

# LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 4, jan 2006

Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl



## X60-Special sidan 7-13

Foto: Mikael Hillbo

Arbetstid	2
Avstämning av tid för vik-personal	
Exempel på avstämning	3
Dags att studera!	4
Vårens kursprogram	
Bladets insändare	5
Av Jacob Schütz	
Övertagandet	6
Vi startar nu förhandlingarna med Stockholmståg.	
Kallt i hytten!	6
Hur gör du?	
Gruppval	7
Vi siktar till inplacering till 1 mars	

X60	
Bakgrund, Hytt dörrar .....	7
Tågvärme, Luminans .....	8
Elektromagnetiska fält .....	9
MMI/MTO, SL:s agerande ..	11
Politikernas ansvar .....	12
Vad händer och vad gör vi?..	13
"Bruttolistan" .....	Bilaga 1
Arbetsmiljöverket om EMF .....	Bilaga 2



Fackexpeditionen är öppen  
på torsdagar kl. 09.00-15.30

SEKO Klubb Lokförarna på webben:  
<http://klubb.seko.se/~k1105/>

SEKO centralt: [www.seko.se](http://www.seko.se)

På anslagstavlan mitt emot  
expeditionen anslås information

## Avstämning av arbetstid för vikariepersonal.

Med anledning av att fr.o.m 1 januari så ska alla förare som går på grupp stämmas av månadsvis. Detta gäller fram till datum för inplacering på grupper efter nytt kommande grupppval.

*Lokalt avtal gällande Arbetstid, §6 Mom 2 säger följande:*

*”Avstämning av arbetstid för dem som inte arbetar på fast arbetsschema sker per kalendermånad.*

*Om den arbetade tiden överstiger det för arbetstagaren fastställda arbetstidsmättet är de överstigande timmarna kvalificerad övertid. Om jämförelsen resulterar i understigande tid får denna inte tas i anspråk.”*

Hur fungerar detta då praktiskt på Citypendeln?

För de som går på månadsvik eller vrålskubb så ska det göras en avstämning av varje kalendermånad. Arbetstidsmättet som Citypendeln använder sig av när dom stämmer av arbetstiden är 7 timmar och 6 minuter per arbetsdag.

Att Citypendeln använder sig av 7 timmar och 6 minuter per dag är p.g.a att arbetstiden vi ska jobba per vecka är 36 timmar. I dom 36 timmarna så har vi 30 min arbetstid varje vecka för andra arbetsuppgifter sammanhängande med tjänsten. Då blir det 35 timmar och 30 minuter kvar att köra tåg på. Delar vi 35 tim och 30 min i 5 arbetsdagar så får vi fram 7 timmar och 6 minuter per arbetsdag.

Tjänstledighet, semester, VAB, sjukdom, FV-dagar och annan frånvaro stäms av med ett arbetstidsmätt som är ett dagligt genomsnitt på 36 tim/veckan.

Enklaste sättet att kontrollera sin egen arbetstid är att räknar antalet arbetsdagar där man har tjänst utlagd i sitt arbetsschema under en kalender månad och multiplicerar detta antal arbetsdagarna med 7 timmar och 6 minuter. Summan av arbetstiden är då arbetstidsmättet för denna månad som du max ska jobba.

Sedan adderar man ihop arbetstiderna på alla turerna/tjänsten man har i samma månad. Summan av arbetstiden på dessa turer ska då stämmas av mot det tidigare uträknade arbetstidsmättet för månaden.

Överstiger summan av turerna det uträknade arbetstidsmättet för månaden med tex 2 timmar och 35 minuter så är det den tiden som ska betalas ut i kvalificerad övertidsersättning.

Ludvig Eriksson

## Exempel på avstämning av arbetstid för februari

Arbetsschema 1:

Datum	Tjänst	Tid på tur	Arbetstid mått
01/02	FP	-	-
02/02	2445	7.21	7tim 6 min
03/02	9861	-	-
04/02	FP	-	-
05/02	FP	-	-
06/02	9861	-	-
07/02	4525	7.15	7tim 6 min
08/02	2565	8.56	7tim 6 min
09/02	Fp	-	-
10/02	1616	1.10	7tim 6 min
11/02	1627	6.21	7tim 6 min
12/02	2428	7.22	7tim 6 min
13/02	FP	-	-
14/02	4455	7.45	7tim 6 min
15/02	6515	2.00	7tim 6 min
16/02	6526	9.00	7tim 6 min
17/02	2446	7.21	7tim 6 min
18/02	FP	-	-
19/02	FP	-	-
20/02	UTB	8 tim	7 tim 6 min
21/02	UTB	8 tim	7 tim 6 min
22/02	UTB	8 tim	7 tim 6 min
23/02	FP	-	-
24/02	4575	7.04	7tim 6 min
25/02	4505	7.00	7tim 6 min
26/02	VAB	-	-
27/02	VAB	-	-
28/02	Fp	-	-
Summa arb tid:		102 tim 35 min	106 tim 30min

