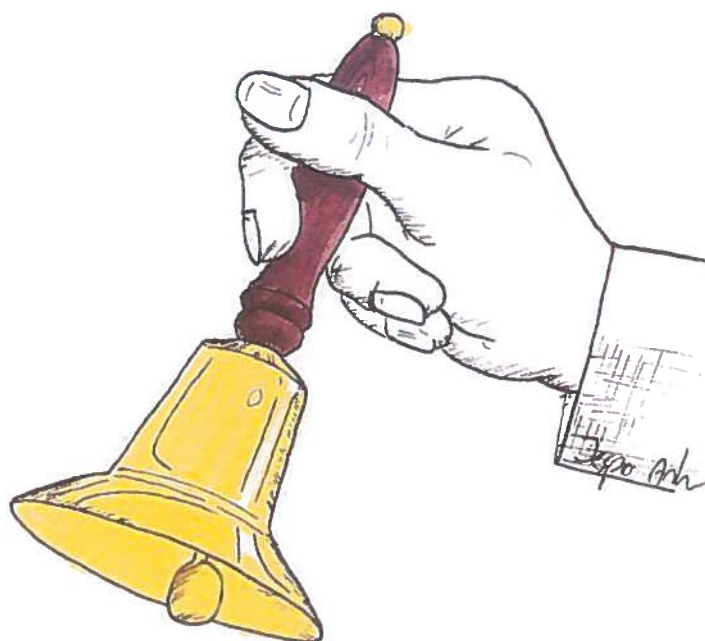


**Referat
fra
ordinær
generalforsamling**



i

**LPO Odense
d. 24. januar
2017**

Referat af LPO DSB lokalgruppe Odenses ordinære generalforsamling

Tirsdag den 24. januar 2017 kl. 13.30

I Hjallese forsamlingshus

Formanden:

Goddag og velkommen til den 16. ordinære generalforsamling i LPO Odense.

Velkommen til de indbudte gæster:

- Fra vores nabogrupper – Ole Bang, LPO Fredericia, fra LPO Korsør Dan Nielsen og fra LPO DB Cargo i Nyborg, lokalgruppeformand, Brian Ellekvist.
- Og fra LPO's daglige ledelse – områdegruppeformand, Søren Max Kristensen, næstformand, Jan Danielsen og områdegruppekasserer, Hans Merstrand.

Desuden en særlig velkomst til de pensionerede medlemmer, som har valgt at tilbringe dagen sammen med os.

Jeg vil starte med et par praktiske bemærkninger:

- Mobiltelefoner bedes slukket – alternativt sættes på lydløs.
- Rygning foregår udendørs.
- Og skulle der være en enkelt, der har glemt at tilmelde sig den efterfølgende spisning, kontakt da venligst lokalgruppebestyrelsen inden kl. 15.

Vi har i det forgangne år – i forhold til de oplysninger der er lokalgruppebestyrelsen bekendt – været forskånet for dødsfald i kredsen af pensioneret lokomotivpersonale med tidligere tjenestested i Odense.

Helt anderledes har det imidlertid været i kredsen af aktive, hvor 2016 har været et helt igennem forfærdeligt år.

D. 25. maj om morgenen modtog lokalgruppebestyrelsen meddelelse om, at vores gode kollega, Tonni Stott Pedersen, om natten var blevet hasteindlagt på Rigshospitalet som følge af en blodprop i hjertet. Trods en omfattende indsats fra lægekundskaben stod det i løbet af få timer klart, at hans liv ikke stod til at redde. Tonni blev kun 50 år gammel.

Tonni var født og opvokset i Korsør, næstældst i en børneflokk på 4. Efter endt skolegang kom han i lære som klejnsmed hos Westrup i Slagelse og 22 år gammel søgte Tonni ind som lokomotivfører på S-banen. Tonni holdt meget af at

være hos S-tog, og han talte varmt om sin tid og oplevelser dér, ikke mindst tiden som turrepræsentant, et hverv han i øvrigt også bestred i kortere periode på Odense depot.

Trods glæden ved at køre S-tog besluttede Tonni i 2005 at søge nye udfordringer på "De lange skinner". Efter en hård kampe mod "Systemet" og et par korte ophold på depoterne i henholdsvis København og Fredericia, kom han d. 1. august 2006 til Odense.

Tonni faldt hurtigt til på depotet, og han var meget respekteret og vellidt på arbejdspladsen. Selv om han måske ikke var den der sagde allermest, blev der lyttet, når Tonni på sin rolige og afbalancerede facon ytrede sig om dette eller hint.

Men mest af alt var Tonni et familiemenneske. Ikke bare havde hans egen familie en stor plads i hans hjerte. Der var også plads til – og overskud til – at agere plejefamilie far.

Tonnis død var et chok – ikke bare for vores gode kollega, Tonnis bror, Thomas – men for hele medlemskredsen.

Og som om det ikke var nok måtte vi mindre end et halvt år senere tage afsked med endnu en god kollega.

Benny Holtens helbred var over en længere periode blevet gradvis ringere. Han blev hasteindlagt på OUH lørdag d. 22. oktober, og to dage senere sov han stille ind i familiens nærvær. Benny blev kun 60 år.

Benny var ud af en arbejderfamilie, født og opvokset i Skibhuskvarteret i Odense. Efter endt skolegang kom han i 1972 i lære hos Fiat Autro. Herfra gik turen til militæret, og frem til 1981 arbejdede Benny som mekaniker. Trods hans flair for godt håndværk syntes Benny, det var tid at prøve noget andet. Så han fik job ved rutebilerne i Fyns Amt og d. 1. januar 1982, startede han så som lokomotivfører, eller som det hed dengang, lokomotivassistent på prøve.

De første år ved DSB kørte Benny rangermaskine. Det var en tid, han altid talte om med glæde, og det var bestemt ikke hans opfindelse, at dette arbejde blev overdraget til stationspersonalet. Nu kastede Benny i stedet sin kærlighed på MR-togene og regionaltrafikken og efter nogle år i Fredericia kom han til Odense i forbindelse med depotets spæde start i efteråret 1989.

Benny var yderst hjælpsom og vellidt på arbejdspladsen og så var han fynbo med stort F. Han mente nærmest det var faneflugt at fremføre tog "udenøs", om

end han med jævne mellemrum sneg sig en tur over Lillebælt, men dog sjældent længere væk end Fredericia, og i konsekvens heraf var det Svendborgbanen der optog Benny, når han var på job.

Benny holdt af sit job som lokomotivfører, og så holdt han af at komme tidligt hjem, for Benny var nemlig morgenmand. Han yndede at sige, at han kørte i morgentur, fordi han var B-menneske. Når nogen så venligt gjorde opmærksom på, at han da vist mente A-menneske grinede Benny højlydt og bekendtgjorde, at han skam mente B-menneske, og at han med lidt held kunne nå hjem fra arbejde inden han vågnede helt op.

Og så kunne Benny noget med bytninger. Han missede aldrig en mulighed for at bytte rundt på tjenesterne, eller opgaverne, på en sådan måde, at alle kunne komme før hjem, eller køre de tog, eller den tur, de var mest glade for. Her var Benny en sand mester, endda i en grad så man – hvis man en dag i fremtiden ser en person, som kunne minde om Benny – uvilkårligt vil tænke: "Det var ligegodt pokkers, selv på den yderste dag lykkedes det ham sgu' at bytte dagens opgave væk".

Benny tog livet med et smil. Han så livets lyse sider og da kræften i eftersommeren 2015 ramte ham, var han længe meget fortrøstningsfuld. Til trods for at mulighederne for helbredelse efterhånden svandt ind, insisterede han på at leve livet på sin måde uanset konsekvenserne. Og selv om Benny havde set frem til en tilværelse som pensionist i hans landlige idyl på Sydlangeland med udsigt over havet, fornemmede man aldrig, hverken bitterhed eller fortrydelse over, at det ikke blev sådan, det kom til at gå.

Jeg vil bede forsamlingen rejse sig og mindes såvel Tonni, som Benny ...

Æret være Tonnis minde

Æret være Bennys minde

Tak

Der er d. 13. december 2016, sammen med indkaldelsen til denne generalforsamling, udsendt et forslag til dagsorden. Vi skal i henhold til dette forslag indledningsvis have valgt en dirigent.

Allan Gjøde har efterhånden mange gange varetaget dette hverv, og lokalgruppebestyrelsen er af den opfattelse, at Allan – endnu engang – vil være i stand til at bestride hvervet på betryggende vis.

Er der andre forslag?

Det er ikke tilfældet – Allan er valgt. Jeg vil hermed overlade den videre afvikling af generalforsamlingen til dirigenten.

Tak for valget

Vi fortsætter til punkt 2: Godkendelse af dagsorden.

Den er d. 13. december 2016, dvs. korrekt i henhold til lokalgruppens vedtægter, udsendt på mail til medlemskredsen, og samme dag ophængt på depotet og i øvrigt fremlagt i papirform her i dag.

Er der indvendinger mod det fremlagte forslag til dagsorden?

Der er følgende forslag til dagsorden:

1. Åbning af generalforsamlingen og valg af dirigent
2. Godkendelse af dagsorden
3. Godkendelse af forretningsorden og valg af stemmetællere
4. Godkendelse af referater fra årets generalforsamlinger i 2016
5. Beretning
 - a. Lokalgruppebestyrelsens beretning
 - b. Turgruppens beretning
 - c. Beretning fra arbejdsmiljørepræsentanten
6. Fremlæggelse af lokalgruppens regnskab.
7. Indkomne forslag.
8. Valg.
 - a. Kasserer (Danny Vøttrup)
 - b. 2 Bestyrelsesmedlemmer (Morten K Jørgensen og Kent L Jensen)
 - c. 2 bestyrelsessuppl. D Glad (1. suppl.) Søren Andersen (2. suppl.)
 - d. 1 bilagskontrollant (Stig Urban Rasmussen)
 - e. 1 bilagskontrollantsuppleant (Arne R Phillip)
 - f. Fanebærer (Dennis Glad)
 - g. 3 medlemmer til Turgruppen - turrepræsentanter (Poul Skov Hansen, Frank M Durand og Mark Petersen)
 - h. 1 suppleant til Turgruppen (Kim K Kristiansen)
9. Eventuelt, herunder indlæg fra gæster (LPO DSB's daglige ledelse, m.fl.)

