



foto: Staffan Löwstedt: SVD SCANPIX

När vinst går före säkerhet

En rapport från SEKO april 2013.

Ny undersökning från Seko

Anställda inom SL slår larm om säkerheten

Mer än hälften av de anställda upplever att det finns brister i underhållet – såväl fordon som infrastruktur uppvisar allvarliga säkerhetsrisker. Det visar en ny undersökning bland Sekos medlemmar inom den spårbundna kollektivtrafiken i Stockholm.

Slitna fordon, stora brister i underhållet och undermålig infrastruktur. Så kan resultatet av en ny undersökning bland Sekos medlemmar inom Stockholms spårbundna kollektivtrafik sammanfattas. I undersökningen, som genomförts av Novus Opinion, har drygt 700 Seko-medlemmar svarat på frågor om säkerheten inom SL:s spårbundna trafik. En kort sammanfattning av undersökningen visar följande:

Farliga fordon skickas ut trafik

- Mer än varannan medlem upplever att det finns brister i underhållet av fordonen. Bland förarna hela åtta av tio medlemmar.
- Var fjärde medlem uppger att det förekommer att fordon som är mer slitna än vad regelverket tillåter skickas ut i trafik.
- Allvarligast ser det ut vad gäller infrastrukturen. Sex av tio medlemmar upplever att det finns brister i infrastrukturen avseende ban, el, signal och tele.
- Tre av tio medlemmar uppger att det inte har förkommit någon säkerhetsinspektion av SL eller Trafikverket på den egna arbetsplatsen under det senaste året.
- Var femte medlem uppger att det förekommer att personal på den egna arbetsplatsen arbetar med sådant de inte har behörighet för.

Förare och reparatörer mest missnöjda med underhållet

De medlemsgrupper som tycker att fordonsunderhållet fungerar allra sämst är förare samt lok- och vagnreparatörer. Åtta av tio förare upplever att det finns brister i underhållet av fordonen. Mer än var tredje förare upplever att det förekommer att fordon som är mer slitna än vad regelverket tillåter skickas ut i trafik. Samma siffra gäller för lok- och vagnreparatörerna. Inom den sistnämnda gruppen är det också mer än var tredje som uppger att det förekommer att personal på den egna arbetsplatsen arbetar med sådant de inte har behörighet för. Bristen på behörighet bland reparatörerna kan till stor del förklaras med en hög andel underentreprenörer inom underhållet. För varje led i underentreprenörskedjan pressas priset allt hårdare, vilket leder till att företagen längst ner i kedjan inte har råd att investera i de anställda. Detta får inte bara till följd att anställningsvillkoren försämrats utan också att personalen inte erhåller den utbildning som krävs för att genomföra ett fullgott och säkert arbete.

Det faktum att fordonen är mer slitna än vad regelverket tillåter kan innebära att fordonen

rent av är farliga för resenärerna att åka med. En annan faktor som kan få allvarliga konsekvenser för resenärerna är att de säkerhetsföreskrifter som ansvariga myndigheter har fastställt genom dispens kan kringgå av företag inom underhållssektorn.

Dagens turtäthet i trafiken i kombination med låg reservtågskapacitet gör att den tid som fordon tillbringar på verkstäderna blir alltför kort. Underhållet hinns helt enkelt inte med. Några exempel på allvarliga och vanligt förekommande brister på fordonen är bromsfel. Dessa förekommer på såväl tunnelbane- som pendeltågen. Bromsfel kan få mycket allvarliga konsekvenser, exempelvis genom att bromssträckan förlängs.

Särskilt vintertid är det också vanligt med motorfel. Ytterligare ett allvarligt problem är smutsiga frontrutor på tunnelbanetågen. Turtätheten gör att tågen inte hinner passera de automattvättar som finns. Lösningen blir att personalen på verkstäderna under stark tidspress får tvätta rutorna för hand. Det leder, förutom allvarliga belastningsskador på personalen, till att tunnelbanetåg med ofta mycket smutsiga frontrutor skickas ut i trafik. För tunnelbanetrafiken innebär detta att förarnas sikt och därmed också resenärernas säkerhet försämras.

Pendeltrafiken största sorgebarnet

De stora bristerna i infrastrukturen gäller inom såväl tunnelbanetrafiken som övrig spårbunden kollektivtrafik. Allra allvarligast är dock problemen inom pendeltågstrafiken. Bland de Seko-medlemmar som arbetar med underhåll av de spår som pendeltågen trafikerar uppger sju av tio att det finns brister i infrastrukturen. Motsvarande siffra för tunnelbanan är drygt fyra av tio. Skillnaden mellan de två områdena kan till stor del förklaras med att SL, som äger tunnelbanespåren, satsar mångdubbelt mer på underhåll och reinvesteringar än Trafikverket, som äger de spår som pendeltågen trafikerar.

Att infrastrukturen inom pendeltågstrafiken uppvisar så stora brister har flera förklaringar. En är att drift, underhåll och investeringar i dag upphandlas under fri konkurrens. Vid anbudsutvärderingarna väger ofta priset tyngre än faktorer som kvalitet och arbetsmiljö, och det är nästan alltid det billigaste anbudet som vinner. En bransch med många underentreprenörer är också sårbar på så sätt att ansvaret för helheten går förlorad. Dagens system leder till att fel på spåret inte åtgärdas ordentligt och det kan även vara samma aktör som gör besiktning på spåret och därefter åtgärdar felet.

