

LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 5, febr 2006

Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl

Inför Stockholmståg sidan 2-3

Förhandlingarna med Stockholmståg pågår för fullt. Det är många områden det skall förhandlas på.

Läs om SEKO's avtalsyrkande i bilaga 1.



Nya uniformer sidan 3

Hasse Johansson och Anna Groth representerar Seko.

DSB överklagar inte till regeringsrätten - sida 4

Bladets Känga och Applåd, sida 9

Följer vi arbetstidsreglerna, sida 14

Samverkar arbetsgivare och arbetstagare för att åstadkomma en god arbetsmiljö?

Läs hur vi ser på detta – sidan 5

Ordningsproblem på tåg - sida 13

Vill du skriva i Lokförarbladet?

Kontakta Ludde 073-558 63 48 eller Thomas 073-558 64 75

ITP – för vem och varför? s. 13

GRUPPVALET sidan 6

Skyddsombuden informerar sida 8



Kommentarer till ST:s enkät, sidan 7

Trafiksäkerhet och arbetsmiljö, s 8

Är tågen säkra? Hur står det till med vår arbetsmiljö? Vad säger SEKO? Läs mer på sidan 9-12

X60 – sidan 16

Det är en segdragen process att få SL att acceptera nödvändiga ändringar i fordonet. I detta nummer ger vi mer information om elektromagnetiska fält.



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

På anslagstavlan mitt emot expeditionen anslås information

Övergången till Stockholmståg

Förhandlingar pågår med Stockholmståg om avtal och hur övertagandet skall gå till.

Det som vi först börjat förhandla om är ett avtal om övergripande villkor och vägledande policy inom Stockholmståg och dess samarbetspartner.

Avtal om övergripande villkor inom Stockholmståg

Detta avtal har som mål att försöka hålla ihop verksamheten mellan dom tre olika företagen, Stockholmståg, Euromaint och Trafficare/ISS. Avtalet ska ha som utgångspunkt att alla anställda som arbetar med pendeltågstrafiken i Stockholm skall behandlas som om man vore anställd inom samma företag. Detta skall underlätta personalrörlighet mellan företagen vid tex övertalighet och omplacering.

Vissa paragrafer inom Lagen om anställningsskydd går inte att förhandla bort utan är knutet till det företag man är anställd av. Vi tror att tanken och idén med detta avtal är en extra trygghet för personalen. Det tvingar också dom tre företagen att samarbeta bättre med varandra, vilket är en fördel vid vardagliga arbetsproblem som ska lösas.

Vi skriver inte på något avtal förrän vi ser att övergången kommer att gå bra och att vårt arbetstidsavtal, turlista och arbetsmiljöstruktur kommer att bli klar. Vi kommer att informera noggrannare på medlemsmöte vad avtalet innebär innan vi skriver under något.

Övertagandeprocessen

- Stockholmståg kommer att ta över alla personallokaler och inventarier i dessa. Även viss IT utrustning.
- Gällande lönesystem på Citypendeln kommer Stockholmståg att ta över.
- Ledningsgruppen på Stockholmståg kommer att bestå av helt nya personer. Dom namn som dom presenterat är Kjell Fernström VD kommer ifrån TGOJ och Green Cargo, Tomas Lövestedt Administrativ chef kommer ifrån Metria och SJ.
- Stockholmståg säger att dom ska tillhandahålla vilrum och parkeringsplatser som förut på Klarabergsviadukten.
- Stockholmståg säger att dom ska införskaffa personallokaler i Bro.

Anställnings villkorsavtal med arbetstider har vi börja förhandla den 21:a februari. Vi har som mål att förhandla in dom Centrala arbetstidsreglerna i lokalt avtal, samt försöka rätta till vissa brister och luckor i nuvarande avtal. Stockholmståg vill att vi först ritar en turförteckning med pauser och som följer våra avtalsförslag så att dom ser i praktiken vad vårt avtalsförslag innebär.

Vi träffar Stockholmståg i övertagande frågor varannan onsdag kl 10.00, senaste träffen var den 22:a februari. Förhandlingsklimatet är gott och utsikterna för att övertagandet skall gå bra är ljusa.

Stockholmståg har startat upp en kompetensinventering på administrativ personal. Detta har skapat lite oro på kontoret, personal har känt det som om dom ska vara med om någon slags nyanställningsprövning. Stockholmståg menar att detta inte är fallet, utom dom vill kunna bilda sig en egen uppfattning om vilka personalen är och vad dom gör, annars hade dom bara varit hänvisade till vad Citypendeln säger om sin personal. Jal och trafiksamordning räknas in i den administrativa personalen.

Euromaint skall börja besiktiga X10 och X1 fordon för att veta status på fordonen och vad som skall åtgärdas efter övertagandet, översyner och service intervaller m m. Euromaint ska också inventera verkstäder och depåer med tillhörande utrustning.

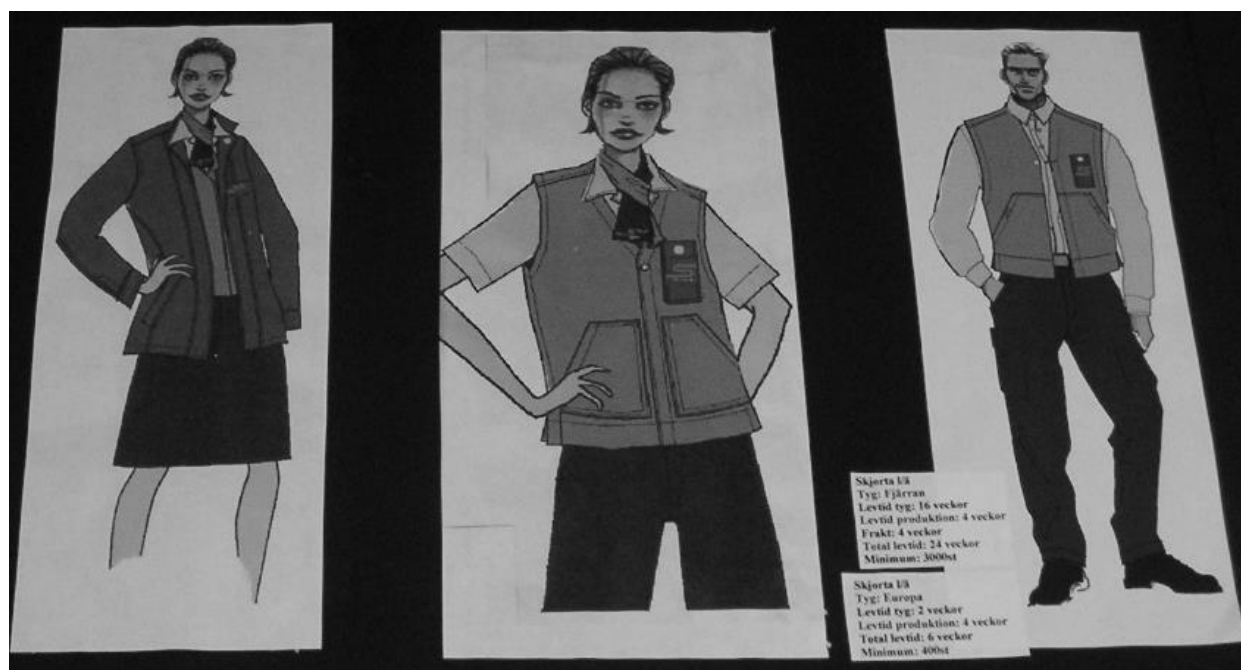
Semester planen för förare ligger fast och skall följas.