Navnene i parentes er de personer, hvis valgperiode udløber i 2017, og siger således ikke nødvendigvis noget om, hvem der genopstiller. Danny Vøttrup har dog for lang tid siden meddelt, at han ikke søger genvalg.

Per Godsk Ottosen:

Jeg har to ændringer til vores dagsorden, den første er under valget af bestyrelsesmedlemmer, hvor man har opsat begge medlemmer i det man kalder en bestyrelsesliste. Det skal gerne blive ændret til at vi vælger de personer, der er på valg, enkeltvis. Det vil jeg foreslå, idet jeg henviser til forretningsordenen (for- eningsret, red.) beskrevet af Ole Hasselbalch, hvor der beskrives, under valg af bestyrelsesmedlemmer, at der ikke kan opstilles bestyrelseslister, hvor der stemmes på den samlede liste. Min personlige holdning er at jeg ikke vil tvinges til at stemme på to personer, når jeg ikke ved hvem der er valgt som den første. Min anden stemme er afhængig af, hvad det første valg er blevet. Så har jeg et andet ændringsforslag, der omhandler valg af bestyrelsessuppleanterne, første- og anden suppleant. Her vil jeg også gerne selv bestemme mit andet valg, når jeg kender resultatet af, hvem der er valgt som nummer et.

Peter Kanstrup:

I relation til den første del, Per, bemærkede jeg at LPO Fredericia har indføjet i forretningsordenen, at man ved valg til bestyrelsen, vælger et bestyrelsesmedlem ad gangen. Det er som sagt i forretningsordenen, om end det nok ikke gør den helt store forskel, om det står her eller i dagsordenen.

Med hensyn til det andet punkt, valg af bestyrelsessuppleanter, synes jeg dit ændringsforslag til dagsordenen komplicerer det lidt, i forhold til forslag 7.2 til senere behandling. Dette forslag omhandler netop valget af bestyrelsessuppleanter. Derfor foreslår jeg at du trækker det andet ændringsforslag, så vi får behandlet det under forslag 7.2

Per Godsk Ottosen:

Som jeg forstår dig, Peter, vil du gerne acceptere ændringen med hensyn til valg af bestyrelsesmedlemmer, men ikke med valg af bestyrelsessuppleanter. Du nævner forslag 7.2, men jeg mener vi bliver nødt til at ændre i dagsordenen eller forretningsordenen, ellers kommer vi til at konflikte senere hen med forslag 7.2. Ved at stemme om mit ændringsforslag vedr. valg af bestyrelsessuppleanter, kan vi fjerne og undlade at stemme om forslag 7.2.

Per trækker ændringsforslaget vedrørende valg af bestyrelsessuppleanter, som behandles senere i forslag 7.2 men bibeholder forslaget omkring valg af bestyrelsesmedlemmer enkeltvis. Denne ændring af dagsorden accepteres af generalforsamlingen.

Vi fortsætter til punkt 3: "Godkendelse af forretningsorden og valg af stemmetællere".

Der er på bordene fremlagt et forslag til forretningsorden. Bestyrelsen har overfor mig oplyst, at den er identisk med den, vi normalt anvender i forbindelse med ordinære generalforsamlinger.

Er der indvendinger til den fremlagte forretningsorden?

Forretningsorden for ordinær generalforsamling Tirsdag d. 24. januar 2017

1. Lokalgruppeformanden åbner den ordinære generalforsamling og leder valget af dirigent. Dirigenten foranlediger dagsorden og forretningsorden godkendt, og leder valget af stemmetællere.

2. Talere, der ønsker at deltage i debatten, får ordet i den rækkefølge, de indtegnes.

Dirigenten kan fravige denne regel for korte bemærkninger.

Der tales fra talerstolen, med mindre dirigenten tillader, at taleren taler fra sin plads.

3. Dirigenten, såvel som deltagerne, kan fremsætte forslag om begrænsning i taletid, eller begære afslutning med de indtegnede talere. Dette sættes straks under afstemning, og afgøres ved simpel stemmeflerhed.

Er det vedtaget at afslutte debatten kan forslagsstilleren og én fra lokalgruppebestyrelsen dog indtegnes i talerrækken.

4. Ændringsforslag skal afleveres skriftligt til dirigenten.

Ved afstemninger om hovedforslag, med et eller flere ændringsforslag, skal det mest vidtgående forslag bringes under afstemning først.

Dirigenten afgør suverænt, hvilket forslag der er mest vidtgående.

5. Afstemninger foretages ved håndsoprækkelse. De afgøres ved stemmeflerhed. Afstemninger vedrørende vedtægterne afgøres dog jf. vedtægterne § 18.

6. Såfremt der ved personvalg, er foreslået flere end der skal vælges, foretages skriftlig afstemning. Ved skriftlig afstemning skal der stemmes på det antal, der skal vælges. Ved valg af lokalgruppeformand / kasserer skal urafstemning anvendes.

7. Dirigenten og stemmetællerne leder i samarbejde samtlige afstemninger. Afstemningsresultaterne indskrives i protokollen / referatet.

8. Udtrykkes der mistillid til dirigenten sættes dette straks under afstemning. Lokalgruppeformanden leder valget af eventuel ny dirigent.

9. Under generalforsamlingens afsluttende punkt kan intet vedtages, med mindre det fremgår af den godkendte dagsorden. Ligeledes kan punkter der tidligere har været behandlet på generalforsamlingen ikke genoptages.

Steen Nygård Hansen:

Jeg har et ændringsforslag til forretningsordenen: I afsnit 5 i forretningsordenen står at afstemninger foretages ved håndsoprækkelse. Jeg vil gerne have tilføjet, at hvis forslagsstilleren på generalforsamlingen ønsker det, skal der være skriftlig afstemning.

Per Godsk Ottosen:

Det var lige mine ord, jeg har to tilføjelser/ændringer til forretningsordenen. Det ene er til punkt 5. Jeg vil gerne have punkt 5 ændret til, at afstemninger foretages ved håndsoprækkelse. Såfremt der fremsættes ønske om skriftlig afstemning, skal dette efterkommes. Der afgøres ved stemmeflerhed. Afstemninger vedrørende vedtægterne afgøres dog med $\frac{3}{4}$ -flertal.

Jeg kunne godt tænke mig åbenhed og at debatten og holdninger ikke falder til jorden, fordi nogle måske er bange for at bekende kulør i forsamlingen. Jeg kan godt lide Steens forslag, der ligner mit eget.

Så har jeg et andet forslag vedrørende punkt 6 i forretningsordenen der beskriver, at der skal stemmes på det antal, der skal vælges.

Jeg vil ikke tvinges til at skulle stemme på to kandidater, for hvis jeg mener der kun er én, der er værdig som kandidat til bestyrelsen, vil jeg kunne bruge min demokratiske ret til kun at stemme på denne ene person. Derfor vil jeg gerne have forretningsordenens punkt 6 ændret til:

Såfremt der ved personvalg er foreslået flere end der skal vælges, foretages skriftlig afstemning. Ved skriftlig afstemning kan der højst stemmes på det antal, som der er ledige poster til. Ved valg af lokalgruppeformand/kasserer skal urafstemning anvendes, ifølge vedtægterne. Jeg henleder igen opmærksomheden på foreningsret beskrevet af Ole Hasselbalch.

Peter Kanstrup:

Efter min overbevisning er grunden til at man anvender skriftlig afstemning ved personvalg den, at man ikke ønsker at starte en personstrid eller konflikt. Det synes jeg man holde fast i, også i åbenheden, som Per var inde på. Ved afstemninger ikke omhandlende personvalg synes jeg det er udmærket at tilkendegive sin mening ved håndsoprækning. Jeg mener vi skal holde fast i den forretningsorden vi upåklageligt har kørt efter i mange år. Så min anbefaling til generalforsamlingen er, at vi holder fast i punkt 5. Som lokomotivførere er vi vant til at stå ved vores ansvar og mening, også til generalforsamling.

Med hensyn til punkt 6 vedrørende personvalg, forstår jeg ikke helt hvor du vil hen med dette, Per, med valg af bestyrelsessuppleanter, som så også må gælde valg af turgruppen.

Steen Nygård Hansen:

Jeg mener det er til vores egen fordel af man kan ønske skriftlig afstemning, i forbindelse med punkt 5.

Per Godsk Ottosen:

Jeg er enig med Steen i fordelene af skriftlig afstemning, ikke fordi jeg mener alle afstemninger hermed bliver skriftlige. Med hensyn til valg af bestyrelsessuppleanter, har der de senere år kun været to kandidater, men alligevel skal vi stemme på begge kandidater, som reglerne er nu.

Dirigenten:

Vi skal have stemt om vores forretningsorden, og vi har endnu ikke valgt to stemmetællere, men hvis forsamlingen kan tilslutte sig forslaget af Arne Hansen og Søren Andersen, er de godtaget. Det kan forsamlingen, og vi kan hermed begynde afstemningen omkring punkt 5. Et stort flertal af generalforsamlingen stemmer ændringsforslaget til punkt 5 igennem og dette vedtages.

Dirigenten sætter ændringsforslaget til forretningsordenens punkt 6 til afstemning.

Gert Jensen ønsker i denne forbindelse ordet:

Nu skal forsamlingen tænke sig om og stemme for dette ændringsforslag, idet reglerne i dag er sådan, at man kan blive tvunget til at stemme på en, man i virkeligheden ikke ønsker sig valgt. I forslaget ligger at man kan nøjes med at stemme på en.

Også her er der stort flertal for ændringsforslaget og dette vedtages.

Der er ikke yderligere til forretningsordenen og denne er nu vedtaget med ændringerne.

Vi skal desuden have valgt to stemmetællere. Lokalgruppebestyrelsen har lagt en lille seddel her, hvor de foreslår:

Bilagskontrollant, Søren Andersen og Arne L Hansen

Er der andre forslag?

Det er ikke tilfældet.