På en underhållsmarknad där företagen försöker maximera vinst kan så kallade ”självbesiktningar” leda till felaktiga incitament. Beroende på kontraktets utformning kan företaget antingen tjäna pengar på att inte åtgärda felet ordentligt alternativt tjäna pengar på att hitta fler fel än vad som egentligen finns. Med underhåll som konkurrensutsatts krävs därför att en oberoende aktör bedriver besiktning av spåren.

Trasiga fordon skadar spåren

Det faktum att de fordon som trafikerar den spårbundna lokaltrafiken i Stockholm är dåligt underhållna skapar problem i flera led. Resenärerna märker dem i form av förseningar och inställda tåg. För de anställda leder de trasiga fordonen till uppenbara arbetsmiljörisker.

De fel som finns på fordonen fortplantar sig dessutom lätt till omkringliggande infrastruktur. Det som i branschen brukar sammanfattas med uttrycken ban, el, signal och tele får ta stora stötar av att fordonen är dåligt underhållna. Några exempel: ofta finns det brister i de så kallade ström-

avtagarna, som är den utrustning på tågens tak som sköter strömöverföringen mellan tåg och kontaktledning. Om strömavtagarna är felaktiga skadas lätt kontaktledningarna. Det är också orsaken till att man som resenär vid förseningar ofta möts av felmeddelandet ”nedriven kontaktledning”. Ett annat exempel är problemen med hjulplattor. En hjulplatta uppstår när ett tågs bromsar låser sig. Låsningen gör att hjulet inte kan rulla utan i stället plattas till under tågets fortsatta färd. Hjulplattor orsakar stora skador på rälsen.

SL och Trafikverket blundar för säkerheten

De dåligt fungerande säkerhetsinspektionerna är ett allvarligt problem. Enligt gällande föreskrifter ska anläggningsägaren, i det här fallet SL och Trafikverket, inspektera och besiktiga olika entreprenörers entreprenader. Dessutom finns ett antal föreskrifter som säger att anläggningsägaren ska ha kännedom om sin anläggning.

Att det är så många Seko-medlemmar som inte sett till några inspektioner kommer inte som någon överraskning. SL har under de senaste åren minskat sin avdelning med trafiksäkerhetshandläggare med mellan 50 och 70 procent. SL tar alltså inte sitt ansvar när det gäller säkerhetsinspektioner. Det innebär att de sätter såväl anställda som resenärer i fara.

Sekos krav

Med anledning av den allvarliga situationen kräver Seko krafttag för komma till rätta med problemen inom kollektivtrafiken:

- Skicka inte ut trasiga och dåligt underhållna tåg i trafiken! Det är förenat med livsfara för anställda och resenärer.
- SL och Trafikverket, som är anläggningsägare, måste ta ansvar för att det görs fungerande och oberoende säkerhetsinspektioner hos de som bedriver verksamheten.
- Underhåll av tågen måste ske i enlighet med säkerhetsföreskrifterna, och detta måste kontrolleras av en oberoende instans.
- Entreprenörer och anläggningsägare måste garantera att de som arbetar med att reparera lok och vagnar har behörighet, och kompetens, för detta.
- Anställda inom kollektivtrafiken ska fritt kunna påtala problem och brister i de olika verksamheterna utan att drabbas av repressalier från arbetsgivarna. Vi kräver meddelarfrihet, för vår egen och för resenärernas skull.

Fakta SL och SEKOs medlemmar

SEKO – Facket för Service och Kommunikation – har ungefär 4 800 medlemmar inom den spårbundna kollektivtrafiken i Stockholm. I den här undersökningen har endast de som arbetar i "spårmiljö" tillfrågats. Hit räknas förare, underhållspersonal, verkstadspersonal och städare.

SEKOs medlemmar inom SL om säkerhetsinspektioner och säkerhet inom spårområde

5 mars 2013



Projekt 11154 © Novus

Bakgrund:

I mitten av januari inträffade en olycka på Saltsjöbanan, då en ung kvinna skadades allvarligt när ett tåg nattetid skenade 1,5 kilometer för att sedan braka in i ett flerbostadshus. SEKO som organiserar de flesta inom SL har under en längre tid påtalat att säkerhetsarbetet blir lidande av att information silas genom flera led, från SL till entreprenören.

För att kartlägga hur säkerhetsläget är inom SL har SEKO bland annat genomfört denna undersökning bland 701 medlemmar som arbetar som förare, lokalvårdare, med fordon, underhåll, i depå eller ledare. Spärrvakter, konduktörer och andra yrken inom SL har inte besvarat enkäten.