Arbetsschema 2

Datum	Tjänst	Tid på tur	Arbetstid mått
01/02	FP	-	-
02/02	sjuk	-	-
03/02	sjuk	-	-
04/02	FP	-	-
05/02	FP	-	-
06/02	9861	-	-
07/02	4525	7.15	7tim 6 min
08/02	2565	8.56	7tim 6 min
09/02	Fp	-	-
10/02	9861	-	-
11/02	9525	-	-
12/02	9525	-	-
13/02	9510	-	-
14/02	9510	-	-
15/02	9510	-	-
16/02	9510	-	-
17/02	9510	-	-
18/02	9525	-	-
19/02	9525	-	-
20/02	UTB	8 tim	7 tim 6 min
21/02	UTB	8 tim	7 tim 6 min
22/02	UTB	8 tim	7 tim 6 min
23/02	FP	-	-
24/02	4575	7.04	7tim 6 min
25/02	4505	7.00	7tim 6 min
26/02	VAB	-	-
27/02	VAB	-	-
28/02	Fp	-	-
Summa arb tid:		54 tim 15 min	49 tim 42 min

Exempel Arbetsschema 1: ger 3 tim 55 min undertid.

Exempel Arbetsschema 2: ger 4 tim 33 min kvalificerad övertid\*.

\*Övertid ska inte planeras in i arbetsscheman utan arbetsgivaren skall istället använda sig av 0-dag för att stämma av arbetstiden.

0-dag = *Ledighet utöver fridagar som erfordras för utjämning av arbetstiden benämns 0-dag, d v s en arbetsdag med 0 timmar arbete.*

## DAGS ATT STUDERA!!!

Under året blir det nya kurser för dig som är intresserad av lite facklig utbildning och förkovring. Det är som vanligt *Fackets grunder* och *Medlemskapets värden* som är de mest aktuella. Dessa kurser är tvärfackliga, dvs medlemmar från andra fackförbund och yrkesområden inom LO kommer också att delta.

*Fackets grunder* vänder sig till dig under 30, som kanske inte har varit med i facket förut. Här får du chansen att öka på dina kunskaper om vilka rättigheter du har på jobbet. Du får info om kollektivavtalet vad gäller din lön, övertidsersättning och OB-tillägg. Du ges kunskap beträffande arbetsmiljön och vilka krav du kan ställa där. Du lär dig argumentera bättre. Dessutom ges info om hur LO fungerar och verkar, både ur ett historiskt perspektiv och idag.

*Medlemskapets värden* vänder sig till medlemmar över 30. Funderar du på vad ett fackligt medlemskap egentligen är värt? Vad går medlemsavgiften till? Här får du lära dig mer om facket! Du ges ordentliga grundkunskaper om dina rättigheter och om hur du kan vara med och påverka. Ni diskuterar fackets historia och organisation samt lagar och avtal

På vår anslagstavla utanför SEKO expeditionen har jag satt upp ett infoblad om kurserna. Där finns också broschyrer du kan fylla i om du vill anmäla dig. Anmälan lägger du i SEKO klubb lokförarnas brevlåda, så tar vi hand om den åt dig. Du får **skattefria** ersättning för förlorad inkomst med **80 kr per timme**. Kom ihåg att du har rätt till ledigt för studierna, bara du lämnar in din ledighetsansökan minst två veckor innan kursstart!

Prata med dina lokförarkollegor! Det kan vara kul att gå flera tillsammans på samma kurs!

För dig som vill läsa mer finns fortsättningskurser att gå. Säg bara till mig så ordnar jag med anmälningsblanketter och kursinformation.

### Kursdatum:

*Fackets grunder* anordnas i Stockholm, ABF-huset, följande datum: 27-29 mars, 18-20 apr, 10-12 maj, 11-13 okt (Långholmens folkhögskola), 30 okt-1 nov och 13-15 nov.

*Medlemskapets värden* läser du på ABF-huset i Stockholm vid följande tillfällen: 19-20 jan, 20-21 feb, 13-15 mars (för dig med svenska som andraspråk), 20-21 apr och 15-16 maj. Till hösten blir det kurs följande datum (också på ABF-huset): 28-29 sep, 4-6 okt (för dig med svenska som andraspråk), 16-17 okt, 23-24 nov och 4-5 dec.

*Vill du gå en studiecirkel till våren?* (I t ex keramik, foto, dans, språk, data – ja, vad du vill!) Anmäler du dig till en cirkel på ABF får du som LO-medlem hela **30% rabatt** på kursavgiften!

*Studerar du på universitet/högskola eller komvux* och är SEKO-medlem? Ansök om SEKO's litteraturstöd! Du kan få max 1000 kr per termin och totalt 6000 kr. Förutsättningen är att du läser minst 5 högskolepoäng eller att du går en gymnasieutbildning. Om du studerar på deltid skall studierna omfatta minst 25 %. Du måste bifoga vissa intyg med din ansökan om litteraturstöd, bland annat kurslitteraturlista och kvitton över inköpta böcker. Läs mer om detta på informationen vi har på anslagstavlan.

