

# LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 10, Oktober 2006

Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl



- **Städning av tåg, sid 9**
- **När smäller det?, sid 10**
- **Buller, sid 12**
- **fel på avtalet? sid 13**
- **Elektromagnetiska fält, sid 16**
- **3000 kr Högre lön, sid 25**
- **Personalläget m m, sid 14**

**\*Paus i söd, sid 3**

**\*FV-dagar, sid 3**

**\*Pendelnät /inloggning, sid 2**

**\*Tel efonproblem, sid 6**

**\*Medlems Studier!, sid 5**

**\*Information om uniformen sid 7**

**\*Ingen Höjd Fackavgift, sid 9**

**\*Gruppval, sid 4**



Facket för Service och Kommunikation

**Fackexpeditionen Seko Lokförarna**

**Telefonnr: 08-56 22 42 80**

**Öppettider: Torsdagar 09:30–15:30  
Lunch 12:00–13:00**

**Adress: Box 505  
101 32 Stockholm.**

## Dagsläget

Nästan fyra månader med Stockholmståg har nu gått och man kan börja se lite hur Ståg klarar av att driva pendeltågstrafiken. Dom som läste senaste utgåvan av SL propagandatidning ”hela resan” har ett och annat att påpeka gällande det som Ståg har lovat om pendeltågstrafiken.

Att det inte skulle vara problemfritt vid ett övertagande av ett så stort affärsområde som pendeln kunde vi förstå, så därför har vi lite överseende med en del problem.

Det som nu är oroväckande för SEKO är att vid dialog med Ståg får vi inte klara besked om hur Ståg tänkt lösa personalproblemen och övrig självkontroll så att allt fungerar på ett bra sätt. Inte heller har Ståg presenterat några kalkyler på hur länge problemen kan komma att kvarstå, därför känner vi att det börjar bli svårt att se det klara ljuset i tunneln och dom visioner som Ståg målade upp på deras informationsmöten innan trafikstarten.

SEKO har träffat ledningen och påpekat en del brister i Stågs verksamheten som MBL brott och avtalsbrott. SEKO har fått löften om att bristerna skall åtgärdas snarast och att det ska bli lite mer ordning och reda på företaget.

Vi hoppas därav att Ståg snarast ska kunna presentera underlag, handlingsplaner och rutiner för att vända denna nuvarande lite negativa trend till något positivt. Att använda all energi till att lösa dom dagliga problemen med att upprätthålla trafiken är inte bra, där har vi tydligt dåliga exempel ifrån Citypendeln. Mestadels av personalen och rutiner är fortfarande sprunget ur Cip. Det vi kan hoppas på är att VD med ledning kan visa den väg som vi ska ta mot en bra och positiv arbetsplats inom pendeltågstrafiken.

Kanske skulle Ståg vara lite mer ärlig mot SL och erkänna att Ståg har lovat SL lite för mycket trafik och tjänster än vad dom klarar i dagsläget och kanske begära att en del av tågen tas bort under en viss period fram tills Ståg har fått lite stabilitet i sin verksamhet. Rekrytering av fler förare och start av egen förarutbildning skulle också vara att föredra.

Ludvig Eriksson

### Pendelnet /inloggning

Med anledning av Stågs information gällande pendelnet till personalen.

Hur lokförare ska använda sig av pendelnet är ej förhandlat med SEKO Lok. Det finns i dagsläget ingen arbetstid för att använda sig av inloggning på pendelnet.

Inloggning på pendelnet sker således på frivillig basis.

Ludvig Eriksson



## FV – dagar

FV-dagar skall läggas ut enligt avtal. Avtalet säger följande:

”Helårsarbetande arbetstagare erhåller vid oavbruten tjänstgöring ledighet motsvarande de helgdagar som infaller under året. Med helgdagar avses i detta fall helgdagar som infaller månd-fredag samt midsommar-, jul- och nyårsafton som infaller månd-fredag.

Arbetsgivaren bör eftersträva att ledighetsdagen omfattar ytterligare minst 12 timmar.

FV-dag skall så långt det är möjligt läggas ut som direktkompensation när helgdagen infaller. Om så inte kan ske skall kompensation läggas ut i arbetsschemat eller erhållas som ledig dag i efterhand. Dessa lediga dagar bör läggas ut inom två månader men skall läggas ut så att ingen arbetstagare har sådan ledighet att fordra inför påskhelg och julhelg”.

För år 2006 kan man räkna till 9 st lätthelgdagar.

Om ni inte fått ut era dagar så lämna in en skriftlig ansökan om ledighet.

Ludvig Eriksson

## Paus i Söd

Nu när det ofta är personalbrist på förare så händer det ofta att pausen i Södertälje hamn uteblir p.g.a. indragen backååkare.

Enligt arbetstidslagen är det varje arbetstagares rätt att kunna ta pauser när behov uppstår t.ex. vid toalettbesök. Detta gäller även om det innebär att tåget blir försenat.

Vårt lokala avtal säger följande om pauser:

”Arbetsgivaren ska tillse att arbetet anordnas så att åkande personal kan ta behövliga arbetspauser på lämpligt ställe med tillgång till pausutrymme med toalett under arbetsperioden med 1,5-2,5 timmars intervall. Åkande personal får ta arbetspaus för toalettbesök även om det skulle förorsaka tågförsening.

Inriktningen vid planering av turlista är att en paus skall vara 10 minuter arbetsfri tid.”

Bevaka era rättigheter!

Ludvig Eriksson



## Gruppval

Då är det valtider igen. Gruppvalet pågår nu för fullt, glöm inte lämna in det senast nu på måndag den 16 okt kl.10.

Bristen på utbildade X60 förare kommer även i fortsättningen påverka turförteckning och gruppnycklar negativt, då det är svårt att göra variation i turer och grupper. Så snart Ståg utbildat tillräckligt med förare på X60 kan vi köra på olika ben före och efter rast. Några grupper ritades med X60 och några utan , men du väljer den grupp som passar dig, oberoende om du eller gruppen har X60.

Det är en undertid i turförteckningen på i snitt 30- 40min per tur, det är naturligtvis inte bra. Ett sätt att få upp turtiden är att ta bort backåkaren i Södertälje, i stället sitter man kvar i bakhytt ner för backen, kör upp, kör ner nästa tåg för backen sitter kvar upp och kör mot stan. Man är alltså två som kör i backen. Det kostar mindre folk och ett varv blir 30 min. längre. Ett varv Söd-Mr och ett Bål- Vhe tar då 8.22.

7 januari börjar X60 gå på Märsta- Södertälje, det blir då två omlopp. I april blir det fyra omlopp till. Däremellan sätts de in på några 29 tåg.

I gruppaketet finns nu fler morgon- och eftermiddags grupper än förut. Vi vill också pusha för grupp 104, en ny grupp med kopplade Fp dagar för er som önskat en sådan. Det finns en obalans i hela gruppaketet. Den undertid som finns i turlistan finns inte i grupperna, där avsikten har varit att få upp veckoarbetstiden. För att få upp tiden på grupperna har turerna dragits mot de längre dag och kvällsturerna. Många uppskattar säkert grupper med lite mornar, men alla kommer inte att hitta en grupp som passar. Kvar på viklistan ligger alla korta jobb, mest fm-turer. Det skulle möjligen räcka till 4 nya grupper, men det går inte att få upp tiden, ens om man ritat en grupp utan natt. Om Ståg får upp turtiden finns det risk att många grupper spricker, det blir nog så stora förändringar att vi snart får ett nytt gruppval. Men sista ordet är inte sagt i den frågan.

