

**Arbetsdomstolen**

**Box 2018**

**103 11 Stockholm**

Skickas endast per e-post till:

[kansliet@arbetsdomstolen.se](mailto:kansliet@arbetsdomstolen.se)

Malmö den 12 juni 2023

## Angående Mål nr A 54/23

### Tåg företagen ./.. Arbetstagarna anställda vid MTR

Som ombud för samtliga svaranden (benämns som *lokförarna* i det följande) i målet och med stöd av inlämnade behörighetshandlingar får jag härmed framföra följande.

## SVAROMÅL

### 1. Inställning

**1.1** Lokförarna vitsordar att det innevarande kollektivavtalet för tiden som stämningsansökan avser (17–19 april 2023) är Spårtrafikavtalet och att avtalet löpte för tiden 1 december 2020 till och med 30 april 2023. Lokförarna vitsordar även att stridsåtgärden inte beslutats i enlighet med den ordning som anges i de kollektivavtalslutande fackförbundens stadgar, närmar bestämt Service- och kommunikationsfackets (benämns i det följande som *SEKO*) och Fackförbundet ST:s (benämns i det följande som *ST*) respektive förbundsstadgar.

**1.2** Lokförarna bestrider käromålet i sin helhet.

**1.3** Käromålet bestrids i sin helhet av specificerade skäl avseende angivna lokförare:

Käromålet bör återkallas i sin helhet av Tåg företagen eller avslås i sin helhet avseende specifikt angivna lokförare. Svaranden hemställer om att få komplettera och utöka denna punkt med

ytterligare lokförare som omfattas av stämningsansökan fram till det datum domstolen förelägger om att erhålla slutliga bevisuppgifter. Se Bilaga 1.

- 1.4** Lokförarna vitsordar att de gemensamt har beslutat att lägga ner arbetet mellan måndagen den 17 april kl. 03.00 och onsdagen den 19 april kl. 23.59 2023. Arbetsnedläggelsen har dock inte skett i gemensamt syfte att utöva påtryckning på arbetsgivaren MTR eller i syfte att vägra utföra arbete utan fackligt organisationsstöd för att de inte har ansett sig vara arbetskyldiga. Arbetet har lagts ner i ett led att slå larm om allvarliga missförhållanden och för att medvetandegöra regioninvånarna om de allvarliga konsekvenser som beslutet om ensamarbete kommer att innebära för alla resenärer.aktionen var en markering och en kollektiv opinionsyttring mot alla parter som har haft mandat att fatta beslut och utgöra påverkan i frågan om införande av ensamarbete inom pendeltågstrafiken i Region Stockholm, närmare bestämt mot MTR, de kollektivavtalslutande arbetstagarorganisationerna och de folkvalda regionpolitikerna som har det yttersta ansvaret för pendeltågstrafiken.
- 1.5** För det fall Arbetsdomstolen skulle finna att lokförarna har deltagit i en olovlig stridsåtgärd yrkar de på att skadeståndet ska jämkas, i första hand till noll, i andra hand till ett kraftigt nedsatt belopp och i tredje och sista hand till normalbeloppet för skadestånd vid stridsåtgärder.
- 1.6** Kravet på att ränta på utdömt skadestånd ska beräknas med utgångspunkt i 6 § Rättelagen (1975:635) och att eventuell ränta ska löpa för yrkad tidsperiod vitsordas.
- 1.7** Lokförarna yrkar på att Arbetsdomstolen i enlighet med 38 kap. 4 § Rättegångsbalken (1942:740) vid vite förelägger trafikutövaren för pendeltågstrafiken, MTR Pendeltågen AB, att ge tillgång till nedan angivna utredningar samt tillhörande material för att säkra bevisning avseende de brister i säkerheten samt de långtgående arbetsmiljöproblem som under lång tid har gjorts gällande av lokförarna och som i förlängningen innebär stora risker för trafiksäkerheten de enligt lag är skyldiga att ansvara för.
- 1) Tredjepartsgranskningen som krävdes i enlighet med EU-förordning 402/2013 (CSM-RA), förs säkerhetsriskerna inom projektet att införa dörrövervakningssystem på pendeltågen och avveckla tågvärdarna. Närmare bestämt den tredjepartsgranskning som har vidtagits av företaget RTV-DK (Rail & Transit Verification Denmark ApS) för detta ändamål.
  - 2) MTO Säkerhets arbetsmiljöstudie avseende lokförarnas utökade arbetsbörda – ”MTR Pendeltågen baslinjemätning av lokförarens arbetsbelastning vid förändring i projekt PTU”.
- Dessa utredningar har begärts ut otaliga gånger och vid olika tidpunkter av ombuden för de fackliga organisationerna, skyddsorganisationerna och lokförarna personligen utan framgång.
- 1.8** Lokförarna yrkar ersättning för rättegångskostnader med ett belopp som senare kommer att anges jämte ränta enligt 6 § Rättelagen från dagen för dom i målet till dess full betalning sker.
- 1.9** För det fall att lokförarnas talan skulle ogillas, eller endast vinna bifall till viss del, yrkas att 5 kap. 2 § Lag om rättegång i arbetstvister ska tillämpas på så vis att vardera parten skall bära sin rättegångskostnad.

## 2. Bakgrund

På det sätt kärandens stämningensansökan är formulerad är det lätt att få uppfattningen att de med mandat att utöva arbetsledning i förhållande till lokförarna en gång fattade ett välgrundat och noga övervägt beslut som i alla delar varit till gagn för alla och som lokförarna utan någon förklarlig anledning har vägrat att respektera. Med stämningensansökan som utgångspunkt framstår det som att ett fullt legitimt arbetsledningsbeslut har kommit till stånd vid ett tillfälle och att lokförarna direkt därefter har gjort sig skyldiga till ett allvarligt och oförklarligt angrepp på den rådande fredsplikten.

Det finns tyvärr inte tillräckligt med utrymme i ett, i förhållande till kärnfrågan, simpelt svaromål för att kunna återge hur missvisande och trivialiserande kärandens beskrivning är vad gäller bakgrunden till lokförarnas handlande.

I ett försök att nyansera kärandens beskrivning följer här en bakgrundsbeskrivning.

### 2.1 Aktuella partsförhållanden samt systemförhållanden

För att på bästa möjliga sätt kunna ge en rättvisande bild av den långa händelseutveckling som har lett fram till lokförarnas aktion den 17–19 april 2023 bör inledningsvis en kort redogörelse lämnas för de olika parternas förhållanden till varandra samt hur den svenska kollektivtrafiken är ämnad att vara konstruerad.

#### 2.1.1 De regionala kollektivtrafikmyndigheterna

Fastställande av den så kallade allmänna trafikplikten var en av hörnstenarna när den nya Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik trädde i kraft den 1 januari 2012. För de nya regionala kollektivtrafikmyndigheter som då kom att bildas i varje län blev beslut om allmän trafikplikt ett strategiskt verktyg för att utveckla kollektivtrafiken i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen, branschens mål att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel och den gemensamma visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter fick i uppdrag att processa fram och besluta om allmän trafikplikt för den trafik som myndigheten avsåg att ta ansvar för och upprätta avtal om. De gällande föreskrifterna stipulerar att sådana beslut ska kunna härledas till det regionala trafikförsörjningsprogrammet som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har tagit fram.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har enligt Kollektivtrafiklagen som ett av sina huvuduppdrag, med utgångspunkt från det regionala trafikförsörjningsprogrammet, att fatta beslut om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser att ta ansvar för och teckna avtal om. Alla beslut om allmän trafikplikt ska kunna härledas ur det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Beslut om allmän trafikplikt är ett särskilt beslut som endast får fattas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten och får endast avse regional kollektivtrafik.

Frågor som trafikförsörjningsprogrammet bör erbjuda svar på är till exempel: Hur bör avvägningen se ut mellan den trafik som samhället ska ta ansvar för och den kommersiella

trafiken som inte regleras genom avtal? Vilka krav ställs på trafiken? När ska beslut fattas om allmän trafikplikt?

### 2.1.2 Avtal om allmän trafik genom trafikupphandlingar

Den övergripande processen från trafikförsörjningsprogram och fram till årlig rapport innehåller fyra steg i enlighet med nedanstående bild.



Inom ramen för denna reglering finns möjlighet för den regionala trafikmyndigheten att som trafik huvudman ingå avtal om allmän trafik med aktiebolag genom trafikupphandlingar i enlighet med Lagen (2016:1145) om offentlig upphandling. Ett sätt att verkställa beslut om allmän trafikplikt är alltså genom att överlåta plikten till ett utomstående trafikföretag.

Kollektivtrafiklagen har kommit att kompletteras genom inkorporering av EU:s kollektivtrafikförordning. (***EU-förordningen [EG] nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg***)

I regeringens proposition Prop. 2011/12:76 s. 14 konstateras följande:

*EU:s kollektivtrafikförordning reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än den fria marknaden skulle kunna erbjuda. De krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för sådan kollektivtrafik av allmänt ekonomiskt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor, kallas för allmän trafikplikt. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Syftet är att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms. Med avtal om allmän trafik avses i förordningen ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta företag sköta och tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som omfattas av allmän trafikplikt.*

### 2.1.3 Kollektivtrafikmyndighet Region Stockholm

I Stockholms län är Region Stockholm regional kollektivtrafikmyndighet. Regionfullmäktige har uppdragit åt Trafiknämnden att utföra Region Stockholms uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet, med undantag för antagande av trafikförsörjningsprogrammet som Regionfullmäktige inte kan delegera till Trafiknämnden. Trafiknämndens roll är att på uppdrag av Regionfullmäktige ansvara för kollektivtrafiken på land, till sjöss och för personer med funktionsnedsättning. Nämnden har det övergripande ansvaret för planering och upphandling

av trafiktjänster, samt för att följa upp verksamheten. Ansvaret för regionens kollektivtrafik har alltså delegerats från fullmäktige till nämnd.

#### **2.1.4** Ansvarsområden och avtalsfördelning inom kollektivtrafiken

Region Stockholms trafikorganisation utformad på fyra nivåer:

##### **1. Huvudman:**

Rollen som regional kollektivtrafikmyndighet innehas av Region Stockholm. Region Stockholm har delegerat detta ansvar till Trafiknämnden.

##### **2. Beslutsfattare:**

Trafiknämnden har ansvar för kollektivtrafiken i Stockholms län, det vill säga Storstockholms Lokaltrafik SL i form av tunnelbana, pendeltåg, pendelbåt, buss, lokalbana och spårväg men också Waxholmsbolaget och Färdtjänsten.

##### **3. Beställare:**

Trafiknämnden har i sin tur delegerat ansvar till trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen handlägger, planerar övergripande, beställer och följer upp trafiken.

##### **4. Utförare:**

Upphandlade trafikentreprenörer svarar för detaljplanering, driften av trafiken och mötet med resenärerna. Dessa trafikentreprenörer är leverantörer av trafiktjänster, sköter trafikdriften och kundmötet.

Vad gäller kollektivtrafikens avtalsfördelning i regionen så upphandlas trafikslag och specifikationerna för varje del ska vara synbara i varje enskild anbudsförfrågan när regionen gör upphandlingar. Trafikentreprenörer och trafikförvaltningen samverkar kring planeringen av den dagliga trafiken. Detta gäller för alla trafikslag.

Värdet på trafikavtalsområden ligger mellan några tiotals miljoner kronor per år till cirka 3 miljarder kronor per år. De upphandlade trafikavtalen löper som regel mellan åtta och tio år.

#### **2.1.5** Trafikentreprenör för pendeltågen, Mass Transit Railway Corporation, MTR

I december 2015 beslutade Trafiknämnden i Stockholms län att MTR, genom företaget MTR Pendeltågen AB, ska ta ett helhetsansvar för Stockholms pendeltåg. Det är ett ansvar som bland annat omfattar trafikdrift, underhåll av fordon och stationer samt tjänster som till exempel kundservice.

