denna aspekt är det oroväckande att 72 procent av de ombordanställda svarar att det dagligen eller nästan dagligen förekommer ensamarbete på arbetsplatsen.

Sekos medlemmar vittnar även om en underbemanning som är ett hot mot säkerheten. 74 procent av ombordpersonalen anser att sådan underbemanning existerar.

Seko anser att lagstiftningen är tydlig – ensamarbete ska inte förekomma när det finns påtaglig risk för hot och våld. Teknik och kameror är inte tillräckligt i syfte att förebygga hot, våld och sexuella trakasserier. Kameror kan i huvudsak användas som bevisföring för att identifiera förövare. Men då de mesta hoten och våldet inom spårtrafiken sker i affekt har inte kameror en skyddande verkan.

Föreskriften om hot och våld i arbetslivet (AFS 1993:2 §8) ger visst utrymme för tolkning eftersom den säger att ensamarbetet är förbjudet då det finns påtaglig risk för våld eller hot om våld. Seko anser att det alltid finns påtaglig risk för våld eller hot om våld för ombordpersonalen inom kollektiv- och järnvägstrafiken. Enkäten som ligger till grund för denna rapport visar att så är fallet samt att hot och våld kan förekomma när som helst under dagen. Ombordpersonalen är oerhört utsatt i detta hänseende. Med denna bakgrund bör inte ensamarbete för

ombordpersonalen vara tillåtet. Även arbetsmiljöverkets föreskrift om ensamarbete (AFS 1982:3) stadgar att om det finns påtaglig risk för hot eller våld skall ensamarbete undvikas.

### 7.3 Offentlig upphandling en del av problemet

Upphandling av tågtrafik sker idag allt som oftast genom lägsta pris. Den tågoperatör som kan lägga lägsta budet i upphandlingen är den som vinner. Personalkostnader utgör en stor del av tågoperatörernas möjligheter till att tjäna pengar. Därför försöker

operatören dra ner på personal i den mån det är möjligt. Detta påverkar givetvis förekomsten av ensamarbete. Det påverkar även arbetstider och skapar stress för exempelvis lokförare, städ- och verkstadspersonal när tågoperatörerna ska hämta hem låga anbud i kontrakten.

För att hålla en hög säkerhetsnivå ombord på tågen samt säkerställa god service krävs att det finns personal tillgänglig ombord. Detta blir särskilt viktigt idag med kraftiga brister i infrastrukturen utifall exempelvis en evakuering av tåget måste ske.

Det offentliga har här ett ansvar att ställa krav på bemanningen ombord. Det bör vara krav på minst två ombordanställda på varje tåg.

## Sekos krav

### Stoppa ensamarbetet

Ensamarbete utgör en grogrund för sexuella trakasserier samt hot och våld. Genom ökad bemanning ombord på tågen skapas en bättre arbetsmiljö och personalen kan känna sig tryggare. Dagens lagstiftning är tydlig och stadgar att det inte ska förekomma ensamarbete om det finns påtaglig risk för hot och våld. Som denna rapport visar föreligger det dagligen sådan risk för ombordpersonalen. Därför måste ensamarbetet ombord på tågen få ett stopp. Minst två ombordanställda ska finnas i varje tågset.

### Bättre offentlig upphandling

Den offentliga upphandlingen spär på problemen. Det är dags att frånga om upphandling på lägsta pris och ställa krav på bemanning ombord. Av såväl arbetsmiljö- som säkerhetsskäl krävs att det ställs krav på att tågseten inom spårtrafiken minst ska ha två ombordanställda. Genom att frånga om lägsta pris finns även möjligheter för fler personal, bättre arbetstider och mindre stress för övriga arbetstagare såsom lokförare samt städ- och verkstadspersonal.

### Kameror ersätter inte människor

Det finns en övertro på tekniken och ofta används kameror som argument för färre kollegor. Kameror ersätter inte människor och kan inte skydda i den akuta situationen. Däremot kan tekniken användas som ett bra komplement till utökad bemanning.