Min önskan är att arbetsgivaren ska förstå hur viktigt det är att jobben fördelas så att alla blir nöjda och att det känns rättvist. Alla måste förstå att vi måste dela på bördan, alla måste få lite sött och lite surt. Men det den ena inte tycker om kanske passar någon annan. Det borde vara extra viktigt nu när det är ont om folk och många är trötta att man får jobb som passar. En dåligt ritad grupp eller en dåligt anpassad månadsutskrivning kan i förlängningen kosta sjukdagar, eller bli droppen som får folk att söka nytt jobb. Det finns pengar att tjäna för företaget utan att det kostar något.

Anna Groth



Avg	Tåg nr	Reseland	spår nr tid
1205	Sollentuna Märsta		
1210	Kungälvängen Bålsta	1212	
1220	Sollentuna Märsta		1221
1225	Kungälvängen		
1235	Sollentuna Märsta		
1240	Kungälvängen Bålsta		
1250	Sollentuna Märsta		
1255	Kungälvängen		

Turlistkommitén  
 Anna Groth  
 Kjell Axelsson  
 Ronny Stenlund  
 Carina Sundström

## Skyddsorganisationen.

Vi har träffat Ståg och börjat göra upp hur skyddsorganisationen skall se ut.

Vi har haft ett första skyddskommittémöte där vi har fastslagit struktur och representantskap för skyddsorganisationen. Ståg skall ha en skyddskommitté med tre underställda utskott, ett utskott fordon, ett utskott infrastruktur och ett utskott rehabilitering.

På skyddskommittémötet fastslogs att Ståg skall börja använda sig av företagshälsovårdsaktiviteter från Previa som skall planeras och sättas snarast möjligt.

I utskott infra togs beslut om att Ståg skall använda sig av en arbetsgivarring som heter Stark och Partner där ett 50 tal olika arbetsgivare är anslutna och skall utbyta tjänster med varandra när det gäller omplacering eller arbetsträning.

Rutiner och handlingsplaner för hur rehab- ärenden skall hanteras kommer också utarbetas skriftligt.

Ludvig Eriksson

### Vårt nyvalda huvudskyddsombud:



**Torbjörn Eriksson HSO**

---

## Studier!

Intresset för höstens studiecirkel har varit stort. Vi är jätteglada över den uppslutning som blev och planerar att ha ytterligare en cirkel till våren. Alla ni som anmält er till höstens cirkel kommer att kunna delta och kallelse skåpas ut inom någon vecka.

Några har visat intresse för cirkeln men inte anmält sig. Vet du med dig att du gärna vill gå en avtalscirkel framöver kan du fylla i intresseanmälan nedan så kontaktar jag dig när datum för vårens cirkel är bestämt. Din anmälan är givetvis *inte* bindande.

Vänliga hälsningar, Astrid

073 661 5688

.....  
klipp/riv här!

Ja tack, jag är intresserad av att delta i vårens studiecirkel om det lokala anställningsavtalet på Stockholmståg.

Namn:..... (Skriv tydligt, tack!)

## Tel efonprobl em

Vi har hört många reaktioner ifrån förare angående problem med våra telefoner. Det har varit alla möjliga orsaker ifrån ingen uppkoppling till högtalare som inte fungerar. Stå ska ta tag i problemen och fixa en bättre telefon.

**Ett tips:** om man använder tågorderradion när man ringer upp fjärrtågklararen så kan man begära att fjtkl kopplar samtalet vidare till trafiksamordning. Fjärrtågklarare använder samma telefonväxel som trafiksamordnare.

Detta underlättar vid t.ex. stressade situationer när det hänt en olycka eller om mobiltelefonen är ur bruk.

Förr i tiden när vi bara hade tågorderradion att förlita oss på så var tanken att man som förare bara ska behöva ringa ett samtal för att komma till dom som man måste prata med vid akuta händelser.

Ludvig Eriksson



## Samverkan SL och fackorganisationerna

Tidigare så jobbade SL traditionellt med att bara ha dialog med trafikutövaren/arbetsgivaren och inte med trafikutövarens anställdas representanter/fackförbund. Det har visat sig i längden att det ger det inget bra resultat i dom investeringar som SL gör i ny utrustning och infrastruktur. SL har upprepade gånger fått göra om det som dom tidigare har beslutat vilket resulterar i dyrbara extra kostnader.

Genom bl.a. en längre påtryckning av SEKO centralt så träffas nu berörda parterna i ett branschråd där en dialog ska leda till ett bättre problem lösande.

I branschrådet sitter parter ifrån dom olika arbetsgivarna inom hela SL området, fackliga representanter och även myndigheter som arbetsmiljöverket kan adjungeras.

Ett beslut av flera som togs i branschrådet 2006-03-13 var gällande SL's medverkan vid skyddsronder och uppföljning av åtgärdsplanering. Där har vi tidigare haft stora problem med att få ut SL så att dom ska kunna se och förstå vad som behöver göras.

SEKO ser positivt på detta och hoppas nu att dialogen mellan SL och deras arbetstagnarna ska bli bättre.

Ludvig Eriksson



## Information om uniformen

Vi är många som är missnöjda med den nya uniformen, inte bara vad gäller utseendet utan även vad gäller upprepade leveransförseningar, svårigheter att komplettera redan levererade kläder (det finns de som fortfarande saknar byxor, skjortor osv), och nu senast den fördröjda leveransen av höstjackan.

Vi inom uniformsgruppen kan inte annat än beklaga alla problem som varit, men kan tyvärr inte påverka så mycket vad gäller just detta. Tyger ska vävas, kläder sys upp. Det tar sin tid när det gäller så stora mängder som vi beställt. 1500 par byxor är t ex en del. Lägg därtill att tillverkningen sker i utlandet, transporttiden med flyg eller båt därifrån och hit, följt av leveransen till oss på Ståg. Är det sedan något som blivit feltillverkat eller har kvalitetsbrister måste hela leveransen gå tillbaka för ändring. Tidskrävande och inte helt lätt!

DÄREMOT kan vi i SEKO påverka och få till stånd beslut om ändringar av kvalitet och utformning på uniformen vi fått, och det har vi jobbat mycket hårt för! Tillsammans med Å la carte, Björn Nyström (representant för STåg) och övriga fackklubbar har uniformsgruppen haft två möten sedan i somras. Dessa möten har varit mycket givande för vår del, och så gott som alla våra krav på ändringar har gått igenom. Nu återstår bara att se till att resultatet blir som vi hoppats på, utan mystiska mellanhänder som lägger sina fingrar i kors för oss under resans gång.