Søren og Arne er valgt. Af hensyn til protokollen vil jeg bede jer optælle antallet af stemmeberettigede deltagere, her ved generalforsamlingens start.

Antal stemmeberettigede: 34

I henhold til dagsordenen punkt 4 skal vi nu have godkendt referatet fra sidste års ordinære generalforsamling. Referatet har været udsendt på mail og fremlagt på opholdsstuen og er desuden fremlagt her i dag ved talerstolen. Er der bemærkninger til referatet?

Det er ikke tilfældet. Referatet er godkendt.

Vi fortsætter til punkt 5a: Lokalgruppeformanden har ordet.

Formanden:

Vi skal lige have styr på det der tidlige skete, under behandling af forretningsordenen og de forskellige ændringsforslag. Steens forslag omhandlede forslagsstilleren, der kunne begære skriftlig afstemning. I Pers forslag er det alle, der kan stille forslag om skriftlig afstemning. Det er en væsentlig forskel og jeg er nu i tvivl om, hvilke af forslagene vi stemte om.

Per Godsk Ottosen:

Jeg mener vi er en samlet forening og vi skal have lige muligheder, så alle skal have ret til at foreslå skriftlig afstemning.

Steen Nygård Hansen:

Jeg giver Per ret og trækker derfor mit forslag.

Dirigenten:

Vi skal have en ny afstemning, så hvem kan stemme for Pers forslag? Der er stor tilslutning til dette og vedtages.

Formanden har ordet:

Lokalgruppebestyrelsens mundtlige beretning, som vi indleder med her om et kort øjeblik, bliver i år kortere end tidligere. Årsagen er, at vi har ønsket at give mest mulig plads til debat.

Lokalgruppebestyrelsen udsendte i sidste uge – sammen med forslagene til denne generalforsamling – en skriftlig beretning. I den skriftlige beretning er en række af årets lokale hændelser beskrevet og kommenteret. Lokalt mangler nok især det meget omfattende forløb omkring Svendborgbanen. Det vil så i stedet været det bærende i dagens mundtlige beretning.

Vi håber, der er forståelse for nærværende fremgangsmåde, og gør opmærksom på, at man i forbindelse med den efterfølgende debat, naturligvis er mere end velkommen til at spørge ind til punkter berørt i den skriftlige beretning og i øvrigt også til de lokale ting, der slet ikke nævnes.

Og skulle du især have spørgelyst i forhold til ture og arbejdsmiljø, så fortvivl ikke. Sidst under nærværende punkt på dagsordenen kommer der nemlig både en selvstændig beretning fra Turgruppen og nyt fra vores arbejdsmiljørepræsentant.

Da lokalgruppebestyrelsens beretning jo netop primært er lokal, vil der formentlig være en del af jer, der sidder med et ønske om at få et indblik i det mere overordnede faglige arbejde og en status i forhold til de emner, der rører sig blandt lokomotivførere og ikke mindst i forhold til ledelsen i DSB.

LPO's områdegruppeformand, Søren Max vil i hans indlæg under generalforsamlingens afsluttende punkt prøve at stille skarp på de mange faglige emner, der ligger uden for lokalgruppens virke. Jeg ved, at også Søren – trods mange relevante emner – vil prøve at begrænse sig for at give plads til spørgsmål og debat.

Og lad os så trække ja-hatten godt ned omkring ørerne og springe ud i det...

Svendborgbanen

Det er lige før årets begivenheder på Svendborgbanen i sig selv rummer stof til en særskilt beretning. Ja, i den lange udgave vel næsten en hel bog. På hvert bestyrelsesmøde, i hvert referat, i næsten alle lokalinformationer, i flere artikler i Det Blå Blad, i en række udtalelser i fynske medier, i det åbne brev, under vores ekskursion med den administrerende direktør, under vores foretræde i Folketingets Transportudvalg og senest på vores møde med de sydfynske borgmestre har vi igen og igen redegjort for Svendborgbanens problemstillinger og hvilke løsningsmodeller, vi ser for os. Så kan man lave en kort udgave ud af et så omfattende hændelsesforløb.

Næppe – men vi prøver alligevel...

Selv om det i kampens hede kan være vanskeligt er det altid en god ide at stoppe op, tænke tilbage til det egentlige udgangspunkt og gøre status. Massive forsinkelser, aflysninger og delaflysninger i andet halvår af 2015 førte til omfattende fokus på Svendborgbanens fortrædeligheder. Kort før jul forrige år lancerede Fyns Amts Avis på den baggrund kampagnen "Giv os tog til tiden". Det skal ikke være nogen hemmelighed at stort set al baggrundsstoffet til kampagnens indledende artikler var blevet til med vores medvirken. Ikke fordi vi direkte ønskede at støtte avisens kampagne – det ligger langt ud over, hvad vi kan og vil være en del af – men fordi vi dér havde en enestående mulighed for at sikre, at avisens læsere, og dermed lokalpolitikere og banens brugere, var fodret med fakta om Svendborgbanens udfordringer. Og så naturligvis også fordi Fyns Amts Avis på den måde gav os en talerstol, hvorfra vi kunne påvirke vores omgivelser – ingen nævnt, ingen glemt.

Den måde avisens redaktion havde skruet kampagnen sammen på, kunne let efterlade læseren med det indtryk, at forsinkelser og aflysninger var en ny foreteelse. Selvfølgelig har der været lange periode med høj rettidighed, men reelt er

virkeligheden jo, at der med jævne mellemrum helt tilbage til ombygningen, og opgraderingen, af Svendborgbanen i 2003-2004, har været problemer. Faktisk var det netop de kaotiske forhold i 2004, og en erkendelse fra virksomhedens daværende ledelse om, at kapaciteten var stærkt udfordret, der oprindeligt førte til etablering af en overliggende stamme i Svendborg.

Og så er det jo ikke engang forsinkelserne i sig selv, der fylder. Forsinkelser findes i et eller andet omfang alle steder. Det som adskiller Svendborgbanen fra andre strækninger er antallet af aflysninger.

Eller endnu mere specifikt, antallet af delaflysninger mellem Stenstrup og Svendborg. Ja, faktisk er det ikke bare antallet, men jo nok nærmere det antal passagerer det påvirker. Ca. 35 % af samtlige passagerer kører til eller fra Svendborg, henholdsvis Svendborg Vest.

De vil aldrig komme til at forstå, at de har købt en billet fra A til B, men af regularitetsmæssige årsager – som i øvrigt en det rene volapyk – hældes de af 12 km før deres påtænkte destination. Det skaber ikke bare lettere utilfredse passagerer. Det skaber vrede og frustration, som til skade for vores psykiske arbejdsmiljø, rettes mod den eneste tilstedeværende DSB medarbejder, lokomotivføreren.

Det er da – heldigvis – heller ikke en situation, der kendes andre steder i landet. For hvem kunne forestille sig, at IC togene til Aalborg – uden varsel – vendte i Hobro eller Kystbanetogene til Helsingør pludselig kun kørte til Nivå og dér hældte alle passagerne ud på perronen. Nej vel!

Men en ting er udfordringen – noget andet er, hvad hjælper så? På den lange bane skal kapaciteten øges. Det gælder generelt for hele banen og så gælder det specifikt for banens sydlige afsnit. Der er næsten dobbelt så langt mellem Stenstrup og Svendborg, som mellem banens øvrige stationer. I konsekvens heraf, er kapaciteten brugt op. Der er hver time i det tidsrum bytogene kører et tog ude på strækningen i 45 min. Vendetiden i Svendborg er 2 x 7 min, og det sidste minut anvendes til togvejsopløsning i forbindelse med krydsninger.

Den langsigtede realistiske løsning er etablering af en fjernstyret krydsningsstation mellem Stenstrup og Svendborg til en anslået pris på 50 mio. kr. Det er der sådan set politisk opbakning til på Borgen, men det har lidt lange udsigter, da dette projekt kædes sammen med etablering af det nye signalsystem, som så godt nok – på papiret – er fremrykket til 2019. Med de forsinkelser og de udfordringer Signalprogrammet står med, er der imidlertid – for nu at sige det pænt – mest af alt tale om "10 fugle på taget". Ingen aner hvornår den ellers udmærkede ide kan omsættes til praksis.

Så indtil da er der én løsning – og kun én løsning – der hjælper. Genetablering af den overliggende stamme i Svendborg i dagtimerne mandag til lørdag, meget gerne suppleret med en lempelse af det såkaldte bomlukningscirkulære, således der ved forsinkelser kan laves skarpe krydsninger i Svendborg – hver gang. På den måde – og kun på den måde – kan vi aktivere de 14 minutters vendetid og bruge dem i arbejdet med at minimere opståede forsinkelser og dermed modvirke, og helst eliminere, regularitetsfremmende vendinger i Stenstrup.

Forslaget er på ingen måde nyt, men indgår i den lange række af forslag til forbedring af regulariteten på Svendborgbanen, som lokalgruppebestyrelsen har lanceret og offentliggjort. Vi skal forskåne forsamlingen for en opstilling – bl.a. fordi vi går ud fra, at I alle har læst forslagene – blot konstatere, at den samlede mulige tidsgevinst for det samlede togsystem på banen er over 30 minutter – hver time, svarende til mere end 5 min i gennemsnit pr. tog. Det er vores vurdering at en fuld implementering af forslagene vil kunne modvirke langt hovedparten af de forsinkelser, der måtte opstå. Og er det ikke tilstrækkeligt, har vi også fremlagt et forslag til reviderede disponeringsregler. Så hvad mangler. Tja – vilje og forståelse. Desværre især fra vores egen virksomhed.

DSB har stirret sig blind på udgiften til den overliggende stamme. Mange sjove beløb har været nævnt. F.eks. nævnte Flemming Jensen, at man havde beregnet den samlede merudgift til lokomotivpersonalet til 3,5 mio. kr. Det er – desværre – ikke rigtigt, selv om det kunne være dejligt, hvis vi fik over 1 mio. kr. i løn.