SJ begärde överprövning av beslutet men Förvaltningsrätten i Stockholm avslag SJ:s ansökan om överprövningen. Den 11 december 2016 tog MTR över ansvaret för pendeltågstrafiken från den tidigare operatören Stockholmståg och officiell trafikstart var den 11 december 2016. Avtalets värde är cirka 30 miljarder kronor beräknat på 14 år och avtalstiden löper på 10 år innehållande en optionsklausul med möjlighet till förlängning med ytterligare 4 år.

#### **2.1.6** MTR, SL och Trafikverket

MTR kör pendeltågen på uppdrag av SL genom Trafikförvaltningen i Region Stockholm. De ansvarar bland annat för drift av trafiken, detaljplanering, fordonsunderhåll och kundservice. MTR har också arbetsgivaransvar för en stor del av alla som bidrar till pendeltågsdriften genom att bland annat köra trafiken, städa stationer och tåg samt informera på hemsidan sl.se vid trafikstörningar. Deras arbetsgivaransvar omfattar även lokförarna för pendeltågen.

Trafikverket har det övergripande ansvaret för allt från trafikledning och trafik- och störningsinformation till underhåll av järnvägens infrastruktur.

## **2.2 Förarbete och slutligt beslut om införande av ensamarbete**

### **2.2.1 Tjänsteutlåtande Trafikförvaltningen daterad den 9 juni 2021 – Sammanfattning**

Den 9 juni 2021 upprättade Trafikförvaltningen i Region Stockholm ett tjänsteutlåtande med ett förslag till beslut för Trafiknämnden. Tjänsteutlåtandet är rubricerat "Genomförandebeslut avseende eftermontering av kamera- och monitorutrustning på pendeltågsfordon samt beslut om godkännande av tilläggsavtal" (benämns som *Förslaget till genomförandebeslut* i det följande) och upptar totalt 31 sidor, varav 9 sidor är text och 22 sidor består av diverse kalkylblad innehållande ekonomiska prognoser och kostnadsuträkningar. Det vittnar rätt tydligt om vad det huvudsakliga syftet med tjänsteutlåtandet var och vilka intressen förslaget hade för ögonen.

Ärendet fördes upp som ett tilläggsärende på Trafiknämndens dagordning först torsdagen den 10 juni 2023. Trafiknämndens kommande sammanträde var planerat till den 15 juni 2023. I korthet föreslog Trafikförvaltningens tjänstemän, förvaltningscheferna David Lagneholm och Fredrik Cavalli-Björkman följande:

1. Att Trafiknämnden beslutar om att investera 293 miljoner kronor i monitor- och kamerautrustning till pendeltågsfordonen X60/A/B.
2. Att Trafiknämnden godkänner att man upprättar och ingår ett tilläggsavtal till det befintliga uppdragsavtalet med den aktuella trafikentreprenören för pendeltågstrafiken, MTR, i stället för att påbörja en offentlig upphandling för att köpa in och montera den särskilda tekniska utrustningen för ändamålet.

Förslaget till genomförandebeslut motiverades av Trafikförvaltningen genom att inledningsvis redogöra för vilka tåg som ingår i pendeltågsflotta och att gamla tåg har ersatts av nya moderna tåg som håller hög standard. Därefter konstaterades att tågens dörrsystem utgör en del av fordonets säkerhetssystem och att en automatisk övervakning sker för att säkerställa att dörrarna är i säkert läge innan fordonet kan köras. Eftersom lokföraren från sin hytt inte själv kunde övervaka alla dörrar och ha uppsyn över resenärsutbytet vid av- och påstigningar bemannades tågen även med en tågvärd. Det var på tågvärdens avgångssignalering, först efter att tågvärden hade bedömt att resenärsutbytet är avslutat, som dörrstängningen kunde påbörjas. Enbart av den anledningen var pendeltågen således bemannade med en tågvärd per tåg. Sedan konstateras kort att tågtillverkaren Alstom erbjuder kompletterande övervakningslösningar, att sådan utrustning uppfyller alla relevanta säkerhetskrav för av- och påstigning samt att det är möjligt att utrustningen monteras på tågen i efterhand. Eftersom tågvärdarna kan ersättas med ett dörrövervakningssystem kommer dessa att bli övertaliga vid

en förändring i enlighet med förslaget och kan således successivt fasas in i andra befattningar hos trafikutövaren MTR.

Av förslaget till genomförandebeslut går även att utläsa att Trafikförvaltningen anser en sådan omfattande och komplicerad verksamhetsförändring går att genomföra inom ramen för det mellan SL och MTR upphandlade huvudavtalet för bedrivande av pendeltågstrafiken, det så kallade uppdragsavtalet. Som skäl anges endast att uppdragsavtalet innehåller "en möjlighet att avropa ombyggnationer och modifiering av SL:s egendom utöver själva utförandet av trafikuppdraget" samt att förvaltningen bedömer att införandet av dörrövervakningssystem rör sig om "design och installation av tekniska lösningar". Med dessa väldigt vagt formulerade grunder anser Trafikförvaltningen att en affär av den storleken, en beräknad totalutgift om 300 miljoner kronor, inte behöver göras genom en särskild upphandling. Åtagandena uppges vara en del av uppdraget. I nästa mening förklarar förvaltningen att sådana tilläggsavtal som föreslås också kan innebära en risk för att ifrågasättas av andra entreprenörer och för det fall ett annat bolag skulle begära överprövning av tilläggsavtalets giltighet i förvaltningsdomstol och vinna framgång med sin talan kan fråga om skadestånd och upphandlingsskadeavgift komma att aktualiseras.

Trafikförvaltningen uppger att det i uppdragsavtalet med MTR explicit är angivet att trafikutövaren proaktivt ska utarbeta förslag till förbättringar och effektiviseringar. Trafikutövaren och SL har mot den bakgrunden utrett en teknisk lösning för säker dörrstängning och avgångsrutiner med hjälp av fordonsmonterade kameror och monitorer.

Trafikförvaltningen gör även gällande att motsvarande lösningar i Storbritannien visar att säkerheten i samband med av- och påstigning förbättras med förarkontrollerade lösningar och att trafikdriften blir stabilare.

De gör även gällande att det inte finns några myndighetskrav eller regler från Transportstyrelsen som föreskriver ytterligare ombordpersonal utöver lokföraren på motorvagnar som X60. Den tekniska lösning som har studerats och föreslås införas av MTR är RIS-2703-RSB "Driver Controlled Operation (DCO) OnTrain Camera/Monitors (OTCM). Rutiner för dörrstängning och avgångsproceduren uppges av Trafikförvaltningen redan ha arbetats fram av trafikutövaren MTR.

Trafikförvaltningen konstaterar att förändringarna som föreslås kommer att innebära att lokförarens arbetsmiljö förbättras i flera avseenden, att förutsättningarna för ett effektivt resenärsutbyte optimeras, att robustheten och säkerheten i systemet ökar, att en effektivisering av pendeltågsverksamheten möjliggörs samtidigt som förslaget uppfyller alla säkerhetskraven för av- och påstigning.

Hela förslaget motiveras med att ny, tillförlitlig och väl beprövad teknisk lösning kan ersätta kravet på att trafikering ska ske med tågvärd ombord och därför kan man stryka den klausulen från det upphandlade uppdragsavtalet och, utan att göra en särskild upphandling för ändamålet, inom ramen för samma uppdragsavtal upprätta ett tilläggsavtal med MTR som kommer att innebära sänkt grundersättning till MTR som följd i storleksordningen 120–150 miljoner kronor om året.

De delarna som upptar absolut minst utrymme i Trafikförvaltningens förslag är underrubrikerna "Riskbedömning", "Konsekvenser för miljön" och "Sociala konsekvenser". Dessa delar upptar sammantaget en halv sida. Inga risker förutom tågvärdarnas oro för den egna anställningen identifieras, inga kända identifierade konsekvenser för miljön anges och inga sociala konsekvenser aktualiseras enligt förslaget.

I förslag till investeringsplan 2022–2031 är objektet upptaget till en totalutgift om 300 miljoner kronor.

### **2.2.1** Genomförandebeslut avseende eftermontering av kamera- och monitorutrustning på pendeltågsfordon samt beslut om godkännande av tilläggsavtal (TN 2021–0674)

Den 15 juni 2021 höll Trafiknämnden sammanträde och beslutade att inom ramen för nämndens förvaltningsuppdrag att bifalla förslaget till genomförandebeslut i enlighet med Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande. Förslaget beviljades i sin helhet men först efter att votering hade begärts av en nämndsledamot. Utfallet av voteringen blev att tio ledamöter röstade för att ärendet var utrett i vederbörlig ordning och att underlaget från Trafikförvaltningen kunde ligga till grund för ett beslut vid sittande möte mot åtta ledamöter som röstade mot att ärendet skulle avgöras. Ordföranden yrkade bifall till Trafikförvaltningens förslag till genomförandebeslut och fann efter voteringen att nämnden beslutade i enlighet med hans yrkande. (Trafiknämndens beslut TN 2021-0674 benämns i det följande som *Genomförandebeslutet*)

### **2.2.2** Reservationer mot förslaget till genomförandebeslut samt jäv

Nämndsledamöterna för tre olika partier i Trafiknämnden (Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Sverigedemokraterna) reserverade sig mot att godkänna förslaget till genomförandebeslut vid sittande möte och yrkade på att ärendet skulle återremitteras till Trafikförvaltningen för vidare utredning med motiveringen att förslaget var för dåligt underbyggt och saknade i allt väsentligt analyser och riskbedömningar.

Vänsterpartiet yrkade på avslag på förslaget och anförde att förslaget som helhet var en stor inskränkning av tryggheten i kollektivtrafiken och att utvecklingen har gått åt fel håll i samband med att synlig personal ombord på tågen minskat över tid och inneburit att incidenter där det förekommit hot och våld har ökat på tågen. Frågan om ökad otrygghet med anledning av just hot och våld uppgavs även vara en fråga som SEKO varnat för under en längre tid.

Vänsterpartiet anförde följande:

*"Ärendet fördes upp som ett tilläggsärende på dagordningen torsdagen den 10 juni, vilket får anses som sent. Det är tyvärr inte ovanligt att det dyker upp tilläggsärenden sent. Till denna nämnd var det fyra viktiga ärenden som dök upp först på torsdagen, några få arbetsdagar innan nämndens sammanträde på tisdagen. Att ärenden anmäls sent innebär ett allvarligt demokratiskt underskott då de folkvalda inte hinner processa och ta ställning till ärendet. I detta specifika ärende infinner sig lätt misstanken att det fanns en strategisk tanke bakom att det kom så sent. Vi ser inte heller att det ska ha förts någon dialog med personalen på MTR Pendeltågen, dess fackliga organisationer och skyddsombud. En sådant här allvarlig förändring av verksamheten måste självklart beredas bättre och under längre tid med alla berörda."*

Socialdemokraterna uppgav att de på ett generellt plan var positiva till att ny teknik används för att effektivisera och digitalisera kollektivtrafiken. Dock framförde de starka invändningar



mot att ett ärende av sådan stor vikt förs upp på nämndens dagordning med så kort framförhållning och att det också rubricerats som ett tilläggsärende. Socialdemokraterna menade på att inläsningstiden för nämndens ledamöter blir orimligt kort och att tillvägagångssättet är ett demokratiskt problem.