Astrid Hermelin, studieansvarig.

Tfn 073 558 63 80

## BLADETS INSÄNDARE

Några funderingar kringssamarbetet mellan SL och Citypendeln.

Ingen har väl undgått att det är kronisk vagnbrist på Citypendeln och att X60 inte fungerar riktigt som dom skall. Har man X1-jouren och åker ut till Älvsjö på eftermiddagen eller kvällen för att hämta krya enheter får man ofta höra att det inte finns någonting att få på flera timmar eller ibland inte alls.

SL vill hela tiden att Citypendeln skall köra fler och fler avgångar vilket naturligtvis är önskvärt med tanke på biltullarna men det saknas just nu faktiska möjligheter att köra de tåg och de tåglängder SL önskar. Varför sätter inte Citypendeln ner foten och vägrar gå med på trafikökningar som det inte finns möjlighet att utföra och som bygger på att i princip alla enheter rullar samtidigt och inte minst på att X60 fungerar som det är tänkt.

Man undrar hur klokt det var att slopa X420 innan X60 fungerar stabilt. Jag vet att X420 inte fungerade särskilt bra och att dom inte var populära bland lokförare och tågvårdar men om man behållit tre tågsätt i Hagalund och kört de kortaste insatsomloppen med dom så hade det lösgjorts fordon till den övriga trafiken och sedan hade man kunnat slopa X420 när X60 levererats i tillräckligt antal och uppvisade tillräcklig tillförlitlighet.

Vad beträffar provkörningarna av X60 så blir man rätt förundrad över hur de gick till. I Göteborg har de i så smått börjat köra sin nya spårvagn M32 i trafik efter att ha provkört vagntypen i ett och ett halvt år. Göteborgarna upptäckte ungefär samma problem och samma omfattning av problemen som vi har med X60 och då beslutade man att inte sätta vagntypen i trafik innan alla problemen var lösta för att slippa problem för sig själva och resenärerna. Varför gjorde man inte likadant med X60?

I slutet av augusti förstod man att X60 inte fungerar tillfredsställande men vare sig SL eller Citypendeln verkar låtsas om detta utan gömmer huvudet i sanden. Det är vi och våra härdade resenärer som får betala priset för denna inkompetens och nonchalans. Finns det fortfarande någon Södertäljebo som vågar räkna med att 6:48-tåget går?

Det SL och Citypendeln borde göra nu är att vägra ta emot fler X60 innan de fungerar och bara köra X60 i de kortaste insatsomloppen tills de uppvisar samma tillförlitlighet som X1. SL sade då de köpte X60 att de köpt ett tåg som byggde på beprövad teknik för att slippa barnsjukdomar och inkörningsproblem men då är det värt att notera att de två stora andra leveranserna från Alstom i Salzgitter på senare år nämligen X40 till SJ och ET423 till DB fungerat lika dåligt som X60. ET423 fungerar så dåligt att DB-Regio tröttnade på att hyra hjälplok och i stället köpte två egna diesellok, deras enda diesellok, att släpa hem havererade 423:or med.

Vem vet om vi inte får se en T44 i SL-målning snart?

Jacob Schütz

## ÖVERTAGANDE

Citypendeln har den 10/1 2006 dragit tillbaka sin överklagan till länsrätten för att som de säger få lugn och ro vid övertagandet. Så nu är det bara DSB kvar som överklagar, detta ligger fortfarande kvar hos Länsrätten och beslut väntas förhoppningsvis någon gång i januari.

Då SL meddelade att Stockholmståg skulle ta över trafiken oavsett vad som sker hos länsrätten fanns det inga hinder kvar för oss att starta processen med Stockholmståg.

Vi har nu påbörjat arbetet med Stockholmståg. SEKO har haft ett möte där vi planerade förutsättningarna för framtida förhandlingar. SEKO har framfört problematiken att personalen kommer att tillhöra minst tre olika företag, Stockholmståg svarar då att dom är villiga att diskutera ett avtal om en "portalparagraf" som ska underlätta rekrytering, utlåning, rehab, omplacering utan dom juridiska hinder som kan ligga emellan olika företag. Arbetet med övertagandet kommer att pågå under hela våren.

Jag vill passa på att påminna alla om SEKO årsmöte den 14/2 2006 lokal och tid meddelas senare. Vi kommer att utföra röstningen på mötet då det denna gång bara finns en kandidat till varje valbar plats och nomineringen är stängd. Vi hoppas naturligtvis att så många som möjligt kommer kallelsen kommer i postfacket i god tid innan mötet.

Peter Blomgren

## KALLT I HYTTEN?

Med anledning av rapporter som inkommit gällande för låga temperaturer i hytten, då främst i X60. När det är KALLT ute **ska** ledande förarhytt ha en behaglig temperatur.

Fungerar ej värmen tillfredställande, och du känner obehag av en dragig eller för kall hytt har du rätt att begära avbyte för att kunna gå in och värma dig på lämplig plats, t.ex. Cst.