Men måske er det et andet sted skoen trykker. Hvis vi går virkelig højt, inkluderer alle klargøringsudgifter og materielkørsel, kan vi svinge os op på et estimeret merforbrug på knap 80 timer pr. uge. Omregnet til personale i fast tur inkl. 38 % reserve, er det helt præcis 3 hoveder. Så skulle den gode Jensen have ret, vil det betyde, at der er en overheadomkostning på 2 mio. kr. for at få udført arbejde for 1,5 mio. Man håber næsten, han tager fejl.

Så har DSB også været ude med riven i forhold til, at man ikke er i besiddelse af ledige togsæt. Et enkelt sted var udgiften hertil estimeret til svimlende 150 mio., vist nok fordi nogen mente, at forslaget krævede indkøb af to togsæt. Her kan vi imidlertid berolige både forsamlingen og vores omgivelser. Den faktiske udgift er lige præcis 0 kr., idet Folketingets politikere allerede har bevilliget og betalt 10, senere forøget til 12, togsæt til Svendborgbanen, jf. Rigsrevisionen rapport om forbedringer af Svendborgbanen, udsendt i marts 2007.

At vores skiftende ledelser så i deres noget alternative visdom og via en række uigennemtænkte beslutninger har valgt at anvende de til Svendborgbanen afsatte togsæt på dødssejlere og strækninger under afvikling – først i og omkring Aarhus og nu på Lille Syd som om føje år ophører med at eksistere i den nuværende form og med den nuværende betjening og materielbenyttelse – er simpelt hen så bedrøveligt. Det er – i vores optik – udtryk for inkompetent ledelse.

Værst af alt er dog, at kunderne på Svendborgbanen hver dag betaler prisen for disse fejlvurderinger og at det, selv om togsættene anvendes på andre strækninger, er helt unødvendigt. Et kig i materielbenyttelsen K17 viser, at nogle få tilpasninger omkring de tog, som kører i dobbeltraktion i morgentrafikken, henholdsvis inddragelse af et ledigt togsæt på Odense station, sikrer et tilstrækkeligt antal pladser, også i myldretiden. Og det er ikke bare vores påstand. I henhold til DSB's egne oplysninger til ministeriet, som fremgår af det svar ministeren gav Transportudvalget, henstår der i K17 en MF driftsreserve i Odense helt frem til kl. 9:54.

Og lad os så lige vende tilbage til udgangspunktet og dvæle lidt ved årets hændelsesforløb. De mange forsinkelser i årets indledning, som både relaterede sig til samkøringen mellem Ringe og Østfyns systemerne og anvendelse af litra MG, førte efter nogen tovtrækkeri til, at ministeren gik ind i sagen.

Efter et besøg i Svendborg lovede han bod og bedring, eller i hvert fald handling. Den kom ultimo februar, hvor MF blev indsat på strækningen Ringe – Nyborg til erstatning for de uegnede MG togsæt. Det hjalp faktisk lidt. Men da Fyns Amts Avis, med artikler og daglige opdateringen vedr. aflysninger, mv., opretholdt presset blev det – i øvrigt helt som ønsket og foreslået af lokalgruppebestyrelsen – besluttet at bryde samkøringen mellem Ringe og Østfyn systemet. Med den meget væsentlige forbedring til følge, at forsinkelserne på de to baner ikke længere kunne påvirke hinanden.

Nogenlunde samtidig blev et andet af vores tidligere forslag ophøjet til en fast regel, nemlig den med at man ikke må efterlade passagerer i Stenstrup uden læ for vind og vejr. Tog som er beordret vendt i Stenstrup må tidligst afgå, når alternativ transport med bus er tilstede eller efterfølgende tog er meldt afgået fra Kværndrup. Lokomotivføreren skal – i konsekvens af de utilstrækkelige stationsfaciliteter – frem til dette tidspunkt tilbyde passagerne husly inde i toget.

Da forsinkelserne og aflysninger tog til i eftersommeren skete der det på en gang glædelige – at vores folk på Tinge tabte tålmodigheden og tog ansvar – men sam-

tidig det uheldige, at deres initiativ førte til, at de i praksis sprang ud som jernbaneoperatør. Det duer naturligvis ikke, at man som politiker bliver så specifik, at man i detaljer beskriver, hvad DSB skal eller bør gøre.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at lokalgruppebestyrelsen ikke på nogen måde havde set den udvikling komme, og da slet ikke en beslutning om indskrænkninger i trafikudbuddet på Svendborgbanen ved at fjerne banens ene tog-system. Nu fik vi travlt – meget travlt – med at pudse vores forslag af, så de kunne relanceres i én samlet pakke.

Mandag d. 3. oktober, kun 5 dage efter politikerne indblanding, udsendte vi planen: "Svendborgbanen – tiltag der virker, her og nu". Planen blev offentliggjort via et læserbrev og en artikel i Fyns Amts Avis og i øvrigt lagt op på vores hjemmeside og vores Facebook side. Og så gik vi ellers i gang med at præparere både pendlertalskvinden og de politikere, vi har adgang til.

Internt i lokalgruppen indkaldte vi til medlemsmøde d. 24. oktober, hvor vi præsenterede forslagene, drøftede mulighederne og truslerne og besluttede det videre forløb. Der var på mødet enighed om, at der skulle spilles på alle tangenter. Og som sagt så gjort.

D. 31. udsendte lokalgruppebestyrelsen et åbent brev fra lokomotivførerne i Odense med titlen: "Svendborgbanen – tilbage til forrige århundrede". Det åbne brev slog på, hvad de foreslåede forringelser ville betyde for Svendborgbanen, i forhold til enten færre stationer eller forlænget køretid, færre afgang, spildte investeringer og sidst men ikke mindst, at tiltaget ikke ville gøre noget effektivt ved banens kapacitetsproblemer mellem Stenstrup og Svendborg. Det åbne brev blev sendt til alle tænkelige interessenter, pendlergruppen, de lokale politikere, flere folketingspolitikere, lokale medier, osv. Ja, og så naturligvis til jer.

Det åbne brev førte til, at vi blev opfordret til at søge foretræde for Folketingets Transportudvalg og så førte det i øvrigt til, at vores administrerende direktør, Flemming Jensen mente, at tiden var inde til at han kom på banen. Hr. Jensen var forbi tidligt om morgenen d. 6. november og var med en tur i Svendborg og af lagde efterfølgende et besøg på depotet.

Det var lidt uklart, hvad hans budskab var, vist nok noget med, at vi – selv om det ellers fremgår af DSB's forslag – fortsat skal undgå at indsætte MG. Og så bør vi holde vores uoverensstemmelser indendøre. Det er lokalgruppebestyrelsen helt enig i. Hvis vi bare én gang i hele det uendelig lange hændelsesforløb, der har været – i lighed med hvad der var tilfældet tilbage i 2004 – var blevet inddraget og taget med på råd, havde der næppe været en sag i offentligheden,

næppe været en kampagne i Fyns Amts Avis og næppe været gjort så lidt i forhold til vores kunder og deres helt berettigede forventninger til en mere stabil drift på vores lokale bane.

Få dage efter – d. 10. november – lagde vi vejen forbi Folketinget, hvor vi havde foretræde for Transportudvalget. Det kan være vanskeligt at vurdere, hvad et sådant foretræde egentlig er værd. Politikerne virkede meget lyttende og imødekommende og de stillede også en række relevante spørgsmål til vores forslag. Efterfølgende har de stillet en række spørgsmål til ministeren. Ja, de har faktisk fremsendt vores åbne brev til udtalelse. Så på den led kan man jo nok ikke forlange mere. Omvendt er det jo næppe en sag ret mange af dem vil dø for. Lokalgruppebestyrelsen vil i øvrigt gerne her benytte lejligheden til at takke Ole Stuhr for en helt ekstraordinær indsats i forbindelse med nærværende.

Det med at dø for sagen, kunne måske til gengæld være interessant for nogle lokalpolitikere. Så vi fik etableret en kontakt til borgmestrene i både Svendborg og Faaborg-Midtfyn. På et møde med dem d. 6. december deltog også pendlertalskvinden. Hun er uerfaren, så i en eller anden form for misforstået godhed, havde hun inviteret en repræsentant fra Banedanmark med. Ud over det selvfølgelig ikke er i orden, at give plads til Banedanmark, men ikke DSB, var der det problem, at hans tilstedeværelse ændrede noget på mødets set up, og i tilgift det problem, at hans rolle og hans relationer, f.eks. i forhold til personer i DSB, var uklar. Det satte i hvert fald en naturlig begrænsning i forhold til, hvad vi havde lyst til at sige og lyst til at tale om.

Mødet kom godt nok rundt om de udfordringer og muligheder, Svendborgbanen rummer, men ikke i dybden med, hvad de lokale politikere kan og bør gøre. Det har vi så efterfølgende søgt at kompensere for på anden vis.

Hvor står vi så nu? Tja, på den ene side går det bedre med regulariteten. Hovedårsagen hertil er efter al sandsynlighed indsættelse af ny MQ fra sidst i september. Omvendt er der kommet svar fra transportministeren. Svaret er forfattet af DSB og Banedanmark, men det er naturligvis ministeren, der står på mål for svaret.

Man kan godt læse svaret som én lang afvisning. Det gjorde Fyns Amts Avis, hvilket der kom en helt utrolig negativ artikel ud af. Det var et bevidst valg fra deres side, som bl.a. kom i stand ved at fravælge alternative, og mindre negative synspunkter. Avisens tilgang var stærkt uheldig og førte til et ærgerligt tillidsbrud mellem os og avisens redaktion. For der var faktisk grund til at glæde sig over visse passager i svaret. Ikke at vi tror, det var tilsigtet, men svaret fra DSB viser, at det nødvendige togsæt for etablering af overliggende stamme i Svendborg er til rådighed. Og så underbygges vores centrale påstand, at der kan krydses skarpt i Svendborg med fuld tidsgevinst, citat: "Ifølge DSB's beregninger vil der

ved en 7 min. vending i Svendborg være mulighed for at opnå en fortjeneste på 2 x 5 min. i forhold til den nuværende køreplan ved at have en overliggende togstamme i Svendborg, idet det er en aftale med Vejdirektoratet, at bommen ved overkørslen ved Svendborg Station skal tillade 2 min. tid til, at bilerne kan passere”, citat slut. Hvor er det simpelt. Farvel til bomlukningsaftalen med Banedanmark og goddag til den skarpe krydsning og de 2 x 7 minutters tidsgevinst.

