

Administrativa avdelningen
Kansliet
Ann-Cathrine Medwik

TJÄNSTEUTLÅTANDE Nr 34/2006

2006-11-29

FtjN 0610-153

FtjN 0606-071

Nämndsammanträde
2006-12-11

Ärende nr
5

Färdtjänstnämnden

Rapport över redovisning av gemensamt uppdrag med SL gällande lämpliga åtgärder som kan förbättra elöverkänsligas möjligheter att använda kollektiva transporter och färdtjänst

ÄRENDET

Landstingsfullmäktige har vid sammanträde 2005-06-07 uppdragit åt färdtjänstnämnden och AB Storstockholms lokaltrafik att undersöka samt vidta lämpliga åtgärder som förbättrar elöverkänsligas möjligheter att använda kollektiva transportmedel och färdtjänst.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Färdtjänstnämnden föreslås besluta

att godkänna förvaltningens rapport.

BAKGRUND

Frågan om elöverkänslighet och förslaget om en policy för elmiljön i Stockholms läns landsting har tidigare varit föremål för en bred remisshantering. Färdtjänstnämnden har den 26 oktober 2004 avgett yttrande i frågan liksom SL. Bakgrunden var motion 2002:11 av Lena-Maj Anding m. fl. (mp) om policy för exponering av elektriska fält samt åtgärder för förbättrad tillgänglighet för elöverkänsliga inom landstingets verksamhetsområden.

FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

För att få belyst vilka svårigheter elöverkänsliga har att färdas i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken har Färdtjänsten och SL i samråd utrett frågan. Färdtjänsten har under våren 2006 genomfört en enkätundersökning i Stockholms län. För utformning och frågeställningar samt för utlåtande över enkätsvaren bidrog ordföranden i Elöverkänsligas förening, Inger Svedmyr.

För en sakkunnig medicinsk bedömning av resultatet bistod Med. Dr Lena Hillert, SLL:s Centrum för Folkhälsa, som är överläkare och forskare med elöverkänslighet som specialitet vid Arbets- och miljömedicin inom landstingets Centrum för folkhälsa. Förvaltningen redovisar resultatet av enkäten samt kommentarerna i denna rapport.

SL har i en rapport till styrelsen redovisat hälsorisker och kunskapsläget beträffande hälsorisker av elektriska och magnetiska fält för passagerare inom kollektivtrafiken samt även redovisat genomförda magnetfältsmätningar på T-banetåg. Förvaltningen har valt att inte kommentera den rapporten särskilt utan utgår från resultatet av förvaltningens enkätundersökningen som omfattar både allmän och särskild kollektivtrafik. SL:s rapport följer med som bilaga till detta ärende.

Sammanfattning av resultatet av enkätsvaren om elöverkänsligas upplevelser i allmän och särskild kollektivtrafik

Urvalet

Elöverkänslighet som bedömningsgrund för att få färdtjänst kan inte direkt utläsas av färdtjänstens register därför bistod Elöverkänsligas förening med sitt medlemsregister. Förvaltningen har därför i detta ärende utgått ifrån att flertalet resenärer i den särskilda kollektivtrafiken med elöverkänslighetsproblem är medlemmar i Elöverkänsligas förening.

Enkäten skickades ut till 600 personer, 358 besvarade den och 21 stycken sållades bort för att de inte var elöverkänsliga. Således sammanställdes informationen utifrån 337 besvarade enkäter. Den gruppen är representativ för föreningens medlemmar, både vad gäller köns- och åldersfördelning. Av dem som lämnat uppgift om kön är 20 procent män och 80 procent kvinnor.

Färdtjänstillstånd och färdtjänstresa

De allra flesta, 85 procent eller 286 personer i den undersökta gruppen saknar färdtjänstillstånd, endast 14 procent (46 personer) har uppgett att de har och en procent har inte svarat. Av de som kommenterat frågan om behov av färdtjänst svarar 23 personer att de inte har sökt tillståndet och 75 personer har svarat att de inte behöver färdtjänst och 15 personer att de inte tål elektroniken i de nya bilarna. M.a.o. ser en tredjedel inte färdtjänst som ett möjligt alternativ.

På fråga om man skulle söka färdtjänstillstånd om det fanns elsanerade bilar, svarade 89 personer (26 %) att de *skulle* söka färdtjänst. 122 personer (36 %) att de *inte skulle* söka färdtjänst om det fanns elsanerade fordon och

16 personer (5 %) att de *kanske skulle* söka. 33 procent lämnade frågan obesvarad men ändå tyder svaren på att det finns en ganska hög tilltro till att elsanerade fordon inom färdtjänsten skulle underlätta problemen med elöverkänslighet.