Tågsätt med icke tillfredställande värme i förarhytt ska snarast bytas ut eller växlas om.

Rapportera in felet till trafiksamordnare och skriv in felet i repblocket.

Åtgärdas inte fel så skriv rapport om detta och lägg kopia till skyddsombuden i deras brevlåda. Att köra omkring med fordon som är felaktiga skapar inte bara en dålig arbetsmiljö för dig själv och dina arbetskollaboratorer, det kan även bli problem med att upprätt hålla trafiken.

## GRUPPVAL

När detta blad trycks skall vi ha ett möte i morgon fredag med planeringsavdelningen om gruppvalet. Seko jobbar för ett gruppval med inplacering första mars. Tiden är knapp, vi borde kommit lite längre.

Vi kommer ut med ett infoblad när vi vet mer.

Anna Groth och Turlistekommitén.

## X60 – INFORMATION

De förare som är utbildade upplever säkert, och med all rätt, att X60 är en mycket klar och tydlig förbättring vad gäller arbetsmiljöförhållanden. Då frågar man sig varför de förtroendevalda (fack och skyddsombud) har så många synpunkter på fordonet. Det är just denna fråga detta inlägg avser att ge ett svar på.

När man som förare sätter sig bakom spakarna på X60 jämför vi oundvikligen arbetsmiljön med de fordon som vi är vana vid, då närmast X1/X10. Utifrån denna referensram är X60 naturligtvis en klar förbättring. Våra förtroendevalda representanter som deltar i X60-projektet har dock vårt (förarnas) uppdrag att granska arbetsmiljön utifrån aktuella lagar och föreskrifter och inte utifrån upp till 40 år gamla fordonskonstruktioner. Granskas fordonet utifrån i dag gällande lagar och föreskrifter finns det fog för kritik mot fordonets konstruktion.

### Bakgrund

När SL projekterade X60 och fastställde specifikationskrav på fordonet, fick inte representanter för arbetstagarna vara med. Först när upphandlingen av X60 var klar, inbjöds våra representanter till diskussioner. Det fanns då klara handlingsbegränsningar för våra representanter. Dels var ju principiella beslut tagna och specifikation skriven och dels fick inte våra representanter ha direkt kontakt med vare sig Alstom eller SL. Man var hänvisad till Citypendeln egna projektgrupp som då fungerande på ett klart otillfredsställande sätt. Senare bytte förvisso Citypendeln ut ledningen för den egna projektgruppen varvid det skapades en bättre grund för våra representanter att kunna framföra våra synpunkter.

Här följer några få exempel på brister som Arbetsmiljöverket funnit vid inspektion av fordonen. Tilläggas bör att vi gjort förenklingar och därför framgår inte all fakta.

### Hyttörrar

Dels finns dörr ut till fria luften och dels dörr mot kupé. Våra representanter framförde redan 2003 under ett besök på fabriken i Tyskland att dörrarna måste få en annan konstruktion.

Sidodörrarna ville man förse med öppningsbara fönster, för att kunna kommunicera med personer på plattform utan att öppna dörren. Genom att bara öppna ett fönstret exponerar man inte hela sin kropp för eventuellt våld. Alstom hävdade då att det inte går att konstruera en dörr med öppningsbart fönster eftersom dörren var välvd. Då pekade våra representanter ut över parkeringsplatsen där i princip alla bilar hade välvda dörrar med öppningsbara fönster. Detta kunde ju inte Alstom förneka, men de hävdade då istället att det inte gick att få dörr med öppningsbart fönster ljudtätt. Återigen vände sig våra representanter mot parkeringsplatsen och pekade mot bilarna. Inte hör man vindbrus i en Mercedes eller BMW när man susar fram i 200 km/t på Autobahn.

Problemet är inte att det inte går att få öppningsbart fönster. Problemet visade sig vara att SL beställt dörrar utan öppningsbart fönster och att Alstom i sin tur beställt dörrarna av sin underleverantör. Konstruktionen var fastställd och att ändra i konstruktionen skulle kosta mycket pengar. Just detta är ett återkommande problem. SL har designat och beställt, och när arbetstagare och Arbetsmiljöverk har givits möjlighet att uttala sig har processen nått så långt att alla eventuella förändringar blir ekonomiskt omfattande.

Dörr mot kupén ville SL ha i glas, som på tunnelbanan. Detta lyckades våra representanter emellertid att avstyra. Den konstruktion man valt håller dock inte måttet för god arbetsmiljö. Hela väggpartiet har en för svag konstruktion. Springor mellan vägg/dörr och golv/dörr gör att oönskade dofter, vätskor mm med lätthet når in i kupén. Dörrens kläna konstruktion medför en tydlig säkerhetsrisk då obehöriga med relativt liten kraft kan forcera dörren och komma in i hytten.

Arbetsmiljöverket (AV) har ställt tydliga krav att dörrkonstruktionerna måste åtgärdas. De kräver inte nödvändigtvis öppningsbart fönster, men säkerheten måste förstärkas för föraren. För dörr mot kupé kräver AV att dörrpartiet skall ge ett betryggande skydd mot att föraren utsätts för buller, våld och hot samt de vätskor som kan förekomma från passagerarutrymmet.