### Ökad samverkan i branschen

Mot bakgrund av att samhället har en önskan om att öka andelen resande inom tågtrafiken krävs en ökad samverkan mellan kollektivtrafikmyndigheterna, trafikföretagen och fackföreningar i att hantera hot och våld samt sexuella trakasserier för att göra trafiken mer attraktiv. En sådan samverkan borde även inkludera Arbetsmiljöverket och Polisen.

### Utred möjligheten för tillträdesförbud

Situationen för personalen är mycket allvarlig och deras hälsa står på spel. Även om de ombordanställda har rätt att avhysa resenärer som innebär ett hot mot säkerheten kan dessa resenärer ändå återkomma dagen därpå. Om inte situationen förbättras anser Seko att regeringen ska utreda frågan om att utvidga tågoperatörernas och personalens rättigheter så möjligheten ges att utfärda tillträdesförbud mot resenärer som återkommande utgör ett hot mot säkerheten.

# Bilaga 1 – Medlemsundersökning

## Inledande frågor om dig

Arbetar du i huvudsak som	
Administrativ personal	3,73%
Bangårdspersonal	6,53%
Lokförare	35,28%
Ombordspersonal	31,96%
Stationsvärd/kundservice	7,74%
Städpersonal	4,69%
Verkstadspersonal	6,78%
Övrigt	3,29%

Vilken är din huvudsakliga anställningsform?	
Tillsvidare/fast anställd	89,80%
Visstid/vikarie/timanställd	9,02%
Anställd i bemanningsföretag	0,19%
Arbetssökande	0,53%
Annat	0,46%

Hur länge har du haft ditt nuvarande jobb?	
Kortare än två år	20,72%
2-3 år	14,84%
4-6 år	12,94%
7-10 år	14,13%
11 år eller längre	37,13%
Vet ej	0,25%

Vad har du för genomsnittlig månadslön, inklusive ob och andra ersättningar?	Alla	Ombordspersonal	Lokförare
Under 20 000 kronor	8,38%	14,13%	2,47%
20 001 - 25 000 kronor	15,56%	24,37%	3,97%
25 001 - 30 000 kronor	26,31%	36,35%	8,55%
30 001 - 35 000 kronor	24,38%	23,29%	25,13%
över 35 001 kronor	25,38%	1,85%	59,88%

## I vilken utsträckning instämmer du i följande påstående?

Jag känner att arbetstiderna påverkar min hälsa negativt	Alla	Ombordspersonal	Lokförare
Instämmer inte alls	7,31%	3,70%	3,00%
Instämmer inte särskilt	10,72%	9,84%	8,99%
Varken eller	10,81%	9,26%	9,17%
Instämmer delvis	35,44%	40,55%	39,24%
Instämmer helt	33,06%	34,80%	38,36%
Vet ej	2,66%	1,85%	1,23%

Vi är underbemannade, vilket innebär ett hot mot säkerheten	Alla	Ombordspersonal	Lokförare
Instämmer inte alls	8,16%	5,07%	6,35%
Instämmer inte särskilt	11,44%	6,82%	13,76%
Varken eller	12,81%	10,43%	13,32%
Instämmer delvis	30,00%	28,46%	35,01%
Instämmer helt	32,81%	45,71%	27,60%
Vet ej	4,78%	3,51%	3,97%

Det förekommer förebyggande åtgärder för att minimera riskerna i mitt jobb	Alla	Ombordspersonal	Lokförare
Instämmer inte alls	9,50%	11,50%	6,79%
Instämmer inte särskilt	17,22%	19,30%	17,90%
Varken eller	17,69%	17,74%	15,70%
Instämmer delvis	33,34%	33,72%	37,13%
Instämmer helt	12,25%	6,82%	14,64%
Vet ej	10,00%	10,92%	7,85%