Vi har börjat förhandla om ett nytt avtal om företagshälsovård. Företagshälsovården har planerats dåligt på Citypendeln, särskilt det förebyggande arbetet. Nu har vi chansen att få till företagshälsan bättre på Stockholmståg.

Stockholmståg sa att dom vill erbjuda personalen hyr-köp av dator en viss tid efter trafik start.

Ludvig Eriksson

Nya uniformen



Hasse och Anna har varit på uniformsmöte med Stockholmståg. Vi har precis börjat, färgerna är inte klara, men lite info kan ni få.

I första hand ska vi få ett sommarpaket som ska vara sytt till den 18 juni. Då får vi två par byxor en sommarjacka ett antal pikétröjor och skjortor samt en tröja. Förhoppningsvis blir även väst, kjol och kortbyxor klara i tid.

Byxorna blir i bomull med 25% polyester för stretch och hållbarhet, vi kan få benfickor men inte till starten. Kortbyxor i samma material, men med benfickor. Väst i samma tyg, skjorta i bomull, pikétröja och tröja i bomull med krage och en liten ficka. Jackan såg bra ut, ficka som passar till handdatorn, en mindre logga på bröstfickan som kan vikas undan, ingen text på ryggen. En kavaj, liknande den vi

har. Vi får ett svart läderbälte med diskret logga. Vi får skor som vanligt. Ryggsäck kommer.

Till vintern ska vi titta på en varmare jacka och en fleece i senaste polartech med dragkedja och fickor samt en polotröja.

Än har vi bara sett tecknade förslag och hållit i tygprover, men förhandlingarna sker i god anda.

Har du frågor kontakta Hasse 073-558 64 01 eller Anna 073-558 63 63.

Anna Groth

DSB Sverige går inte vidare till Regeringsrätten.

DSB Sverige AB har bestämt sig för att inte gå vidare till Regeringsrätten med överklagandet av SL:s beslut att tilldela Stockholmståg AB kontrakten på Pendeltågstrafiken fr o m juni 2006.

DSB Sverige överklagade till Länsrätten i Stockholm främst därför att kvalitetsutvärderingen av anbuderna gjordes utifrån kriterier som inte var offentliga. Länsrätten dömde till DSBs nackdel eftersom man fann att EU-rätten och Lagen om Offentlig Upphandling inte hade trätts för när. DSB ville få denna värdering prövad av Kammarrätten men beviljades överraskande och utan motivering inte prövningstillstånd.

- Vi har en annan uppfattning än Kammarrätten och Länsrätten i den kärnfråga som den juridiska processen handlar om, nämligen om en upphandlande myndighets rätt att hemlighålla väsentliga delar av de utvärderingskriterier som man använder för att bedöma de inkomna anbudens kvalitet. Vår uppfattning är att sådant ska beaktas i anbudsunderlaget så att alla anbudsgivare har lika möjligheter att förhålla sig till kriterierna, säger Bengt-Erik Johansson, VD för DSB Sverige.
- Vi menar att såväl Lagen om offentlig upphandling som EU-rätten är helt entydig på den punkten. Vi hade gärna sett Regeringsrättens ställningstagande eftersom vi uppfattar båda underrätternas domar som svaga.

Nu blir det emellertid inte så. DSB Sverige har gjort bedömningen att en fortsatt process skulle ha orsakat förseningar och problem för det förberedelsearbete som den tillträdande entreprenören är i färd med och skulle också ha kunnat skada det goda förhållande som DSB Sverige har med resenärerna i Stockholm och SL som resultat av den framgångsrika driften av Roslagsbanan.

- Vi är fortsatt djupt oeniga med SL om bedömningen av vårt anbud, men vi såg att en utdragen rättslig process hade kunnat leda till problem för kollektivtrafiken i Stockholm och detta skulle ha drabbat resenärerna. Vi vill inte medverka till att skapa problem för resenärerna, det är det vi är till för, avslutar Bengt-Erik Johansson.

Ludvig Eriksson

Problemlösning i samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagarna

Som arbetstagare tror man på det goda och att förnuftet ska segra. Läser man arbetsmiljölagen så står där att *"Arbetsgivare och arbetstagare skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö"* men hur fungerar det då?

Praktiskt sätt har det inneburit på Citypendeln(Cip) att det blir inte mer gjort än "vad resurserna tål". Inställda arbetsmiljöutbildningar i hot och våld, evakuering, LABC, m m. Inställda arbetsplatsträffar. Företagshälsovården på Cip har mest används som efterhjälp i stället för som det står i arbetsmiljölagen "Företagshälsovården skall särskilt arbeta för att förebygga och undanröja hälsorisker på arbetsplatsen". I andra fall där det inte funnits tydlig avtalstext så har Cip hittat på egna lösningar med minimala resurser som insatts. Ledmotivet har varit avsaknad av pengar, avsaknad av handlingsplaner och minimal framförhållning. Det har varit den dagliga verksamheten som fått styra inriktningen på företaget.

När man som facklig förtroendevald har följt Cip sedan trafik start så kan man med facit i hand säga en hel del om Cip. Men, det som jag tycker är viktigast att komma ihåg är att det är bra att vi har en del kraftfull avtalstext gällande tex arbetstider så som 6 timmars regeln på morgonen och rätt till ledigt varannan helg. Hade vi inte haft den texten så hade vi troligtvis idag fått jobba 2½ helger av 4 på hälften av grupperna. Och 3000 turerna hade nog varit 9-10 timmar långa på grund av resursbrist på förare.

Den goda viljan hos arbetsgivaren/Cip har hela tiden varit en resursfråga om pengar, förnuftet och logiken har då fått stå tillbaka.

Jag kommer ihåg det året Cip hade en sjukfrånvaro som kostade Cip ca 33 miljoner kronor om året. SEKO föreslog då som åtgärd mot problemet att Cip skulle planera sin Företagshälsovård bättre och då också ha en ordentligt utbyggd friskvård som var förankrad hos arbetstagarna. Kostnaden hade säkert legat på en 3-4 miljoner per år för att genomföra ett sådant projekt. Cip svarade då att dom inte har resurser för det. Senare efter ungefär ett och ett halvt år så gjordes en ny frånvarokostnads undersökning som då hamnade på ca 45 miljoner per år enligt Cip's beräkningar. Då inser man att Cip är ett "sjukt" företag där utvecklingen går åt fel håll.