Socialdemokraterna anförde följande:

*”I det här förslaget så hanteras säkerheten i relation till dörrfrågan och mobila team införs för att ha beredskap att hjälpa lokföraren vid eventuella problem såsom evakuering. Risk och säkerhetsanalysen kopplat till att lokföraren i ett inledande skede kommer arbeta ensam i eventuella nödsituationer finns inte med i underlaget vilket är en stor brist och något vi socialdemokrater ser är nödvändigt innan man eventuellt kan fatta beslut om att inte längre ha tågvärdar – oavsett kameramontering eller ej. I dagsläget är det två personer som hjälps åt vid till exempel brand eller annan nödsituation. Om tåget behöver utrymmas omedelbart kan inte mobila team väntas in utan lokföraren kommer ensam behöva hantera detta.”*

Mot bakgrund av det och ett antal andra invändningar yrkade Socialdemokraterna på att ärendet skulle återremitteras för att kompletteras med en risk- och säkerhetsanalys med fokus på nödsituationer och säkerheten och tryggheten för resenärer och personal.

Sverigedemokraterna yrkade också på att ärendet skulle återremitteras till Trafikförvaltningen eftersom de ansåg att förslaget var i behov av kompletteringar för att Trafiknämnden vid senare tillfälle skulle kunna fatta ett mer väl underbyggt och motiverat förslag till beslut.

Sverigedemokraterna anförde följande:

*”Sverigedemokraterna anser att underlaget är bristfälligt för att kunna fatta ett beslut under nämnden idag. Det saknas en konsekvensanalys, det finns inte heller någon diskussion med skyddsombuden eller med de berörda parterna om hur beslutet kommer att påverka lokförarnas och resenärernas säkerhet. Trafikförvaltningen har heller ingen egen analys trots att förändringen innebär en större ekonomisk förändring för nämnden. De verkar som att beslutet är helt baserat på en extern parts analys från ett annat land.”*

En nämndsledamot, ersättare Marta Aguirre, anmälde självant jäv och valde att lämna sammanträdet. Beslutet fattades mot bakgrund av att hon sedan 25 år hade arbetat och arbetade fortfarande inom Stockholms pendeltågstrafik, både som lokförare och tågvärd.

## 2.3 Relevant praxis och forskning avseende ensamarbete

Att lokförarna haft starka invändningar mot införandet av ensamarbete och avvecklandet av tågvärdarna inom pendeltågstrafiken är inte någonting som vilar på en subjektiv grund. Frågan har, till skillnad från Trafikförvaltningens förslag till genomförandebeslut och Trafiknämndens verkställande av genomförandebeslutet, varit föremål för en upprepad och gedigen undersökning, analys och ställningstaganden. Lokförarna har gång efter gång efter annan specificerat och redogjort för vilken forskning och vilka avgöranden som ger stöd åt att deras ståndpunkt när de har försökt göra sina röster hörda om de enorma riskerna genomförandebeslutet kommer att innebära för både deras och resenärernas säkerhet. En översiktlig återgivning av de i sammanhanget mest väsentliga underlagen görs i det följande:

### 2.3.1 TRAIN-rapporten - Trafiksäkerhet och informationsmiljö för lokförare, ett projekt initierat och finansierat av Banverket

Syftet med TRAIN-projektet var att beskriva och analysera lokförarens informationsmiljö och arbetssituation och dess påverkan på förarbeteendet och på trafiksäkerheten, att ta fram underlag och förslag till säkerhetshöjande åtgärder liksom att bidra till att öka kunskaperna om samspelen människa-teknik-organisation (MTO). Ett flertal delstudier genomfördes av oberoende forskare från Institutet för psykosocial medicin, Stockholm, Institutionen för informationsteknologi, Uppsala universitet och Institutionen för beteendevetenskap vid Linköpings universitet samt Institutt for Energiteknikk, Halden i Norge. Projektet har resulterat i sexton grundrapporter där den sista är daterad den 21 december 2001. De lokförare som har varit föremål för forskningslagets undersökningar har kört persontåg, huvudsakligen pendeltåg och X 2000-tåg. Den delrapport som lokförarna har hänvisat till är TRAIN-projektets Stressforskningsrapport nr 288 från augusti 1999 som rubricerats ”*Lokförarens arbetssituation och konsekvenser för säkerhet, stress och sömnhet: litteraturöversikt, olycksanalys och turlisteanalys*” som på ett detaljerat sätt beskriver hur lokförarens arbetsmiljö i olika avseenden, såsom arbetstider, sömnbrist, stress och mental arbetsbelastning, har samband med förekommande av olyckor i tågtrafiken. Rapporten belyser även att säkerheten är beroende av hur de olika delarna i tågförarsystemet fungerar tillsammans och att individerna utgör de viktigaste och ibland också de enda barriärerna när tekniken inte fungerar. Säkerhet skapas alltså i samverkan mellan olika systemdelar när tekniken inte kan garantera en lösning. Att det finns en direkt koppling mellan lokförarnas arbetssituation och konsekvenser för säkerheten är alltså ingenting som är taget ur luften.

### **2.3.2** Regeringsbeslut om förbud mot ensamarbete – Dnr N2003/9496/ARM

Den svenska regeringen fattade ett beslut 2006 om ett förbud mot ensamarbetande lokförare gällande SJ AB. Beslutet syftade till att förbättra trafiksäkerheten inom järnvägen genom att kräva att det alltid finns två personer i ombord på tåget under körning. Regeringen ville säkerställa att det fanns en ökad uppmärksamhet och möjlighet till samarbete och kommunikation under körningen och på så vis minimera risken för olyckor eller incidenter på järnvägen.

Förbudet avsåg motorvagnståget Regina X50-59 som är kortare än pendeltågen i Stockholm och som har lägre passagerarkapacitet. Förbudet motiverades med att ensam bemanning av motorvagnståget Regina X50-59 skapar en så stark psykisk stress på tågförarna att sådant arbete inte bör få utföras. Allvarliga händelser som bedömdes kunna inträffa var exempelvis en evakuering av tåget eller att en människa påkörs. Regeringen slog fast att bemanningen bör bestå av en person utöver föraren för att uppnå en tillfredsställande arbetsmiljö för förarna. Möjligheten för etablerandet av kontakt mellan denna person och föraren under tågfärd bedömdes vara av största vikt för tågtrafiksäkerheten.

Arbetsmiljöverket, distriktet i Stockholm, hade som första instans i ärendet, den 5 december 2003, dessförinnan förbjudit SJ, med stöd av 7 kap. 7 § Arbetsmiljölagen (1977:1160) och vid vite av 10 miljoner kronor, att framföra motorvagnståget Regina X50-59 med passagerare om tåget inte var bemannat med minst en arbetstagarare i varje fordon. Verket gjorde bedömningen att arbetet som lokförare på Reginatåg utan ombordpersonal innebar, förutom ansvaret för tågets säkra framförande, ansvar för en rad uppgifter som ombordansvarig. Svårigheter att prioritera bland arbetsuppgifterna inom dessa ansvarsområden medförde en psykisk belastning för föraren som innefattade en avsevärd risk för ohälsa. Detta gäller även om de

tekniska hjälpmedlen skulle medge röstkommunikation med trafikledning längs hela sträckan. Även riskerna för föraren i en evakueringssituation lyftes i verkets yttrande till regeringen. Arbetsmiljöverket påpekade också att utredningen som ligger till grund för det överklagade beslutet huvudsakligen har belyst konsekvenserna av att en förare ensam är ansvarig för tåget.

### **2.3.3** Regeringsbeslut om förbud mot ensamarbete – Dnr A/2004/137/ARM

Den svenska regeringen fattade ytterligare ett beslut om förbud mot ensamarbetande lokförare år 2006, denna gång för pendeltågen i Stockholm. Då förbjöds Citypendeln AB att framföra tåg med passagerare om tåget inte var bemannat med minst ytterligare en person utöver lokföraren. Skälen för detta var att ensambemanning av pendeltåg bedömdes skapa en så stark psykisk press på tågförarna att sådant arbete inte bör få utföras som ensamarbete. Allvarliga händelser som bedömdes utgöra stora risker om de inträffade om tågen var bemannade med enbart lokförare var exempelvis evakuering av tåget eller att en människa blev påkörd. En tillfredsställande arbetsmiljö för lokförarna kunde således säkerställas genom att bemanningen av pendeltågen bestod av ytterligare en person utöver föraren. Frågan om evakuering, som bedömdes ta alldeles för lång tid att genomföra om bemanningen endast bestod av lokföraren ensam, vägde tungt vid regeringens bedömning.

### **2.3.4** Arbetsmiljöverkets beslut om föreläggande samt yttrande till regeringen

Den 14 maj 2008 fattade Arbetsmiljöverket ett beslut om att förelägga (AIST 2007/51948) SJ AB att genomföra riskbedömning avseende bemanning av motorvagnståg med littera beteckning X10, X12, X14, X30, X31 och X40. Kravet gällde samtliga tågenheter vid framförande inom Sverige. Arbetsmiljöverkets bedömde att regeringsbeslutet som skyddsombudet i det aktuella ärendet hänvisade till (Dnr N2003/9496/ARM) och frågan om ensamarbete skapar en så stark psykisk stress för tågförarna att sådant arbete inte bör utföras och att motsvarande överväganden även borde kunna göras beträffande övriga typer av motorvagnståg som används hos SJ AB. Vidare yttrade sig Arbetsmiljöverket till regeringen den 17 mars 2009 (Dnr J2008/48962) och bedömde att arbetsförhållandena för förarna av de motorvagnar som det överklagade beslutet avsåg var snarlika de som förelåg för förarna av Reginatågen.

### **2.3.5** En studie om evakuering från: Identifiering av problem- och förbättringsområden

År 2009 presenterades en rapport om tågevakuering som genomfördes inom ramen för ett forskningsprojekt med titeln "Evakuering från tåg – MTO-perspektiv, erfarenhetsåterföring och riskidentifiering", på uppdrag av Banverket. Inom projektet gjordes en datainsamling hos olika svenska järnvägsföretag från september 2005 till juli 2008 som sedan sammanställdes och analyseras i rapporten.

Rapporten syftade till att identifiera och analysera problem- och förbättringsområden genom att samla in data från ett stort antal genomförda evakueringar från olika datakällor. Materialet skulle bidra till ett underlag för järnvägsföretag och trafikledning för att förbättra hanteringen av evakueringar, såväl när det gäller säkerhet, som personalens arbetsituation och omhändertagande av resenärer.

I analysen uppges att i en femtedel av de evakueringar som studerats har tågen varit fullsatta. Kraven är högt ställda på ombordpersonalen eftersom de har ett stort antal resenärer att hantera i dessa ansträngda situationer. I hälften av evakueringarna fanns det personer på tåget som var i behov av hjälp för att kunna ta sig ut. För vissa grupper var detta särskilt svårt, till exempel funktionshindrade, äldre, personer med bagage/barnvagn. Den miljö i vilken evakueringen sker på är också en omständighet som påverkar, till exempel avståndet ner till banvallen, slutningen ner i ett dike eller halt väglag. För att klara av att hjälpa resenärer samtidigt som information behöver ges till resenärerna och kommunikation ska ske med övrig ombordpersonal behöver det således finnas tillräckligt med personal som är behjälplig vid evakueringen. I rapportens slutsats betonas att utbildning och praktisk övning för personalen är viktigt för att rutiner ska fungera och för att personalen ska kunna hantera evakueringssituationer på ett bra sätt. Teoretisk utbildning och praktiska övningar som ska äga rum med regelbundenhet är en av de slutsatser som rapporten kommer fram till för att minska riskerna för att personalen vid evakueringssituationer känner sig obekväma eller osäkra.