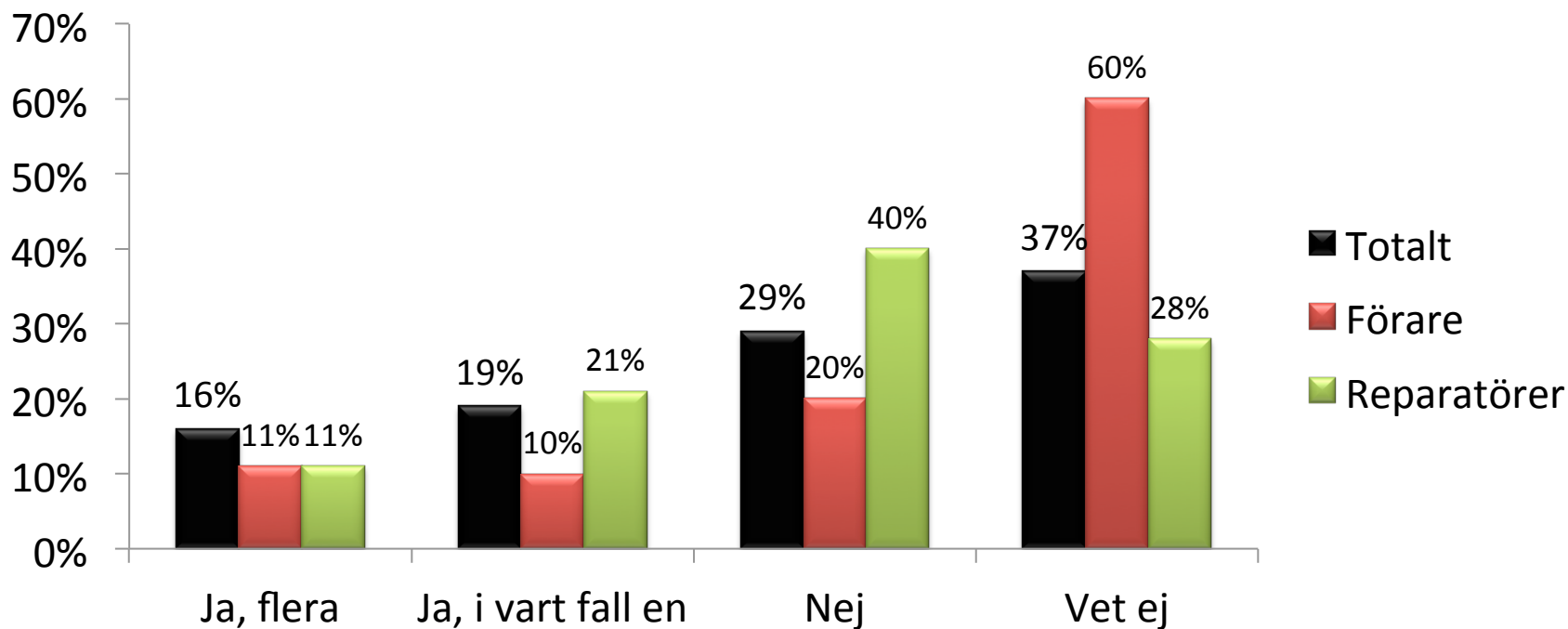
Intervjuerna har genomförts med hjälp av en webbenkät samt med hjälp av telefonintervjuer.