SL/Alstom hävdade först till AV att dörrarnas konstruktion var i enlighet med gällande internationell standard för järnväg. AV förhåller sig till svenska lagar och föreskrifter, varför Alstoms referens till någon järnvägsstandard i sammanhanget har föga betydelse. AV avvisade standarden och SL/Alstom har med tiden insett att något måste göras. Det har resulterat i ett förslag till ny konstruktion.

### Tågvärme

Tågvärmekontakter har placerats under kopplet vilket medför att föraren mer eller mindre måste krypa under kopplet för att ansluta kabeln. Dessutom fanns ingen lämplig plats för kabeln utan den skulle hängas upp inne i hytten.

AV har påtalat att konstruktionen och olämplig och ändringar av konstruktionen är nödvändig. Ärendet är under behandling.

Våra representanter framförde på ett tidigt stadium att man inte skulle koppla värme mellan enheterna utan ha en post för varje enhet (således 2 poster för ett fullängdståg). Detta skulle förvisso initialt medföra vissa investeringskostnader i infrastrukturen, men på sikt skulle man tjäna in kostnaden och höja elsäkerheten (kablar med pilotstiftsfunktion). Slitna (farliga) tågvärmekablar mellan enheter skulle vara ett minne blott. Det förefaller som om SL/Alstom nu börjat att intressera sig för denna idé när andra förslag inte kunnat påvisa någon funktionsmässigt bra lösning. Nu återstår bara att hitta en bra placering av tågvärmeintagen som vi och AV kan godta ur arbetsmiljösynpunkt.

### Luminansförhållanden

Bara ordet ”luminansförhållanden” kan få den mest intresserade läsaren att vilja hoppa vidare till nästa stycke, men häng kvar i texten så kommer ett försök till förklaring.

Luminansförhållanden har med ljuskontraster att göra. Förenklat kan man säga att om du sitter i dagsljus och kör tåget så är ljusbilden i frontrutan väldigt ljus. Instrumentpanelen har däremot en mörkare ljusbild. Skillnaden mellan det ljusa och mörka blir således en kontrast.

Vad har nu detta för betydelse? Jo, ju större ljuskontraster ju mer måste ögat arbeta för att ställa om sig mellan ljus och mörker. Stora kontraster kan medföra bländning och ögonbesvär, men även förlänga reaktionstider vilket i sin tur kan ge upphov till stress och irritation, förutom nedsatt säkerhet. Alltså, stora ljuskontraster medför försämrade arbetsmiljö och trafiksäkerhet.



När man skapar ett arbetsredskap skall man sträva efter så små kontraster som möjligt. Mätningar visar att kontrasterna i hytten på X60 avsevärt överstiger rekommenderade värden.

SL förefaller inte att ha haft en tanke på luminansförhållanden när man gjorde kravspecifikationen för fordonet. När Arbetsmiljöverkets expert på området frågar hur man gått tillväga när man designat inredningen svarar SL:s representant att man använt sin policy. Arbetsmiljöverkets expert presenterade då sin syn på saken, och den var baserad på vetenskap och fakta, samt gällande föreskrifter.

När Arbetsmiljöverket ställer krav på åtgärder, konstaterar man att förbättringar är fullt möjliga med enkla medel. Bl.a. föreslår man att instrumentpanel får en ljus, matt grå färg istället för den mörkare blå som SL valt i enlighet med sin policy.



Foto: Mikael Hillbo

SL/Alstom vill dock inte tillmötesgå Arbetsmiljöverkets utan svävar istället ut med, i vårt tycke, märkliga argument för att slippa vidta åtgärder. SL är, som de själva säger, *tveksamma* till att kravet på ommålning av ytor på förarbordet väsentligt kommer att förbättra situationen. Vi kan utgå från att Arbetsmiljöverket känner en övertygelse över sitt krav. Skall Arbetsmiljöverket då ändra sitt beslut till förmån för SL:s *tveksamma* hållning?

Skälen till SL:s tveksamma hållning är bl.a. att man anser att fordonen används både dag- och kvällstid. Detta är i sig riktigt. Vidare säger man att sett över året bedrivs trafiken till större del vid förhållanden som innebär att det är mörkt utanför frontrutan. Detta är inte riktigt och är man snäll betecknar man detta som en felskrivning. Grovt förenklat är det i genomsnitt lika mörkt som ljust under dygnet. Trafiken bedrivs dock till största del under dygnets ljusa timmar. Det är just under dygnets ljusa del som färgval i hytten spelar störst roll (i mörker är ju som bekant alla katter grå).

SL menar även att mörka instrumentpaneler förekommer i bl.a. bilar, X40 och spårvagnar i Melbourne. Inga av dessa invändningar torde ha relevans i ärendet. Vidare vill SL att man genomför en studie av kontrastförhållanden i hytten innan beslut tas i frågan. Men Arbetsmiljöverket har ju redan gjort en studie som visat på allt för stora kontraster.