Om det fanns el-sanerade fordon inom färdtjänsten skulle 43 personer nyttja dessa. Ingen svarade nekande på frågan.

Av de 46 färdtjänstresenärerna är knappt hälften frekventa resenärer, d. v. s. de reser 1 – 7 gånger i veckan. Två personer nyttjar inte alls sin färdtjänst.

På fråga om man får problem med elöverkänslighet i färdtjänstens fordon? svarade 38 personer att de upplever problem med elöverkänslighet i fordonen, 5 har inga problem. Det innebär att nästan alla med färdtjänst-tillstånd upplever någon form av problem i färdtjänstens fordon.

Vilka är då problemen? De flesta upplever att problemen yttrar sig olika beroende i vilket fordon de färdas. De allra flesta kommentarer rörde problem med elektroniken i bilen, radio, GPS, datorer och mobiltelefoner och i viss mån batterier. Flera ber chauffören att stänga av elektrisk utrusning i bilarna och oftast tillmötesgår föraren begäran. Äldre bilar uppgavs ge lindrigare problem.

38 personer upplever problem med samåkningen med andra personer som har mobiltelefon.

27 personer har uppgivit att de behöver välja färdväg för att undvika ”kända” strålningsområden.

Resa i kollektivtrafiken

Mer än hälften, 217 av 337 personer, uppger att de åker allmän kollektivtrafik (3 svarade inte) medan 117 ger ett nekande svar. De sistnämnda uppgav att kollektivtrafiken inte var tillgänglig för dem av olika skäl. De flesta löste sitt resande med privat bil, andra alternativt egen bil och färdtjänst, någon cyklade.

Det var fler som besvarat, frågan 132 stycken, trots att det bara var 117 personer som svarade nej. Detta tolkas som att även de som reser med kollektivtrafiken i någon mån känner att den inte är tillgänglig för dem.

253 personer uppgav att de hade problem med elöverkänslighet i kollektivtrafiken och angav med vilka färdmedel de upplever problem.

Det framkom att T-bana och pendeltågen var mest problematiska och det har kommenterats att nyare fordon är värre än gamla. Att färdas med buss föreföll vara något lättare än pendeltåg och tunnelbana. 150 personer har svarat att det har betydelse var de sitter i bussen. Även tomma fordon var problematiska liksom påverkan av medpassagerares elektriska utrustning, vilket visar komplexiteten i hela denna fråga.

De allra flesta, 70 procent, anser att mobilfria zoner skulle underlätta deras resande i kollektivtrafiken men att annat måste komma till för att det ska fungera bra som t.ex. att andra källor till elektromagnetiska fält reduceras.

På fråga om problem med annan el-utrustning i kollektivtrafiken som lysrör, hissar, rulltrappor svarade 240 att de upplevde problem och 170 personer valde att kommentera frågan. Anmärkningsvärt är att av 170 personerna anger 142 personer att de har problem med lysrör. Lysrör förefaller vara det absolut svåraste problemet bland den elektroniska utrustningen som finns i kollektivtrafiken. Många föreslår att de skulle bytas ut mot glödlampor. Det finns kommentarer om de problem lågenergilampor medför för de elöverkänsliga trafikanterna.

Det finns också kommentarer om övrig el-utrustning som till exempel inomhusmonterade mikrovågssändare för mobiltelefoni och 3G sändare, mikrovågsstrålning från s.k. "läckande koaxialkabel" eller medtrafikanternas elektroniska utrustning eller rulltrappor och hissar.

Sammanfattning av enkätsvaren

Undersökningen visar att många i gruppen har stora svårigheter att färdas i den allmänna och särskilda kollektivtrafiken. Elöverkänslighet yttrar sig olika i olika typer av fordon i SL-trafiken.

Hela 72 procent anser att de har problem med elöverkänslighet när de åker med den allmänna kollektivtrafiken och 38 av 46 personer upplever svårigheter i den särskilda kollektivtrafiken.

Mobiltelefoner och lysrör förefaller vara det största problemet för elöverkänsliga i den allmänna kollektivtrafiken. Hela 70 procent anser att mobilfria zoner skulle underlätta deras resande och en stor andel upplever stora problem med lysrör.