### **2.3.6** *Förbättrad hantering vid evakuering från tåg - Kommunikation och samverkan mellan inblandade aktörer*

Företaget MTO Säkerhet presenterade år 2012 resultatet av en genomförd forskningsrapport som hade gjorts på uppdrag av Trafikverket inom ramen för forskningsprojekt. I rapportens femte kapitel med rubriken "*Slutsatser och rekommendationer*" framgår vilka övergripande rekommendationer forskarna har kommit fram till. Rekommendationerna har lämnats för att åstadkomma en effektivare och säkrare hantering av evakueringssituationer. En av punkterna är "*Skapa förutsättningar, beredskap och rutiner för att tillgodose behov av personella resurser på plats i samband med evakueringar. Två personer (förare och tågvärd) är för lite för att hantera situationen om tåget är fullsatt*". Ett fullt tåg var då bedömt till 1200–1300 resenärer på pendeltågen i Stockholm enligt uppgifterna från Stockholmståg. Enligt Trafikverkets beskrivning har projektet visat att det finns brister relaterat till kommunikation och information till resenärer men också avseende organisation och ansvarsfördelning mellan olika inblandade aktörer. Sådana brister leder till en ökad risk för att resenärer skadas, till exempel genom spontanevakuering. Slutsatser från tidigare studier om evakuering från tåg inom samma forskningsprojekt var bland annat att tåg som blir stillastående under en längre tid alltid innebär risk för att resenärer inleder en spontanevakuering. Att kommunikation och samverkan fungerar vid sådana situationer bedöms vara helt avgörande för om en evakuering ska kunna genomföras på ett säkert sätt. Trafikverket har meddelat att evakueringar under mindre dramatiska förhållanden förekommer relativt ofta. De vanligaste orsakerna är tåg som inte kan köras vidare på grund av fordonsfel, banproblem, nedriven kontaktledning eller trafikledningsproblem. Om spontanevakuering uppstår i sådana situationer kan resenärer utsättas för risk för påkörningar och kontakt med högspänningsledningar.

### **2.3.7** *Arbetsmiljöverkets riksomfattande inspektion av hot och våld inom kollektivtrafiken*

Personal ombord på tåg och bussar ligger statistiskt över genomsnittet när det gäller anmälda arbetsolyckor som har lett till sjukskrivning och orsakats av hot eller våld. För tågvärdar ligger hot och våld bakom närmare en av tre anmälda arbetsolyckor som resulterat i sjukskrivning. Arbetsmiljöverket genomförde mellan april-december arbetsplatsinspektioner mot hot och

våld i kollektivtrafiken. Omkring 300 arbetsplatser inom kollektivtrafiken i hela landet inspekterades, däribland järnväg och linjetrafik på bussar.

Bussförare och personal som jobbar ombord på tåg är utsatta för situationer som är särskilt riskfyllda. De ska arbeta i alla områden under alla tider, även stökiga helgnätter, och har arbetsuppgifter som innefattar bland annat att kontrollera biljetter. Insatsen från Arbetsmiljöverket syftar till att få arbetsgivarna att arbeta förebyggande för att minimera dessa risker för sin personal.

Enligt Arbetsmiljöverkets egen statistik avseende anmälda arbetsplatsolyckor i landet som lett till sjukfrånvaro mellan år 2014–2018.

Tågvårdar/tågmästare: Totalt 696 varav 187 orsakade av hot eller våld.  
Motsvarar 27 procent.

Buss-/spårvagnsförare: Totalt 2 086 varav 390 orsakade av hot eller våld.  
Motsvarar 19 procent.

Genomsnittet för förvärvsarbetande inom alla yrken orsakade av hot eller våld.  
Motsvarar 7 procent.

### **3. Lokförarnas invändningar mot förslaget till genomförandebeslut och dess verkställande**

Det går inte att understryka tillräckligt mycket hur illavarslande det är att ett beslut av så stor allvarlighetsgrad och konstaterad komplexitet har förberetts och presenterats med så betydande lättvindighet som Trafikförvaltningens förslag till genomförandebeslut. Det finns inte heller många ord som kan beskriva hur sargad tilltron till rättssäkerheten blir när Trafiknämnden i sin tur finner att det är möjligt att gå till beslut på det bristfälliga underlag som förs fram på deras dagordning. I synnerhet när närmare hälften av nämndsledamöterna påtalar att ärendet bör återremitteras till förvaltningen för att beredas på ett värdigt och vettigt sätt i delar som rör säkerhet och trygghet.

#### **3.1 Trafikförvaltningens förslag till genomförandebeslut**

##### **3.1.1 Övergripande invändningar och oklarheter**

Frågan om införande av dörrövervakningssystem som otvivelaktigt kommer att resultera i att lokförarnas redan ansträngda arbetssituation försvåras genom utökad arbetsbörda har presenterats som en enkel teknikalitet och en möjlighet för regionen att göra stora besparingar. Förslaget till genomförandebeslut är i sin helhet motiverat av ekonomiska intressen och detta återspeglas i hur den är avfattad. Mindre än en tredjedel av förslaget består av ord och analyser och över två tredjedelar kan närmast liknas vid ett kalkylblad. Problematiseringen av ensamarbete, som har konstaterats, tvistats och reglerats av myndigheter och i forskningsrapporter i över två decennier av människor med stor fackkunskap inom svensk järnvägskultur, nämns inte med ett enda ord.

Under rubriken *En effektivare pendeltågsverksamhet* i förslaget till genomförandebeslut går det att läsa att Trafikförvaltningen anser att pendeltågsverksamheten behöver utvecklas kontinuerligt för att vara modern, attraktiv och effektiv och att det i uppdragsavtalet med trafikutövaren MTR därför explicit är angivet en skyldighet att proaktivt utarbeta förslag till förbättringar och effektiviseringar. Det uppges att trafikutövaren och SL mot den bakgrunden har utrett en teknisk lösning för säker dörrstängning och avgångsrutiner med hjälp av fordonsmonterade kameror och monitorer. Med den beskrivningen framstår det som att förslaget har arbetats fram partsgemensamt av SL och MTR men att processen haft sin startpunkt i MTR:s proaktivitet som går att härleda direkt från en klausul i avtalet som de gärna velat respektera.

Under rubriken *Uppdrag till trafikutövaren* i förslaget till genomförandebeslut anger Trafikförvaltningen att det åligger bland annat MTR att upprätthålla fordonens driftsäkerhet, tekniska livslängd och trafiksäkerhet. Det åligger även MTR att bidra till fordonens utveckling samt utarbeta förslag på åtgärder som till exempel är säkerhetskänsliga. Enligt uppdragsavtalet finns därutöver möjlighet att avropa tjänster avseende ombyggnationer och modifieringar med mera direkt från MTR. Av denna beskrivning verkar det som att MTR som en ansvarsfull trafikentreprenör har varit angelägen om att upprätthålla hög standard avseende trafiksäkerfrågor i sin trafikutövning och att de därför och av helt logiska skäl har initierat frågan om införande av dörrövervakningssystem på pendeltågen.

Det är många frågor som har uppstått och förblivit obesvarade i samband med Trafikförvaltningens förslag till genomförandebeslut.

Det går egentligen inte att utläsa vilken part med ansvar för trafikutövningen förslaget egentligen har initierats av och vad som föranlett initieringen. Är det MTR som har varit pådrivande och varit den part som tagit första steget och upprättat de första kontakterna? Om ja – varför är inte Trafikförvaltningen transparent med hur, var, när och av vilka dessa initiativ har tagits? Om MTR har varit den initierande parten, är det inte relevant att redogöra för exakt hur många tågvärddar och lokförare beslutet omfattar och vilka kalkyler som ligger till grund för de enorma besparingar utfasningen av tågvärdarna innebär för bolaget? Är det SL som vid tiden för ett utlöpande upphandlingsavtal har fått för sig att det är dags att modernisera tågen? Om ja – varför har dessa delar inte tagits med i uppdragsavtalet specifikt när trafikuppdraget upphandlades och varför är det så angeläget att genomdriva en verksamhetsförändring som de vet är otillåten enligt flertalet förvaltningsrättsliga beslut fattade i högsta beslutsinstans när verksamheten redan ligger ute på entreprenad och ramarna för verksamheten redan är satta? Varför skulle SL påbörja en sådan mångfacetterad process med att skapa rundgång av avtalsskrivningar och bestämmande av klausulformuleringar med att sätta ner om vad som ska betalas i ersättning till MTR, ändra i befintliga överenskommelser samt skriva tilläggsavtal utan att upphandla det särskilt när det kan innebära att man kan bli skadeståndsskyldig för direktupphandlingar av detta slag? Detta när verksamheten redan är avtalad och redan ligger ute på entreprenad för en bestämd tid.

För domstolens kännedom berörs alltså 370 lokförare och 370 tågvärddar, sammantaget 740 anställda som varje dag ansvarar för trafiksäkerheten. Trafikförvaltningens tjänstemän valde att inte inkludera dessa anställda i sina 22 sidor översållade med siffror.

Att förslaget brist på transparens och förklaringar innehållande grundläggande information leder till förvirring och krav på förankring och inkludering borde vara en angelägenhet, inte bara för lokförarna, utan för alla regioninvånare som berörs av beslutet.

I alla delar har förslaget diskuterats och arbetats fram med MTR, vars huvudsakliga ändamål är att bedriva näringsverksamhet med ekonomiskt vinstintresse. De parter eller personer som ansvarar för trafiksäkerheten enligt lag och som beslutet kommer att påverka i en oerhörd stor uträkning har Trafikförvaltningen inte bemödat sig om att inkludera i sin beredning, det vill säga lokförarna, tågvärdarna, arbetstagarorganisationerna eller skyddsorganisationerna de är anslutna till.

### 3.1.2 Invändningar gällande kompetensbrist och felaktig teknik

Politiska nämnder får uppdra åt ett eller flera självförvaltningsorgan att helt eller delvis sköta driften av en viss anläggning eller en viss institution. Nämnden får uppdra åt självförvaltningsorganet att besluta å nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden. Förvaltningscheferna som får mandat genom delegation från nämnd i form av formulerad instruktion, har i regel ett ansvar att leda förvaltningen, med ett helhetsansvar för verksamhet, ekonomi och personal. Följande brukar falla in under förvaltningschefernas ansvar:

- **Ansvara gentemot nämnden för att politiska beslut genomförs och följs upp.**
- **Stödja nämndens ordförande i att leda nämndens arbete och informera om vad som behövs för att ordföranden ska fullgöra sina uppgifter.**
- **Säkerställa att beslut som är fattade på delegering återrapporteras på ett korrekt sätt till nämnden.**
- **Genomföra de åtgärder, anpassningar och förändringar av organisation och verksamhet som krävs för att nå de verksamhetsmässiga och ekonomiska mål och inriktningar som styrelsen fastställt i budget och andra beslut.**
- **Utarbeta förslag till nämnden för genomförande av de politiskt beslutade strategierna som gäller för verksamheten.**

I vardagligt tal brukar man säga att tjänstemännen inom politiskt styrda organisationer verkar inom en beställar- / utförarmodell där de politiskt förtroendevalda är beställare och förvaltningscheferna är utförare.

En dominerande del av ärendena till politiskt styrda nämnder är i regel av återkommande karaktär och genereras av planeringsprocedurer och rutiner. Uppdrag från regioners olika politiska organisationer formuleras ofta mycket kortfattat i skrift och uttolkas av ansvarig tjänsteman inför den politiska beredningsprocessen. Det är inte helt ovanligt att det främst är tjänstemän som styr vad som tas upp på regionnämnders olika ärendelistor. Generellt har tjänstemän ofta betydligt mer kunskap och information än vad framför allt deltidspolitiker har.

Trafikförvaltningens tjänstemän ska alltså utgöra experterna och i stort ansvara för genomförandefrågorna utifrån de strategier och mål som det politiska organet de ansvarar under har satt upp för förvaltningen.

Mot bakgrund av detta är det högst anmärkningsvärt att Trafikförvaltningens tjänstemän, David Lagneholm och Fredrik Cavalli-Björkman, i sitt tjänsteutlåtande presenterar en helt

felaktig teknisk lösning som ska möjliggöra den föreslagna verksamhetsförändringen. De skriver:

**”Trafikutövaren har därför bland annat studerat liknande tekniska lösningar som idag används i Storbritannien som har en regulativ standard, RIS-2703-RSB 'Driver Controlled Operation (DCO) OnTrain Camera/Monitors (OTCM)'. Trafikutövaren har med denna standard som grund utvärderat de tekniska förutsättningarna för X60, X60A och X60B samt tagit fram ett tekniskt koncept och rutiner för dörrstängning och avgångsproceduren.”**

Den tekniska lösningen som faktiskt har varit av intresse för MTR att implementera var aldrig DCO – Driver Controlled Operation. Det har hela tiden varit DOO, den tekniska lösningen som också har direktupphandlats och monterats på tågen, alltså Driver **Only** Operation.