Hvis anstrengelserne fører til, at driften på Svendborgbanen indskrænkes og man dermed lader hånt om de beslutninger – og den halve milliard dyre investering i såvel materiel, som infrastruktur – som trafikpolitikerne tog tilbage omkring årtusindskiftet, ja så gør man det jo i hvert fald nu med åbne øjne, og det vil jo – desværre – ikke være de første penge i vores samfund, der spildes. Vi skal ikke her indlade os på gætterier i forhold til om – og slet ikke på hvornår – eventuelle indskrænkninger i køreplanerne implementeres, men blot konstatere, at pendlertalskvinden i offentligheden fortsat står fast på, at pendlerne ikke støtter forslag om reducerede køreplanerne. Og – lidt specielt – at DSB i en artikel på Fyens.dk d. 9. januar nu ligeledes har gjort sig til talsmand for, at det går så godt på Svendborgbanen, at de heller ikke længere støtter deres egne forslag til reduceret drift.

Skulle politikerne alligevel fastholde, at et af de to forslag til forringelser skal gennemføres, vil det være hændervridende. Vores personalesituation taget i betragtning, er en mindre aflastning, svarende til et par mands arbejde ganske vist ikke at foragte, men det vil være en lokal trafikpolitisk katastrofe, hvor indskrænkninger, fører til færre passagerer, som fører til flere indskrænkninger, og så fremdeles. Det kan en kapacitetsudvidelse selvfølgelig sætte en stopper for, ligesom en operatør med øje for banens potentiale, ikke dens begrænsninger, sikkert også kunne være befordrende.

Ingen kan være i tvivl om vores holdning, så lokalgruppebestyrelsen mener, at tiden nu er inde til, at andre må tage over, det være sig lokalpolitikere, f.eks. borgmestrene og deres embedsværk og naturligvis de helt centrale interesser, nemlig brugerne repræsenteret ved pendlerne og deres talskvinde. Vi vil naturligvis fortsat følge udviklingen tæt og hjælpe, hvor vi kan. Vi vil pleje vores relevante politiske kontakter både lokalt og på Borgen, men også slå fast, at det ikke er tid for nye store initiativer fra vores hånd.

Udlicitering

Man kan jo nok desværre efterhånden ikke komme med et troværdigt og meningsfyldt indlæg om Svendborgbanen uden at berøre emnet udlicitering.

Transport og bygningsministeriet udsendte i starten af november – i forbindelse med et samråd i Folketingets Transportudvalg – nogle tanker omkring fremtidige udbud af jernbanetrafikken, herunder Svendborgbanen. Tanken var – og er vel stadigvæk – at de påtænkte udliciteringerne skal følge genudbuddet af Arrivas trafik i Midt- og Vestjylland og have virkning fra december 2020.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at flere – såvel i som udenfor lokalgruppen – har givet udtryk for, at der er sammenhæng mellem det fokus vi har medvirket til at sætte på Svendborgbanen og ministeriets tanker om udlicitering. Man fristes næsten til at sige tak. Det er lige før det er smigrende, at nogen tror, vores indflydelse er så omfattende.

Vi må nok desværre skuffe dem. Dels er den rapport, der ligger til grund for ministeriets tanker bestilt for knap et år siden, dels er der jo intet nyt i ministeriets – eller måske mere præcist den daværende transportministers – tanker. De blev faktisk præsenteret første gang helt tilbage i september 2009. At det er relancering af gamle tanker, er formentlig et udtryk for at i hvert fald visse politiske partier, nærmere bestemt regeringen, er drevet af stor lyst til at udlicitere, ikke bare jernbanetrafikken, men offentlige opgaver i almindelighed. Ja, faktisk har såvel Venstre, som Liberal Alliance for kun 14 dage siden luftet tanker om, at tog og skinner hører fortiden til.

Det er en lang række partier ganske vist gået i rette med, men trods opbakningen til jernbanen er det noget uklart, hvordan centrale partier, primært Socialdemokratiet og Dansk Folkeparti, forholder sig til udliciterings tankerne og ny operatør, ud over at der en vis træthed i det politiske system i forhold til DSB og utilfredshed med DSB's formåen.

Det fremgår af det udsendte materiale, som i øvrigt er udsendt til medlemskredsen, at ministeriet ønsker at udlicitere Svendborgbanen, men ikke Vestfyn. Ikke at lokalgruppebestyrelsen på nogen måder er eksperter, men et sådant forslag kunne godt træffe sig at afstedkomme indtil flere praktiske problemer, for det tilfælde ministeriet får magt, som det har agt.

Et lurende problem er den nye lovgivning omkring tvangsudlån af tjenestemænd. Vi ved, at DJ i forbindelse med en anden sag, har rejst en række problemstillinger, bl.a. overfor det politiske system. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at give et bud på, hvor disse sager ender, og hvilken indflydelse sagerne vil få på et evt. udbud på vores område, men et godt bud er desværre nok, at sagerne kræver juridisk afklaring, hvilket jo ofte betyder flere års ventetid.

Mens vi venter, lad os så slå fast. Udlicitering er ikke løsningen. Løsningen er en opgradering af Svendborgbanen, som sikrer større kapacitet og elektrificering.

Skulle man alligevel gøre alvor af udliciteringstankerne er det i lokalgruppebestyrelsens optik vigtigt, at man udbyder både Svendborgbanen og Vestfyn, ja for vores skyld gerne al regionaltrafik i hele Vestdanmark, som der også i visse medier har været tale om. Står man fast på nogle usammenhængende udbud, så ryger synergieffekten for den eller de interesserede operatørvirksomheder, hvis de da ikke allerede er løbet skrigende bort efter liberalisternes udfald mod skinnebåren transport. Og nok så vigtigt så vil et begrænset udbud formentlig gøre det en del vanskeligere for den fremtidige operatør at skaffe interesserede LKF, idet mange nok vil tænke, at kørsel på kun én strækning vil være for monotont.

Lokalt vil vi følge udviklingen tæt og lokalgruppebestyrelsen står naturligvis ved vores tilsagn på medlemsmødet d. 24. oktober om at informere, hver gang vi har oplysninger om nærværende.

Den gode lokomotivmandsgerning

Kampagnen og kampen for den gode LKF gerning, som blev lanceret for lidt over 2 år siden, fyldte især det første år meget i LPO's kommunikation, i spalterne i Det Blå Blad og helt bestemt også i lokalgruppebestyrelsens seneste beretning. Tilgangen i det forgangne år har været mere afdæmpet, og vi skal derfor prøve at gøre det kort.

Kampagnen fortsætter og fokus er uændret. Den gode lokomotivmandsgerning handler mere end noget andet om fagligheden i vores job. Det handler om sikkerhed og om at tage ansvar, også når det er svært. Når man sidder alene derude og er udsat fra pres fra Driften, LKI vagten, FC, passagerne, osv. "Kør nu", "undgå forsinkelser", "hvert sekund tæller".

Det er lige der, at vores job bliver utrolig svært. Derfor er det også glædeligt at mange gør det rigtig godt. Det skal fremhæves og de skal understøttes. Ikke bare her fra talerstolen, men helt bestemt også, når vi hver især i dagligdagen hører om kollegaer, som i en vanskelig situation satte fagligheden højest og havde både viljen og modet til at gøre det rigtige. Husk også at fortælle den gode historie videre. Det styrker os som personalegruppe, og det giver den enkelte lyst til at stå fast på sikkerheden.

Når det så er sagt, må vi desværre også sige, at der fortsat er plads til forbedringer, f.eks. i forhold til passagersikkerheden. Få nu meldt de fejl ind, som måtte være på ITV skærme og andet udstyr og følg for guds skyld den beskrevne nød-procedure, hvis du ikke kan overvåge al ind- og udstigning i enmandsbetjente tog. Ja, det er tidskrævende, men sagerne fra såvel Middelfart, som Vejle, viser, at

vores arbejdsgiver – og jernbanemyndighederne – ingen midler skyr for at placere ansvaret så langt nede i systemet som muligt, altså hos lokomotivføreren.

Og lad jer nu ikke koste rundt af skrankepaver og kontorassistenter i Driftscenteret. Forlang at arbejdsopgaverne lægges ind på arbejdssedlerne og stå fast på de aftalte tider. Det kan altså ikke lade sig gøre at gå fra depotet til P-risten, klar gøre et MQ togsæt og rangere det til perron på under ½ time. Ja, med mindre man løber, undlader at lave bremseprøve og rangerer med hovedet under armen. Og nærværende eksempel er desværre ikke taget ud af den blå luft. Det er de arbejdsforhold, vi konfronteres med. Ikke fordi Driften ikke ved, hvilke tider der er aftalt, men fordi de ind imellem må have held til at få nogen til det. Hvis alle sagde fra, fik det hurtigt ende. Og de der sagde fra, blev ikke set skævt til. Husk det næste gang du farer afsted – sikkert i en god mening – fordi du "ikke vil tage passagerne som gidsler". En i øvrigt helt igennem tåbelig talemåde. Man tager vel for pokker først passagerne som gidsel, hvis man kører uden at overholde selv de mest simple sikkerhedsprocedurer?

Husk i øvrigt, at den gode lokomotivmandsgerning handler om mange ting, bl.a. at sikre indmelding af fejl på såvel infrastrukturen, som på materiellet. Vigtigst af alt er, at sikkerhedsmæssige afvigelser indmeldes i Synergi, og lige her er vi ikke ret godt hjulpet med vores iPad. Et nyt system – det såkaldte fælles hændelsesregistreringssystem, FHR – er under udvikling, men ingen tror længere på, at systemet bliver klar i 2017.

Så går det straks bedre med indmelding modulet DDI. En indmelding tager under 2 minutter, alt inklusiv, dvs. tiden til at finde din iPad i tasken, åbne DDI og indtaste f.eks. manglende radiodækning. Lige præcis de mange indmeldinger fra lokomotivpersonalet omkring routningsfejl og manglende GSM-R radiosignal har gjort det umuligt for Banedanmark at lukke denne sag, hvilket de ellers har gjort stort set alt for.