Det är tydligt att SL vill förhala ärendet med förhoppning om att sakfrågan skall glömmas bort. SL/Alstom har redan designat instrumentpanelen och i stor omfattning har panelerna redan levererats. En ändrad eller ny konstruktion skulle därför innebära ökade kostnader.

### Elektromagnetiska fält

I all elektrisk utrustning förekommer elektromagnetiska fält (EMF). En vanligt lampsladd har normalt två ”trådar”, en strömledare och en återledare. Mellan ström- och återledare bildas ett elektromagnetiskt fält, men eftersom ledarna ligger tätt samman i sladden den uppkomna EMF:en utjämnad tack vare det täta avståndet mellan ledarna. Till tåg kommer strömmen genom kontaktledningen och återleds genom s-rälen. Vi förare sitter således mitt emellan ström- och återledare. De elektromagnetiska fält som uppstår kan man genom förhållandevis enkla tekniska lösningar skärma av och därmed reducera exponeringen. Vid konstruktion av X60 har man inte använt sig av tillgänglig teknik och kunnande varför de elektromagnetiska fälten är större än

nödvändigt. SL har heller inte ställt några som helst krav på Alhstom vad gäller åtgärder för att reducera de elektromagnetiska fälten.

SL anser att förarnas exponering av elektromagnetiska fält ligger långt under gällande gränsvärden. Man hänvisar bl.a. till ett värde som vid 1 sekunds exponering ger akuta muskelspasmer. Att som SL hänvisa till detta gränsvärde är direkt fel, det blir som att jämföra päron med äpplen. Ett dilemma i sammanhanget är att det bara finns gränsvärden för akuta effekter av elektromagnetiska fält och inte för långvarig exponering av lägre doser. Det är därför fel att tro att värden under de gränsvärden som finns fastställda är ofarliga. Vi exponeras hela dagarna för de elektromagnetiska fälten varför nämnda gränsvärde som avser 1 sekunds exponering saknar relevans i detta sammanhang.

Enligt försiktighetsprincipen skall man använda tillgänglig teknik och kunnande för att förbättra arbetsmiljön. Speciellt gäller detta för nya arbetsplatser och arbetsredskap. Arbetsmiljön får aldrig bli sämre än tidigare. Vid mätningar ombord på X60 och X10 ligger genomsnittsvärdet för X60 mer än dubbelt så högt som motsvarande värde för X10. Vid jämförelse med andra yrkesgrupper tillhör lokförare den grupp som har den högsta exponeringen av elektromagnetiska fält.

I en studie gjord på svenska arbetsplatser där 1.000 män deltog, var medianvärdet mindre än 0,17  $\mu\text{T}$  (microtesla) per dag. Exponeringar överstigande 0,5  $\mu\text{T}$  är mycket sällsynta i de publicerade studierna, med undantag för de studier som gjorts på lokförare. Vid mätningar i X60 uppmättes i genomsnitt 10  $\mu\text{T}$  i förarhytten. Vid beställning av det nya loket på Malmbanan har man ställt krav om åtgärder för att minska uppkomsten av EMF i förarhytten vilket resulterat i att exponeringen reducerats till enstaka  $\mu\text{T}$ . Exponeringen i X60 är således i storleksordningen 5 gånger så stor som i de nya Malmbaneloken. Det finns skäl att anta att pendeltågsförarna kommer att ha den högsta exponeringen av elektromagnetiska fält när väl X60 fasats in i trafiken.

Forskning och studier visar att det finns ett samband mellan exponering av elektromagnetiska fält och förhöjd risk för cancer, kromosomskador och Alzheimer. Elektromagnetiska fält klassas av WHO:s expertorgan IARC (International Agency for Research on Cancer) som "Möjlig cancerframkallande". I samma klass återfinns bl.a. DDT, bly och svetsrök. Även om riskerna vid exponering av magnetfält anses att vara begränsade, finns det all anledning att beakta försiktighetsprincipen i avvaktan på vidare forskning och studier av de elektromagnetiska fältens inverkan på människan.

I Miljöbalkens 2 kap. (Allmänna hänsynsregler) återfinns bl.a. följande:

*"3 § Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön."*

*”7 § Kraven på hänsyn enligt 2-6§§ gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning skall särskilt beaktas nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.....”*

I ”Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält – en vägledning för beslutsfattare” finns följande rekommenderade försiktighetsprincip:

*” Om åtgärder, som generellt minskar exponeringen, kan vidtas till rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt bör man sträva efter att reducera fält som avviker starkt från vad som anses normalt i den aktuella miljön. När det gäller nya elanläggningar och byggnader bör man redan vid planeringen sträva efter att utforma och placera dessa så att exponeringen begränsas.”*

SL/Alstom har inte strävat efter att utforma fordonen så att exponeringen begränsas. Tvärt om är exponeringen större i X60 jämfört med äldre fordon. Sammanfattningsvis går det inte att komma till någon annan slutsats än att SL/Alstom inte beaktat försiktighetsprincipen, och därmed heller inte tagit relevanta hänsyn till lokförarnas hälsa, vid konstruktion av X60.