Det förekommer förebyggande åtgärder för att minimera riskerna i mitt jobb	Alla	Ombordspersonal	Lokförare
Instämmer inte alls	9,50%	11,50%	6,79%
Instämmer inte särskilt	17,22%	19,30%	17,90%
Varken eller	17,69%	17,74%	15,70%
Instämmer delvis	33,34%	33,72%	37,13%
Instämmer helt	12,25%	6,82%	14,64%
Vet ej	10,00%	10,92%	7,85%

Det förekommer att någon utsatts för risk i samband med ensamarbete	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Instämmer inte alls	5,03%	1,27%	2,29%
Instämmer inte särskilt	5,03%	2,05%	4,50%
Varken eller	7,63%	3,41%	7,05%
Instämmer delvis	26,28%	20,18%	32,54%
Instämmer helt	44,75%	66,76%	39,33%
Vet ej	11,28%	6,34%	14,29%

Stressnivån på min arbetsplats har ökat det senaste året	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Instämmer inte alls	4,16%	2,14%	4,59%
Instämmer inte särskilt	6,47%	5,07%	6,88%
Varken eller	13,59%	10,72%	16,23%
Instämmer delvis	24,41%	23,88%	22,66%
Instämmer helt	43,59%	49,61%	41,01%
Vet ej	7,78%	8,58%	8,64%

Jag upplever att hot och våld är allvarligare problem i dag än för ett år sedan	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Instämmer inte alls	16,03%	2,92%	14,02%
Instämmer inte särskilt	6,28%	4,19%	6,00%
Varken eller	16,09%	13,65%	17,02%
Instämmer delvis	17,94%	23,49%	17,90%
Instämmer helt	29,94%	47,08%	26,98%
Vet ej	13,72%	8,67%	18,08%

Förekommer det hot på din arbetsplats?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Dagligen eller nästan dagligen	12,72%	19,07%	13,21%
Någon gång varje vecka	19,25%	29,98%	20,21%
Någon gång varje månad	16,52%	25,33%	14,34%
Någon gång varje halvår	7,88%	10,06%	6,30%
Någon gång varje år	9,07%	6,64%	8,12%
Vet ej	34,57%	8,92%	37,82%

Förekommer det våld på din arbetsplats?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Dagligen eller nästan dagligen	3,03%	4,87%	1,68%
Någon gång varje vecka	8,06%	13,16%	7,50%
Någon gång varje månad	15,16%	23,88%	15,52%
Någon gång varje halvår	11,97%	18,03%	11,11%
Någon gång varje år	13,75%	17,64%	13,23%
Vet ej	48,03%	22,42%	50,97%

Om det förekommer hot och/eller våld på din arbetsplats, när under arbetsdagen anser du det vara störst risk att utsättas för detta?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Helger	3,03%	4,87%	1,68%
Kvällar	8,06%	13,16%	7,50%
Dagtid	15,16%	23,88%	15,52%
Kan förekomma när som helst under dagen	11,97%	18,03%	11,11%
Förekommer inte alls	13,75%	17,64%	13,23%
Vet ej	48,03%	22,42%	50,97%

Har det förekommit att du utsatts för hot - och/eller våldssituationer utanför arbetet p.g.a. ditt arbete?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja	12,38%	20,66%	7,50%
Nej	84,38%	76,71%	90,30%
Vet ej	3,25%	2,63%	2,20%

Upplever du att du får tillräckligt med stöd från din arbetsgivare vid hot - och/eller våldssituationer?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja	26,66%	32,85%	20,63%
Nej	20,22%	28,85%	14,81%
Vet ej	53,13%	38,30%	64,55%

Upplever du någon gång sådan underbemanning på din arbetsplats att den försvårar möjligheterna för dig och dina kollegor att göra ett bra jobb?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja, dagligen eller nästan dagligen	15,94%	21,35%	10,23%
Ja, någon gång varje vecka	19,09%	22,71%	18,61%
Ja, någon gång varje månad	19,56%	20,18%	21,78%
Ja, någong varje halvår	9,66%	8,58%	11,46%
Ja, någon gång varje år	10,44%	7,50%	10,23%
Nej, aldrig	12,28%	7,50%	12,61%
Vet ej	13,03%	12,18%	15,08%