Hur dessa tekniska lösningar väsentligen skiljer sig åt och hur de innebär vitt skilda konsekvenser för lokförarna efter att de implementerats och monterats finns det inte utrymme för att närmare redogöra för inom ramen för detta svaromål. Lokförarna ämnar dock lämna in en klagande sammanställning avseende detta när datum för inlämnande slutliga bevisuppgifter har bestämts i ärendet. Det kan dock redan nu föras fram att det faktum att en helt annan teknisk lösning har presenterats för Trafiknämnden och som legat till grund för nämndens genomförandebeslut vittnar om en enorm saknad av professionalitet och relevant sakkunskap av alla som varit delaktiga i genomförandebeslutets förberedande och fullbordande. Vad som emellertid vittnar om total skamlöshet är att förvaltningschefer, när de har fått frågor från media om varför förslaget har presenterats på ovanstående vis för Trafiknämnden, har svarat med att hävda det är lokförarna som ägnat sig åt ”begreppsförvirring”.

I förslaget till genomförandebeslut påstås det även att motsvarande lösningar i Storbritannien har visat att säkerheten i samband med av- och påstigning förbättrats med förarkontrollerade lösningar och att trafikdriften blir stabilare. Det är oklart vilken teknik Trafikförvaltningens tjänstemän syftar på när de gör ett så bestämt konstaterande. Är det DCO eller DOO? Var i Storbritannien är det dessa tekniska lösningar har införts och enbart inneburit att det vid en helhetsbedömning har gjort tågtrafiken och tågsäkerheten bättre? Det är också oklart vilka källor påståendet vilar på.

En av lokförarna kontaktade det brittiska fackförbundet RMT, National Union of Rail, Maritime and Transport Workers, för att försäkra sig om att Trafikförvaltningen påstående avseende att allt fallit ut väl där efter införandet av den tekniska lösningen DOO verkligen stämmer.

Lokföraren skriver följande:



**From:** [REDACTED]  
**Sent:** 07 March 2023 01:40  
**To:** Info <[info@rmt.org.uk](mailto:info@rmt.org.uk)>  
**Subject:** Driver Only Operation in the UK

Hi!

My name is [REDACTED] and I'm a train driver in Stockholm for the commuter rail, operated by MTR. The company is pushing really hard to get us to work DOO, and as I'm sure you know, we are not happy about it. They make constant references to how well this system is working in the UK and I'd be very happy to get any information you might be able to provide me with how the system works over there.

We are about 300 drivers, moving 300.000 passengers per day and up till now, we've always had an attendant, or guard on board. We are using Alstom Corradia trains, usually 2\*300 ft, with the guard placed in the front of the rear unit, so there's always staff in both the units.

The drivers are now calling in sick or using other rules to say it's not safe enough to provide the traffic. Last week about 50% of the traffic can be run due to the lack of drivers.

As I said, any kind of information about how the system works in reality, any incidents, accidents or how you fight this abomination would help.

Kind regards,  
 [REDACTED]

### Nedanstående är svaret från det brittiska fackförbundet:

**Från:** Info <[info@rmt.org.uk](mailto:info@rmt.org.uk)>  
**Date:** tis 7 mars 2023 11:25  
**Subject:** RE: Driver Only Operation in the UK

Hi [REDACTED]

Thank you for your email. Driver only operation is dangerous for staff and passengers, and we consider it unacceptable for safe, functioning railways.

The introduction of DOO has been attempted and resisted by our union for years, and we are still continuing to fight against its imposition. Please see below some recent news on this campaign:

<https://www.rmt.org.uk/news/doo-intervention-scandal/>

<https://www.rmt.org.uk/news/ehrc-expresses-concerns-over-doo/>

We would encourage all drivers and rail workers to wish to resist the introduction of DOO to join a trade union as the most effective way for collectively campaigning for change.

Best wishes,

RMT Helpline  
 Freephone 0800 376 3706

Nyheterna som de bifogade internetlänkarna leder till har publicerats med rubrikerna "DOO Intervention Scandal" och "EHRC "The Equality and Human Rights Commission Expresses Concerns over DOO". Innehållet av nyheterna i deras helhet bifogas som bilagor till detta svaromål.

### 3.1.3 Invändningar gällande uppenbar brist på objektivitet och saklighet

Att det har funnits täta band mellan Trafikförvaltningen och MTR som inte alltid garanterar saklighet och opartiskhet är inget nytt.

David Lagneholm har haft flera chefsbefattningar hos SAS, där han arbetade under 6 års tid. Efter sin tid hos SAS arbetade han i 7 år för MTR Nordic, bland annat som säkerhetsdirektör på koncernnivå samt trafikdirektör med ansvar för trafikproduktionen i Stockholms tunnelbana. År 2020 lämnade Lagneholm MTR för att ta över efter Sara Catoni som förvaltningschef på Trafikförvaltningen i Region Stockholm. I samband med detta blev han även VD för SL och Waxholmsbolaget. I december 2020 blev Lagneholm styrelseledamot för Samtrafiken.

Lagneholms bakgrund hos MTR har lyfts fram som problematisk, då kritiker ifrågasatt hans opartiskhet. Exempelvis ville Aida Hadzialic, finansregionråd i Region Stockholm, få till en granskning av jäv i december 2021 efter att Lagneholm fattat beslut om att SL skulle ge MTR

en bonus på 24 miljoner kronor, trots att SL förväntades göra förlust med 3,4 miljarder kronor samma år.

Lagneholm har svarat på kritiken med att han anser att folk som är oroliga över hans kopplingar till MTR kan vara lugna eftersom han redan från dag ett insett att kopplingen skulle kunna leda till oro. Han framhäver även att han därför, under de första sex månaderna, inte deltog i beslut avseende affärerna med MTR över huvud taget.

Även Trafikavdelningens chef Erik Norling arbetade för MTR i drygt fem år, fram till oktober 2021.

Att förvaltningscheferna anser att de är fullt kapabla till att förhålla sig helt opartiska och sakliga i förhållande till sina tidigare arbetsgivare MTR, när de under sin tjänstgöringstid hos dem har byggt upp sina framgångsrika karriärer, är bortom begriplighet.

### **3.2 Invändningar avseende Trafiknämndens verkställande av genomförandebeslutet**

Lokförarnas invändningar mot Trafiknämnden, alltså den sammansättning politiker som förfogade över bestämmanderätten eftersom de hade majoritet vid tillfället för genomförandebeslutets verkställighet, är att de i sina förtroendeuppdrag haft tillgång till all relevant information för att agera på varningssignalerna om de stora farorna med förslaget till genomförandebeslut men att de valt att helt ignorera dessa och blint gått på förvaltningens linje.

Att det inte ens fattades beslut om att göra en särskild upphandling när totalbeloppet för investeringen som var så omfattande att den på kronan tangerade vad Trafiknämnden har mandat att fatta beslut om enligt för dem gällande reglemente är också högst anmärkningsvärt. Gränsen för när genomförandebeslut får tas av en nämnd går vid 300 miljoner kronor. Alla investeringar som överstiger detta belopp ska lyftas till Regionfullmäktige. Det självklara med att kraven på att transparensen ska öka i takt med hur mycket investeringen beräknas kosta när beslut fattas om offentliga upphandlingar verkar inte har varit gällande i det här fallet.

## **4. Lokförarnas organisering för tågtrafiksäkerheten**

Den 10 juni 2021 blev lokförarna varse om den planerade verksamhetsförändringen och förslaget till genomförandebeslut som Trafikförvaltningen tagit fram om införande av ensamarbete. De nåddes av informationen genom ett mejl som skickades till personalen av MTR:s VD, Mats Johannesson. I mejlet går det att utläsa att den högsta arbetsledningen inom MTR vid tillfället var mycket väl insatta i ärendet men att förslaget till genomförandebeslutet helt hade kommit till stånd på Trafikförvaltningens initiativ. Det enda som MTR sades bidragit med var att flytta fokus till att säkra medarbetarnas trygghet och säkerhet under den kommande projektimplementeringen/driftsättningen och till att skydda personalens anställningar. I dessa delar hade MTR utövat aktivt inflytande. I övrigt hade den enorma verksamhetsförändringen beslutats av Trafikförvaltningen.

När tidningen Publikt intervjuade VD Mats Johannesson en kort tid senare, närmare bestämt den 18 juni 2021, medgav han dock att MTR varit delaktiga i förslaget om att ta bort

tågvärdarna och att MTR:s ståndpunkter vägts in i beslutet. Han uppgav även att MTR:s tolkning av den utarbetade praxisen som innefattar förbud mot ensamarbete för lokförare som kör pendeltågstrafiken endast var tillämplig i förhållande till den enskilda juridiska personen i förhållande till vilken regeringsbeslutet var avsett, nämligen trafikentreprenören Citypendeln.

Efter att lokförarna hade tagit del av innehållet i Mats Johannessons mejl beslutade de tillsammans med de övriga kollegorna inom pendeltågstrafiken att organisera sig och försöka stoppa förslaget till genomförandebeslut.

Lokförarnas organisering har inneburit ett ständigt och outtröttligt arbete med att på olika sätt försöka få gehör för hur allmänfarligt genomförandebeslutet faktiskt är och hur beslutet går i rak motsatt riktning av den järnvägskultur som är vedertagen inom den svenska järnvägsmodellen. Trafiksäkerheten i Sverige har under långt tid konsekvent höjts. Genomförandebeslutet innebär ett enormt avkall på denna säkerhetsutveckling. Deras arbete pågår fortfarande idag, nästan exakt på dagen två år senare. Deras kamp för att bli hörda och det höga pris det har inneburit för lokförarna, på såväl det personliga planet som det yrkesmässiga och kollektiva, går inte att beskriva i ord.

Det går dock att i korthet försöka redogöra för alla olika vägar de har försökt gå och alla kanaler de har använt sig av för att skapa medvetenhet kring hur allvarligt genomförandebeslutet är för trafiksäkerheten.

#### **4.1 Lokförarnas arbete med att försöka stoppa genomförandebeslutet samt åstadkomma förändring**

##### **4.1.1 Under året 2021**

Den 12 juni 2021 var lokförarna med och startade ett nätverk under hashtaggen #rörintemintågvärd. En namninsamling startades under samma hashtag och några av lokförarna började även dokumentera berättelser där människor beskriver personliga erfarenheter där förekomsten av en tågvärd spelat en avgörande roll. Erfarenheterna sammanställdes senare och blev ett kompendium som fick namnet "Berättelser från verkligheten".

Den 15 juni 2021, dagen för Trafiknämndens verkställande av genomförandebeslutet, överlämnade lokförarna kompendiet tillsammans med alla de namnunderskrifter som dittills hade inskickats in i kampanjen #rörintemintågvärd till den dåvarande ordföranden för nämnden, Kristoffer Tamsons.

Namnunderskrifterna uppgick till ungefär 5 000 den 15 juni 2021. I skrivande stund uppgår de till 27 568.

Laglighetsprövning enligt 13 kap. Kommunallagen (2017:725) begärdes av Trafiknämndens beslut av två olika regioninvånare den 1 juli 2021 respektive den 5 juli 2021 (Mål nr 20700–21).

Efter sommaren och under hösten bedrev MTR förberedelser av olika slag för att realisera genomförandebeslutet. Förberedelserna beräknades vara klara till årsskiftet 2021/2022.