Följande ändringar har vi bl a kommit fram till;

- Färgen på våra baskläder, dvs byxa, arbetsväst, kjol och shorts skall ändras till svart. Tyget på dessa plagg kommer att bytas ut till ett twilltyg i en blandning av bomull och polyester som är tunnare och följsammare än det vi haft tidigare.
- Två modeller på byxa kommer att sys upp; en med och en utan benficka. Den MED benficka kommer att sys i ett kraftigare tyg, likt det vi har idag. Byxan utan benficka blir uppsydd i det tunnare tyget vi nämnde ovan, så den blir lite mer "uniformsmässig". Detta för att bättre passa till kavaj för den som föredrar sådan. Inget hindrar att man beställer båda modellerna!
- Vi har bett Å la carte att se över storlekarna på byxorna, eftersom de har blivit stora i midjan och väldigt långa jämfört med de vi fick prova ut. De ska också se över benvidden som är lite väl tilltagen.
- Arbetsvästen kommer att ändras något i modellen. Den kortas av till höftlängd och blir mindre fyrkantig i snittet så den inte ska se så klumpig ut.
- Kjolen får behålla sin modell men ficköppningen kommer att göras lite vidare och lägre så man lättare får ned handen.
- Shortsmodellen kommer att omarbetas till en skönare passform, inte så mycket "byxshorts" som förut utan en rymligare, sportigare modell. De blir längre, i knähöjd, så vi slipper se ut som busfrön redo att knycka första bästa äpple.
- Pikétröjan kommer att förlängas något i ryggen, den är lite kort tycker många. Ev kommer tyget att bytas ut mot ett som är lite stretchigare. Den känns lite trång över ryggen tycker en del och det kan bero på att tyget är en aning stumt. Tröjans färg ändras till en renare blå ton. Den ser lite smutsig ut idag.



- Skjortan behåller sitt utseende. Lite ändringar blir det på någon detalj som t ex bröstfickan som kommer att förses med en knapp. Det sydda utrymmet för pennan tas bort så att fickan blir lite rymligare. À la carte ska dessutom se efter om det finns en bättre typ av bomullsblandat tyg, som skrynklar sig mindre efter tvätt.
- Det plagg som förutom sommarjackan blivit en katastrof är ju ruggern. En helt ny modell, typ cardigan ska sys upp! Den får helt blixtlås och är i ribbstickad bomull, ungefär som koftan vi hade på Cip-tiden. Färgen blir svart. Levereras till vintern.
- Vi får en polotröja i bomull till vintern också. Svart. Till nästa vinter har vi lagt in en beställning på att den förses med halvt blixtlås.
- Vinterjacka, höstjacka, skor och vinterkängor ser ni nu i dagarna när ni provar ut dessa plagg. Långkalsonger likaså.
- Strumpor och handskar erbjuds till självkostnadspris.
- Vintermössa kommer, typ "Nicolson"-luva. Halsduk likaså, för den som vill ha.
- Modellen på sommarjackan är ännu inte bestämd. Andra uniformskläder prioriteras just nu p g a årstiden. Färgen har vi dock diskuterat och kommit fram till att den blir i en blå ton, inte alltför knallig, som går väl till de svarta byxorna.
- Ryggsäcken är på tillverkningsstadiet. Vi är några stycken som har provat en låneryggsäck en period. Den var bra i mycket men inte helt ok i bärsystemet. Det är främst detta vi har jobbat vidare med, och nu verkar det som att det nått resultat.
- Generellt kan sägas att alla orangea detaljer kommer att tas bort i samtliga plagg. Den påsydda orangea dekalen med Stockholmstågs logga tas också bort och ersätts med det blå, broderade "S" som sitter på skjortan. Detta gäller alla plagg. Vinterjackan levereras dock med dekalen och med inslag av orange eftersom den beställdes redan i våras.

Det är många detaljer som diskuteras vid våra möten. Allt går tyvärr inte att få ned på dessa rader i vårt lokförarblad, och vi tror inte heller att ni har intresse av precis allt. Vi vill dock att ni ska veta, och komma ihåg, att vi som sitter i den här gruppen verkligen gör allt vi kan för att få till en uniform som alla kan och vill bära.

Det är inte lätt att tillfredsställa allas viljor – för de är många – men vi gör verkligen vårt yttersta för att det inte skall bli misslyckat den här gången! Bara så ni vet! Fråga gärna om det är något ni undrar över, men snälla skäll inte på oss. Ansvar för alla tillverkningsfel ligger faktiskt inte hos oss!



Till sist vill vi informera om att Anna tills vidare drar sig ur arbetet med uniformsgruppen eftersom hon blivit uppbokad av andra förtroendemannauppdrag.

Hasse Johansson och Astrid Hermelin



## Ingen Höjd Fackavgift

Det som tidigare aviserats ifrån SEKO om höjd fackavgift kommer att skjutas på framtiden minst ett år.

## Städning – hur rent blir smutsigt

Direkt efter att Stockholmståg tog över trafiken den 18 juni, började förarrapporter om bristande städning att strömma in till företaget. Vi upplevde att städningen på tåg och i personallokaler över en natt hade försämrats kraftigt. Ganska snart därefter sammanställde ISS städchef och kvalitetschef ett informationsblad som ett svar på våra rapporter. I bladet fanns en del intressanta uppgifter.

Vad gäller tågstädning har SL beställt plockstädning kl. 07.00-10.00 samt 16.00-19.30. Städning av fordon skall ske var tredje trafikdygn. Det är inte konstigt att tågen är smutsiga och fulla av skräp. Stockholmståg har bl.a. framhållit att tågen skall vara rena. SL har också deklarerat att avtalet med Stockholmståg skall säkerställa rena tåg. Men med den av SL beställda städfrekvensen blir det omöjligt att hålla tågen rena. Påpekas bör att Stockholmståg städar mer än vad avtalet säger, och ändå är tågen fulla av skräp.

Städningens kvalitet regleras i avtalet mellan SL och Ståg av en standard som heter INSTA800. Man verkar vara väldigt stolta över att städkvaliteten regleras enligt objektiva kriterier som fastställts enligt en kvalitetscertifierbar standard. Man har olika kvalitetsnivåer för olika städrområden. På en svårtillgänglig yta är kraven lägre än på en lättillgänglig städyta. Exempel på svårtillgänglig yta är under säten i fordon. X1 kan knappast anses ha golvyta under säten. Inför lanseringen av X60 deklarerade SL att man konstruerat fordonen så att det skall vara lätt att städa just under sätena.

Vad gäller själva städkvaliteten har ISS beskrivit exempel på vilka krav som är fastställda i avtalet för att städningen skall vara godkänd. På öppen golvyta får det vara kvar 3 kaffemuggar och 2 godispaket medan det under säten får finnas kvar 2 glasspapper, 2 muggar, en plastpåse och en glasspinne.



Meningen med INSTA800 är att det bl.a. skall vara lätt att bedöma om städning är godkänd eller inte. Detta är i sig en bra tanke, men att hur många räknade glasspinnar och kaffemuggar som får ligga kvar efter städning låter inte speciellt städorienterat. Vad händer med gamla fina begrepp som "rent", dvs att det inte finns smuts och skräp kvar efter städning.

Det bästa av allt är att det finns människor som uppstår lön för att sitta och fundera ut hur många glasspinnar och kaffemuggar det får finnas kvar efter städning. Den nya regeringen har inför valet utlovat fler jobb, men det är ingen lätt uppgift att infria detta löfte. Kanske är lösningen att lagstifta om att införa INSTA800 i varje organisation. För tänk om alla organisationer skulle ha människor anställda som skall sitta och klura på hur smutsigt det får vara efter man har städad.

Thomas Schiechl

## När smäller det?

Ju fler tillbud och incidenter man har ju närmare kommer man en olycka. Genom de senaste åren har det förekommit en del otäcka tillbud och incidenter som med lite andra förutsättningar hade kunna slutat riktigt olyckligt. Lokförarbladet har tidigare redovisat problem med trafiksäkerhetstänkandet på Citypendeln, och Seko Lokförarna ser anledning fortsatt bevaka frågan.