Og nu vi er ved iPad'en og den gode lokomotivmandsgerning. Der har i en lang periode frem til introduktionen af Driftsportalen og en anden IT tilgang til Den Digitale Rygsæk, været et ret anseeligt antal fejl på DDR, som gjorde normal procedure for tjek ind umulig. I alt for mange tilfælde har disse fejl ikke ført til, at der er blevet kørt nødprocedure. Det er simpelthen ikke godt nok, og i øvrigt også ret uforståeligt, da selv ledelsen i Togdrift til sidst nåede frem til den konklusion, at de – med den viden vi i LPO havde fodret dem med – ikke kunne fraskrive sig et vist ansvar og derfor faktisk indskærpede, at den fastsatte nødprocedure skulle overholdes.

Den gode lokomotivmandsgerning er ikke raketvidenskab og den stædige kamp fortsætter. Ikke bare i 2017, men lige så længe det måtte være nødvendigt. Der findes ikke et brugbart alternativ til faglighed, og faktisk er det såre simpelt. Det handler om at tage ansvar. Ansvar for sit hverv og ansvar for sine handlinger. Fokusér på sikkerheden. Kig ud af frontruden, lad mobiltelefonen ligge og glem alt om din greenspeedscore, som i øvrigt i parentes bemærket ikke længere er en del af MUS med vurdering. Husk det er dig og kun dig, der kører toget og sidst men ikke mindst: Hold fast i de rette prioriteringer.

Overenskomstforslag 2018

Overenskomststudvalget i Områdegruppen arbejder p.t. med LPO DSB's forslag til overenskomstforhandlingerne på statens område i 2018. Vi skal ikke her trætte forsamlingen med en opstilling af forslagene. I konsekvens af OK 2015, er der – ud over de "sædvanlige" forslag omkring generelle lønstigninger og midler til lokal løndannelse – rigtig mange gengangere, f.eks.:

- Den særlige feriegodtgørelse hæves min. 0,5 %
- Særlige ydelser hæves til samme niveau som den private overenskomst
- Beskyttelse af weekendfrihederne
- Weekendbetaling i hele lørdagsdøgnet
- Forbedrede ordninger ved varig tab af helbredsgodkendelse

OK-udvalget har dog også fundet plads til nogle hele og halve nyskabelser.

Trods et begrundet håb om en fremtidig aftale som dels hæver normen til 7:05, og dels sikrer at UA optjeningen starter på 0:00 timer, ikke på minus 21:45 timer, mener Områdegruppens overenskomststudvalg, at der er behov for at genfremsætte følgende forslag.

- Ved egentligt aften- og nattjenester, dvs. hvor mere end 4 timer af tjenesten ligger inden for tidsrummet fra kl. 16 til kl. 08, optjenes der UA for alle timer i dette tidsrum.

Forslaget flytter optjeningen af et antal UA timer fra eftermiddags til morgentjenesterne, hvor det især vil gavne UA optjeningen på de tjenester, der begynder før kl. 04:00. Som noget nyt bliver forslaget et af de højest prioriterede forslag, som fremsættes i forhold til organisationsaftalen med DSB.

Og så til en reel nyskabelse. Der arbejdes p.t. på højtryk for at få opbakning til et forslag om, at al anciennitet fra andre jernbaneoperatører kan medtages ved ansættelse i DSB. Øh – hvad? Hvorfor er det nu en god ide? Ja, egentlig er det ret simpelt. Reglen eksisterer allerede i den private overenskomst. Eller rettere den eksisterer stadigvæk, og måske kun lidt endnu. Hos vores kolleger i Arriva har man længe ønsket, at reglerne for anciennitetsmæssig indplacering ved jobskifte mellem deres og vores overenskomstområde, skulle være ens. Og der er vel fair

nok. Vores regler siger p.t., at man kun kan medtage op til 10 år fra anden operatør, så I deres optik har vi ikke leveret. LPO Arriva arbejder derfor nu målrettet på, at deres overenskomst ændres, så man kun kan medtage 10 års anciennitet, når man ansættes hos Arriva, eller en anden privat operatør.

Det kan man jo næsten ikke fortænke dem i, men med udsigt til at rigtig mange af os i fremtiden virksomhedsoverdrages eller tvangsudlånes til en operatør omfattet af den private DI overenskomst, er der opstået et akut behov for at udarbejde et forslag, der både får LPO Arriva (og DJ) til at frafalde deres forslag om medtagelse af maksimalt 10 års anciennitet, og som der kan skabes opbakning til internt i LPO DSB.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det er lokalgruppebestyrelsen håb, at en løsning findes, da konsekvenserne i forhold til anciennitetsmæssig indplacering hos en ny privat operatør i vores lokalområde vil være helt uoverskuelige, hvis altså ministeriets tanker omkring den fynske regionaltrafik ender med en udlicitering.

Afslutning:

Hermed nåede vi rundt om de udvalgte emner. Inden Turgruppen, og Jesper Lismoes, og siden arbejdsmiljørepræsentant, Søren Andersen får ordet, har lokalgruppebestyrelsen en række afsluttende bemærkninger.

Ud over nærværende mundtlige beretning, har lokalgruppebestyrelsen – samtidig med forslagene til denne generalforsamling – udsendt en skriftlig beretning, og i årets løb desuden en række bestyrelsesreferater og lokale informationer. Samlet udgør disse elementer bestyrelsens virke i 2016. I konsekvens heraf er man naturligvis velkommen til at stille spørgsmål, ikke bare til nærværende beretning, men også til alt det udsendte materiale.

Tak til alle lokalgrupper og tillidsrepræsentanter i LPO DSB for samarbejdet i det forgangne år. Ingen nævnt – ingen glemt. Tak til alle jer, der gør en ekstra indsats for vores fælles arbejdsplads, uanset om det er som turrepræsentant, kolleganetværker, arbejdsmiljørepræsentant, lokalredaktør eller noget helt femte. Også tak til jer, der "blot" bidrager til den gode stemning på depotet og hver dag sætter det gode kollegaskab i centrum.

Overordnet har vi et ønske om at trække ja-hatten godt ned om ørerne, så den ikke blæser af i det uvejr, som ofte raser på og omkring vores arbejdsplads. DSB får skyld for meget. Meget er uberettiget, men der er alt for mange eksempler på, at DSB – som følge af tåbelige beslutninger – bringer sig selv, og os, i uføre. Vi, der har vores daglige virke i den fynske regionaltrafik i almindelighed og på

Svendborgbanen i særdeleshed, må lægge øre til meget. Og alt for meget af det skyldes ikke udefrakommende hændelser, men dårlige ledelse, dårlig disponering og manglende forståelse for den opgave, man er sat i verden for at håndtere.

Det er meget muligt, at alt i DSB – i lighed med meget andet i samfundet – måles og vejes op imod nogle på forhånd fastsatte parametre: Økonomi, antallet af rettidige tog, passagerrettidighed, osv. Det er ting, som måske nok passer ind i virksomhedens regneark, men ikke nødvendigvis ind i kundernes behov. Hvor lang tid man kan drive en virksomhed i strid med kundernes behov, lader sig sikkert ikke umiddelbart vurdere, men det siger selv, at der er en øvre grænse. Der er en udbredt tendens til at folk vælger den kollektive trafik af nød, ikke af lyst. Det siger sig selv, at det før eller siden vil føre til nogle alvorlige udfordringer, også for togtrafikken, idet antallet af brugbare alternativer er stigende, f.eks. samkørsels-tjenesten Go More.

Også fjernbusserne er i hastig fremmarch, måske ikke ligefrem som en direkte trussel for Svendborgbanen og regionaltrafikken på Vestfyn, men lokalt dog alligevel som en konkurrent på markedet for fjernrejsende mellem Svendborg og København. Og hvad værre er. Fjernbusserne skummer fløden på fjerntrafikken mellem landsdelene og vinder med gode servicetilbud og lave priser stadig større markedsandele, bl.a. fordi de uden krav om transportforpligtigelse i de tynde tidsrum, kan nøjes med at køre på de attraktive afgangstidspunkter. Og så ikke mindst fordi fjernbusser er underlagt nogle helt andre og mere lempelige krav og regler end jernbanetransport, og fordi DSB slæber rundt på en helt absurd administration, som genererer nogle overheadomkostninger, som vil bringe enhver virksomhed i knæ.

Og nu vi er ved det. Truslerne mod den danske togtrafik og anstændige løn- og arbejdsforhold for os, der er beskæftiget i jernbanesektoren stopper ikke her. Letbanerne er i hastig vækst og har – som vi har set i Aarhus – potentiale til at udgøre et alternativ til ordinær regionaltogetkørsel. Selv om det lykkedes DJ at indgå en ret god overenskomst på området, er lønvilkårene ringere end på det ordinære jernbaneområde. Ikke fordi DJ ikke gør deres arbejde godt nok, men fordi myndighedskravene ikke matcher de krav, der er til os, men er udsprunget af de krav, der stilles til buschauffører.

Også det indre markeds fri bevægelighed for udenlandsk arbejdskraft kan på sigt være trussel, i hvert fald i det omfang fremtidige internationale forordninger åbner markedet yderligere op. P.t. er det eneste bolværk de nationalt fastsatte sprogkrav – der er trods alt ikke så mange udlændige, der taler forståelig dansk. Men, ikke for at male fanden på væggen, de krav kan jo i princippet være væk i morgen. Vurderet på baggrund af udviklingen i den grænseoverskridende bus-

og flytrafik, vil det slet ikke blive et spørgsmål om det sker, men hvornår det sker. Med øje for de liberale strømninger der gennemsyrrer ikke bare Danmark, men hele Europa, kan det være vanskeligt at finde noget at have optimismen i, ikke kun i forhold til førnævnte omkring arbejdskraftens frie bevægelighed, men i lige så høj grad i forhold til økonomi og de stadig færre midler der afsættes til at drive jernbanen for, henholdsvis den favorisering af individuel transport, som ligger dybt forankret i det liberale tankegods.