Efter att genomförandebeslutet hade klubbats igenom av Trafiknämnden ökade lokförarnas fackliga aktiviteter. De upprättade och hade tätare kontakter med sina fackliga ombud och deltog i mycket större utsträckning vid fackliga medlemsmöten. Under september månad höll Seko Lok Pendeln, som organiserar 80% av lokförarna på MTR Pendeltågen AB, ett medlemsmöte som var välbesökt av medlemmarna. Under mötet fick lokförarna veta att förbundet ansåg att genomförandebeslutet först måste drivas igenom och fullbordas för att förbundet ska kunna agera i frågan. Deras ståndpunkt var att det är först efter att beslutet har blivit verklighet som förbundet skulle kunna agera. Att på arbetsmarknaden utgöra motvikt till arbetsgivarnas godtyckliga beslut i enlighet med den svenska modellen kunde man bara göra i efterhand enligt Seko Lok Pendeln och SEKO. Främst genom rapporter eller liknande. Lokförarna bedömde detta otvetydigt som facklig kapitulation och kände att förbundet inte kommer att erbjuda dem något stöd.

#### **4.1.2** Under året 2022

Den 26 januari 2022 avbröt skyddsombudet för ST Pendeln arbetet med införandet av ensamarbete på pendeltåg hos MTR Pendeltågen AB, med stöd av 6 kap. 7 § 3 stycket Arbetsmiljölagen och med hänvisning till att det avbrutna arbetet redan omfattades av ett beslut om förbud, utfärdat av regeringen den 6 april 2006 (N2004/137/ARM). Den 31 januari 2022 gjorde Arbetsmiljöverket en inspektion.

Arbetsmiljöverket bedömde att skrivningen i nämnda lagrum ska förstås som att ett skyddsombud kan avbryta arbetet när förbudets adressat överträder det. Eftersom förbudet från den 6 april 2006 var ställt till Citypendeln Sverige AB och inte till MTR Pendeltågen AB och med hänvisning till att de båda bolagen har olika organisationsnummer ansåg de att det inte fanns skäl att meddela något omedelbart förbud, vilket innebar att arbetet kunde återupptas (Dnr 2022/004678).

Under maj månad inledde MTR utbildningsinsatser, PTU-utbildning, för lokförarna inför den kommande verksamhetsförändringen med dörrövervakningssystem på pendeltågen. Utbildningen bestod av en halv dags klassrumsledd utbildning och ett paket bestående av tre så kallade e-learning. Lokförarna framförde stark kritik till MTR i samband med påbörjandet av utbildningen och de ansvariga lärarna stämde in i den kritiken. Utbildningsmaterialet var oerhört bristfälligt och inte på något sätt adekvat. Som exempel kan nämnas att utbildningen inledningsvis innehöll många felaktiga termer och i delar var utformad för tunnelbanan. I utbildningsmaterialet stod även att läsa att en lokförare vid en personpåkörning som första åtgärd ska prioritera att informera resenärerna om vad som inträffat. Utbildningen innefattade inte heller några praktiska moment vad gäller evakuering där man involverat räddningstjänsten eller polisen, vilket måste beskrivas som en högst allvarlig och alarmerande brist. Det är vedertaget att fungerande kommunikationsvägar mellan olika aktörer behövs säkerställas för att rätt beslut om hur situationen ska hanteras ska kunna fattas så snabbt som möjligt vid evakuering.

Lokförarna lyfte bristerna avseende PTU-utbildningen till Seko Lok Pendeln och till arbetsledningen inom MTR. Förbundet meddelade att de inte kunde påverka arbetsgivaren eller ställa krav på genomförande av en ny adekvat utbildning. De kunde endast föreslå mer utbildning i form av exempelvis e-learning eller att lokförarna bad om att få gå om den

bristfälliga utbildningen igen i juni 2022 och i hopp om att bristerna åtgärdats sig själva. Ännu en gång upplevde lokförarna att deras kritik avseende säkerheten inte togs på allvar och att de talade för döva öron.

Under augusti månad valde MTR att pressa igenom genomförandebeslutet trots att situationen inte på något sätt var redo för omställningen. Eftersom regelverket och säkerhetsföreskrifter förhindrar att man gör hål på tågen utvändigt genom att exempelvis skruva fast saker på tågens utsida valde MTR att inledningsvis limma fast kamerorna på pendeltågen. Föga förvånande lossnade de utvändiga kamerorna från fordonen och den planerade utrullningen av projektet under september månad fick skjutas upp. Planen var från början att 30 % av pendeltågen skulle köras utan tågvärd i september 2022. I stället fick MTR skicka in en ändringsbegäran till SL den 20 september 2022 med förslag om att de skulle godkänna att samtliga installationer kunde göras om. Kamerasystemet omfattade fyra kameror per vagn, två på varje sida placerade utvändigt längs med fordonskarossidan och totalt 24 kameror per fordon.

Under månaderna september till oktober hölls val i Sverige. Lokförarna erhöll klart uttalade vallöften från regionpolitikerna som nu har majoritet i regionen om att de skulle riva upp genomförandebeslutet vid ett eventuellt maktskifte. Den 18 oktober ägde nämnda maktskifte rum. Den nya koalitionen lovade då att tillsätta en ny utredning gällande säkerhet och tillgänglighet i frågan om lokförarnas ensamarbete.

Den 15 november träffade representanter för lokförarna regionpolitikerna Jens Sjöström, Anton Fendert och Michaela Haga utanför regionhuset. De lämnade då över namninsamlingen och ett omfattande underlag som redogjorde för varför det är av största vikt att genomförandebeslutet tas tillbaka (se bilagor). Antalet namnunderskrifter hade då stigit till 23 471 stycken.

Den 18 november förelade Arbetsmiljöverket MTR vid vite om 50 000 kronor att åtgärda en rad allvarliga brister avseende arbetsmiljöarbetet vid verksamhetsförändringen och implementeringen av genomförandebeslutet (Dnr 2022/031715). Skyddsorganisationen att de inte fått ta del av någon information trots att de upprepade gånger begärt att få ut sådan från MTR. De hade inte heller fått delta i den sammanslagna riskbedömningen. De för sammanhanget mest relevanta åtgärderna som Arbetsmiljöverkets föreläggande avsåg var att kräva att MTR kompletterade den vidtagna undersökningen och riskbedömningen gällande lokförarnas arbetsmiljö med anledning av borttagandet av tågvärdarna. Riskbedömningen som hade vidtagits inkluderade nämligen inte risken för lokförarna att bli utsatta för hot och våld och därför inte heller en bedömning om riskens allvarlighetsgrad. Därutöver krävde Arbetsmiljöverket att MTR skulle ge berörda skyddsombud möjlighet att medverka. Något som helt klart MTR avstått från att göra tidigare.

Den 13 december kallade nätverket #rörintemintågvärd till samling och pressträff på Klarabergsviadukten 49 utanför Stockholms Centralstation. Ett stort antal lokförare och kollegor samlades på platsen och slöt upp bakom initiativet. Flertalet lokförare blev då intervjuade av olika mediekanaler och ett öppet brev till alla resenärer i pendeltågstrafiken offentliggjordes. Fem fackklubbar valde att stå bakom initiativet och brevet innehåll. Brevet blev även publicerat i tidningen Mitti samma dag. Syftet med brevet var att medvetandegöra

och förklara för människor vad nätverket hade som mål och varför tågvårdarna är avgörande för att kunna tillförsäkra säkerheten i pendeltågstrafiken. ”Något vi inte kan acceptera, det är när våra resenärers säkerhet är hotad”, upplyste lokförarna allmänheten om redan vid den tiden.

Det öppna brevet innehöll även information om varför 30 % av pendeltågstrafiken som var planerad att vara i trafik med det nya dörrövervakningssystemet i december blev inställd. Vid den här tiden var det nämligen möjligt för lokförarna att själva avgöra om de var redo att köra tåg utan tågvärd. Majoriteten gjorde det inte, uppskattningsvis runt 90 % av lokförarna bedömde att de inte hade beredskapen att köra tåg utan tågvärd. MTR förklarade den inställda pendeltågstrafiken med att antireflexfilmer saknades på skärmarna i hytten trots att de i slutet av november hade annonserat att verksamhetsförändringen löpte enligt plan och var redo att sättas i verket i december.

#### 4.1.3 Under året 2023

Den 24 januari höll Trafiknämnden sammanträde där nämnden fattade beslut om att pausa avvecklingen av tågvårdarna och att tillsätta en oberoende utredning som skulle granska genomförandebeslutet. Utredningen förväntades ta åtminstone ett par månader att genomföra. Att faktiskt kunna hitta beslutet i fråga och härleda någon vidare information avseende motiven bakom det kräver ett beslutsamt detektivarbete av den enskilde. Avdelningen Förvaltning för utbyggd tunnelbana inom Trafikförvaltningen presenterade nämligen vid detta sammanträde ett tjänsteutlåtande rubricerat ”*Förslag till verksamhetsplan 2023 samt internkontrollplan för trafiknämnden och de inom nämndens ansvarsområde ingående verksamheterna*” (Ärende FUT 2022–1208 samt TN 2022–0887). Det är ett 138 sidor långt dokument som innehåller förslag till verksamhetsplan samt internkontrollplan för Trafiknämnden. Även förslag till verksamhetsplan 2023 samt internkontrollplan för förvaltning för utbyggd tunnelbana inklusive bolagsdel inom AB SL samt NTAB respektive trafikförvaltningen inklusive övriga bolagsdelar inom AB SL samt WÅAB och färdtjänstverksamheten. På sidan 20 i verksamhetsplanen för 2023, under dokumentets huvudrubrik 3.2 ”*En hållbar regional utveckling*” och underrubrik 3.2.1 ”*Region Stockholms verksamheter har år 2035 minimerat sina utsläpp av skadliga ämnen*” samt ytterligare underrubrik 3.2.2 ”*Region Stockholm stärker ett hållbart resande så att klimatpåverkan från transporter minskar*” står en enda mening om detta. Beslutet presenteras som ett förslag från samma Trafikförvaltning som tidigare lagt fram förslaget till genomförandebeslut.

*”Utifrån uppdrag i regionbudgeten ska den pågående avvecklingen av tågvårdar pausas i avvaktan på en ny utredning.”*

I en sammanfattande uppdragstabell lite längre ner på sidan står beslutet upptaget med beskrivningen:

*”Ny utredning av om tillgänglighet och säkerhet på pendeltågen kan garanteras utan tågvårdar”*

Utöver ovanstående två meningar anges ingenting annat i dokumentet avseende motivering till förslaget eller vad som initierat förslaget.

I Trafiknämndens dagordning och protokoll från den 24 januari finns det inte någon vägledning för en regioninvånare att hitta avseende beslutet att tillsätta en utredning och pausa implementerandet av genomförandebeslutet. I dagordningen är det upptaget under punkten 12 och i protokollet under § 11 med samma beteckning, nämligen "Beslut om verksamhetsplan 2023" (TN 2022–0887).

Under januari månad och i början av februari fick dock lokförarna signaler från arbetsledningen om att MTR planerade att från den 1 mars köra 50 % av pendeltågstrafiken med dörrövervakningssystemet i bruk och utan tågvärd. I samtal mellan chef och medarbetare hade det också framkommit att MTR beräknade att utredningen skulle vara färdigställd den 20 februari. Lokförarna kände med anledning av det en oro över att Trafiknämndens beslut att tillsätta en utredning av genomförandebeslutet inte var allvarligt menad.

Den 13 februari arrangerade fackförbundet Seko pendelklubben ett protestmöte på ABF-huset där den ohållbara situationen på pendeln förklarades för ledamöter i Trafiknämnden. Även fackförbunden ST pendeln, TJ/SRAT, Seko pendelklubben, Seko verkstadsklubben, Seko FM och ST verkstadsklubb deltog vid mötet. Likaså en delegation från #rörintemintågvärd. Nämnden informerades av de fackliga och av lokförarna vad som krävs för att i verkligheten kunna garantera en säker pendeltågstrafik.