Roligare projekt att satsa pengar på fanns det. När Cip satsade på nya dataplanering projekt som upcrew och X60 projekt då fanns det obegränsat med resurser. Sammanlagda summan av vad dessa projekt slutligt kostat Cip är okänt, men det ligger troligtvis på ett tre siffrigt miljonbelopp.

Att lösningen på problemen skulle vara övergången till Stockholmståg är naivt att tro. Samma problem följer med över och samma personal med sina inarbetade revir följer också med över. Det som blir annorlunda är att Stockholmståg skall ha mera resurser/pengar att tillgå enligt avtal med SL och att det blir en ny ledningsgrupp. Säkerligen kommer mycket att fungera bättre på Stockholmståg, men när det blir ekonomiska problem på företaget så löses inte frågorna i samverkan, då är det bara tydlig avtalstext som man kan luta sig emot när det ska fungera.

Ludvig Eriksson.

Gruppvalet

Till slut fick vi ett gruppval. Det har skjutits upp månad efter månad, nu senast för att datorn skulle rita turförteckningen och det sket sig. Ett val i april är sent, men vi tyckte det var bra att ha ett val eftersom det har hänt mycket med grupperna sedan förra valet och många vill byta grupp. De som kommer in på samma grupp igen behåller sin rad, då påverkas inte helgen.

I den nya turförteckningen har vi fått bort alla 1,5 varv Mr-Söc, och vi kör inga dubbla helvarv Bål-Nyh. X60 körs på färre turer.

Det har inte funnits utrymme att göra några större ändringar i gruppaketet. Vi har jobbat för att göra Cst grupperna lite bättre, en morgongrupp till, bättre på Mr och Vhe grupperna något dom var ganska dåliga, bättre på blocken på grupp 18. Grupp 8 skulle bli Sub grupp, men där står bara två 29xx tåg, osäkert att göra en grupp på det. Grupp 21 blev lite Äs riktad. Cst grupperna sänkte vi tiden på något, la dit några korta morgonjobb och tog bort de flesta riktigt tidiga Äs-mornar som lades på en ny Cst morgongrupp

Turlistekommitén har haft några hektiska dagar. Vi fick gruppaketet sent fredag och det gick på tryck onsdag morgon, så vi har bara hunnit skrapa lite på ytan. Men vi vill gärna veta om vi jobbar åt rätt håll.

Vi vill passa på att hälsa Carina Sundström välkommen till turlistekommitén, hon fick en rivstart. Och vi vill tacka Marie Olsson för sin tid och all tid hon lagt ner. Tack Marie.



Anna Groth	-6363
Ronny Stenlund	-6485
Kjell Axelsson	-6317
Carina Sundström	-6492

Telefonnummer

Vill du ha en uppdaterad lista över telefonnummer till förare? Använd då terminalen längst till höger i orderrummet.

1. Gå in på Citypendelns intranät "Pendelnet"
2. Klicka på "kontakter" i vänstermarginalen
3. Välj sedan "mobilnummer"
4. Om du bara vill ha nummer till förare klickar du på "Förare" i dokumentets övre del
5. Uppe till höger finns en liten skrivarsymbol. Klicka på den för utskrift (kontrollera att rätt skrivare är vald "cipcst01")
6. Utskriften kommer i kopieringsmaskinen som finns i rummet mitt emot Ux

ST´s Enkät angående grupper och semesterval

SEKO kan inte använda sig av enkätundersökningen vid övergången till Stockholmståg då avtal om arbetstider och avtal om semester skall skrivas. SEKO kan inte heller ta hänsyn till den vid ritning av turförteckning och gruppsyklar.

Det är att vilseleda lokförarna genom att ha frågor som inte går att genomföra och som inte förklarar vad konsekvenserna blir av vad föraren kryssar i. Att ha frågor som får effekten att vi måste riva upp arbetstidsavtal är oseriöst om detta inte framgår i enkäten.

Enkäten registreras inte på något riktigt sätt efter antalet förare, utan man kan kopiera så många enkäter man vill och kryssa i det man önskar ha för att påverka undersökningen i enskild riktning.

Några exempel på problem:

- Att ha grupper där man jobbar tre och är ledig tre dagar innebär att vi måste förhandla om våra arbetstidsregler så att vi kan jobba långa förmiddagar och långa helnätter för att vi ska komma upp i full arbetstid. Ska vi nu försämra vårt avtal?
- Att ha daggrupper med bara dag jobb är svårt att genomföra, det kan max kanske finnas en sådan grupp, annars blir dom negativa konsekvenserna förstora för dom andra förarna som får jobba mer obekvämt. Vilka sex personer ska gå på den gruppen då?
- Att gå ned i tid kan man idag göra för att tex studera. Så några speciella grupper för det är inte bra att ha. Det är alltid utbildningen och det individuella behovet som styr ledigheten, inte gruppens utseende. Sådana grupper blir oftast inte fyllda.
- Att göra grupptyper som kanske inte blir fyllda får konsekvenser att folk kan bli intvingade på dessa grupper. Eller om en helgrupp inte skulle bli fylld eller får avhopp så kommer dom jobben ut på skubben, vilket kanske innebär att det då blir svårare att få ledigt på helgerna för vik personalen.
- Att förändra semestervalsgrupperna kan vi göra, men till vilket pris? ska vi bli oense i förarkåren nu när vi behöver stabilitet vid övergången till nytt företag. Att använda sig av semestervalsgrupper är kanske förlegat och orättvist? Vi kanske kan ha val efter hur man valde året innan, med hänsyn till om man hade en oattraktiv period året innan så ska man få välja semester bland dom första nästa år?
- Att förändra ancienniteten kan vi göra, men vad löser vi för problem med det? Kanske är det mer rättvist att man prioriterar önskemål om obekväma arbetstider och att man har ett värde på det efter hur man jobbat tidigare på året? Eller att vi får en personlig data lista/arbetschema en gång i månaden efter personliga önskemål? På Green Cargo har dom ett liknande system som kallas S.Ö.M.

Hur som helst ser vi på SEKO att denna fråga är inte lätt. Ska vi ha ett nytt valsystem så bör det leda till något bättre. Risk finns att vi nu kanske skapar konflikter och motsättningar inom förarkåren inför övergången till Stockholmståg vilket skulle vara olyckligt. Är förarkåren oense så ser arbetsgivaren större chanser att få sina idéer om ekonomiskt bättre lösningar genomförda. Svåra nya idéer bör kanske vänta lite tills övergången har blivit klar och tills vi ser att verksamheten fungerar stabilt.

Ludvig Eriksson



Skyddsombuden informerar

Här kommer en kort redogörelse om statusen för våra uppställningsplatser och bangårdar.