### MMI- och MTO-frågor

MMI står för Människa Maskin Interaktion och MTO för Människa Teknik Organisation.

Man kan grovt förenklat säga MMI och MTO tar upp frågor om hur förarmiljön (främst hytten) ur olika aspekter utformas så att den ur arbetsmiljösynpunkt och den mänskliga faktorn blir så bra som möjligt. Det är många, många faktorer som påverkar resultatet och det gäller att man redan i designprocessen tar relevanta hänsyn till dessa aspekter.

Arbetsmiljöverket konstaterar att SL/Alstom inte har tagit relevanta hänsyn till MMI/MTO i designprocessen av X60. Inte heller har synpunkter från förarna beaktats i designprocessen. Vidare konstaterar Arbetsmiljöverket att SL/Alstom inte kunnat redovisa att man ur arbetsmiljösynpunkt och den mänskliga faktorn tagit fram en bra förarhytt.

Mot bakgrund av ovanstående kan vi inte göra någon annan tolkning än att SL underlåtit att följa gällande lagar och föreskrifter.

Arbetsmiljöverket har ställt krav att SL/Alstom skall göra en riskbedömning av förarhyttens utrustning och utformning, och att utifrån framkomna brister vidta åtgärder. Sådan riskbedömning kommer SL/Alstom att utföra, men mot bakgrund av SL:s agerande i övrigt är det tveksamt om alla relevanta åtgärder kommer att genomföras. Notera att riskbedömningen kommer att vara färdig först i början av 2006. Riskbedömningen och åtgärderna skulle ha varit genomförda under designprocessen. och inte då trafiken med X60 varit i gång nästan ett halvt år.

### SL:s agerande i stort

SL:s VD blev på den officiella invigningen av X60 tillfrågad om vad han tyckte bäst om med det nya tåget. Han svarade: ”Förarhytten”. Varför svarar han så när åhörarna främst bestod av vanliga resenärer som aldrig ens kommer att vara inne i hytten? Denna fråga får vi aldrig ett säkert svar på, men vi vet att han mycket väl visste om att Arbetsmiljöverket gjort stora och allvarliga anmärkningar på hytten. Han visste även att ställda krav på ombyggnad skulle komma att fördyra projektet avsevärt.

VD för SL är operativt ansvarig för verksamheten, och i det ansvaret ingår bl.a. att tillse att den egna organisationen följer lagar, förordningar, föreskrifter och spelregler i övrigt. SL har till Citypendeln levererat fordon som är behäftade med allvarliga brister, där många brister är av

den art att de kan, eller kommer att, leda till ohälsa för oss förare. Samtidigt framgår det med all önskvärd tydlighet att SL på många viktiga områden inte vill acceptera och genomföra av Arbetsmiljöverket beslutade krav om åtgärder. I de svar SL lämnat till Arbetsmiljöverkets beslut, försöker SL genomgående hävda krav om åtgärder inte skall behöva genomföras. Man refererar inte sällande till regler och normer som har liten eller ingen relevans i sammanhanget. Vi har dock inte på någon punkt kunnat se att SL hävdar att Arbetsmiljöverket har fel i sak mot bakgrund av gällande lagar och föreskrifter.

I SL:s svar till Länsrätten på Keolis överklagande, är man allvarligt bekymrade å personalens vägnar. SL framför som argument att en utdragen överklagandeprocess medför påfrestningar och stor oro inom personalstyrkan. Vidare skriver man att *”Det är av synnerlig vikt att medbestämmandeförhandlingar och beslut avseende dessa förändringar kan fattas i god tid före verksamhetens övergång till Stockholmståg AB, för att om möjligt stilla den oro inom personalstyrkan som verksamhetsövergången för med sig”*.

Det är förvisso uppskattat att SL värnar om medbestämmande och personalens välmående i fråga om överklagandeprocessen. Samtidigt har Arbetsmiljöverket konstaterat att förarna inte haft något inflytande (medbestämmande) i designprocessen av X60. Vidare ser vi inga tecken på att SL skulle vara bekymrade över personalens oro inför de brister i X60 som kan, eller kommer att, orsaka ohälsa – exempelvis elektromagnetiska fält.

I DN 2005-12-15 går det att läsa att SL:s VD anser sig blivit utsatt för illojala handlingar av medlemmar i SL:s styrelse. Han beskriver deras agerande i ett publicerat mail som ”Så satans svinaktigt”. Det är naturligtvis både allvarligt och tråkigt om SL:s VD utsatts för illojala handlingar i form av falska beskyllningar från personer i den egna organisationen. Vi ser dock än mer allvarligt på det faktum att SL:s VD tillåter och kräver att förare skall arbeta i en miljö som strider mot gällande Arbetsmiljölagstiftning.