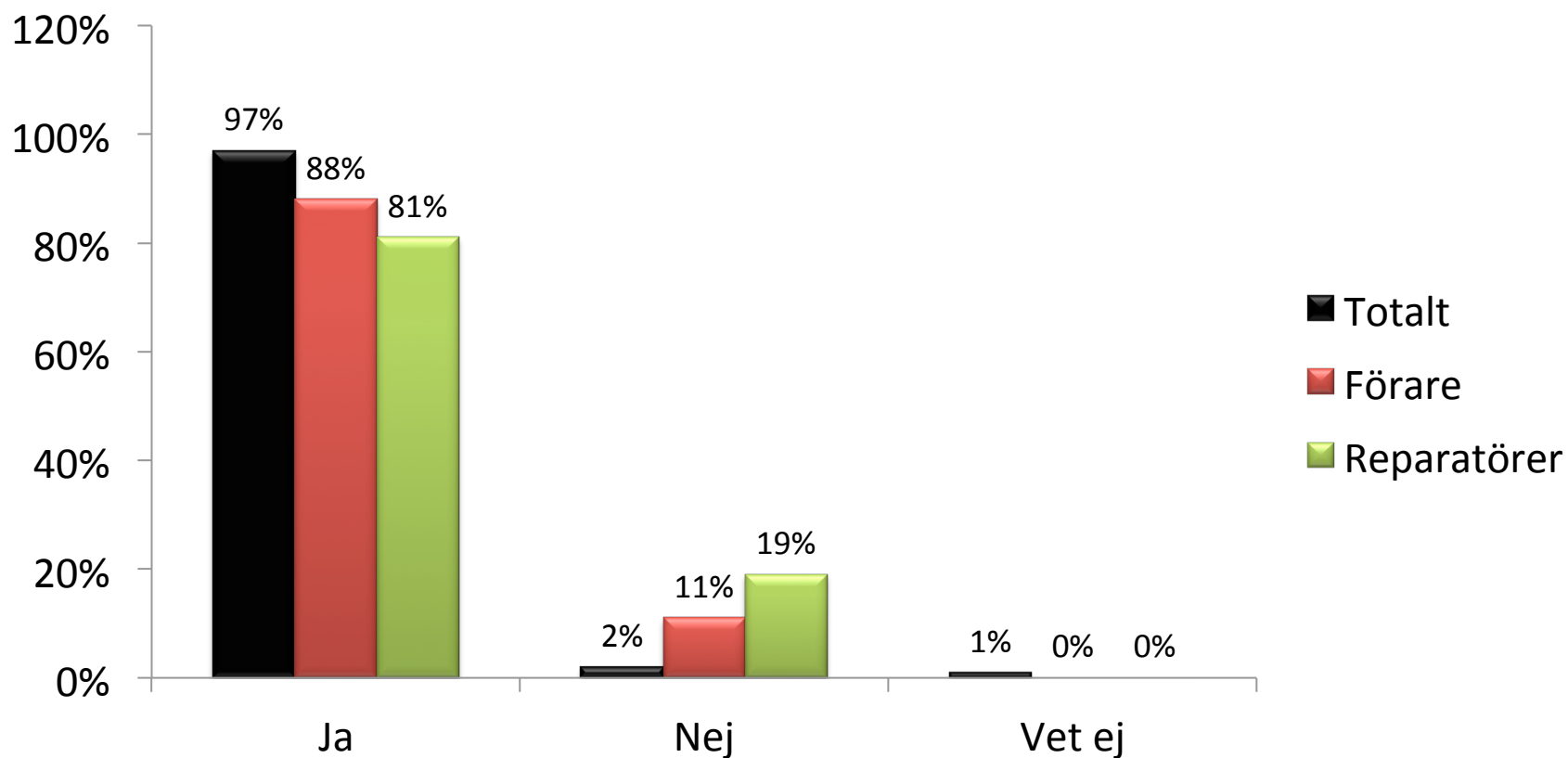
Om undersökningen

- **Uppdragsgivare:** SEKO
- **Målgrupp:** Undersökningen genomfördes bland SEKOs medlemmar inom SL
- **Urval:** Yrkesverksamma som arbetar inom SL och som organiseras av SEKO.
- **Fältperiod:** 31 januari – 4 mars 2013
- **Insamlingsmetod:** 303 webbintervjuer, 398 telefonintervjuer
- **Total svarsfrekvens på webb och telefon:** 55%
- **Antal intervjuer:** Totalt 701 genomförda intervjuer.
- **Ansvarig fältledare på Novus:** Fredrik Nilsson

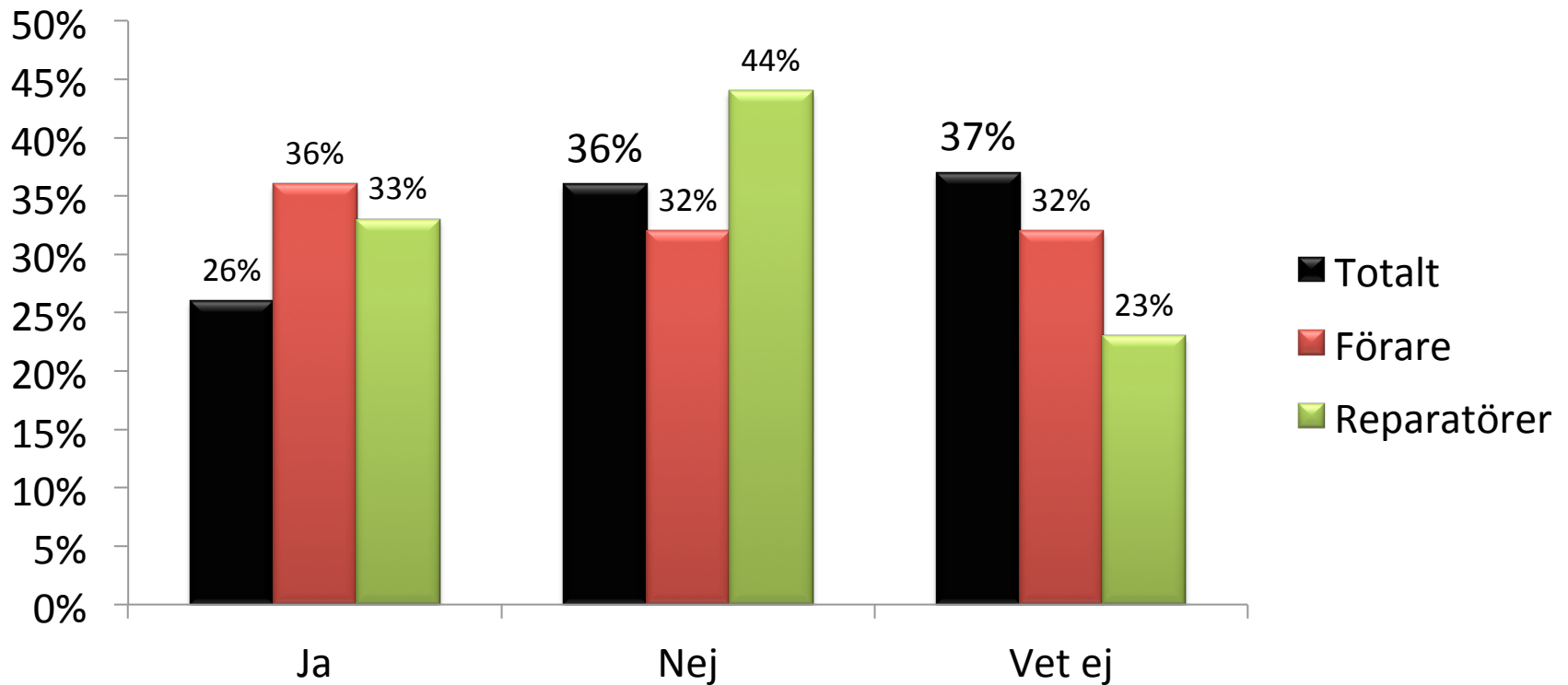
Har det förekommit någon säkerhetsinspektion av SL eller trafikverket på din arbetsplats under det senaste året?