Jag gick igenom våra uppställningsplatser förra året. Som bekant är vår arbetsmiljö på uppställningsplatserna under all kritik. Vi har inte tillräcklig belysning på bangårdarna. Många lampor är trasiga och gångvägarna till bangårdarna är i uselt skick. Det saknas gångväg och beskrivning över hur man skall ta sig till våra uppställningsplatser. Jag har gått igenom våra bangårdar med vår arbetsgivare och även inventerat platserna själv ett flertal gånger. Det var min mening att det skulle ha varit klart till den här vintern.

Frågan har drivits med största möjliga kraft mot Banverket om underhåll och reparationer av belysning och underhåll av gångvägar. Det har då framkommit att det är olika parter som står för underhållet. D v s Banverket har med jämna mellanrum under året presenterat ett flertal papper där underhållet ska göras av SL Infra, Banverket eller Cip. Det har blivit så märkligt att vissa lampor har SL bestämt att de skall vara släckta medan andra lampor bestämmer Banverket över. Ansvaret för att ta tag i reparationer och underhåll har uteblivit då man inte vill riskera att betala för något som någon annan har ansvar för. Det har presenterats olika listor under året där ansvaret har skiftat med varje ny lista över bangårdarna, med andra ord klart oklara ägarförhållanden.

Då det inte har varit möjligt att komma fram till något resultat så har jag blivit tvungen att anmäla det hela till Arbetsmiljöverket. Anmälan gjordes i september månad 2005. Då skulle det bli nya genomgångar av bangårdarna med Arbetsmiljöverket och representanter från Banverket. Det blev plötsligt nya problem. Nu var det väldigt svårt att få ut Banverket på besiktning av bangårdarna. Banverket svarade inte på Arbetsmiljöverkets mail eller på telefonförfrågningar för att komma överens om ett datum för gemensam genomgång av bangårdarna. Jag kunde bara sitta bredvid och förundras över att se två verk som träter med varandra om att försöka träffas. När det sedan till slut blev av så var det redan månadsskiftet november-december. När så besiktningen var klar av bangårdarna så skulle jag få arbetsmiljöverkets beslut någon gång i januari.

I skrivande stund så har jag inte hört något från Arbetsmiljöverket. Då jag har lämnat över frågan till Arbetsmiljöverket så har jag som skyddsombud gjort allt jag kan. Jag kan endast avvakta Arbetsmiljöverkets beslut. Men det är viktigt att jag får reda på om det blir någon incident på våra uppställningsplatser eller gångvägar som kan härledas till den usla arbetsmiljön. Då kan jag stoppa verksamheten på den uppställningsplatsen eller gångvägen.

Torbjörn Eriksson

Skyddsombud

Bladets Känga går till funktion trafiksamordning

På förekommen anledning:

Att trafiksamordnare beordrar lokförare i sin tjänst är inte märkligt. Det märkliga är dock att trafiksamordnares befogenheter att beordra inte håller sig inom ramar för arbetsrättslagar, föreskrifter, avtal och arbetsmiljölag. I dagens läge år 2006 så fungerar inte detta förhållningssätt till sin personal. Historiskt sett så har trafiksamordning/tidigare lokledning/arbetsledning uppkommit ur företaget SJ. SJ var förr i tiden en statlig myndighet med egna påhittade regelverk som hade ursprungliga idéer från det militära. Då kunde dom anställda bli beordrade till allt möjligt tokigt för att tåget skulle gå fram i tid, i pliktens och rikets tjänst. Idag är läget helt annorlunda. Det känns som att trafiksamordningens funktion inte har utvecklats i takt med samhället utanför runda huset.

SEKO har som krav mot Citypendeln att trafiksamordnares befogenheter skall hålla sig inom givna regler för beordring och personalbemötande. Om trafiksamordnare inte klarar av att beordra folk på ett riktigt sätt så får dom ta hjälp av sin chef (trafikchefen) som kan ge dom resurser och instruktioner att utföra sitt jobb på ett riktigt sätt. SEKO kan inte tolerera att trafiksamordnare inte klarar av sitt jobb på ett riktigt sätt utan att detta ska gå ut över tågförarna.

Detta problem har förekommit under flera år. Nu börjar snart SEKO´s tålmod ta slut vad gäller företagets hantering av frågan.

Bladets applåder går till

- Trafikplaneringen för att de äntligen hörsammat våra krav att slippa 1,5 varv på Märsta-Södertälje.
- De förbättringar som gjorts för åkande personal på Nynäs – genom dubbelbemanning och större väktarinsatser.

Trafiksäkerhet och arbetsmiljö ur ett förarperspektiv

TRAFIKSÄKERHET

SEKO Lokförarna har jag vare sig kompetens eller resurser att göra en relevant bedömning av trafiksäkerhetsläget på Citypendeln. Det finns dock fog för att anta, utifrån ett förarperspektiv, att det finns allvarliga trafiksäkerhetsbrister.

Det senaste halvåret har vagnparken ytterligare belastats genom ett än större nyttjande, genom långa tåg dagtid och fler insatståg. Den fordonsflotta Citypendeln förfogar över idag är till antal och typ i stort sett densamma som för 15 år sedan. Vi har ej medräknat X60 då fordonet dras med så pass stora problem att det knappast kan anses utgöra ett tillskott till vagnparken. Enligt uppskattning baserat på vissa faktauppgifter har trafiken under de senaste 15 åren ökat med i storleksordningen 35-40% (uttryckt i vagnkilometer). Samtidigt har vagnparken blivit 15 år äldre.

Då tillgången på fordon i princip är oförändrad, samtidigt som trafiken kraftigt har utökats borde detta få negativa konsekvenser för underhållet och därmed trafiksäkerheten. De utsatta produktionsmålen, och utfästelser om trafikvolym till SL, medför enligt vår mening att trafiksäkerheten inte får det fokus och den hänsyn den borde få. Det finns många exempel på att fordon trafiksätts med tekniska problem som kan generera säkerhetsbrister och i värsta fall olyckor.

Fordonen används i allt högre utsträckning för trafikarbete. Detta borde generera kortare tidsintervall mellan servicetillfällena, då slitaget måste anses att öka. Samtidigt minskar de fysiska möjligheterna till att komma till depå för service eftersom nyttjandegraden i trafik ökat.

Förarna har ett strikt ansvar för tågets säkra framförande. Samtidigt saknar vi många gånger befogenheter att avgöra om fordon kan framföras säkert. Generellt finns en organisatorisk press på förarna att framföra fordon i tåg, även om föraren skulle göra bedömningen att det inte är säkert. Ofta avgörs om fordon kan framföras i tåg av en arbetsledningen som sitter i en kontorsmiljö.

Hur hanterar vi förare säkerhetsbrister?