Også udlicitering kan blive en udfordring. Den vil formentlig sætte tjenestemændenes ansættelsesforhold under pres og så kan der opstå en situation, i hvert fald hvis en kommende udlicitering i vores nærområde kun kommer til at omfatte Svendborgbanen, men ikke regionaltrafikken på Vestfyn, hvor driftsbetingelser for kommende udbydere, forringes markant. Det kan selvfølgelig føre til, at ingen vil byde. Men det kan også føre til, at muligheden for at skabe en god forretning for en kommende operatør bliver afhængig af, hvor dårlige vilkår vedkommende kan tilbyde kunder og medarbejdere.

Hvad gør vi så. Ja, alene kan vi ingenting, så vi rykker sammen i bussen og vælger vores kampe med omhu. Sådant en kamp er vores kamp for en bedre Svendborgbane, hvor vi har brugt utrolig mange kræfter på at skabe opbakning og forståelse for vores ønsker om ikke bare at holde fast i den betjening, der er p.t. på Svendborgbanen, men også på at argumentere for en række forbedringer. Manglende udvikling, er nemlig ikke lig med status quo. Det er begyndende afvikling.

Og apropos afvikling. I den skriftlige beretning var vi inde på depotets fremtidsudsigter. Med udsigt til en anseelig afgang og ingen rekruttering, vil vi i sagens natur blive stadig færre, ikke bare totalt set, men også i fast tur. Det må formodes – udlicitering eller ej – at påvirke vores kørselsmønster i retning mod mere regionaltogskørsel og mindre afveksling. En udvikling der formentlig vil påvirke lysten til at være lokomotivfører i Odense i negativ retning.

Omvendt. Hvis Svendborgbanen, eller måske endda al regionaltrafik i vores område, udliciteres. Hvad er det så for nogle udfordringer, vi står med? Virksomhedsoverdragelse af overenskomstansatte og tvangsudlån af tjenestemænd. Og hvad med de, der – måske – kan blive tilbage hos DSB? Er det i så fald i Odense? Og hvis ja, hvad er det så for nogle arbejdsvilkår, de kan se frem til? Spørgsmål er der nok af, og langt de fleste af disse lader sig ikke besvare på nuværende tidspunkt. Så inden vi ender i det totale sortsyn var det måske på sin plads at spørge sig selv: "Er der da så slet ingen muligheder"? Jo, heldigvis.

Rigtig mange politikere på Borgen har fortsat et positivt syn på jernbanen og jernbanens fremtidige rolle i udviklingen af vores samfund. Selv om oliemilliarderne fra Nordsøen ikke vælter ind i statskassen i helt samme tempo som tidligere, er der anslået 13-14 mia. kr. i Togfonden. Det politiske flertal – uden om Trekløverregeringen – som stod bag Togfonden, vil efter al sandsynlighed stå fast på, at den, i et eller andet omfang, skal realiseres. En fuld elektrificering af de danske fjernbaner og samtlige strækninger på Sjælland, er bestemt indenfor rækkevidde, ligesom en eller anden udbygning af timemodellen må formodes.

Også lokalpolitisk møder vi masser af opbakning og forståelse, senest dokumenteret med den dialog vi har haft med de lokale borgmestre på Midt- og Sydfyn omkring Svendborgbanens fremtid. Også i Odense er der forholdsvis stor lokal politisk opbakning, ikke bare til skinnebåren transport a la letbane, men også i forhold til etablering af nye stationer i Bolbro og Korslække og en opgradering af Svendborgbanen, hvor det naturligt nok – set fra Odenses perspektiv – er delstrækningen til den kommende letbane endestation i Hjallesø, som interesserer. Hvordan den nyligt tiltrådte borgmester, i hans nye hverv, helt konkret stiller sig til de forslag der er skabt i LO Fyns Trafikgruppe, skal være usagt, men som tidligere frontfigur i Odense Byg til Vækst kender han i hvert fald forslagene.

Lokalgruppebestyrelsen vil fortsat – via vores arbejde i Trafikgruppen og vores kontakter i LO Fyn – søge at få sat fokus på jernbanens udvikling i nærområdet. Ikke bare fordi LO altid bakker op om jernbanen og den kollektive trafik, men naturligvis også fordi det er nærliggende at få dette emne på den lokalpolitiske dagsorden forud for kommunalvalget i november 2017.

Det forgangne år bød – for enhver ansat i den offentlige sektor – på i hvert fald én meget glædelig nyhed. New public management, ideen om at mere kontrol skaber en bedre og mere effektiv offentlig sektor, bakkes ikke længere op, hverken af de lærde – altså dem som forsker og følger op – eller af de, som i sin tid skabte dette regime. Konklusionen er bl.a., at kontrol dræner medarbejdernes energi og sænker deres motivation. Det kommer vist ikke bag på ret mange her i lokalet! Og så viser det sig – og det er måske hovedårsagen til at stadig flere politikere og meningsdannere reagerer – at de mange kontrolsystemer faktisk koster en hulens bunke penge.

De som lever af kontrol – ledere, konsulenter, mv. – vil sikkert i rum tid fremover kæmpe hårdt mod forandringens vinde, men rigtig mange politikere med meget forskellig observans: Alternativet, Liberal Alliance, Socialdemokratiet og senest statsministeren – ham selv – har luret, at der er god økonomi, sund fornuft og givetvis også en masse stemmer i at skrue ned for den rigide kontrol, de utallige forordninger og det ulidelige dokumentationshelvede.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at lokalgruppebestyrelsen ser frem til initiativer, også i DSB, som med konkret handling, kan understøtte den nye politiske strømning. Vi har længe plæderet for, at lokomotivførere er ansvarsfulde mennesker med en god og relevant uddannelse, som sikrer, at vi kan udføre vores arbejde uden at blive lyst i hoved og bag.

Så hvis blot ledelsen sørger for en ordentlig ramme for virksomhedens drift og arbejdets tilrettelæggelse og i øvrigt koncentrerer sig om at være ledelse – dvs. tager ansvar, går forrest og viser retning – så skal vi nok levere varen, helt som anført i den gode lokomotivmandsgerning:

- **Sikkerhed**
- **Materielhåndtering**
- **Rettidighed**
- **Kundebetjening**

I lige præcis den rækkefølge

Med disse ord fremlægges lokalgruppebestyrelsens beretning til debat...

Steen Nygård Hansen:

På sidste års generalforsamling blev det vedtaget, at det skulle undersøges og internt offentliggøres, hvor store problemer der er med svigtende bremses på MF. Kan jeg få en briefing om hvad der er sket det sidste år?

Per Godsk Ottosen:

Tak for en mundtlig og skriftlig beretning. Til din mundtlige beretning omkring Svendborgbanen savner jeg politikeres interesse, der evt. kunne være ønske om dobbeltspor hele vejen, køreledninger og fjernelse af overkørsler, skyde langt over mål, for måske at få noget brugbart. Det ville være rart at bare én politiker gav den gas.

Til den skriftlige beretning vil jeg sige, at der noget jeg godt kunne have tænkt mig at have hørt lidt om. Der har været omkonstituering i lokalgruppebestyrelsen og i referat af 10. marts kan jeg læse af Søren bliver næstformand, Danny forlader turgruppen og stiller heller ikke op til kasserer næste gang. Morten Kruse bliver tilmeldt tillidsmandskursus og indgår i turgruppen. Dette kunne jeg godt have tænkt mig at høre om i beretningen. Det er også meget fristende at tænke, om der har været en ugle eller to i mosen.

Så har jeg ikke hørt ordet kongres. I oktober har der været afholdt kongres i Dansk Jernbaneforbund, jeg møder ind på arbejde og møder vores næstformand Søren på depotet, på dagen for afholdelse af kongres. Jeg spørger Søren hvad han

laver her, hvorfor han ikke, som næstformand, er med på kongres som lokalgruppens ene af to delegerede. Søren er overrasket og kan ikke oplyse mig om, hvem og hvor mange der er til kongres fra Odense. Hvem har repræsenteret Odense?

På sidste generalforsamling blev bestyrelsen pålagt at arbejde for en UA-aftale, genforhandling og opskrive normen til timer 7:05, så UA-timerne starter ved nul. På lokalinformation blev det i marts oplyst at forslaget blev fremsat på områdegruppebestyrelsesmødet og at der var opbakning til forslaget, og at der arbejdes videre med forslaget om, at alle lokomotivførere starter med nul timer på UA-konto med den følgevirkning, at normen hæves til 7:05.

Så gik jeg på LPO's side og fandt referatet fra områdegruppen, og der står intet om ovennævnte forslag, dog nævnes i referat omkring forslag til normtid, at hvis DSB på et tidspunkt ønsker at drøfte normtid, så skal LPO DSB være forberedt på en ny, der bygger på en aftale mellem s-tog og DSB. Ja undskyld, hvori indgår Odenses forslag og er det over hovedet blevet fremlagt.

Ligeledes på vores sidste generalforsamling blev LPO Odense pålagt på først-kommende generalforsamling i områdegruppen i LPO DSB at stille forslag om, at formandsvalget i områdegruppen i LPO DSB skal sendes til urafstemning. Det blev fremsat, som det kan læses i medlemsinformation nr. 7, blev det nedstemt. Men det var bare ikke LPO Odenses forslag der blev nedstemt men LPO Århus's lignende og mere, ifølge LPO Odense, vidtgående forslag, der krævede at den opstillede kandidat skulle have 1/3 af de delegeredes stemmer.

LPO Odense vælger at trække deres forslag til fordel for at Århus's forslag kommer til afstemning.

Hvordan kan det lade sig gøre at trække vores forslag, når bestyrelsen, af generalforsamlingen, er blevet pålagt at fremsætte dette.