Ett tillbud som skulle kunnat sluta mycket illa är självavkopplingen i Västerhaninge. En enhet kopplades oavsiktligt av när ett tågsätt med resenärer skulle backa tillbaka till Västerhaninge. Vi skall inte gå närmare in på händelseförloppet, men några bitar i utredningen är värda att kommentera. (Utredningen finns tillgänglig i dagrummet för den som är intresserad.)

I rapporten konstaterar utredaren att "Hade lutningen varit kraftigare eller lutat åt det andra hållet, kunde en riktigt



allvarlig olycka ha inträffat".

Vidare konstateras att "X1-fordonen börjar närma sig 40 år och packningar, kopplingar mm är slitna", samt att "Det är ett allmänt känt faktum att X1-fordonen har ett väldigt otätt tryckluftssystem ...".

Utredaren redogör för ett samtal med Citypendelns verkstadschef i Älvsjö-hallen. Där framgår det att verkstadschefen uttryckte en viss förvåning över att fordonen verkar vara så otäta. Det är inte förtroendeingivande att dåvarande verkstadschef inte har fullkomligt klart för sig att fordonens tryckluftssystem är otäta.

Järnvägsinspektionen (idag Järnvägsstyrelsen) genomförde 2002 en inspektion i Älvsjöhallen. Då gjorde man

bl.a. följande konstaterande: "Kalibreringsrutiner för verktyg och instrument och verktyg saknas på verkstaden. I skåp där kalibrerade instrument skall förvaras är oordningen total." Att beskriva oordningen som total måste anses vara ett mycket starkt uttryck för mycket allvarliga brister. Har man inte ordning i verksamheten och har man inte instrument som är kalibrerade kan man knappast erhålla korrekta mätresultat när man exempelvis trycktestar tryckluftsystemen. Hur kan man då säkerställa att exempelvis bromssystemen fungerar på avsett vis? Nu får vi förvisso utgå från att framsteg och förbättringar gjorts sedan 2002, men det är mot bakgrund av inspektionsrapporten inte förvånande att Citypendelns verkstadschef inte var medveten om problemen med luftläckor.

Det gäller att Stockholmståg med kraft och allvar tar tag i trafiksäkerhetsfrågorna och höjer säkerhetstänkandet i hela organisationen. Det finns dessvärre tecken på motsatsen. X60 har en felkonstruktion som gör att föraren under vissa förutsättningar inte kan bromsa mer än ATC:n när den ingriper. Systemet skall fungera så att föraren skall kunna bromsa mer än ATC:n och ATC:n skall kunna bromsa mer än föraren. Så är det alltså inte.

Vi normal driftbromsning har det förekommit att en traktionsgrupp legat kvar i traktionsläge medan de övriga två traktionsgrupperna har retarderat. Felet sägs ligga i en av fordonets huvuddatorer.

Det har även upptäckts på ett fordon att det under vissa omständigheter accelererar i stället för att bromsa när ATC ingriper. Enligt Stockholmståg skall dock bromskruvan för nödbroms vara intakt i ATC:n varför det inte skulle föreligga risk för att accelerera förbi en

stoppsignal eller hastighetsnedsättning. Felet sägs ligga i en signalbox som vid ATC-ingripande skall bryta traktionen, vända strömmen och retardera. Felet medför att traktionen inte bryts, utan den av ATC:n begärda bromsverkan blir till motsvarande pådrag i stället.



Flera fordon med felaktigt säkerhetsgrepp har upptäckts. Även om förare och skyddsombuden rapporterat in felet med begäran om åtgärder, har fordonen under en veckas tid tillåtits att lämna verkstad med felaktigt säkerhetsgrepp, utan att föraren informerats om detta.

Brytningsfel i frontrutor och det ansträngda personalläget förbättrar knappast säkerhetsläget. Vi har i förhandling med Stockholmståg framfört våra åsikter och synpunkter och i viss mån har man hörsammat dessa. Man skall komma ihåg att de fel som upptäckts på enskilda fordonsindivider kan förekomma på alla fordon. Skulle det uppstå att fler fel uppstår på ett fordon vid ett tillfälle är naturligtvis risken för ett tillbud eller en olycka väsentligt större.

Vår uppfattning är att Stockholmståg inte har skaffat sig en helhetsbild över alla fel och inte har rutiner och handlingsplaner för att hantera felen på ett sätt som säkerställer trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö. Stockholmståg har på vår inrådan bekräftat att man kommer att sammanställa alla uppgifter och göra en bedömning utifrån en helhetsbild.

Thomas Schiechl

## Luftkonditionering

Luftkonditionering (AC) måste fungera året runt även om dess funktion normalt är mer efterfrågad under sommarmånaderna. Eftersom AC-anläggningarna i X1/X10 fortsatt fungerar dåligt måste Stockholmståg redan nu planera och genomföra åtgärder för att undvika trafikstörningar kommande sommar.

Frågan om standardhöjning av AC-anläggningar har Seko drivit i många forum under många år. Våra ansträngningar har dock inte resulterat i att Citypendeln/Stockholmståg vidtagit åtgärder för att lösa problemen. Det är ingen enkel uppgift att förmå vår arbetsgivare att göra saker för att förbättra arbetsmiljön - här följer ett exempel.

Vid ett skyddskommittémöte i maj 2005 deklarerade Citypendeln att man installerat nya AC-aggregat i fyra X10:or. Man ville sommaren 2005 prova anläggningarna för att under hösten göra en utvärdering. Skulle funktionen av de nya aggregaten vara bra, skulle alla X10:or få nya aggregat. Vi har inte sett någon utvärdering och vi har heller inte sett att man bytt ut aggregaten. När vi på samma möte frågade vad man avsåg att göra med X1:orna, så man att dessa skall skrotas varför man inte avsåg att göra förbättringar på dessa. Seko invände mot detta och menade att det var fullkomligt sannolikt att X1:orna skulle komma att gå i trafik ytterligare 5 år (dock ej alla X1:or). Vi framhöll att arbetsgivaren inte får segregera arbetsmiljön genom att underlåta att genomföra rimliga och relevanta förbättringar. Citypendeln instämde med detta och tillade att man under hösten 2005 skulle uppföra en skrotningsplan för X1-fordonen och därefter ta beslut om förbättrade åtgärder. Vi har inte sett någon skrotningsplan och vi har heller inte sett några arbetsmiljöförbättrande åtgärder.

Stockholmståg har i dagarna påbörjat arbetsmiljöarbetet, och vi kommer naturligtvis att aktualisera frågan om åtgärder för att få tillfredsställande funktion på AC-anläggningarna. Vi återkommer under vintern med mer information.

## Frontrutor

Till kategorin svårlösta problem hör rengöring av frontrutor. Jag vet inte hur många timmar Seko Lok och Skyddsombuden lagt ned på att övertyga företaget att man måste rengöra frontrutorna. I förra numret av Lokförarbladet beskrev vi problemet (som så många gånger förr). Då hade vi noterat en viss förbättring samt fått



utfästelser från Stockholmståg att man skulle tillse att det blev en permanent förbättring. Vad hände? Jo, som så många gånger förr sjönk standarden.

Det ställs krav på oss förare att vi skall ha god syn och uppmärksamhet riktad mot banan och signalinrättningar. Men när det gäller förutsättningarna för att kunna se ut genom rutan tycks ingen visa några tecken på att det borde finnas krav. Varför kosta på oss regelbundna synundersökningar för förare när vi ändå inte kan

använda synen på avsett vis?