Förekommer det ensamarbete på din arbetsplats?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja, dagligen eller nästan dagligen	66,03%	72,31%	71,93%
Ja, någon gång varje månad	11,60%	9,00%	13,15%
Ja, någon gång varje halvår	3,70%	2,05%	4,68%
Ja, någon gång varje år	4,45%	2,64%	3,97%
Nej, aldrig	7,74%	6,75%	2,29%
Vet ej	6,49%	7,24%	3,97%



Förekommer det att anställda utsätts för sexuella trakasserier från resenärer på din arbetsplats?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja, dagligen eller nästan dagligen	6,45%	9,26%	8,04%
Ja, någon gång varje vecka	10,11%	15,50%	11,22%
Ja, någon gång varje månad	8,80%	15,59%	8,30%
Ja, någong varje halvår	5,23%	8,38%	5,30%
Ja, någon gång varje år	4,98%	7,89%	3,45%
Nej, aldrig	20,35%	4,19%	14,22%
Vet ej	44,08%	39,18%	49,47%

Förekommer det sexuella trakasserier mellan anställda på din arbetsplats?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja, dagligen eller nästan dagligen	0,91%	1,07%	0,71%
Ja, någon gång varje vecka	1,78%	1,95%	1,50%
Ja, någon gång varje månad	3,25%	4,00%	3,18%
Ja, någong varje halvår	3,81%	4,19%	4,32%
Ja, någon gång varje år	7,66%	7,89%	6,80%
Nej, aldrig	24,54%	18,71%	18,36%
Vet ej	58,05%	62,18%	65,14%

Anser du, i de fall det förekommit sexuella trakasserier, att arbetsgivaren agerat ansvarsfullt?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja	9,63%	11,13%	8,13%
Nej	11,01%	11,04%	8,48%
Jag känner inte till att det förekommit sexuella trakasserier	39,92%	32,52%	41,52%
Vet ej	39,45%	45,31%	41,87%

Får du som anställd kontinuerlig utbildning/kompetensutveckling av din arbetsgivare?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja	65,75%	64,58%	78,11%
Nej	24,89%	25,44%	15,18%
Vet ej	9,36%	9,98%	6,71%

Har du, av din arbetsgivare, fått utbildning för att hantera extraordinära händelser, exempelvis terrorhot?	Alla	Ombord-personal	Lokförare
Ja	11,68%	18,48%	8,91%
Nej	78,17%	70,67%	83,23%
Vet ej	10,15%	10,85%	7,86%

# Referenser

AFA Försäkring statistik över anmälda arbetsolycksfall

Arbetsmiljöverkets officiella statistik över hot och våld i arbetslivet

Anund, A, Ihlström, J, Johansson S & Scholten, C, 2017, Hot och våld mot bussförare och tågvärdar, K2 Research 2017:11

SCB, Undersökning av levnadsförhållanden, ULF, <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/levnadsforhallanden/levnadsforhallanden/undersokningarna-av-levnadsforhallanden-ulf-silc/pong/statistiknyhet/undersokningarna-av-levnadsforhallanden-ulf-silc6/>

Seko, 2018, En Kriminalvård i Kris – Rapport om den allvarliga utvecklingen inför murarna maj 2018, Seko

Seko, 2012, Farligare innanför murarna när ensamarbetet ökar, En rapport från Seko februari 2012.

SOU 2019:8, Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande

Wikström-Melin, E, 2019(a), En myndighet i förfall – En rapport om läget inom Statens institutionsstyrelse februari 2019, Seko

Wikström-Melin, E, 2019(b), Med fara för livet – En rapport om vägarbetarnas arbetsmiljö, Seko



Seko  
Box 1105  
111 81 Stockholm  
[seko@seko.se](mailto:seko@seko.se)  
[www.seko.se](http://www.seko.se)