Du som förare har ansvaret för tågets säkra framförande. Det är naturligtvis viktigt att du försöker göra en så korrekt bedömning som möjligt, men det är alltid *din* bedömning som skall gälla för *ditt* tåg. Upplever du att tåget inte kan framföras säkert kan följande modell användas:

- Kontakta trafiksamordningen och redogör noga för problemet.
- Rådgör med trafiksamordnaren och försök att finna en säkerhetsmässig godtagbar lösning. (Trafiksamordnarna är i många fall erfarna med goda kunskaper, samtidigt är de lika pressade som vi varför det förekommer att man ger felaktiga eller till och med vårdslösa råd.)
- Kommer du och trafiksamordnaren inte överens, kontakta gärna trafiksäkerhetsavdelningen eller säkerhetsjouren om du anser det nödvändigt. Du kan även kontakta skyddsombud och/eller facklig representant om du känner dig osäker.
- Ditt beslut är det som gäller och du måste kunna ta ansvar för ditt egna beslut. Framför aldrig ett tåg om du inte vet vad du gör eller bedömer att det inte kan göras med tillfredställande säkerhet.
- I SJF 010 (são) §2.2. står det: ”Är någon tveksam om vilken av flera bestämmelser som gäller i ett visst fall, skall den bestämmelse följas som bedöms ge högst säkerhet”. Det är tillåtet att göra en felaktig bedömning så länge man inte gör en medvetet felaktig bedömning.

ÄR PENDELTÅGEN EN ARBETSMILJÖRIKTIG ARBETSPLATS?

Ur arbetsmiljösynpunkt förekommer det ofta att fordon har allvarliga brister. På samma sätt som den ökande nyttjandegraden påverkar säkerheten så påverkar den även arbetsmiljön. Vagnarna skall till varje pris trafiksättas även om man inte åtgärdat fel.

Arbetsmiljö och trafiksäkerhet hänger ofta ihop och det är inte helt lätt att avgöra om en brist är av arbetsmiljömässig eller trafiksäkerhetsmässig grund, eller rent av båda två.

Vår arbetslednings (trafiksamordningen) befogenheter skall hålla sig inom ramarna för lagar, föreskrifter, avtal och företagsregler, däribland naturligtvis regler som rör arbetsmiljön.

Hur hanterar vi förare arbetsmiljöbrister?

Brister som kan medföra ohälsa skall vi inte acceptera. En trasig frontruta i ledande hytt är exempel på allvarlig brist, där åtgärder skall göras utan onödig fördröjning (fordonet tas ur trafik). En ostädad hytt är normalt inte skäl för att kräva att fordonet tas ur trafik. Upplever du arbetsmiljöbrister kan följande modell användas:

- Kontakta trafiksamordningen och rapportera problemet.
- Rådgör med trafiksamordnaren och försök att finna en arbetsmiljömässig godtagbar lösning.
- Vid brister som du bedömer kan vara en fara för din hälsa, skall åtgärder vidtas utan oskälig fördröjning, t.ex. tågsättsbyte på Cst.
- Kommer du och trafiksamordnaren inte överens, kontakta skyddsombud. Bedömer du bristen vara så pass allvarlig att du inte kan köra tåget vidare kan du utan risk för skadeståndsanspråk, stoppa arbetet i avvaktan på skyddsombudets svar i frågan. Trafiksamordningen skall kunna svara på vilka skyddsombud som är i tjänst.
- Din bedömning gäller till dess att skyddsombudet uttalat sig, och du måste kunna ta ansvar för dina egna bedömningar.
- Skriv rapport på händelsen, och lämna en kopia till skyddsombuden, som följer upp händelsen och kan ställa krav om åtgärder.

TIDTABELLER

Det är framförallt under rusningstid gångtiderna i tidtabellen inte räcker till. Den mest summariska förseningsstatistiken skulle visa att det är just under rusningen som flest förseningar uppstår.

Tidtabellerna pressas alltmer. Ett uppehåll har tillkommit sedan nyår, Årstaberget. Låt vara att gångtiden mellan Älvsjö och Årstaberget tidigare var väl tilltagen, men den extra marginalen fungerade många gånger som reglertid för mindre förseningar. Samtidigt är det värt att konstatera att gångtiden Stockholm Central-Älvsjö är en minut kortare än omvänt – varför?

För tåg till/från Nynäshamn har omloppstiden Västerhaninge-Tungelsta-Västerhaninge kortats med två minuter det senaste året. Detta har fått till följd att den redan störningskänsliga banan mellan Nynäs och Bålsta fått en än mer pressad tidtabell. För norrgående tåg är tiden från avgång Tungelsta till avgång Västerhaninge två minuter kortare. Detta sätter naturligtvis press på förarna och många är vi som frestas att ”fuska” med bromsprovet efter tillkoppling.



Foto: Johan Hellström

Det, som vi bedömer det, eftersatta underhållet gör att allt för många fordon har reducerad effekt (frånkopplade motorgrupper mm) vilket gör det än svårare att hålla tidtabellen. Ett fordon med frånsplagna motorer skall gå högst 250 km, och denna begränsning vet vi att Citypendeln överskrider.

Ett effektsvagt tågsätt ger sämre acceleration och därmed längre gångtid mellan stationer. Detta gör att vi kör på ett sätt som belastar fungerande motorer, och övrig traktionsutrustning, ytterligare (dvs. fullt pådrag hela tiden). Det blir en ond cirkel: dåligt underhåll skapar högre belastning av fordonen som skapar ytterligare underhållsbehov.

Hur skall vi köra tågen?

Vi skall köra tågen, och utföra våra arbetsuppgifter som företaget säger sig vilja att vi gör.

Detta betyder:

- Undvik 9:ans köräge (enligt företagets instruktioner)
- Gör alltid föreskrivet täthetsprov i samband bromsprov
- Låt dig inte stressas – fungerar inte fordonen som de skall kan man heller inte förvänta att tågen går i tid.
- Säkerheten måste alltid gå före produktionsmål.

Vad vill vi uppnå?

Som det ser ut idag täcker vi förare många gånger upp för inbyggda systemfel. Genom att hela tiden pressa sig själv och tåget för att hålla tidtabellen så synliggörs inte bristerna.

Det är naturligtvis inte fel att vi vid mindre, oplanerade störningar, tar i lite extra för att köra i kapp tid, men skall man varje arbetspass jaga tid blir arbetsmiljösituationen ohållbar.

Genom att framföra tågen enligt regelverk och företagets instruktioner kommer problemen bli mer synliga och förr eller senare måste någon göra något åt saken. Det som bör göras, är att man anpassar antalet tåg till fordonstillgången (dvs idag förre tåg) och justerar tidtabeller så att de stämmer med verkligheten.

Det är lätt att säga ...

På säo-fortbildning är företaget väldigt noga med att understryka betydelsen av säkerheten , för att dagen efter gå till arbetet och uppleva att företaget inte efterlever sina egna regler och instruktioner. Detta är ett organisatoriskt problem som vi i Seko ställt krav om förbättring många gånger och på många olika sätt.

Vi har två val: Kämpa för att problemen skall åtgärdas eller ge upp och få en än värre situation.

Stockholmståg

Sven Malmberg sa vid informationsmötet i december att han aldrig kommer att acceptera ”glädjetidtabeller”. Detta tycker vi att vi skall ta fasta på, men då är det viktigt att de faktiska tidtabellsproblemen syns. Alltså, gör täthetsprov och pressa inte sönder fordonen.