- Anständiga arbetsvillkor för alla.
- Att sätta stopp för personalflykten.
- Att säkerheten inte är någon lek och att tågvärdarna ska förbli i hytten.

Vid mötet framkom det vilken typ av oberoende utredning som skulle undersöka frågan om tillgänglighet och säkerhet på pendeltågen kunde garanteras utan tågvärdar. Under MTR:s arbete med förändringen av att införa dörrövervakningssystem krävdes det, i enlighet med EU-förordning 402/2013 (CSM-RA), att säkerhetsriskerna inom projektet skulle granskas av en tredje part. För arbetsmiljö och resenärstillgänglighet skulle adekvata riskanalyser göras. När genomförandebeslutet inledningsvis var på väg att implementeras hade MTR anlitat företaget RTV-DK (Rail & Transit Verification Denmark ApS) för detta ändamål. Informationen som nådde lokförarna den dagen var att en oberoende tredjepartsgranskning skulle granska den tidigare tredjepartsgranskningen som MTR har gjort med hjälp av RTV-DK och beräknades vara klar den 20 februari, endast fyra veckor efter att Trafiknämnden fattade beslut om att pausa genomförandebeslutet och tillsätta en "ny utredning av om tillgänglighet och säkerhet på pendeltågen kan garanteras utan tågvärdar". Tredjepartsgranskaren som hade i uppgift att granska den tidigare tredjepartsgranskningen hade upphandlats av Trafikförvaltningen via Trafikavdelningen och tilldelades ett företag Magnit Global (Magnit Global Sweden II AB) som i sin tur anlidade WSP (WSP Sverige AB) för genomförande av tredjepartsgranskningen.

Om läsaren vid det här laget har tappat tråden, kliar sig i huvudet och tycker att det är svårt att hänga med, så faller det ingen skugga över denne.

Det dröjde inte länge innan granskande journalister rapporterar om täta kopplingar mellan Trafikförvaltningen och WSP. Två höga chefer inom trafikförvaltningen, både VD:n David Lagneholm och trafikchefen Erik Norling, har tidigare varit ansvariga för MTR:s säkerhetsavdelning. Minst två av rapportförfattarna har tidigare arbetat inom Trafikförvaltningen. Den närmare granskningen av konsultbolaget visade också att flera höga tjänstemän inom MTR gått vidare direkt från WSP till MTR. Bland annat arbetade en verksamhetsutvecklare på MTR Pendeltågen tidigare som konsult på WSP i närmare fyra år. Även MTR:s HR Business Partner arbetade i närmare fem år på WSP som affärs- och verksamhetsrådgivare. MTR:s "Business Controller" på MTR Tech har ett förflutet som energikonsult på WSP. Fler exempel av den sorten finns att redogöra för.

Den 17 februari kontaktade företrädare för skyddsorganisationerna, ombud för fackförbunden och representanter från nätverket #rörintemintågvärd WSP och föreslog ett möte så att de kunde få delge tredjepartgranskaren information avseende bland annat säkerhet, trygghet och tillgänglighet. De sträckte ut en hand och bad om att deras kompetenser och erfarenheter skulle få vara inkluderade i granskningen. WSP svarade att deras uppdragsgivare var Trafikförvaltningen och hänvisade alla frågor och önskemål dit.

Företrädarna för skyddsorganisationerna, ombuden för fackförbunden och representanterna från nätverket #rörintemintågvärd skickade följaktligen precis samma mejl till Trafikförvaltningen. De förutsatte att de därefter skulle bli kontaktade av WSP eftersom de i alla samtal med både politiker och arbetsledare uttryckts en stor optimism och uppmuntran varje gång frågan om medarbetarnas, skyddsombudens och de fackliga företrädarnas delaktighet i granskningen hade kommit på tal.

Svaret de fick från Trafikförvaltningen var dock nedslående för samtliga.

Trafikförvaltningen meddelade att det var MTR de skulle vända sig till för att ta upp eventuella synpunkter och underlag kring säkerheten.

**"MTR har tagit fram allt material och underlag som WSP behöver i granskningsprocessen"**

Trafikförvaltningen ansåg det vara fullt rimligt att den aktuella tredjepartsgranskaren (WSP) som skulle utreda den tidigare tredjepartsgranskningen inhämtade och erhöll allt underlag för genomförande av denna så kallade oberoende utredning "av om tillgänglighet och säkerhet på pendeltågen kan garanteras utan tågvärdar" endast från MTR. Samma MTR som nekar skyddsorganisationerna insyn och delaktighet till den milda grad att Arbetsmiljöverket får träda in i bilden med hot om viten för att så ska ske. Samma MTR som sekretessbelagt den första genomförda tredjepartsgranskningen gjord av RTV-DK i sin helhet och vägrat att lämna ut den till någon.

Att erbjuda de medarbetare, ombud och yrkesprofessionella som organiserat sig och larmat om de enorma riskerna med genomförandebeslutet, alltså samma personer vars höjda röster frammanat själva utredningen, att få inkluderas och vara med i utredningsprocessen på lika villkor som de som propagerar för implementerandet av detsamma ansågs tydligen vara för mycket begärt.



Det är helt naturligt att lokförarna inte kunde godkänna en tredjepartsgranskning som inte involverade skyddsorganisationerna och de som arbetat hårt under lång tid för att den ska aktualiseras.

Den 27 februari meddelade MTR att den nya tredjepartsgranskningen av den tidigare tredjepartsgranskningen var fullbordad samt att pendeltågstrafiken kan utövas utan tågvärdar.

Den 22 februari, alltså vid nästföljande nämndssammanträde efter beslut om att pausa avvecklingen av tågvärdarna, beslutade Trafiknämnden att avvecklingen kunde upptas och fortsätta med WSP:s granskning som utgångspunkt. I protokollets 52 § står det som *"Beslut om förstärkning av trygghetskapande resurser på pendeltågen"*. (TN 2023–0291)

Bristen på respekt för säkerheten och total frånvaro av erfarenhet av järnvägsarbete i arbetsledningen blev påfallande uppenbart för lokförarna när snöstorm nådde Stockholmsregionen under mars månad. Det uppstod stora problem med igensnöade kameror som gjorde att lokförarna inte kunde se något alls på skärmarna i förarhytten varför tågvärdar behövdes kallas in för att tjänstgöra på de tåg som var i trafik utan tågvärd. Lokförarna upptäckte att det plötsligt stod två personer med långa borstar på plattformen vid södra station och som hade fått i uppgift att manuellt borsta bort snön från kamerorna. Det kräver ingen större fackkunskap för att förstå vilken ofantlig säkerhetsrisk detta innefattar. Som tur var reagerade de yttre driftledarna på detta snabbt och meddelade arbetsledarna att sådant arbete, att borsta nära strömavtagaren när den är uppfälld, inte får förekomma eftersom det finns stor risk att man får högspänning i sig. Arbetet avbröts direkt. Ingen riskanalys hade gjorts.

Det är långt ifrån bara extraordinära väderförhållanden som har gett upphov till lokförarnas kritik avseende skärmarna och kamerorna. Redundans där skärmarna på höger sida har visat bild från kamerorna på vänster sida har varit vanligt förekommande vilket ökar riskerna oerhört för att göra fel och att olyckor inträffar. Återkommande problem med att reflexfilm har saknats på skärmarna och skapat ett starkt bländande skimmer har också förekommit i stor utsträckning. Ett stort antal lokförare har också rapporterat om fysiska arbetsskador så som huvudvärk, ont i ögonen, stel nacke, ont i axlarna på grund av skärmarnas placering, ljusstyrka och den kognitiva överbelastning som de nya arbetsuppgifterna har inneburit.

#### **4.1.4** Särskilt om eskaleringen under mars månad

Under utrullningen av projektet och när genomförandebeslutet skulle omvandlas till verklighet har arbetsledningen inom MTR yttrat saker i ord men i sitt handlande agerat helt motstridigt till det utlovade. De uppgav inledningsvis att lokförarna skulle få adekvat utbildning och själva få avgöra när de känner sig tillräckligt trygga för att köra utan tågvärd. Bara en vecka efter Trafiknämndens beslut om att inte hålla sina utlovade vallöften med att riva upp genomförandebeslutet bestämde MTR att alla lokförare skulle anses vara redo att köra utan tågvärd och att målsättningen var att 50 % av tågen skulle bemannas med enbart en lokförare. Flertalet av lokförarna tog en individuell strid med MTR och uppgav att de inte var redo, att de var i behov av mer utbildning och tog sig själva ur trafiksäkerhetstjänst eftersom det inte gick att upprätthålla säkerheten för resenärerna. Sjukskrivningstalen ökade under mars månad med anledning av höga stressnivåer och oro bland lokförarna mot bakgrund av detta. Det finns

ett direkt samband mellan det och att 44 % av pendeltågstrafiken helt eller delvis var inställd under hela mars månad.

Flertalet lokförare som av olika anledningar inte ville köra utan tågvärd blev av MTR uppmanade att åka hem trots att de var schemalagda att köra tåg med tågvärd senare samma dag. De lokförare som stannade kvar på arbetsplatsen, trots att ha blivit uppmanade att vända hem, blev registrerade som UFT i schemat (Utebliven Från Tjänst). MTR gjorde avdrag på lön för dessa lokförare i april månad.

I strid mot god sed på arbetsmarknaden uppmanade MTR även lokförare att sjukskriva sig i stället för att ta sig själva ur tjänst. En lokförare har rätt att ta sig ur tjänst vid situationer som lokföraren själv bedömer är behövligt.

I strid mot gällande kollektivavtal krävde MTR också regelmässigt förstadagsintyg från lokförarna vid sjukskrivning och hänvisade till att dessa skulle inhämtas från företagshälsovården Avonova. De fackliga organisationerna fick kräva ett upphörande av tillvägagångssättet och hänvisade till att det stred mot gällande kollektivavtal.

Det uppdagas även att MTR hade ställt in tåg där lokförare sagt att de inte var redo att köra utan tågvärd trots att det fanns många tågvärddar tillgängliga som reserv.

Lokförarna fick även motta en instruktion som skickades till dem av MTR med order om att de ska hänvisa rampbehövande resenärer till stationsvärden och att åka ifrån de rampbehövande resenärerna som väntade på plattformen. Detta föranledde en rad DO-anmälningar, med anledning av att lokförarna både hade beordrats diskriminera och att rampbehövande resenärer de facto diskriminerades.

Från i början av december 2022 och fram till april 2023 hade enbart Seko Pendelklubben gjort över 50 framställan om förhandling enligt MBL som MTR konsekvent hade vägrat att svara på. Endast två förhandlingar hade kommit till stånd. Det är oklart om fackförbundet drivit frågan om förhandlingsvägran vidare och stämt för skadestånd avseende detta.

MTR:s godtyckliga handhavande och offensiva bemötande i många olika delar uppfattades av lokförarna som en lågintensiv fast öppen konflikt från MTR:s håll riktade mot dem. Närmare bestämt uppfattades detta som lockout och stridsåtgärder. Lokförarna fick stöd för denna uppfattning från de lokala fackliga ombuden.

Lokförarna fortsatte att använda varje tillfälle för att föra fram att säkerhetskulturen hade satts ur spel och att de ansåg att den tredjepartsgranskning som hade gjorts av WSP inte var objektiv, oberoende eller tillförlitlig.

Det är i sammanhanget inte helt oviktigt att nämna att skyddsorganisationen den 10 mars 2023 gjorde en framställan enligt 6 kap. 6 a § Arbetsmiljölagen (ärendenummer 2023/014953) samt meddelade MTR den 24 april 2023 att man har stoppat arbetet eftersom det bedömdes finnas en omedelbar och allvarlig fara för arbetstagares liv eller hälsa enligt 6 kap. 7 § samma lag. Eftersom båda ärendena omfattade samma frågeställning enligt Arbetsmiljöverket handlades de gemensamt och är i skrivande stund föremål för Förvaltningsrättens bedömning och överprövning.