Inom den särskilda kollektivtrafiken är lysrör ovanliga i fordonen. Mobiltelefoner däremot är mycket vanliga och används som en del av trafikledningsfunktionen inom både taxi och specialfordon. De elöverkänsliga med färdtjänsttillstånd förefaller ha störst problem med att samåka med personer som har mobiltelefoner samt elektroniken som finns i bilarna.

Alla färdtjänstberättigade som har besvarat frågorna uppger att de skulle färdas med elsanerade fordon om de fanns att tillgå. Positivt är att de flesta som besvarat frågorna oftast får ett tillmötesgående bemötande av färdtjänstförararna när de ber denne att stänga av den elektriska utrustningen.

Intressant att nämna är att 11 personer lämnade information på enkäten om att de varit elöverkänsliga tidigare men sedan tillfrisknat från elöverkänsligheten.

Kort sammanfattning av Med. Dr. Lena Hillerts information

Den aktuella frågan är hur allmän och särskild kollektivtrafik eventuellt kan anpassas för att inte utlösa eller öka dessa individers symptom och underlätta deras nyttjande av kollektivtrafik.

Som framgår av såväl enkätsvaren som brevet från elöverkänsligas förening så lider många personer av svåra besvär och möter stora svårigheter i sitt vardagsliv. Varför vissa personer får problem med t.ex. huvudvärk, trötthet, koncentrationssvårigheter, hetta, stickningar eller andra symptom från huden går inte att definiera medicinskt eftersom det saknas vetenskapligt stöd för påverkan av elektriska eller magnetiska fält (inklusive radiofrekventa fält från mobiltelefoner) och vilka åtgärder avseende exponering som skulle kunna leda till önskat resultat.

Det är tydligt från såväl enkätsvar som brev att besvärsutlösande faktorer eller situationer varierar från individ till individ. En del har problem med lågfrekventa fält, andra tål inte mikrovågsstrålning. Åter andra har problem med i stort sett alla typer av fält. Utifrån de drabbades egna erfarenheter är det svårt att identifiera riktade åtgärder för reduktion av fält som skulle upplevas positiva av alla elöverkänsliga.

Det finns inte heller någon känd ombyggnad eller anpassning av fordon som tar bort upplevda besvär i resandet. Olika personer upplever besvär på olika platser i fordon och upplever fordonsmodeller olika och upplever problemen olika starkt. Samtidigt som det finns svårigheter att mäta lågfrekvent respektive högfrekvent strålning i fordonen.

Slutsatser

Såväl resultatet från enkätundersökningen som inkomna expertutlåtanden visar att elöverkänslighet innebär mycket stora individuella variationer.

Besvär som upplevs i resandet skiljer individuellt från person till person och

de besvär som resenärer upplever kan vara alltifrån mycket svåra reaktioner till viss upplevd obehagskänsla.

Elöverkänslighet är inte en medicinsk diagnos däremot används begreppet samlande för de erfarenheter som de drabbade personerna själva har gjort över orsaken och symptomen till sina besvär.

Ett antal personer i Stockholms län, som är medlemmar i Elöverkänsligas förening som totalt består av 600 personer, är så drabbade av besvär att man upplever stora svårigheter i det dagliga livet. Enkätsvaren som baseras på 337 enkäter, visar att 72 procent av de svarande har problem med olika symptom vid resa med allmän kollektivtrafik och 38 av 46 personer upplever problem vid resor i färdtjänst. För en del har problemen blivit så stora att man givit upp och inte alls reser längre.

Elöverkänslighet är inte ett enskilt skäl för färdtjänst varför det inte går att söka ut ett exakt antal färdtjänstberättigade i Färdtjänstens register över de personer som har symptom eller besvär av elöverkänslighet.

Eftersom läkarvetenskapen inte kan ge någon vägledning när det gäller vad som bäst kan minska de elöverkänsligas svårigheter så måste eventuella åtgärder baseras på de upplevelser som de berörda personerna själva rapporterar.

Antalet färdtjänstberättigade som berörs av problemet med elöverkänslighet är uppskattningsvis ca 50 personer boende över hela länet.

Lysrör och mobiltelefoner förefaller vara största problemet. Endast ett fåtal av färdtjänstens fordon har dock lysrörsbelysning.