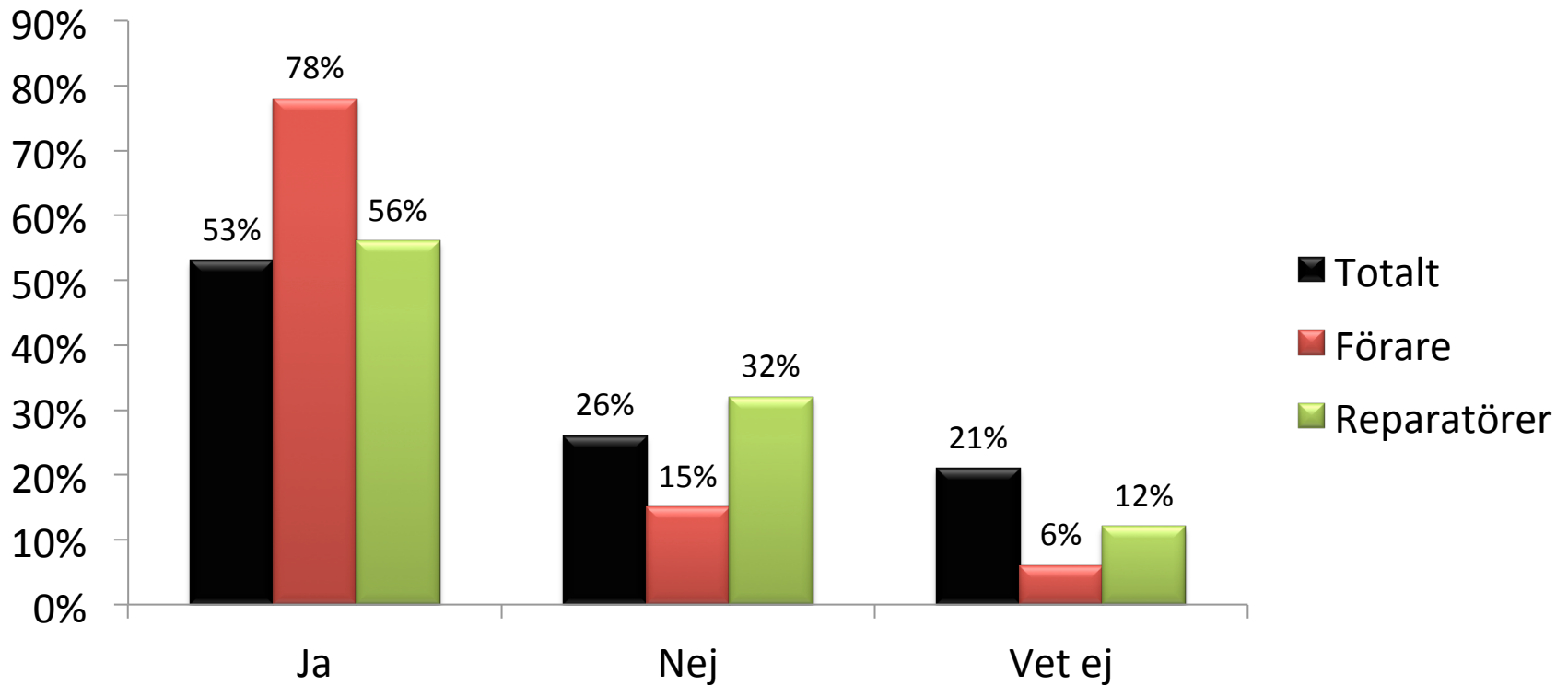
Har du utbildning för att vistas i spårområde?