Avsaknad av tydliga rutiner och handlingsplaner är enligt Seko Lokförarna en orsak till att man inte förmår att lösa problemen. Genom rutiner och handlingsplaner kan man följa upp var det brister och veta hur man åtgärdar problemet. Detta gäller oavsett om det gäller frontrutor, städning, buller, luftkonditionering, personalläge mm mm.

Thomas Schiechl

## Buller – inte bara hörselskadligt

### MÄTNINGAR

EU har insett betydelsen av att sänka bullernivåerna på arbetsplatser. Genom EU-direktiv har medlemsstaterna fått skärpa sin egen lagstiftning och detta gäller även Sverige. Seko har under flera år för Citypendeln påtalat behovet av kartlägga bullernivåer och behov av hörselskydd för lokförarna. Buller är inte bara de ljud i hör (de ljud som mäts i dB) utan även ultra- och infraljud. Med buller avses "icke önskvärt ljud". Det handlar således inte bara om hörselskadligt ljud utan även störande ljud. I vår miljö förekommer både höga ljudnivåer och ljud som är störande och

### SKYDD

Vi tilldelas idag hörselskydd som ej utprovats med hänsyn till funktion och lämplighet i förhållande till vårt arbetsplats och våra arbetsuppgifter. Skydden används av förhållandevis få förare. Troligen upplever många obehag av att plugga in skumgummibollar i öronen och dessutom har arbetsgivaren inte informerat om behov föreligger och vilka eventuella effekter bullerexponering kan få. Från Seko Loks sida vill vi att arbetsgivaren i samråd med arbetstägaren kartlägger bullernivåer, gör riskbedömning och provar ut skydd som passar alla.

Det hörselskydd vi har idag, har en benägenhet att ta slut även om lång ifrån alla använder dessa. Seko Lok och Skyddsombuden har fått lägga ned mycket tid på att påtala för arbetsgivaren att man måste fylla på med hörselskydd innan de tar slut. Citypendeln har haft en tendens att lösa

tröttande. Buller är i vårt yrke inte bara en arbetsmiljöfråga utan även en trafiksäkerhetsfråga, då en irriterade och/eller trött förare måste anses vara mindre alert.

Arbetsgivaren är skyldig att undersöka arbetsförhållandena och göra riskbedömning med avseende på buller exponering. Detta har ej gjorts trots att Seko Lok och skyddsombuden krävt detta, och trots att Citypendeln i våras lovad att göra detta.

sådana ärendet på ett lite märkligt sätt. Lokrullar, till att torka händer mm, brukar ta slut i dagrummen. Detta löste man med att köpa in gigantiska lokrullar som hängs upp på golvstativ. Det blev dock ingen lösning, utan lokrullen tog slut – det tog bara lite längre tid. På



samma sätt har man försökt att lösa hörselskyddsfrågan. Stockholmståg har köpt in stora mängder hörselskydd och delat ut dessa till JAL, Trafikchef och gruppleddare. Vad tror ni händer? Jovisst tog skydden slut, eller rättare sagt skydden tog slut hos JAL men

man visste inte om var det fanns fler att hämta. Nu hände detta under kontorstid och saken kunde lösas ganska kvickt, men vad händer om det sker en lördag, eller vad händer när förrådet av skydd hos gruppleddarna sinar? Jo, de kommer troligtvis att ta slut. Vi får se hur Stockholmståg avser att hantera bullerfrågan framöver.

## Det är fel på avtalet!?

Det har väl inte undgått något att Stockholmståg har fått en dålig start och har stora problem, inte minst med tillgången på förare. När man har problem kan man antingen koncentrera sig på att analysera orsaken och finna konstruktiva lösningar, eller att hitta något diffust som man kan skylla på. Seko Lokförarna har från olika håll fått höra att ”det är fel på avtalet”. Då även medlemmar börjat att fråga oss: ”är det fel på avtalet?” eller ännu värre: ”vad är det för fel på avtalet?”, anser vi det vara hög tid för några klarlägganden.

Det är inte avtalet som bär skulden för personalsituationen och andra problem Stockholmståg har. Att representanter för Stockholmståg öppet försöker att skylla problemen på avtalet är bara ett bevis på att man inte mäktar att lösa problemen utan i stället försöker att finna en syndabock. Var och en har rätt till sin uppfattning och rätt att yttra sin uppfattning, och naturligtvis gäller detta även för Stockholmståg. Att sprida ut generella och dåligt underbyggda påståenden om att det är fel på avtalet skapar bara osäkerhet och irritation.

Avtalet med Stockholmståg  
Avtalsförhandlingarna med Stockholmståg pågick under flera månader där båda parter fick gott om utrymme att framföra sina åsikter och krav. Avtalet bygger på det centrala avtalet som varit känt i flera år. I väsentlig omfattning är avtalsinnehållet det samma som avtalet med Citypendeln, vilket varit känt för Stockholmståg sedan upphandlingsfasen. Dessutom tog Seko Lokförarna initiativ till att besöka de företag som deltog i upphandlingen för att beskriva verksamheten och våra synpunkter på bl.a. det dåvarande avtalet. Alltså har Stockholmståg haft mycket goda underlag och mycket gott om tid att analysera avtalsinnehåll och ta ställning till våra krav.

Ett avtal är per definition en ömsesidig viljeförklaring. Två (eller fler) parter uttrycker sin vilja att genomföra någon form för prestation för varandra. Grovt förenklat kan man säga att vi förbinder oss att köra tåg och Stockholmståg förbinder sig att betala lön. I samband med vårens avtalsförhandlingar bestämde Stockholmståg och Seko Lokförarna vilka prestationer vi skall utföra och på vilket sätt. Blev Stockholmståg helt nöjda? Säkert inte. Blev Seko Lokförarna helt nöjda? Nej. Men det är så det fungerar, för om en part är helt nöjd, så blir den andra parten helt missnöjd.

Avtalet har varit i kraft i 4 månader. Sedan avtalet skrevs har det inte skett några väsentliga förändringar i verksamheten som Stockholmståg inte kunnat påverka. Om Stockholmståg redan efter denna korta tid verkligen anser att det är fel på avtalet skulle det betyda att det var fel på avtalet redan från början. Det skulle i inte kännas helt tryggt att den operatör som har det största persontrafikavtalet på järnväg i Sverige ingår avtal utan att vara medveten om innebörden.

Avtalet med Citypendeln Ni som var med när Citypendeln tog över pendeltrafiken kommer säkert ihåg hur det såg ut januari 2000. Inför trafikstarten hade parterna inte någon bredare dialog om avtalsinnehållet utan Citypendeln dikterade mer eller mindre villkoren. Citypendeln var troligtvis helt nöjda med avtalet den 31 december 1999. Man var troligtvis inte lika nöjda den 1 januari 2000, och efter en vecka var man säkerligen helt missnöjda. Det blev då väldigt tydligt för *båda* parter att anställningsavtalet inte var bra och *båda* parter ville ömsesidigt ändra villkoren i avtalet. Resten är historia.

Nej, så är det nog inte. Stockholmstågs ledning har säkert varit medvetna om alla villkor i de avtal de ingått. Viktigt att notera, är att Stockholmstågs VD inte givit något uttryck för att det är fel på avtalet. Alltså: Det är inget fel på avtalet.

## Personalläget och dess effekter

Den 15 augusti, dvs. 6 dagar före hösttrafikstarten, hade vi en förhandling med Stockholmståg angående det kritiska personalläget. Som vi beskrev i förra nummret av Lokförarbladet ville vi att Stockholmståg skulle anpassa trafikutbudet efter tillgång på personal. Stockholmståg ville annat, och genom att erbjuda oss 1.700 kronor extra per övertidspass skulle man säkerställa att utlovad trafik skulle kunna levereras.