PAUSER

Det faktum att Citypendeln ännu inte planerar in pauser i våra arbetsscheman bidrar till försämrad arbetsmiljö och därmed även försämrad trafiksäkerhet. De korta vändtider vi har vid de flesta ändstationer tillåter inte paus, och möjligheten att uppsöka toalett är begränsad då ett sådan får direkt effekt på tidtabellhållningen. Tågförseningar gör att ett toalettbesök vid ändstationen i princip blir omöjligt. I ett bredare perspektiv behövs pauser för att ge förarna andrum, och en stunds avkoppling, från den stressiga köruppgift vi har. På snäva tidtabeller så ser den troliga lösningen på paus problemet ut att vara att vi måste ha avbytare på lämpliga ställen.

Thomas Schiechl

ITP - För vem och varför?

Jag har av Seko Lokförarnas styrelse fått i uppdrag att sätta mig in i våra pensionsförsäkringar och har därför gått en 3dagars kurs hos ALECTA, som har uppdraget att förvalta våra tilläggs pensioner

Visste du att.....

- ITP betalas av din arbetsgivare till ALECTA från att du fyllt 28 år.
- Tillägget betalas ut från 65 år och livet ut och även vid sjukpension.
- Full ITP kräver att du har arbetat 30år, från 28 års ålder.
- Har du haft flera olika arbetsgivare så räknas den sammanlagda tiden.
- Hela din sammanlagda bruttoinkomst är ITP grundande.

Även Stat o Kommun har liknande typ av tilläggs pension som adderas till ITP som skall stå med i det orange kuvertet ,förutsatt att du meddelade dina tidigare anställningar på pappret du fick från ALECTA när du började på CIP.

Pensionens storlek beror på tidigare lön och tillgodoräknad pensionsgrundande tid.

Om du av hälsoskäl eller dylikt måste sluta arbeta före 65 kan du få ITP från 62, då betalas premien av ALECTA de sista 3 åren. Tillägget blir då lägre.

ITPK är tillägget som du själv placerar på samma sätt som ppm-valet. Detta tillägg betalas ut under 5år från att du fyllt 65.

Om du inte gjort något val alls får du ingen återbäring utan bara en låg, garanterad ränta.

Tjänstepensionen ITP ger dig ersättning vid ålderspension och sjukpension. När du som anställd passerar 7,5 basbelopp i årslön (idag 324 750 kr)får du mer i ålderspension, sjukpension och dessutom pension till efterlevande. Det sista enbart till maka/make registrerad partner ej till sambo, varje barn under 20år får dessutom ett barntillägg.

Det finns mycket mer att informera om,. Hör gärna av dig till mig om du undrar över något!

RONNY STENLUND Telfonnr 073-558 6485

Med anledning av uppkomna händelser vill vi påminna Om följande:

Ordningsproblem på tåg

Blir du utsatt för skadegörelse, sabotage eller oordning på tåget så har du rätt att stanna tåget på lämpligt ställe och begära polis till ditt tåg av tågklareren. Du bör inte själv gå ut och försöka stoppa oordningen eller förstörelsen, utan du kan låsa in dig i hytten och invänta hjälp.

Lika så om du har resenärer som inte vaknar vid normala anrop, spelar musik eller beter sig på ett störande sätt så bör du heller inte ingripa fysiskt, utan du kan då tillkalla väktare på lämplig plats tex Cst som då får avvisa dessa resenärer.

Du har ingen skyldighet om att du handgripligen måste delta i ordningsproblem, utan här gäller det att freda dig själv från hot och våld.

Blir du utsatt för hot och våld och du känner dig skrädd av det så har du rätt att begära dig själv tagen ur säkerhetstjänst.

Tagande ur säkerhetstjänst

Förutom vid rent medicinska skäl skall förare tas ur säkerhetstjänst vid direkt inblandning i en olycka eller ett tillbud, där den inblandade kan ha påverkats på ett sådant sätt att tjänstgöringen inte kan fortsätta på ett, ur trafiksäkerhetssynpunkt, tillförlitligt sätt.

De som kan beordra dig att bli tagen ur säkerhetstjänst är trafiksamordnare och Citypendelns säkerhetsjour. Du har också rätt att begära dig själv tagen ur säkerhetstjänst om du upplever en händelse du varit med om som omskakande tex: hot om våld, nära påkörning av människa, påkörning av djur, nedriven kontaktledning.

Sådana händelser som du bedömer gör att du har svårt att koncentrera dig på att framföra tåget säkert.

Tagande ur säkerhetstjänst innebär inte att du har slutat tjänstgöra. Tagande ur säkerhetstjänst innebär att du inte kan ha säkerhetstjänst, men du står fortfarande till arbetsgivarens förfogande och skall inte lämna arbetsplatsen utan att ha meddelat detta till arbetsgivaren. När du är tagen ur säkerhetstjänst är du inte sjukskriven utan du skall hålla kontakten med arbetsgivaren för att sedan komma till besök hos företagsläkare.

Fram till besök hos företagsläkare eller fram tills att du blir sjukskriven så erhåller du oförändrad lön inkl. rörliga tillägg enligt den tjänst som du skulle ha gjort eller brukar göra. Besök hos företagsläkare skall genomföras senast 10 dagar efter olyckshändelsen.

När förare blir tagen ur tjänst så brukar föraren bli uppmött av personaljouren. Personaljouren ska vara dig behjälplig med vad som behöver lösas i det aktuella fallet.

Ludvig Eriksson

UPPFÖLJNING AV ARBETSTIDSREGLER

För maj månad 2005 gjorde SEKO Lok ett stickprov för att undersöka om gällande arbetstidsregler följs. Mot bakgrund av det negativa resultatet för denna stickprovsundersökning såg SEKO Lok anledning att göra en mer omfattande undersökning. I samråd med Citypendeln togs beslut om att göra en uppföljning av arbetstidsscheman för oktober månad 2005.

SYFTE OCH MÅL

Syftet är få en uppfattning om hur gällande arbetstidsregler efterföljs. Då undersökningen omfattar en begränsad period och ett begränsat antal förare har ambitionen ej varit att ge heltäckande bild. Undersökningen kan därför ej bekräfta att regler generellt sett efterföljs eller omvänt.

Målet med undersökningen är att i den mån avvikelser förekommer, skall åtgärder diskuteras i samråd med företaget. Arbetets genomförande skall i all väsentlig omfattning överensstämma med regelverket.

OMFATTNING OCH RESULTAT AV UNDERSÖKNINGEN

Uppföljningen skulle presenteras för företaget i november. Dessvärre sköt företaget på mötet och vi tappade därför fart. Mötet kom till stånd i januari.

Perioden för undersökningen löper från den 2 till den 29 oktober, detta för att få fyra hela perioder för veckovila (som räknas från söndag till lördag). Totalt omfattas 38 förare, vilket är cirka 15% av förarkåren.

