



När säkerheten kommer i andra hand

Rapport från SEKO december 2010



Facket för Service och Kommunikation

Tydliga siffror i SEKOs medlemsundersökning:

Allvarliga säkerhetsbrister i tunnelbanan

Underhållet av tunnelbanan i Stockholm är allvarligt eftersatt. Trasiga tåg skickas ut i trafik och fel som rapporteras av de anställda åtgärdas inte. Det visar en undersökning som SEKO låtit göra bland förbundets medlemmar inom tunnelbanan.

Den 2 november 2009 lämnade SL över driften av tunnelbanan i Stockholm från Veolia till MTR. SEKOs medlemmar, som länge varit missnöjda med Veolia, hade stora förhoppningar på den nya arbetsgivaren. Men efter ett drygt år är besvikelsen på MTR stor. Flera yrkesgrupper inom tunnelbanan har under hösten vittnat om allvarliga brister som rör bland annat säkerheten.

SEKO har mot den bakgrunden låtit Novus Opinion genomföra en enkätundersökning bland förbundets medlemmar i tunnelbanan. I undersökningen ingår medlemmar anställda av såväl MTR (som sköter driften av tunnelbanan) som medlemmar anställda av TBT (som sköter underhåll och reparation av tunnelbanevagnarna och ägs till 50 procent av MTR och 50 procent av det norska företaget statsägda företaget Mantena).

Fel och brister åtgärdas inte

En stor del av undersökningen är kopplad till säkerheten. Resultatet av den delen visar bland annat att:

- Mer än varannan medlem vid TBT anser att det förekommer att tåg som är mer slitna än vad regelverket tillåter skickas ut i trafik.
- Två av tre förare och närmare varannan medlem vid TBT upplever att det finns stora brister av underhållet i tunnelbanan.
- Sex av tio förare och varannan spärrexpeditör uppger att fel och brister som rapporteras till arbetsgivaren sällan eller aldrig åtgärdas.
- Nästan två av tre medlemmar vid TBT uppger att det ofta förekommer konflikter med överordnade på arbetsplatsen.

Resultatet av den del av undersökningen som visar på bristande säkerhet får stöd av vittnesmål från SEKOs medlemmar. På grund av brist på tåg och vagnar skickas tåg som egentligen borde tas in för reparation ut i trafik.

SEKO har medlemmar som arbetat med underhåll av tunnelbanans vagnar i 30 år. Flera vittnar om samma sak: Det har skett en betydande skillnad i hur arbetet bedrivs sedan TBT och MTR tog över den 2 november förra året. Reparationer avbryts numera ofta mitt under pågående arbete med hänvisning till att vagnarna omedelbart ska skickas ut i trafik. Det händer till och med att akuta fel på vagnarna ignoreras av arbetsledarna. Ett aktuellt exempel är en vagn vars motor-koppling saknade olja tagits ut i trafik. Ett sådant fel riskerar att leda till kraftig upphettning med allvarlig rökutveckling som följd.

Nästan varannan förare utsatt för hot eller våld

Även frågor med direkt koppling till medlemmarnas arbetsmiljö har ställts. Resultatet av dessa visar på en nedåtgående trend vad gäller arbetsmiljön sedan MTR tog över driften av tunnelbanan.

- Två av tre förare och varannan spärrexpeditör tycker att arbetsmiljön har blivit sämre under det senaste året. Även varannan medlem vid TBT tycker att arbetsmiljön blivit sämre under samma tid.
- Närmare hälften av förarna och fyra av tio spärrexpeditörer har blivit utsatt för hot eller våld de senaste tolv månaderna.
- För lite tid att vända vid ändstationer, hala spår, problem med att bromsa tågen och dålig sikt genom frontrutan hör till de allvarligaste arbetsmiljöproblemen bland förarna.
- Att man inte får lämna spärren för att gå på toaletten utan tillstånd samt personalbrist är det allvarligaste arbetsmiljöproblemet bland spärrexpeditörerna.

SEKO kräver ändring – fyra förslag för en säkrare tunnelbana

1. Inför rutiner för systematiskt säkerhetsarbete

SEKOs medlemmar vittnar om att allvarliga säkerhetsrelaterade fel som rapporteras till arbetsgivaren inte följs upp. Dokumentation och uppföljning av allvarliga händelser saknas ofta. Tydliga rutiner är ett måste för att säkerhetsarbetet ska fungera.

2. Mer tid för underhåll

Underhållet av vagnarna utförs till största delen nattetid. Det medför i huvudsak två problem. Dels så blir arbetet stressigt och de anställda hinner ofta inte avsluta ett jobb innan en vagn ska skickas ut i trafik. Dessutom är olycksrisken större på natten. Många av underhållsjobben är riskabla. SEKO kräver därför att tiden för underhåll ska utökas så att de mest riskabla arbetsmomenten utförs dagtid.

3. SL måste ta sitt ansvar

SL har gett MTR i uppdrag att sköta Stockholms tunnelbana. Men MTR lever på flera punkter inte upp till det ingångna avtalet. SL måste börja utvärdera MTR:s arbete samt följa upp de delar som inte fungerar.

4. Ökad säkerhet på plattformar och i tåg

Antalet trafikanter som reser med tunnelbanan i Stockholm ökar stadigt. Det högre trycket leder till att säkerheten för såväl resenärer som anställda i tunnelbanan försämras. SEKO vill se fler synliga ordningsvakter, förbättrade förarlarm och fungerande övervakningskameror i tågen.

Fakta tunnelbanan och SEKOs medlemmar

SEKO organiserar alla yrkesgrupper inom tunnelbanan i Stockholm. Förbundet har omkring 1 300 medlemmar hos MTR, omkring 300 hos TBT och 60 hos Reneriet. (Reneriet sköter städningen av tunnelbanevagnarna.) För mer information om SEKO, se www.seko.se