Vad har hänt? Jo, man har betalat ut stora summor pengar till hyra av personal samt extra övertidsersättningar till egen och inhyrd personal. Samtidigt har man inte uppnått målet att leverera utlovad trafik. Nästan dagligen ställs tåg in och det framgår t.o.m. av plattformsskyltning att tåg ställs in p.g.a. personalbrist. Backåkningsturer dras in vilket betyder minskat pausutrymme för förarna samt förseningar.

Vi har fått tydliga indikationer på att Stockholmståg bryter mot lagar och avtal, för att kunna pressa ut så mycket övertid som möjligt. Seko Lokförarna har aviserat att vi skall syna hur arbetstidsregler efterföljts, och vi har därför beställt tjänstgöringscheman för september. I början av oktober aviserade Stockholmståg att man har svårt att leverera sådana scheman p.g.a. personalläget. Även inom administrationen börjar personal att bli slutkörda, med logiska sjukskrivningar som följd.

Möjligheten att få ledigt är om inte obefintlig så ytterst begränsad. Med stora övertidsuttag växer behovet för ledighet. Den ledighet vi har rätt att ta ut är inestående FV-dagar ("lätthelgskomp."). Även denna möjlighet vill Stockholmståg stoppa genom att "köpa ut" dessa dagar. Detta har vi sagt tydligt nej till.

Alltså:

- Stockholmståg har ådragit sig betydande extra personalkostnader med syfte att upprätthålla utlovad trafik.
- Utlovad trafik har ej kunna levereras, varför betydande belopp betalats ut i form av böter för inställda belopp.
- Tydliga indikationer finns på att Stockholmståg bryter mot lagar och avtal, inte bara vad gäller arbetstidslag utan även förtroendemannalag och arbetsmiljölag.
- Personalens arbetsbelastning har ökat vilket kan leda till ökat antal sjukskrivningar
- Möjlighet till att få sökt ledighet beviljad är i princip obefintlig, och Stockholmståg har även försökt att förhindra eller begränsa ledighet de måste bevilja (FV-dagar).
- Irritationen ökar bland personal och arbetstagarorganisationer, inte minst med tanke på att man inte lever upp till egna utfästelser samt underlåter att informera och förhandla med facken.
- Dessutom upplevs tågen som smutsiga, faktiskt mer smutsiga än på citypendelntiden.

Det är ingen vacker beskrivning av verkligheten. Seko Lokförarna hade inte förväntat att några mirakel, men efter nära fyra månader med Stockholmståg hade vi nog hoppats på en tydlig förbättring. Mot bakgrund av ovanstående lägesbeskrivning ser vi det angeläget att Stockholmståg nu vågar ta beslut som får verksamheten i rätt riktning och säkerställer en god personalpolitik.

Stockholmståg har sagt: "ge oss chansen", och visst skall vi ge dem chansen. Men det gäller att de själva tar chansen till att förbättra. Även om denna artikel riktar kritik mot Stockholmståg är det för tidigt för att uttrycka en bestämd uppfattning om hur de klarar verksamheten som helhet. Vi har definitivt inte gett upp hoppet om förbättringar.

Thomas Schiechl

## Gör Stockholmståg något åt problemen?

Ja, man försöker på flera områden att finna lösningar på problemen. Och "ja", man har på flera områden lyssnat och tagit till sig vår kritik. Här följer några exempel:

För att komma tillrätta med personalsituationen kommer man göra en genomlysning av hela personalplaneringsprocessen för att se om något kan förbättras. Detta är säkert en riktig åtgärd, men en sådan analys tar tid att genomföra och än längre tid att genomföra åtgärder utifrån resultatet av analysen. Seko anser fortsatt att Stockholmståg måste rätta trafikutbudet efter tillgängliga resurser. I första hand bör 29-tågen ställas in, reducera antalet fordonsomlopp på Nynäs, samt återgå till timmestrafik på Nynäs. Vid behov bör man även ta ställning till reducerad trafik lördag-söndag.

Stockholmståg genomför aktiviteter med syfte att säkerställa att alla (både egna och inhyrda) förare får tillräcklig och relevant utbildning.

Ett problem för Stockholmståg har under den första tiden varit att de flesta har undertid i sina tjänstgöringsscheman. Turförteckningen har fortsatt undertid, men i det nya gruppaketet har man ökat arbetstidsuttaget något. Till januari tror Stockholmståg att man ytterligare kommer att kunna uppnå effektiviseringar i turlistorna. Resultatet av dessa aktiviteter torde avleda visst felaktigt fokus på avtalet, vilket Seko tycker är bra.

Vi ser viss förbättring vad gäller hantering av arbetstagarorganisationerna. Bl.a. gäller det för den informations- och förhandlingskyldighet man har, som man efterlever något bättre nu.

Thomas Schiechl

---

### "NYA" FÖRARE

Det är viktigt att förare som hyrs eller lånas in till Stockholmståg får information om lokala regler, får nödvändig fordonsutbildning samt bangårds- och linjekännedom. Behovet av utbildning och information varierar eftersom många förare sedan tidigare är väl förtrogna med pendeltågstrafiken. Även

våra egna förare får vid längre tids frånvaro (t.ex. föräldrarledighet) repetitionsutbildning.

I takt med att personalbehovet ökat förefaller kraven på (repetitions-)utbildning att ha minskat. Det har t.o.m. hänt att förare, som förvisso arbetat på pendeln för flera år sedan, har fått nycklar och turförteckning i handen för

att direkt sätta sig att köra. Om man en gång definierat att det finns ett behov av utbildning, är det då lämpligt att hoppa över utbildningssteget bara för att man har personalbrist?

På Stockholmstågs hemsida uttrycket Tågkompaniet: Det är på kvaliteten Tågkompaniet bygger sitt varumärke, idag och imorgon.

## Pauser har kommit för att stanna!

Vi har i varje nummer av Lokförarbladet behandlat pauser på ett eller annat sätt. Måhända börjar ni bli trötta på att läsa om pauser. Nu när pauser införts anser vi dock det vara viktigt att följa upp effekterna och redovisa åsikter.

Rätten till paus regleras i arbetstidslagen och det är inget som Seko kommit på att vi skall ha. Vi har bara drivit frågan om rätten till paus. Visst behöver pausupplägget på sina håll trimmas i turlistan. Ge bara turritarna en chans. Vi skall inte glömma att turritarna fick lite tid att inför övertagandet rita sommarens turlista där avtalsnyheterna skulle infasas. Under sommaren, när man satt med höstens turlista, fick man släppa allt för att rita om sommarlista. Anledningen till detta var naturligtvis "Nynäs-express".

På Märsta-Södertäljelinjen har det varit lättare att bygga in med effektiva pausupplägg. Genom att såväl förare som fordon står över ett tåg i Märsta, får föraren paus och fordonsomloppet kan vända söderut i tid. Tidigare, med 8 minuters vändtid, har sena tåg till Märsta varit sena från Märsta. Frågan är om Stockholmståg framöver har råd att även låta fordonen stå över i Märsta eftersom det råder fordonsbrist.

De reaktioner vi fått från er angående pauserna är i regel positiva. Många har påtalat att man känner sig mer pigg när man går från arbetet än tidigare, samt att man uppskattar de "andrum" som byggs in i turena.