SL:s VD beskyller personer i den egna organisationer för att vara illojala, men hur lojal är han själv. I Bonniers svenska ordbok beskrivs lojal som ”Solidarisk, pålitlig, laglydig”. Var och en får själv avgöra huruvida man anser SL:s agerande i fråga om X60 är beteckna som lojalt mot förarkåren på Citypendeln.

### Politikernas ansvar

I Riskdagen tas beslut om lagar, av folkvalda politiker. Samma folkvalda politiker beslutar om anslag till forskning och utveckling inom bl.a. arbetsmiljöområdet. Det är stora resurser som avsätts för att på ett eller annat sätt främja medborgarnas hälsa. Det är därför synd att tvingas konstatera att SL, som ägs av Stockholms Läns Landsting, inte respekterar de spelregler som Riksdagen beslutar om. Det är än mer syn att konstatera att landstingspolitikerna, som ytterst är ansvarig för SL:s verksamhet, inte agerar tydligt för att SL skall respektera spelreglerna som deras partibröder och systrar beslutat om i Riskdagen.

Vi anser det lämpligt att ansvariga politiker med tydlighet tar sitt ansvar och agerar i frågan. Envar kan räkna ut att de krav Arbetsmiljöverket ställer kommer att innebära ökade kostnader för X60 projektet. I händelse att Trafiklandstingsrådet inte tar dessa kostnader i sin budget i dag så kommer Sjukvårdslandstingsrådet att få ta de i sin budgetar framöver, och då kommer troligen att kostnaderna att vara mycket större.

Thomas Schiechl

## X60 - VAD HÄNDER OCH VAD GÖR VI?

### Kort historik

Inför trafikstarten med X60 verkade SL mycket självsäkra på att nästan allt skulle fungera utan problem. I tidningar kunde vi läsa om ”drömtåget” och hur alla de flerdubbla systemen skulle göra tåget mycket driftsäkert. Med facit i hand och med dagar då knappt 30% av den tänkta trafiken körts med X60 kan vi istället konstatera att fordonen har många allvarliga problem.

Innan Arbetsmiljöverket gjorde inspektioner av X60 sammanställde och dokumenterade SEKO en rad allvarliga problem med fordonet (se bilaga). Många av de frågor SEKO väckt har sedan legat till grund för Arbetsmiljöverkets inspektioner. SEKO har också fler krav på utformningen av X60 där Arbetsmiljöverket inte varit inblandad.

### Dagsläget

De stora frågor som Arbetsmiljöverket ställt krav på efter inspektionerna under april-maj 2005 är sidohyttedörrarna, kupéväggen, tågvärmen och MMI/MTO-frågorna. Just nu pågår en skriftväxling mellan ALSTOM, SL och

Arbetsmiljöverket. I en del fall har de gjort vissa medgivande till kraven och de lämnar förslag på olika nya lösningar. Här får nu SEKO:s representanter Micke Hillbo och Hasse Johansson vara med och utforma Citypendelns svar om t.ex. kupévägg, tågvärmeuttagens nya placering, belysning utanför hyttedörrarna (ner på marken), koppelkåpens låsning och en ny tidtabellsbelysning. Tyvärr går arbetet långsamt och vi måste ofta ställa motfrågor eller krav på presenterade lösningar om ritningarna är oklara eller lösningarna bristfälliga. Sakta men säkert når i alla fall ett antal punkter sin lösning.



Foto: Mikael Hillbo

På en del viktiga punkter har SL/Alstom svarat att de inte anser att Arbetsmiljöverkets krav är riktiga. Det som väntar är nu att Arbetsmiljöverket ska skriva till SL och ställa samma krav ännu en gång då samma problem kvarstår som vid inspektionen. Denna process tar tid och ”bollen” ligger hos Arbetsmiljöverket. Fortsätter SL/Alstom att ifrågasätta besluten, kan Arbetsmiljöverket ställa ökade krav och hota med vitesföreläggande (böter) eller nyttjandeförbud av X60 om inte kraven efterlevs. Under tiden har SEKO kontakt med Arbetsmiljöverket för att öka arbetsmiljöinspektörens insikt i problemen och även motbevisa SL:s bedömningar där så är relevant.

Skyddsombud och SEKO kommer självklart inte att släppa våra krav utan snarare skärpa kraven om att få hållbara åtgärder på de fel som konstaterats. Grunden är kraven som Arbetsmiljöverket ställde efter inspektionerna och de övriga synpunkter vi har haft sedan X60-projektet startade.

Vidare har vi fört frågan om elektromagnetiska fält vidare till SEKO:s centrala förbund, för att få en bredare diskussion i frågan. X60 är inte sista fordonet som kommer i tågtrafik så långsiktigt måste vi även arbeta för att kunna öka vårt inflytande för att få vara delaktiga i planering av förändringar på vår arbetsplats.

Har ni frågor om X60 kan ni kontakta X60-gruppen där SEKO representeras av:  
Hans Johansson, tfn: 073-558 64 01 och Mikael Hillbo, tfn: 073-558 63 83

Mikael Hillbo / Huvudskyddsombud