Undersökningen visar att 22 av totalt 38 förare (eller närmare 60%) vid ett eller flera tillfällen tjänstgjort på ett sätt som avviker mot gällande regler. De regler vi främst tittat på är veckovilan och spärregler för natt och tidiga tjänster.

MÖTE MED FÖRETAGET

Företagets representanter tyckte naturligtvis att resultatet inte var tillfredsställande. I vissa fall där man brutit mot spärregler (dvs natt och tidig morgon) menar man på att så har skett enligt önskemål från förare.

Seko har ingen anledning att hindra medlemmar från att få önskemål beviljade. Där önskemål som strider mot gällande regler, skall en formell överenskommelse mellan fack och arbetsgivare göras innan man beviljar önskemålet. Detta för att skapa ordning så att alla parter vet vad som gäller. Det är nämligen så att företaget anser att det finns för många önskemål vilket gör det svårt att skapa arbetsscheman som följer arbetstidsregler för andra förare. Alltså, å ena sidan förklarar man avsteg från regler med önskemålen, och å andra sidan skyller man avsteg från regelverket på önskemålen.

Vidare trodde företagets representant att en orsak till avsteg från arbetstidsregler förekommer är att förarna i stor omfattning byter turer. I de fall förare byter tur med Ux må det ändå vara Ux som ser till att arbetstidsregler följs. I de fall förare byter tur med varandra sker ingen ändring i de administrativa systemen och därför syns inte eventuella avsteg i vår undersökning. Oavsett hur turbyten går till så tror vi på Seko inte att just turbyten är en grund för att förklara avsteg från arbetstidsregler.

YTTERLIGARE UNDERSÖKNINGAR

Vi kom överens med företaget att de inför februari månads utskrivning skulle verka för att arbetstidsreglerna efterföljs. Därefter skulle vi göra en förnyad uppföljning.

Vi har nu granskat förutskrivningen för februari. Då det förekommer D-dagar är det svårt att göra en korrekt uppföljning av hur arbetstidsreglerna följs. Hur som helst visar vår undersökning att ungefär 50% av förutskrivna scheman vi kontrollerat, innehåller avsteg från gällande regler. Även när i efterhand tittar på utfallet för januari blir resultatet detsamma, dvs i cirka 50% av kontrollerade arbetsscheman förekommer avsteg från gällande regler.

Företaget kommer nu att granska resultatet av våra undersökningar samt komma med förslag till åtgärder.

Thomas Schiechl



Foto: Johan Hellström

X60

Problemen med X60 kommer med all sannolikhet bli en mycket långdragen historia, inte minst med anledning av hur SL agerar. Det är tydligt att SL själva anser att deras egna konstruktioner är förträffliga och att de inte respekterar myndigheters synpunkter och krav. Två stora bidragande orsaker är troligtvis pengar och prestige. Skall SL tillmötesgå myndigheternas krav, kommer det att kosta mångmiljonbelopp samtidigt som detta skulle utgöra ett kvitto på att man gjort fel vid upphandlingen av X60. Det är naturligtvis inte en enkel uppgift att få ansvariga att erkänna fel och dessutom tala om för skattebetalarna att projektet X60 kommer att kosta några hundra miljoner extra p.g.a. felaktiga beslut vid konstruktionen av X60.

Samtidigt finns det goda möjligheter för sittande ledning att framföra budskapet men undgå ansvaret för felaktiga beslut. När X60 konstruerades och beställdes var Lennart Jangälv inte VD för SL och Anna Berger-Kettner inte Trafiklandstingsråd. Det var Kjell Nilsson/Gunnar Schön respektive Elwe Nilsson som hade dessa poster. Alla tre har väl dessutom varit föremål för åklagarens granskning i olika sammanhang, bl.a. för vidlyftiga resor på skattebetalarnas bekostnad. Det finns således goda möjligheter för de två förstnämnda att ta politisk obekväma beslut, utan att riskera sin egen ställning.

Med anledningar av Elwe Nilssons vidlyftiga resor på skattebetalarnas bekostnad, karaktäriserade Anna Berger-Kettner detta, i en artikel Svenska Dagbladet 7/5 2003, som "slafsigt politiskt ledarskap". Vi förutsätter att Berger-Kettner inte "slafsar" i sitt egna politiska ledarskap, utan tar sitt politiska ansvar och aktivt verkar för att SL inordnar sig under myndigheternas beslut.

Vad gör SEKO?

Vi har insett att det krävs större engagemang och kunskaper i de olika sakfrågorna för att problemen med X60 skall rättas till. Här följer en sammanställning av åtgärder.

- Löpande informera medlemmarna om X60, för att därigenom skapa ett så brett engagemang som möjligt.
- I den lokala klubbstyrelsen har vi breddat kunskaperna om problemen. Fler i styrelsen arbetar nu på ett eller annat sätt med X60.
- Löpande samtal med SL, myndigheter, politiker och expertis.
- I januari 2006 kontaktade vi Landstingsrevisorerna för att undersöka om de har, eller kommer att, granska upphandlingen. Några planer på detta fanns f.n. inte men de var intresserade att få våra synpunkter. Vi har översänt våra synpunkter och dokument som verifierar att man inte följt lagar och föreskrifter vid upphandlingen.
- SEKO:s centrala förbund är inkopplat och arbetar nu med X60-problematiken. Främst är det Göran Larsson som tagit sig an frågan om de elektromagnetiska fälten.
- Den 22 februari anordnade Seko ett seminarium om elektromagnetiska fält. Prof. Kjell Hansson Mild höll ett föredrag för att öka våra kunskaper i frågan. Representanter från Arbetsmiljöverket, Citypendeln, SJ, TGOJ, och ST deltog.

Vad händer med X60?

I föregående nummer av Lokförarbladet beskrev vi en del av problematiken med X60. På den korta tid som har förlöpt har naturligtvis inget revolutionerade hänt. Här följer dock information om elektromagnetiska fält där viss aktivitet förekommit.

Möte med SL 2006-01-27

Arbetsmiljöverket har begärt av SL att inkomma med information om elektromagnetiska fält i X60. SL har av Interfleet beställt en rapport där man redogör för mätvärden och åtgärder man vidtagit. Den 27 januari inbjöds vi till SL för en presentation av rapporten och diskussion om dess innehåll.

När man läser rapporten är det lätt att få intrycket att SL/Alstom, i planerings- och designprocessen, vidtagit åtgärder för att direkt minimera exponeringen av elektromagnetiska fält mot människor. Man hänvisar till den EMC-plan man arbetat efter. EMC (elektromagnetisk kompatibilitet) och EMF (elektromagnetiska fält) är dock två skilda saker. EMC behandlar i huvudsak störningar mellan olika apparaturer. I Altsoms EMC-plan framgår även vilka normer man arbetat efter, och dessa normer

behandlar just EMC och inte exponering av fält mot människor. SL:s projektledare Johan Sjöholm bekräftade vid mötet att SL/Alstom inte vidtagit åtgärder med syfte att direkt minimera exponeringen av de elektromagnetiska fälten mot människor.