Thomas Schiechl

## Elektromagnetiska fält (EMF)

Vi har tidigare skrivit om Elektromagnetiska fält i Lokförarbladet. Många ställer frågor och många känner oro. Hasse Johansson, som är den hos oss som har bäst kunskaper, har gjort en utförlig beskrivning av EMF, dess problem och vilka möjligheter som finns att minska problemen. Det blir av naturliga skäl en hel del tekniska termer men innehållet är intressant och det bör ge svar på en hel del av era frågor.

Har ni ytterligare frågor eller funderingar kan ni kontakta Hasse på telefon 073-661 56 91.

Thomas Schiechl

### En enkel EMF förklaring.

Elektromagnetiska kraftfält vad är det och hur uppstår de? Om man leder en elektrisk ström genom en ledare (kabel) så uppstår ett magnetfält runt ledaren.

En låg ström, (A) ger ett lågt magnetfält, en stor ström, ger ett stort magnetfält runt ledaren. Magnetfältet kan beskrivas som en spiral och följer strömmens väg runt ledaren. När man ska få en elektrisk apparat exempelvis en lampa att lysa så räcker det inte bara med en ledare (kabel) till lampan, det måste finnas en returledare också så att det bildas en elektrisk krets för att lampan ska kunna lysa. Denna returledare bildar också ett magnetfält.

Det normala är då att dessa båda ledare ligger i samma hölje (kabel, exempelvis lampsladd) och en finess med detta är då att dessa båda magnetfält slår ut varandra, det bildas näst intill ett försumbart magnetfält. Om man skulle låta dessa båda ledare anslutna till samma lampa gå med ett stort avstånd från varandra så skulle båda ledarna avge ett elektromagnetiskt fält var för sig. Detta magnetfält skulle då kunna mätas upp med ett specialinstrument och man skulle kunna säga att ledarna avger ett elektromagnetiskt kraftfält EMF.



### Likheten och problemet.

Här finns likheterna med hur vi har det med järnvägens elsystem. Kontaktledning och återledning i rälsen. Avståndet mellan dessa är stort, oftast 5,5 meter och det ger därmed en uppkomst av EMF. Det är ju där, mitt i mellan, vi sitter och jobbar i våra förarhytter på tågen. Hade det varit möjligt att ha återledaren tillsammans med kontaktledningen så hade EMF problemet varit mycket mindre, som exemplet med lampan ovan.



### Enheten.

Enheten som man mäter EMF i heter Tesla och förkortas T. 1T är ett väldigt stort värde så därför är enheten mikro tesla (tusendel,  $\mu\text{T}$ ) det som intresserar oss. Det har också en betydelse vilken frekvens (Hertz, Hz) som man har på spänningen i den elektriska kretsen. Det vi arbetar med inom järnvägen är låga frekvenser (16,2/3 Hz) med en spänning på 16 000 Volt.

Den normala spänningen och frekvensen i våra elsystem hemma i vägguttaget är 230 Volt, 50Hz. Det finns problem med magnetfält inom andra områden också exempelvis kraftledningar, mobiltelefoner och mikrovågsugnar, dator mm.

### Historia.

Elektromagnetiska kraftfält EMF är något som järnvägen brottats med sedan elektrifieringen av järnvägen startade och elloken började köra. Det fanns lokförare som tyckte att det var tufft att stå bredvid transformatorn i loken och se nyckelknippan fastna mot den. Att utsätta sig för detta berodde nog på stor okunnighet och nonchalans om vad som hände inne i kroppen vid samma tillfälle, mao det var och är nog inte nyttigt.

### Förbättringen.

I Sverige och i svenska lok har det alltid funnits EMF så är det bara. Men i takt med att de äldsta loken (brunloken) skrotats bort har det blivit bättre, men man är inte nöjd än. SJ: s Rc lok har haft höga värden i hytterna beroende på vilken modell man talar om, men man har gjort ombyggnader och värdena har sjunkit. Bäst är Rc 5/6 men det är också det modernaste. Bäst av alla är malmloket "lore" med hänsyn till sin effekt och styrka.

### X60 som embryo.

När jag blev inblandad i X60 projektet och såg att i kravspecifikationen till X60 inte fanns ett ord om värden på EMF så började vi att agera och ifrågasätta detta för SL. Vi kallade ner professor Kjell Hansson - Mild till oss för ett informationsmöte hos SL i december 2003 om vad EMF är för något, och vilken hänsyn man ska ta till detta. Med på detta möte var även Arbetsmiljöverket med inspektörer och specialist. Informationen var mycket tydlig, "tag hänsyn till detta vid konstruktionen av X60" och vi antog att SL lyssnade och tog lärdom.

### Vad är det för värden i X1/X10.

Hos oss har vi och andra gjort mätningar av EMF på våra pendeltåg vid flertalet tillfällen och behov. Den senaste mätningen gjorde jag och SSI i november 2002 och resultatet av den är att det finns värden och att de är höga vid pådrag och lägre vid körning i fart men medelvärdet för både X1 och X10 är cirka 3-5  $\mu\text{T}$ .

### Nyfödd.

När så X60 blev färdigbyggt och sattes på spåret "skulle det upp till bevis", var värdena lägre än på X1/X10. Den första mätrapporten som var momentana värden från ett antal platser i tåget var en del höga, och på en del andra ställen lägre. Dessa resultat godtog vi inte alls. Bättre måste det bli.

### Skrällen.

Under den tid som har gått har det gjorts flera nya mätningar. Flera av dessa hör till den mätprocedur som myndigheter kräver för att X60 ska få köras i Sverige, typgodkännanden mm. Eftersom vi hade ställt krav på en mycket noggrannare redovisning av EMF på X60 så bekostade SL en extern mätning av tåget när man körde det i vår miljö. Detta utfördes av SP (Sveriges provning och forskningsinstitut i Borås) under V45 och 46 2005 och redovisades i december samma år. Utformningen på den mätningen var att det gjordes specialmätningar under nattetid måndag till



torsdag med avstängda spår. På fredagen kördes tåget i ett pendelomlopp

Cst - Mr - Söd - Cst med max last (96 ton) i form av sandsäckar och järnvikter.

Detta gjordes ena veckan med X60 och den andra veckan med X10 som referens.

Resultatet av denna mätning blev att X10 hade ett "medel-medelvärde" i förarhytten på 4  $\mu\text{T}$ , ett värde som vi hade förväntas oss. X10 är ju en konstruktion från ett tidigt 80 tal. Nu var det ju spännande och se vad en konstruktion från 2000 talet kunde prestera. Alla dessa databeräknade utformningar och kunskap från diplomingenjörerna, vad skulle de ha att erbjuda. Vissa mätplatser ute i kupén på tåget var bättre än motsvarande i X10, men,,,, "medel-medel värdena" i förarhytten på X60 blev fantastiska 10  $\mu\text{T}$ , 250% mer.

### Förklaringen.

Vid redovisningen av dessa resultat hade SL och Alstom svårt att hitta på försvarsargument för att det hade blivit så. Man pratade om att X60 hade så stor effekt och att det var byggt för att klara alla tänkbara krav och då blev konstruktionen som den blev. Därav också de höga värdena i förarhytten.

Ingen av oss blev nöjda med det resultatet. Vi vägrade att godta det som en slutlig lösning och vi skrev ett brev till SL, AV skrev ett inspektionsmeddelande och begärde att de höga värdena skulle utredas. SL gav Alstom i uppdrag att de skulle se om de kunde hitta något i konstruktionen som skulle kunna sänka instrålningen av EMF i förarhytten på X60.

