

# Extra Lokförarblad

Nr 12.2 , Maj 2007, Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna på Stockholmståg  
Redaktion: Styrelsen genom Ludvig Eriksson och Kristoffer Johansson



## EMF Kompletterande info

Pga brevet som SEKO lok mf skrev till Stockholmståg angående "oro" av misstag uteblev i Lokförarbladet nr: 12 så kompletterar vi detta med ett extra lokförarblad.

Med vänlig hälsning Redaktionen

Datum: 2007-01-10

Till: Berörda chefer på Stockholmståg KB

## Lågfrekventa elektromagnetiska kraftfält, EMF, i X60.

Tågpersonalen vid Stockholmståg KB känner en stark oro - såväl medicinskt, biologiskt som fysiskt - med anledning av de höga uppmätta värden av lågfrekventa elektromagnetiska kraftfält, som presenterats i förarhytten på de nya pendeltågen, littera X60. Vi känner en stor psykosocial olust och har många funderingar kring hur vi påverkas hälsomässigt av att vistas hela arbetsdagar i denna arbetsmiljö.

Vi förundrar oss över varför beställaren SL har låtit tillverkaren Alstom välja en konstruktion, som medger ett ca 2,5 ggr högre insläpp av elektromagnetiska kraftfält i förarhytten, än vad som finns i de äldre pendeltågsfordonen med littera X1 och X10. Dessa fordonstyper, framtagna på 60- och 80-talet, har relativt måttliga EMF-värden för sin ålder, men används i samma syfte som X60 - för transport av resenärer från A till B.

Vem tar på sig ansvaret för risken av uppkommen ohälsa?

Vem tar på sig ansvaret för den oro tågpersonalen känner inför att i framtiden drabbas av sjukdom, kanske obotlig sådan, p.g.a. de höga EMF-värden som X60 exponerar dem för?

- Tågpersonalen på Stockholmståg - lokförare och tågvårdar – kräver nu att vår nuvarande arbetsgivare Stockholmståg KB, tar sitt fulla ansvar i att efterforska förebyggande åtgärder vad gäller EMF i pendeltågsfordon littera X60.
- Vi kräver, att man kraftfullt påverkar fordonsägaren SL och andra beslutsfattare till att tillhandahålla ekonomiska medel för att skyndsamt genomföra forskning, i syfte att hitta åtgärder för att reducera instrålningen av EMF till ett så nära nollresultat som bara är möjligt.
- Vi kräver också att man påverkar fordonsägaren SL till beslut i att vidta tekniska åtgärder, som markant minskar uppmätta värden till långt under de för oss kända värdena i pendeltågsfordon littera X1 och X10.
- För att ge frågan större vikt önskar vi även att Stockholmståg KB tar kontakt med andra järnvägsoperatörer för att driva EMF-frågan som ett branschproblem.

Anställda inom vår järnvägsbransch kräver att krafttag görs visavi EMF för att säkerställa att man kan behålla och nyrekrytera personal i framtiden. Att slå ut en eller flera generationer p.g.a. en felkonstruktion kan vi inte tillåta!

Vi förväntar oss att Stockholmståg KB tar till sig det nytänkande som finns inom forskningen och att man tar ansvar för den oro tågpersonalen känner inför dess framtida hälsa.

Det finns inga beslutsfattare i frågan som sitter på tågen det antal timmar i sträck, d.v.s. hela arbetsdagar, som vår tågpersonal gör. Beslutsfattarna *får* inte ens vistas i våra förarhytter (där strålningen är som högst) under färd!

Är detta anledningen till att frågan om EMF så grovt har nonchalerats av SL?

Det kan vi inte acceptera!

EMF syns inte. Det känns inte och luktar inte, men finns i allra högsta grad och innebär ett starkt hot mot tågpersonalens hälsa!

Personalorganisationerna vid Stockholmståg KB,

SEKO Lokförarna

SEKO Pendelklubben

ST Spårtrafik

Bilaga 1: Klipp ur Arbetsmiljöverkets folder ADI 477 "Försiktighetsprincipen".

Myndigheterna rekommenderar försiktighet

Myndigheterna rekommenderar gemensamt följande 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 kan 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.**

Det övergripande syftet med försiktighetsprincipen är att på sikt reducera exponeringen för magnetfält i vår omgivning för att minska risken att människor eventuellt kan skadas.

---

Bilaga 2: Klipp ur SL:s brev till Arbetsmiljöverket samt Arbetsmiljöverkets svar på detta.

Diarie nr: SL 2006 - 01 - 16 SE 0075. AV 2006 - 02 - 16 CTB 2006/2778.

Eftersom försiktighetsprincipen är ett svårtolkat begrepp och mot bakgrund av den debatt som förts i media och i andra sammanhang önskar SL därför ett utlåtande från Arbetsmiljöverket när det gäller EMF i X60. I utlåtandet önskar vi följande frågeställningar belysta:

- **Har SL uppfyllt försiktighetsprincipen när det gäller EMF för X60?**
- **Om SL inte uppfyllt försiktighetsprincipen**
  - **vilka riktlinjer/gränsvärden ska då användas?**
  - **vilka forskningsresultat stödjer man dessa riktlinjer/gränsvärden på?**
  - **på vilket sätt kommer AV att agera för att införa dessa riktlinjer/gränsvärden i gällande lagstiftning?**

Med vänlig hälsning, Johan Sjöholm, Projektledare X60.

Arbetsmiljöverkets bedömning

Försiktighetsprincipen är ingen bindande regel utan en rekommendation och därför frivillig. Dess eventuella tillämpning, och de åtgärder som kan vara befogade, bestäms av de inblandade aktörerna.

De mätningar av lågfrekventa magnetiska fält som genomförts på tåget X60 visar på tidsmedelvärden som inte kan sägas avvika starkt från vad som kan förväntas i ett fält i denna speciella arbetsmiljö. Det är rimligt att anta att dagsmedelvärden är lägre än de angivna tidsmedelvärdena.

SL har, vad gäller rekommendationen att redan på planeringsstadiet söka begränsa exponeringen, inte uppfyllt försiktighetsprincipen.

Jan Westman, Janez Marinko.