## 5. Dagarna för arbetsnedläggelse 17–19 april 2023

Efter att ha uttömt bokstavligen varje möjligt och tillgänglig alternativ för att stoppa genomförandebeslutets verkställande men endast blivit kringgårdade och mötts av oförstående varslade lokförarna den 16 april 2023 om att de kommer att lägga ner arbetet. De varslade på en öppen blogg, på Facebook, genom mediekkanaler samt till MTR VD Mats Johannesson.

Deras gemensamma arbetsvägran syftade till att föra fram kraven de under nästan två års tid hade skrikit sig hessa över men inte fått något gehör för. Genomförandet av aktionen var tänkt att sända en stark signal till fackförbunden, MTR och regionpolitikerna att lokförarna inte kan eller ska behöva acceptera ensam bemanning på pendeltågen. Deras enda mål var att protestera mot införandet av ensam arbete och medvetandegöra alla om de enorma säkerhetsriskerna det medför. Särskilt fokus lades dessa dagar på riskerna för hot och våld, psykosocial stress för lokförarna, ökad arbetsbörda samt kognitiv belastning, dålig ergonomi i hytten på grund av de undermåliga tekniska lösningarna, försämrad tillgänglighet och försämrad service för resenärerna mot bakgrund av färre utrop, sämre plockstädning samt det inte fanns synliga personer på plattformen vid varje stopp. Vartenda en av dessa frågors enorma angelägenhet har hela tiden haft ett enda huvudsakligt mål, att inte göra avkall på trafiksäkerheten.

### 5.1 Stridsåtgärdens omfattning

Som nämnts ovan hade lokförarna uttömt i stort sett alla alternativ att få gehör för de allvarliga och systematiska säkerhetsriskerna som ensam bemanning på resandetåg medför. Att deras beslut om att lägga ner arbetet först efter uttömmandet av alla andra alternativ bör rimligen bedömas som en väsentlig förmildrande omständighet.

Andra förmildrande omständigheter som är relevant för aktuellt mål är att aktionen inte var planerad, att den inte var upprepad, att den inte var långvarig, att den inte syftade till några ändringar i gällande kollektivavtal, att återgång till arbetet skedde innan Arbetsdomstolen ens hann fatta ett interimbeslut om detsamma och kan enligt Arbetsdomstolens utarbetade praxis på området inte bedömas ha varit särskilt allvarlig eller anmärkningsvärd. Argumenten som käranden framför om att lokförarnas handlande har medfört allvarliga störningar för tredjeman kan helt bortses från. Lokförarna var väl medvetna om att en del av deras lokförarkollegor skulle vara i tjänst dagarna för arbetsnedläggelsen och att 15–20 % av pendeltågstrafiken skulle komma att gå. Den stod inte helt stilla och omöjliggjorde inte resandet med pendeltågen. De har också byggt upp ett kollektivt och starkt band till allmänheten eftersom de under lång tid informerat dem genom olika kanaler att det är för deras säkerhet de tar striden. Det tillhör sannerligen inte vanligheterna att en grupp arbetstagare samlar in närmare 30 000 namnunderskrifter och 2 miljoner kronor i strejkkassa för att driva en fråga i förhållande till deras arbetsgivare om det inte vore för att frågan hade ett enormt och förankrat stöd hos just allmänheten.

På det sättet är lokförarnas arbetsnedläggelse helt unik i dess slag. Deras krav har inte syftat till några motprestationer i förhållande till dem personligen i form av exempelvis mer pengar

eller förmåner, utan i förhållande till de människors liv och hälsa de i sin yrkesutövning bär ansvaret för. Resenärerna.

Giltiga argument för att det förekommit försvårande omständigheter med anledning av lokförarnas handlande mellan den 17–19 april finns inte.

Dock står det helt klart att MTR har varit den part som varit pådrivande i konflikten och högst bidragande till dess eskalering. Redan den första dagen för arbetsnedläggelsen registrerade MTR alla lokförare som UFT i schemat för alla tre dagar vilket i praktiken gjorde det oerhört svårt för lokförarna att återgå till arbetet den 18 och 19 april. MTR har även uttryckt sig på ett sådant sätt att flera av lokförarna hade befogad anledning att uppfatta MTR:s uttalande som att deltagande i aktionen skulle innebära uppsägning eller avskedad.

## 6. Skadeståndets storlek

Normalbeloppet för skadestånd, vid stridsåtgärder som varken har försvårande eller förmildrande innehåll, var vid lagstiftningens tillkomst 1992 - 2 000 kr. Detta belopp kan höjas, sänkas eller helt falla bort beroende på omständigheterna. Beloppet 2 000 kr kan förändras i takt med penningvärdet.

I förarbetena anges att skadeståndet för en olovlig konflikt som varken innehåller försvårande eller förmildrande omständigheter bör ligga på nivån 2 000 kr i 1992 års penningvärde och att Arbetsdomstolen i sin praxis förutsätts beakta den fortgående penningvärdesförändringen (prop. 1991/92:155s. 8). Med beaktande av de penningvärdesförändringar som skett sedan 1992 ska riktmärket numera vara 3 000 kr.

För det fall Arbetsdomstolen skulle komma fram till att lokförarna deltagit i en olovlig stridsåtgärd överstiger det yrkade beloppet kraftigt det normala skadeståndet om 2 000 kr. Vidare ska beaktas att MTR både innan, under och efter den sista dagen för arbetsnedläggelsen har agerat på ett sådant sätt som inneburit att de i mycket hög utsträckning försvårat omständigheterna i alla avseenden. Det finns därför skäl att jämka skadeståndet till noll eller kraftigt sätta ner det.

Vid en sammantagen bedömning av de nu redovisade försvårande och förmildrande omständigheterna bör det således bedömas att stridsåtgärden varit sådan att skadeståndet bör jämkas till noll.

Om domstolens utgångspunkt är att alla arbetstagare som deltagit ska bedömas lika i skadeståndshänseende, finns det skäl kopplade till enskilda arbetstagare att frångå detta belopp och ta hänsyn till förhållandena avseende dem då deras frånvaro från arbetet inte varit olovlig. Se bilaga 1.

I vart fall överstiger det yrkade beloppet vida normalnivån på skadestånd vid olovliga stridsåtgärder. Käranden har inte presenterat några som helst rättsliga argument som ska ligga till grund för att döma ut ett så högt skadestånd. Som det redogjorts för i det föregående finns det tvärtom åtskilliga förmildrande omständigheter som bör väga tungt vid domstolens bedömning i denna del.

### 6.1 Avslutande ord

Vem ska egentligen ha tolkningsföreträde när det gäller frågor av den här komplexiteten när det gäller säkerhet och riskminimering avseende allmänhetens liv och hälsa? Är det tjänstemännen inom förvaltningen som inte har någon som helst erfarenhet av vad det innebär att vara lokförare? Är det politikerna som besitter ännu mindre erfarenheter av det aktuella slaget? Är det arbetsledningen hos trafikutövaren som inte heller de känner till vad yrkesutövningen innefattar? Eller borde det vara de som befinner sig närmast frågorna, har adekvat erfarenhet och som tar ansvaret som för att på ett säkert sätt transportera människor från punkt a till punkt b på fullaste allvar?

Arbetsdomstolen har i sin praxis betonat händelser under själva strejkförloppet mer än de händelser som lett fram till själva strejken när de avgjort i frågor som rör olovliga stridsåtgärder. Detta innebär i förlängningen att det yttersta ansvaret och skuldbördan konsekvent läggs på de som gemensamt beslutat om att lägga ner arbetet, oavsett vad som föranlett den öppna konflikten. Den part som innehar arbetsledningsrätten, med vilken det följer stora skyldigheter på arbetsmarknaden, bör inte kunna konsekvent åsidosätta sina skyldigheter och ägna sig åt godtyckligt beslutsfattande och för att sedan inte hållas ansvariga för att stridsåtgärder av detta slag blir aktuella. I synnerhet när det gäller frågor om säkerhet i förhållande till viktiga och känsliga samhällsuppdrag. Det är orimligt att deras agerande och bidragande till förekomsten av olovliga stridsåtgärder ska vara fritt från ansvar.

Resurserna i tid och pengar det tar i anspråk och psykiska påfrestningar det innebär att inte lyssna in de som är sakkunniga utan i stället tvinga igenom beslut fattade av personer som inte har någon erfarenhet alls av att arbeta inom svensk järnväg eller någon förståelse för hur avgörande säkerhetskulturen inom den svenska järnvägsbranschen är för dess fundament och hållbarhet är obeskrivlig. Den här historien ensam, som inneburit tjänstemannadelgivning, processkostnader, viten, inställd tågtrafik, dåligt renommé, sjukskrivningar, personalbrist, flera skyddsstopp, anmälningar om kränkningar av grundläggande mänskliga rättigheter, personalflykt har ett enormt pris och en prislapp som är enorm. I stället för att bara lyssna in sina medarbetare som känner genuin och befogad oro kan man alltså tänka sig att betala den notan. Lokförarnas oro har inte varit för sin plånbok. Inte för den egna bekvämligheten. Inte för att inte få vara med och bestämma över klausulerna i eventuella kollektivavtal. Utan befogad oro för trafiksäkerheten. Allas säkerhet.

## 7. Rättegångskostnader

Mot bakgrund av ovanstående redogörelse ska käranden svara för lokförarnas rättegångskostnader solidariskt. Om Arbetsdomstolen efter prövning av ärendet finner bifall av kärandens talan avseende yrkat skadestånd eller att utgången i målet har inneburit att Tågföretagen i allt väsentligt har fått framgång med sin talan så bör det mot bakgrund av arbetsgivarens bidragande till eskalering av motsättningarna på arbetsplatsen bedömas att de har haft stor del i den händelseutveckling som resulterat i en öppen konflikt. Den arbetsledning som har utövats och som har föregåtts arbetsnedläggelsen har karaktäriserats av sällsynt skådad ensidighet avseende en fråga vars konsekvenser och efterverkningar sträcker sig långt utanför lokförarnas egen arbetssituation och arbetsmiljö. De arbetsmiljörelaterade frågor som varit föremål för långtgående negativa konsekvenser av arbetsledningsbesluten har även de poängterats av lokförarna för att få beslutsfattarna, däribland MTR, att förstå att dessa till syvende och sist kommer att innebära en allvarlig risk för trafiksäkerheten. Konfliktfrågans kärnpunkt har varit allmänhetens säkerhet och trygghet, närmare bestämt de regioninvånare och resenärer i förhållande till vilka man har ett oerhört känsligt och viktigt samhällsuppdrag att utföra. Digniteten av denna kärnfråga parallellt med de flertalet förvaltningsrättsliga beslut som tidigare har fattats av absolut högsta

beslutsinstans och som inneburit förbud av ensamarbete bör följaktligen innebära att lokförarna haft skälig anledning att driva tvisten till sin spets och få den prövad.

## **8. BEVISNING**

Se bilaga 2.

Svaranden åberopar för närvarande ingen ytterligare bevisning utöver ovanstående och förbehåller sig rätten att komplettera talan samt avge bevisuppgift under målets fortsatta handläggning, såvitt så erfordras.

Avslutningsvis vill jag informera Arbetsdomstolen att samtliga svaranden tillika lokförare ämnar närvara vid båda utsatta datumen för förhandling i ärendet, det vill säga planerad muntlig förberedelse och planerad huvudförhandling.

---

Malmö dag som ovan

Yasra Delpisheh  
Pirata Juridik

## **Bilagor**

Bilaga 1 – Lokförare med giltiga skäl för frånvaro

Bilaga 2 – Förteckning samt inlagor till styrkande av talan