I rapporten redovisas resultat från mätningar av elektromagnetiska fält gjorda på de nya Malmtågsloken. Dessa värden understiger väsentligt uppmätta värden i X60. Andra publicerade, och ej publicerade, mätresultat på moderna svenska tågfordon visar värden väsentligt under värden för X60. Vid jämförelse av X60 och X10 har mätning skett enligt samma principer och under samma förhållanden. Man förklarar den stora skillnaden i resultatet med att X60 bl.a. har en högre effekt.

SL får nu svårt att hålla ihop sin egen argumentation. SL menar att X60 har större EMF-värden än X10 eftersom X60 har en högre effekt än X10. Då frågar sig en vän av ordning om inte Malmtågsloken har en högre effekt än X60. Naturligtvis har det så men Malmtågsloken har i storleksordningen 5 gånger lägre värden än X60. Den troliga, och störst bidragande orsaken till detta är man inför upphandlingen av Malmtågloken arbetat mot åtgärder som direkt skall minska exponeringen av EMF till människor. Det har inte SL gjort, vilket man själv bekräftat.

I rapporten redovisas mätresultat av EMF på X60 och X10. Det konstiga är att redovisade mätresultat inte överensstämmer med tidigare mottagna uppgifter från samma mätning. Tro det eller ej, men helt plötsligt är de genomsnittliga värdena på X60 lägre än tidigare. SL förklarar detta med att man tagit bort vissa värden som inte är relevanta. När vi frågar om vilka värden man tagit bort och vad man grundar sitt beslut på, får vi inget tydligt svar.



Foto: Johan Hellström

Interfleets representant redogjorde i stora drag för sina erfarenheter i EMF-frågor. Bl.a. har han under flera år arbetat med Banverket som motpart. Hans erfarenhet är att Banverket tidigare varit motståndare till att diskutera åtgärder för att minska exponering av EMF. Med tiden har dock Banverket ändrat uppfattning och EMF-frågorna har blivit en naturlig del i olika ärenden. Vidare konstaterar han i rapporten att vissa kommuner kräver, t.ex. i samband med bygglov, gränsvärden som ligger mycket långt under gällande gränsvärden. Vidare spekulerar han i rapporten att olika aktörer (t.ex. fackföreningar) kan komma att kräva gränsvärden långt under gällande värden och att dessa aktörers åsikter kan få mer genomslagskraft framöver.

SL har en tydlig miljöprofil och på många områden ligger man långt fram i utvecklingen även med internationella mått. Det är rimligt att anta att SL står väl rustade inför skärpta krav, t.ex. emissioner från förbränningsmotorer. SL, som ägs av Stockholms Läns Landsting, kan anses ha större krav på sig från allmänheten, som ytterst "äger" SL. Ser man till andra aktörer som "ägs" av det allmänna (Banverk och kommuner som ovan angivits) finns exempel på att man inom området EMF tar större hänsyn än vad lag och gränsvärden kräver. SEKO Lokförarna anser bl.a. mot bakgrund av detta att finns skäl för SL att omvärdera sin syn på EMF och aktivt verka för att minimera exponeringen av EMF mot människor i X60. SL höll med om att det är "strategiskt viktigt" för SL att hålla en hög miljöprofil. Det finns dock inga strategier för att hålla en hög arbetsmiljöprofil, t.ex. på EMF-området.

Seminarium om elektromagnetiska fält 2006-02-22

Prof. Kjell Hansson Mild redogjorde för vad elektromagnetiska fält är och hur forskningen på området fortskridit. För den som önskar fördjupad information om innehållet i föredraget kan ni i så fall kontakta undertecknad eller Hasse Johansson.

Efter redogörelsen följde en fråge- och diskussionsstund. Här följer en sammanfattning av läget.

Det finns idag inga gränsvärden satta för låga doser av magnetiska fält under långvarig exponering. Anledningen till detta är att det finns för lite forskning som kan ge stöd för gränsvärden och därmed en restriktiv lagstiftning.

Elektromagnetiska fält förekommer över allt i samhället där vi har elektrisk utrustning. Dessutom förekommer de naturligt i atmosfären. De allra flesta människor utsätts för väldigt låga doser i hem och på arbete. Det är förhållandevis få yrkesgrupper som har en hög exponering vilket gör det svårt att rent statistiskt se sjukdomsmönster för dessa yrkesgrupper.

Seko ville för en tid sedan kontrollera förekomsten av cancer hos lokförare mot cancerregistret. Detta kunde man inte göra just därför att förarna är en allt för liten yrkesgrupp.

Arbetsmiljöverket var noga att påpeka att det inte finns tillräckligt stöd i forskning för ändrad lagstiftning eller för att vi skall känna direkt oro. Samtidigt säger man att det finns mycket goda skäl att följa den försiktighetsprincip Arbetsmiljöverket har varit med att ta fram.

Arbetsmiljöverket har konstaterat att SL inte beaktat försiktighetsprincipen vid upphandling och konstruktion av X60. Det finns inga legala möjligheter att tvinga SL att beakta försiktighetsprincipen, utan den är frivillig.

Prof. Hansson Mild hävdade att det finns möjlighet att kraftigt reducera exponeringen av magnetiska fält för föraren. Genom en enkel lösning, som inte kräver stora ekonomiska insatser, skulle man kunna få en reduktion med en tiopotens, dvs från 10 mikrottesla till 1 mikrottesla. Nu kan man inte med säkerhet påstå att förslaget fungerar. Man har gjort försök i laboratoriemiljö med mycket goda resultat, så de skulle behövas ett fullskaleförsök för att kunna göra en utvärdering.

Seko har i brev ställt frågan till SL om man är intresserade av att söka åtgärder som kan minimera exponeringen av magnetiska fält. SL har inte besvarat vår fråga. Från Sekos sida är vi skeptiska till att SL verkligen vill göra något åt saken.

Citypendelns projektledare för X60, Hans-Ivar Glantz, hävdar dock att SL insett allvaret i frågan och har bett Alstom att undersöka vilka åtgärder som kan vidtas. Svar från Alstom väntar man på.

Övrigt

På en hel del mindre konstanskrävande områden gör SL/Alstom förändringar i fordonet i enlighet med Arbetsmiljöverkets beslut. På de större och, i många fall, viktigare och kostnadskrävande områden är SL mycket motsträviga och gör allt för att undvika att göra åtgärder. Till frågor som ältats i snart ett år säger SL att man skall återkomma med förslag. Just ordet "återkomma" förefaller att vara en ledstjärna i SL:s strategi. Ordet "åtgärda" förefaller vara mindre intressant.

Seko kommer i alla fall att återkomma med information om X60.

Thomas Schiechl

OBS ! GLÖM INTE

Medlemsmöte 22 mars kl 13.00

Lokal: Sammanträdesrum "Gnesta" brevid JAL