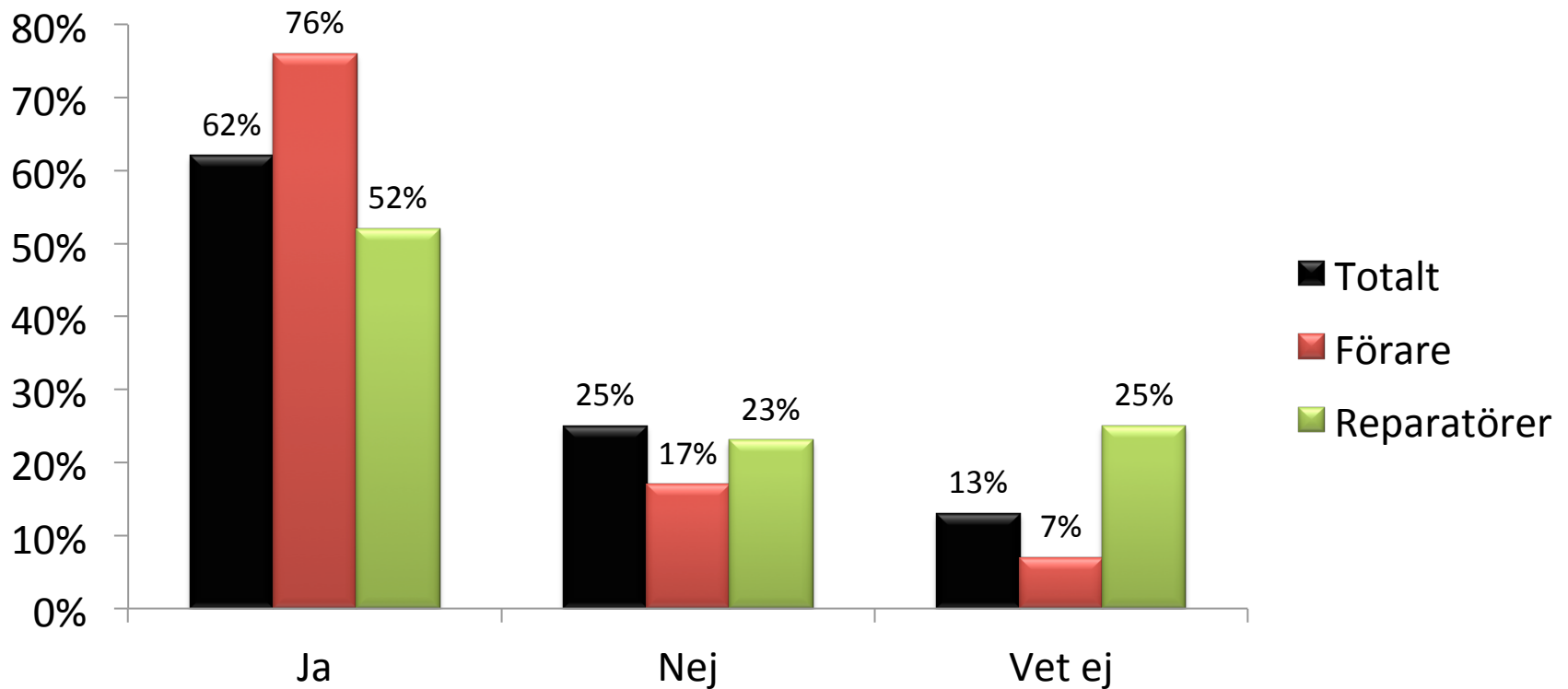
Förekommer det att fordon som är mer slitna än vad regelverket tillåter skickas ut i trafik?



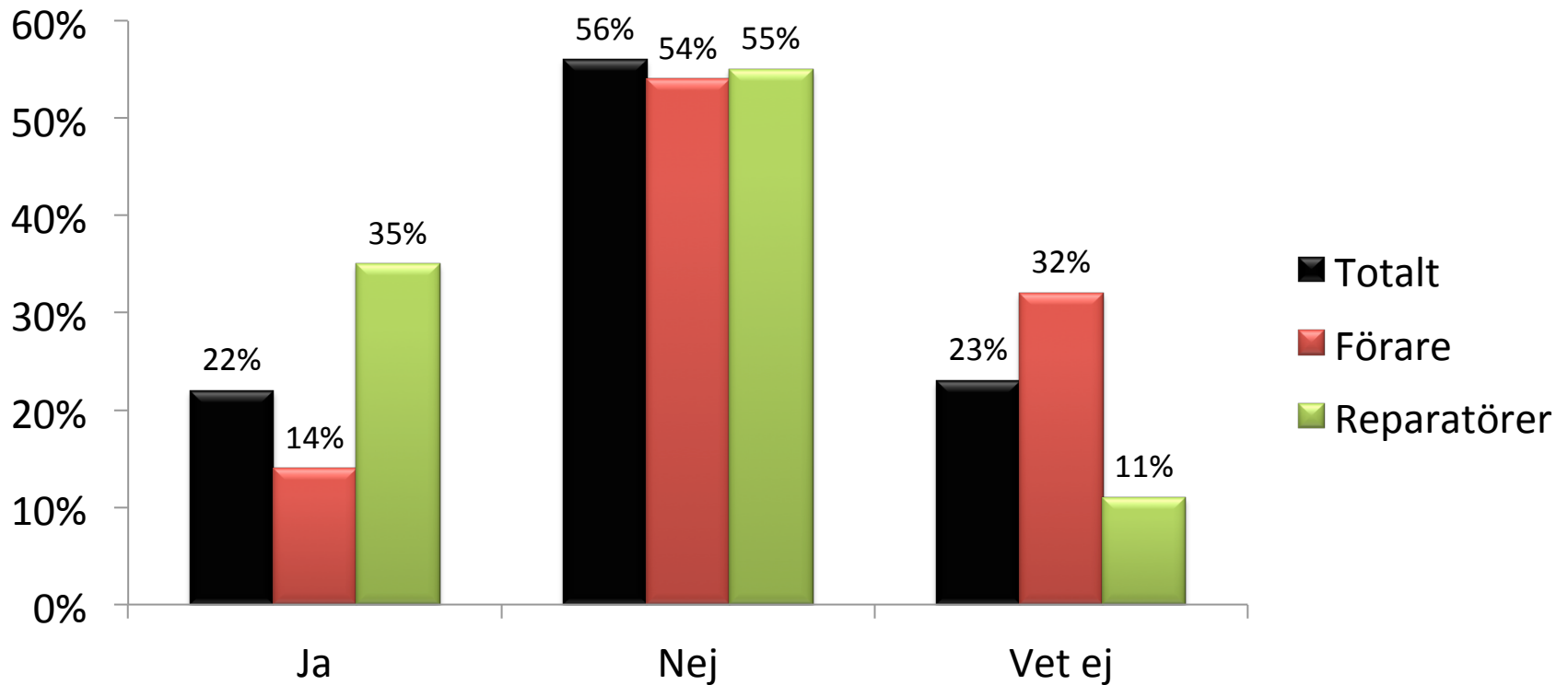
Upplever du att det finns brister i underhållet av fordonen?