Förslag till åtgärder

Möjligheten att helt minimera elöverkänsligas besvär vid resande i den särskilda kollektivtrafiken kan i nuvarande kunskapsläge sägas vara näst intill omöjligt. Det förefaller således som det även utifrån de drabbades egna erfarenheter är svårt att identifiera riktade åtgärder för reduktion av fält som skulle upplevas positiva av alla elöverkänsliga.

Ser vi till de rekommendationer som SLL:s specialistläkare Lena Hillert föreslår vid diskussion av möjliga åtgärder, anser hon att följande bör beaktas:

1. Eventuella åtgärder motiveras av de önskemål som framförs av elöverkänsliga och inte av vetenskapligt påvisade hälsoeffekter.

2. En konsekvensbeskrivning för diskuterade åtgärder bör göras avseende;
3. Förväntad positiv effekt för elöverkänsliga (typ av positiv effekt och hur många elöverkänsliga som kan uppskattas komma att beröras av denna positiva effekt).
4. Förväntade positiva och/eller negativa effekter för icke elöverkänsliga kollektivtrafikresenärer.
5. Konsekvenser personalens arbetssituation samt för drift av kollektivtrafiken.
6. Kostnader för åtgärd.
7. Möjliga alternativa åtgärder.

Den mycket stora mängden olika fordonsmodeller som används inom färdtjänsten med olika utförande och mycket elektrisk utrustning försvårar försök till avskärmning.

Det finns inte kända tekniska ombyggnadsmöjligheter av fordon som tar bort besvären för alla elöverkänsliga personer.

De olika besvärsutlösande faktorerna är alltför varierande från individ till individ för att kunna åtgärda de upplevda besvären. Olika personer upplever besvär på olika platser i fordon och upplever fordonsmodeller olika samt upplever besvären olika starkt. Samtidigt som det finns tekniska svårigheter att mäta strålning och utfall av såväl lågfrekvent som högfrekvent strålning inne i fordonen.

En resenär i ett fordon kan även påverkas negativt av faktorer utanför fordonet från elcentraler, ledningar, viss vägtyp passerar som genererar upplevda elektriska fält m. fl. Det saknas vetenskapliga mätmetoder för vissa upplevda strålning fält och åtgärder i fordon kan upplevas helt olika mellan resenärer.

Med hänsyn till de åsikter beträffande elöverkänslighet som förekommer har färdtjänstförvaltningen svårt att föreslå konkreta tekniska förbättrings-åtgärder i syfte att förbättra resandet för berörda resenärer. Men med hänsyn till vad som framkommit i ovanstående ärende kommer förvaltningen:

att följa framtida utredningar i ärendet,

att beakta elöverkänslighet i möjligaste mån vid fordonsutveckling,

att fortsatt tillsammans med SL följa utveckling och forskning inom området elöverkänslighet,

att i den utbildning och information som Färdtjänsten bedriver arbeta in elöverkänsligas behov så att färdtjänstförarnas kunskap ökar om problematiken.

Det finns vissa försök till el-saneringsåtgärder i fordon. I detta ämnesområde finns åtgärder föreslagna som exempelvis att använda värmen för att ta bort vissa lukter till mer tekniska åtgärder som att montera kondensatorer på vissa platser till elektrisk utrustning viss avskärmning etc. Det är inte klarlagt om dessa åtgärder får eftersträvad effekt.

Informationsinsatser exempelvis via Elöverkänsligas förening om fordon och fordonmodeller och om viss utrustning i fordon skulle kunna förbättra möjligheten för en elöverkänslig resenär att välja lämpligare sittplats vid resa.

Enkla men förbättrande åtgärder är att rekommendera färdtjänstförarna att stänga av mobiltelefoner eller annan elektronisk utrustning under färd om det låter sig göras för trafikledning av fordon när en elöverkänslig resenär har behov av elsanerad miljö.

Stellan Hellqvist
förvaltningschef

Owe Johnsson
administrativ chef

Bilagor:

Färdtjänstförvaltningens sammanställning av resultatet av enkätundersökningen.
(Bilaga 1)

Slutsatser och kommentarer till enkäten av Med.Dr. Lena Hillert, speciallistläkare
beträffande elöverkänslighet. (Bilaga 2)

Kommentarer till enkätundersökningen av Inger Svedmyr, ordförande i Elöverkänsligas
förening (Bilaga 3)

SL:s rapport till styrelsen över elöverkänsligas möjligheter att använda kollektivtrafik.
(Bilaga 4)

Motion 2002:11 och fullmäktiges beslut 2006-06-07 (Bilaga 5)