### **Risken.**

SL hänvisade även till ICNIRP, (International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection) en internationell organisation som bestämmer vad som ska vara gränsvärde av EMF, och det är rätt i sig, med då handlar det om gränsvärden för akuta skador och muskelspasmer vid en bestrålning på 1 sekund.

Vi kör tåg många sekunder per dag, veckor, månader, år, ja kanske ett helt yrkesliv. Att de uppmätta värdena var lägre än ICNIRP:s stämmer, men värdena var ju mer än dubbelt så höga än de gamla X10:orna. En försämring av arbetsmiljön.

En annan internationell grupp IARC (International Agency for Research on Cancer) EMF har en farlighetsklass som är 2B. i den finns andra kända och okända ämnen som Aflatoxin, kloroform, DDT, bly, sackarin, svetsrök, flertalet färgämnen, (tot 225).

### **Ikonen och forskning.**

Professor Kjell Hansson - Mild som var nedkallad av oss till denna redovisning sa att man kunde göra en "dosmätning" där man fick ett resultat av vad en lokförare mottog för EMF värden per arbetsdag, men han sa också att vi nog skulle få väldigt höga värden i förhållande till arbetsmarknaden i övrigt. Där är "medel-medelvärdena" ca 0,17  $\mu\text{T}$ , värden som överstiger 0,27  $\mu\text{T}$  är ovanliga som dagsmedelvärden.

Ni som har mött mig ibland har sett att jag har haft en liten låda över halsen, en EMF- dosmätare. Den har varit med på X60 och X10 turer för att sedan skickas till SP i Borås för urtankning på data. Vi har gjort ca 20 mätningar och de ska redovisas den 20 oktober 2006.

Eftersom Professor Kjell Hansson – Mild är en "ikon" när det gäller kunskap om EMF och forskning. Han har bland annat gjort studier på lokförare i Vännäs och på Malmbanan med referens grupper.

Där har han hittat ett högre antal "avbrott" på kromosomnycklar hos lokförarna jämfört med referensen. Men eftersom lokförarna är så få i förhållande till övriga arbetsmarknaden så blir det inte statistiskt säkert. Man börjar även oro sig för om EMF kan påverka uppkomsten och påskyndandet av Alzheimers sjukdom.

### **Effekten.**

Den 29 augusti 2006 var jag och en delegation från Stockholmståg och SL på besök hos professor Hansson- Mild och hans kollegor vid Arbetslivsinstitutet i Umeå.

Ändamålet för resan var att få information om deras syn på EMF problemet. Vi skulle även besöka deras labb där de hade en modell på "aktiv motkompensering av EMF".

Dagen började med en genomgång av var EMF finns i samhället och av de studier och forskarrön som de tyckte att man skulle ta hänsyn till. Vi blev också avdammade på våra matte och fysikkunskaper på hur man beräknar EMF, "Vektoraddition".

Man visade oss vad som händer om man utsätter en arm för mer än 300  $\mu\text{T}$ . Den rycker okontrollerat till, samma effekt med en aluminium platta på ca: 200 gram ger resultatet att den kastas iväg utan kontroll 3-4 meter, Vi stod lite häpna av effekten.

### **Kanske en lösning?**

Deras labb om aktiv motkompensering av EMF gick ut på att man hade gjort ett fiktivt magnetfält i form av en spole mellan golv och tak som skulle föreställa kontaktledning och räls. Inuti denna spole hade man byggt en förarhytt i form av en stol på ett bord som skulle föreställa förarplatsen.

På varje sida om bordet hade man två mindre spolar som skulle sitta på de tänkta förarhytternas ytterväggar.

När man satte en ström på spolen som skulle föreställa räls och återledning, så kunde man med handburna EMF instrument läsa av det uppkomna EMF värdet som fältet gav på förarplatsen, exempelvis 15  $\mu\text{T}$ . Man hade skapat ett konstgjort EMF-fält i en förarhytt, ungefär som vi har det i dag när vi kör tåg.

När man slog på en permanent EMF mätare som var placerad på stolen och samtidigt startade ett konstgjort motfält i de båda spolarna som var placerade vid bordets ytterkanter (hyttväggarna) så motkompenserade de det EMF fält som kontaktledning och räls orsakade. Värdet vid förarplatsen blev ca 1,2 – 1,5  $\mu\text{T}$ .

Inte illa vad man kan göra med lite mätutrustning, en kraftgenerator och lite koppartråd som är rätt placerad. Att man kan sänka ett EMF fält i en förarhytts miljö från 15  $\mu\text{T}$  till 1,5  $\mu\text{T}$  får man nog säga är mycket bra. Att komma till ett nollresultat går nog inte. Järnvägen har, och kommer alltid att ha relativt höga EMF fält.

Ja då är det väll bara att montera in detta i våra tåg då? Nej så lätt är det inte. Denna möjlighet är på forskningsstadiet och vad man nu skulle vilja göra är att testa i skala: 1/1 på ett tåg för att se om det funkar i verkligheten. Men där är vi inte framme än. Alla har inte sett denna laboration. Alla håller inte med om att detta är ett så stort problem. Men att det skulle vara kul att testa i vår pendelmiljö det tycker nog många med mig. Att få SL och Alstom att ta till sig detta och prova skulle vara en vinst för oss och med tillräckligt bra argument få dem att investera i detta skulle vara en ännu större vinst för oss. Men det får framtiden utvisa..

### **Myndigheter och experter.**

Att detta skulle kunna vara ett hälsoproblem började bli känt för rätt länge sedan och en debatt om detta började. Det finns fem myndigheter i Sverige som har åsikter om EMF. Det är Elsäkerhetsverket, Arbetsmiljöverket, Statens strålskyddsinstitut, Boverket och Socialstyrelsen. Dessa fem har gett ut en skrift med råd till beslutsfattare om hur man ska handskas med EMF vid ombyggnader och nyinvesteringar. Vad som är mest känt därifrån är den så kallade "Försiktighetsprincipen". Där står att man ska göra "Så stora tekniska förändringar som är ekonomiskt försvarbara för att konstruktionen ska avge så låga EMF värden som möjligt". Exempelvis gräva ner kraftledningar i marken, flytta dagis och skolor från närhet till kraftledningar, bygga om hus och byggnader mm och planera sina nyinvesteringar. Exempelvis inköp av nya hårfönar till ett hotell eller nya tåg.

Att **försiktighetsprincipen gäller för X60** har vi ett dokument på som AV har skrivit. Men det finns forskare som tycker att låga värden inte är något att bry sig om men även de som tycker att detta ska man nog se upp med.

### **Slutet och framtiden.**

Detta är nog den fråga som man kan säga är "tunnast" av alla i X60 projektet, men ändå kanske den viktigaste. För den kommer att påverka så många under så lång tid psykosocialt. Det är ju inte en buss som blev felbyggd, och som man kanske kan skrota bort ett par år för tidigt pga felet. Våra X60 ska ju rulla i minst 35, kanske 40 år. De lokförare som ska köra X60 till skroten är inte ens födda än, man påverkar en generation. Det krävs en massa kunskap och tålamod för att kunna vinna gehör hos våra beslutsfattare för att få till en ändring på nuvarande utformning. För det är inte de som fattar besluten som påverkas av problemet med hänsyn till tiden. De får ju inte ens vistas där. Elektromagnetiska kraftfält, EMF de syns, känns, luktar och hörs inte, de finns bara.

Hasse Johansson