Upplever du att det finns brister i infrastrukturen avseende ban, el, signal och tele?



Förekommer det att personal på din arbetsplats arbetar med sådant de inte har behörighet för?





Sammanfattning

- Drygt var tredje medlem uppger att det inte förekommit någon säkerhetsinspektion under det senaste året. Drygt var tredje uppger att det har förekommit, resten vet inte.
- I stort sett samtliga medlemmar av de som arbetar inom spårområde har också utbildning för att vistas i spårområde. Utbildning inget problem.
- Var fjärde medlem som arbetar inom spårområde uppger att det förekommer fordon som är mer slitna än vad regelverket tillåter.
- Drygt varannan medlem som arbetar inom spårområde uppger att det finns brister i underhållet av fordonen.
- Sex av tio medlemmar som arbetar inom spårområde upplever att det finns brister i infrastrukturen avseende ban, el, signal och tele.
- Var femte medlem uppger att det förekommer att personal på sin arbetsplats arbetare med sådant de inte har behörighet för.

Till vilken yrkesgrupp hör du?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
Förare	37%	32%∇	61%▲	42%	40%	31%	31%
Fordon	15%	17%▲	4%∇	20%▲	12%	15%	12%
Lokalvårdare	18%	17%	20%	12%∇	23%▲	18%	17%
Depå	4%	4%	3%	3%	4%	5%	4%
Underhåll järnväg	14%	16%▲	3%∇	13%	10%∇	15%	21%▲
Underhåll tunnelbana	8%	9%▲	3%∇	6%	6%	10%	10%
Ledare	5%	4%	6%	3%	4%	6%	5%
Spärrvakt	-	-	-	-	-	-	-
Konduktör	-	-	-	-	-	-	-
Annan:	-	-	-	-	-	-	-
Ingen av dem	-	-	-	-	-	-	-
Är arbetslös	-	-	-	-	-	-	-
Vet ej/ej svar	-	-	-	-	-	-	-

Har det förekommit någon säkerhetsinspektion av SL eller trafikverket på din arbetsplats under det senaste året?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
Ja, flera	16%	16%	12%	10%∇	16%	15%	24%▲
Ja, i vart fall en	19%	19%	17%	21%	18%	17%	20%
Nej	29%	31%▲	17%∇	25%	27%	38%▲	23%
Vet ej	37%	33%∇	55%▲	44%▲	39%	30%∇	33%

Arbetar du i spårområde?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
Ja	80%	80%	77%	88%▲	79%	78%	73%▽
Nej	20%	19%	22%	11%▽	21%	20%	27%▲
Vet ej	1%	1%	1%	1%	-	1%	1%

Har du utbildning för att vistas i spårområde?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
<*>Antal intervjuer	559	473	84	166	148	135	107
Ja	97%	97%	98%	98%	95%▽	98%	98%
Nej	2%	2%	2%	2%	3%	2%	2%
Vet ej	1%	1%	-	-	2%▲	-	-

Förekommer det att fordon som är mer slitna än vad regelverket tillåter skickas ut i trafik?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
<*>Antal intervjuer	559	473	84	166	148	135	107
Ja	26%	25%▽	37%▲	25%	29%	30%	21%
Nej	36%	38%▲	24%▽	35%	35%	36%	39%
Vet ej	37%	37%	39%	40%	36%	34%	40%

Upplever du att det finns brister i underhållet av fordonen?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
<*>Antal intervjuer	559	473	84	166	148	135	107
Ja	53%	49%∇	74%▲	50%	58%	51%	52%
Nej	26%	28%▲	14%∇	26%	24%	27%	28%
Vet ej	21%	23%▲	12%∇	24%	18%	22%	20%

Upplever du att det finns brister i infrastrukturen avseende ban, el, signal och tele?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
<*>Antal intervjuer	559	473	84	166	148	135	107
Ja	62%	60%	70%	58%	63%	64%	63%
Nej	25%	26%	18%	28%	23%	23%	26%
Vet ej	13%	14%	12%	14%	14%	13%	11%

Förekommer det att personal på din arbetsplats arbetar med sådant de inte har behörighet för?

	Totalt	Kön		Ålder			
		Män	Kvinnor	-32 år	33-44 år	45-53 år	54-65 år
Antal intervjuer	701	589	109	189	188	172	147
Ja	22%	24%▲	10%∇	22%	22%	21%	22%
Nej	56%	55%	60%	54%	55%	55%	59%
Vet ej	23%	21%	30%▲	23%	23%	24%	19%

Till vilken yrkesgrupp hör du?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
Förare	37%	100%▲	-▽	-▽	-▽	-▽	-▽	-▽	42%▲	18%▽
Fordon	15%	-▽	100%▲	-▽	-▽	-▽	-▽	-▽	17%▲	7%▽
Lokalvårdare	18%	-▽	-▽	100%▲	-▽	-▽	-▽	-▽	21%▲	4%▽
Depå	4%	-▽	-▽	-▽	100%▲	-▽	-	-	5%	1%
Underhåll järnväg	14%	-▽	-▽	-▽	-▽	100%▲	-▽	-▽	7%▽	43%▲
Underhåll tunnelbana	8%	-▽	-▽	-▽	-	-▽	100%▲	-	4%▽	21%▲
Ledare	5%	-▽	-▽	-▽	-	-▽	-	100%▲	5%	6%
Spärrvakt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konduktör	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Annan:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingen av dem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Är arbetslös	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vet ej/ej svar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Har det förekommit någon säkerhetsinspektion av SL eller trafikverket på din arbetsplats under det senaste året?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
Ja, flera	16%	11%▽	11%	10%	21%	28%▲	38%▲	15%	11%▽	32%▲
Ja, i vart fall en	19%	10%▽	21%	25%▲	11%	26%▲	29%▲	24%	17%▽	26%▲
Nej	29%	20%▽	40%▲	43%▲	21%	27%	16%▽	36%	32%▲	18%▽
Vet ej	37%	60%▲	28%▽	21%▽	46%	18%▽	16%▽	24%	40%▲	23%▽

Arbetar du i spårområde?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
Ja	80%	88%▲	81%	56%▽	93%	90%▲	82%	55%▽	79%	86%▲
Nej	20%	11%▽	19%	40%▲	7%	10%▽	18%	45%▲	21%	14%
Vet ej	1%	0%	-	3%▲	-	-	-	-	1%	-

Har du utbildning för att vistas i spårområde?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
<*>Antal intervjuer	559	226	84	71	26	89	45	18	431	121
Ja	97%	100%▲	96%	87%▽	100%	99%	98%	94%	97%	99%
Nej	2%	0%▽	4%	8%▲	-	1%	2%	6%	3%	1%
Vet ej	1%	-	-	4%▲	-	-	-	-	0%	-

Förekommer det att fordon som är mer slitna än vad regelverket tillåter skickas ut i trafik?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
<*>Antal intervjuer	559	226	84	71	26	89	45	18	431	121
Ja	26%	36%▲	33%	21%	8%▽	12%▽	22%	6%▽	30%▲	14%▽
Nej	36%	32%	44%	28%	62%▲	42%	29%	33%	34%	43%
Vet ej	37%	32%▽	23%▽	51%▲	31%	46%	49%	61%▲	36%	43%

Upplever du att det finns brister i underhållet av fordonen?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
<*>Antal intervjuer	559	226	84	71	26	89	45	18	431	121
Ja	53%	78%▲	56%	23%▽	42%	25%▽	33%▽	44%	58%▲	36%▽
Nej	26%	15%▽	32%	37%▲	35%	39%▲	24%	17%	23%▽	36%▲
Vet ej	21%	6%▽	12%▽	41%▲	23%	36%▲	42%▲	39%	19%▽	29%▲

Upplever du att det finns brister i infrastrukturen avseende ban, el, signal och tele?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
<*>Antal intervjuer	559	226	84	71	26	89	45	18	431	121
Ja	62%	76%▲	52%	27%▽	62%	71%	44%▽	61%	63%	59%
Nej	25%	17%▽	23%	48%▲	31%	20%	42%▲	11%	23%▽	31%
Vet ej	13%	7%▽	25%▲	25%▲	8%	9%	13%	28%	14%	11%

Förekommer det att personal på din arbetsplats arbetar med sådant de inte har behörighet för?

	Totalt	Till vilken yrkesgrupp hör du?							Bransch	
		Förare	Fordon	Lokalvårdare	Depå	Underhåll järnväg	Underhåll tunnelbana	Ledare	1	2
Antal intervjuer	701	256	104	126	28	99	55	33	549	141
Ja	22%	14%▽	35%▲	21%	18%	28%	33%▲	9%	21%	22%
Nej	56%	54%	55%	56%	54%	59%	58%	61%	53%▽	65%▲
Vet ej	23%	32%▲	11%▽	24%	29%	13%▽	9%▽	30%	25%▲	13%▽