På den pågældende generalforsamling deltager Odense med en delegeret, næstformand Søren Kingo Jensen, der har alle LPO's stemmer, vi er berettiget til at deltage med to, men deltager kun med én, hvorfor. Hvorfor vælger daglig ledelse at trække vores forslag, Peter Kanstrup er på dagen delegeret for daglig ledelse i LPO. Vi har advaret mod dette flere gange tidligere, at det er uhensigtsmæssigt både at være lokalgruppeformand og samtidig medlem af daglig ledelse. Nu har vi problemet og det er ikke nødvendigt at fremsætte et eksempel. Jeg vil lige fremhæve vedtægterne i Dansk Jernbaneforbund for LPO DSB's generalforsamling, deltager 2 repræsentanter fra hver lokalgruppe, og er et medlem af daglig ledelse tillige lokalgruppeformand, stemmer vedkommende alene som medlem af daglig ledelse. Det samme gør sig gældende i LPO DSB's bestyrelse.

Jeg synes det er stærkt uhensigtsmæssigt at vores forslag er blevet trukket, og skulle det have været trukket, skulle det være gjort af Søren Kingo Jensen. Vi havde pålagt jer at fremsætte forslaget, så det skulle ikke have været trukket.

Peter Kanstrup:

Med hensyn til det Per fremhæver omkring ændringer i bestyrelsen og konstituering, så var der ikke noget særligt i det, og vi har ikke valgt at gøre noget stort nummer ud af det, og har valgt blot at informere medlemskredsen om det i referat og info. Vi har følt at det var på sin plads at informere tidligst muligt, af hensyn til generalforsamlingen, at Danny ikke genopstiller.

Så var der lidt om kongres i DJ, Odense har ikke længe 2 pladser på denne, så derfor var Søren, eller en anden, ikke med. Det er selvfølgelig ærgerligt at vi ikke længere har 2 pladser, men det er betingelserne, når vi bliver færre på depotet. Det er den måde man udpeger de delegerede i forbindelse med lovene.

Jeg har ikke været inde og kigge i referatet omkring fremsættelse af forslag om UA. Områdegruppebestyrelsen arbejder på at få hævet normen til 7:05 og at vi starter UA-optjeningen på nul timer, og forslaget kom fra denne her generalforsamling. Jeg har ikke tjekket det i referatet, men det er sådan det er.

Omkring Århus's forslag kan jeg godt se det virker mærkeligt, men Søren og jeg havde faktisk aftalt at det var mig, der gik på talerstolen til det pågældende forslag. Jeg må erkende at vi, i forhold til formalia, ikke har været helt skarpe her, det er jeg ked af. Jeg ved at Søren ikke havde sagt noget andet fra talerstolen, for det var jo aftalt, Søren og jeg imellem. Det fremgik også i debatten på områdegruppegeneralforsamlingen, at København, der har rigtig mange stemmer, var modstander af dette her forslag. Også andre af de største grupper var, med vores viden, imod forslaget. Derfor havde vi en interesse i at bakke op omkring Århus's forslag, der i en vis form støttede op omkring det forslag, der kom fra denne generalforsamling. Det er helt usædvanligt at Århus trækker deres forslag længe inden det kommer til debat. Som det også fremgår af referatet fra pågældende generalforsamling, er der på dette tidspunkt nogen turbulens, idet man kommer til at behandle forslagene i den forkerte rækkefølge. Vi holder fast i Århus's forslag.

I forbindelse med Steens spørgsmål med hensyn til MF-bremser, synes jeg den skriftlige beretning kommer ind på dette, og det er ikke lokalgruppens sag, men DJ's. Der har i denne forbindelse været mange kontroverser mellem DJ og DSB. Der er kommet det ud af det at DSB hævder at MF overholder alle gældende bremsenormer. Det vidste vi godt og vi opfordrede DSB til at offentliggøre Knorr-rapporten, eller i hvert fald fortælle, hvad der står i den.

Steen Nygård Hansen:

Jeg må konstatere at det forslag, der sidste år blev vedtaget på vores generalforsamling, ikke kunne lade sig gøre at opfylde, og det er for mig ikke godt nok. Jeg får på et tidspunkt at vide fra Peter Kanstrup, at Odenses forslag er stillet på områdegruppegeneralforsamlingen, og at det blev stemt ned, men at Odense stemte for forslaget. Samtidig kan jeg fra Per erfare, ifølge referatet fra samme, som jeg ikke har læst, at forslagene fra Odense ikke har været stillet. Det er under al kritik at lokalgruppebestyrelsen ikke lever op til de beslutninger, der her er taget. Hvis i ikke kan varetage de beslutninger der er truffet, kan jeg kun opfordre jer til at trække jer fra bestyrelsen.

Per Godsk Ottosen:

Jeg kunne godt tænke mig at vide lidt mere omkring dette, at Søren og Peter på forhånd havde aftalt at trække Odenses forslag. Det ryster mig og synes i skulle have tænkt på alle os, der sad her sidste år. Jeg stiller mig selv det spørgsmål om jeg kan godkende beretningen.

Peter Kanstrup:

Steen, du siger at vi allerede på sidste generalforsamling vidste, at det ikke kunne gennemføres. Det ved alle som har læst referatet og som var til stede sidste år, hvor jeg udtaler, at vi ikke har noget der kan undersøge dette her bedre end Knorr-bremser i Tyskland, vi skal ikke vedtage nogle forslag, vi ikke kan omsætte i praksis. Det er det der står i referatet, det kan du da ikke komme og anklage mig for året efter, at jeg ikke har gjort opmærksom på. Hvad er det du siger jeg ikke har gjort? Det er helt forkert og vi må holde fast i, hvad der skete sidste år.

Med hensyn til Per omkring generalforsamlingen i LPO DSB, så er det rent faktisk en fordel for Odense at have en mand i daglig ledelse, for det giver flere stemmer, den delegerede har alle gruppens stemmer og ham i daglig ledelse har sine egne stemmer, og jeg havde jo lovet, at jeg nok skulle stemme for, og det gjorde jeg. Det er simpelt hen ikke rimeligt med kritikken.

Per Godsk Ottosen:

Det kan godt være det har sine fordele at have en mand i daglig ledelse, men det ændrer jo ikke på, at du skal stemme solidarisk med daglig ledelse. Jeg synes ikke det er rimeligt over for vores generalforsamling, at man stemmer for Århus's forslag og kasserer vores eget. Det er som om man skal dække over dette.

Der er ikke flere der ønsker ordet til beretningen, og denne sendes til afstemning.

Afstemning:

For:23

Imod:4

Undlod:4

5b – Turgruppens beretning:

Jesper Lismoes Hansen:

Der blev i det forløbne år valgt 2 nye kolleger ind i turgruppen. Brian Lebæk på generalforsamlingen og Morten K Jørgensen fra bestyrelsen. Velkommen til dem.

I midten af August fik jeg at vide at de nye ture skulle lægges i d 14. og 15. september. Den måde jeg fik den info, kom sig af at en fra turgruppen havde set i Ferieplan at der var lagt mødeaktivitet på netop disse dage og spurgte ind til om det havde noget med turlægning at gøre. Jeg havde ikke fået noget at vide, ej heller Peter Kanstrup, men fandt ud af vha. tjenestefordeler at det var lagt i LTD ca. en måned forinden, at turlægningen for K17 netop skulle finde sted i disse dage. Flot, men ikke overraskende for turgruppen, da vi som regel er de sidste der får besked omkring hvad der skal ske med vores arbejde. Måske noget ledelse i Turplanlægningen skulle se at komme i arbejdstøjet for at undgå gentagelsestilfælde.

Ligeledes begyndte jeg at spekulere over om der snart blev præsenteret noget fra DSB omkring de nye ture vi kunne forholde os til, men også det kom ret sent.

Ligeledes har vi også hidtil fået en alt for kort frist til at kontrollere rettelserne til højtidsure mm. Det skal dog siges at den seneste rettelse jul/nytår K17 blev varslet i god tid. Håber det fortsætter i den gode vej.

Den største ændring i år er at vi desværre mistede alt vores kørsel til Sønderborg til mange kollegers ærgrelse. Det skyldes primært overskuddet at kollegaer i Århus, som trækker vores kørsel mere mod øst. Det gør så også at vi stort set alle mister vores strækningskendskab til Sønderborg og om vi så alle får det igen, er nok tvivlsomt.

Vi fik også sidste år forud for turlægningen afholdt et "retningsgivende turvalg" hvor vi bad kollegaer stemme om hvordan de kunne tænke sig at køre i K17 og det har vi så prøvet at rette os ind under så godt vi kunne, ud fra de tjenester der blev placeret i Odense. Vi havde foreslået en ny tur (416) som kører morgen/eftermiddag/aften og uden ren nat, hvilket der var tilslutning til, så vi lavede en sådan tur. Så håber jeg på input i løbet af året om det er en der skal fortsætte og måske udvides.

Igen i år har vi oplevet at det er svært at trække folk til de tidligere ture og det er et problem. Det skyldes dels at kollegaer der kørte i de ture går hjem eller på anden vis ikke er her mere. Dels skyldes det UA indtjeningen som gør det svært for morgen-folkene at optjene UA nok til ikke at skylde når året er omme, da vi alle starter med at skylde ca. 21 timer. Jeg håber at de rygter som jeg har hørt, bliver ført ud i virkeligheden. De siger at vi kan få sat normtiden op i turene fra 7:00 til 7:05 og dermed alle arbejder den manglende tid ind og vi så starter ferieåret med ikke at skylde noget i UA. Det kunne måske gøre det attraktivt for nogen igen at tilslutte sig morgenturene.

Vi har også efterhånden fået et så stort antal daglige korrigeringer i turene, som alle kan se på vores arbejdssedler, at det snart er umuligt at holde øje med om det er en fast korrigering som bliver sneget ind af bagdøren som en daglig korrigering i stedet, hvilket ikke er lovligt. Så vil opfordre jer alle til at holde øje med om det er de samme korrigeringer der kommer igen og igen og så smide en kopi af de arbejdssedler ind i hjørnet hos LPO. Hører også gerne hvis nogen der har en smart ide til at sætte det mere i system med at kontrollere for disse korrigeringer.

Efter ønske fra kollegaer, har Mark igen lavet et regneark som kan overføre ens tur til en kalender for ens mobiltelefon. Jeg ved det har været et stort arbejde, så kæmpe tak til Mark. Håber vi i fællesskab i turgruppen bliver kloge nok til kunne hjælpe Mark med det arbejde en dag, samt håber vi får tid til at kunne ajourføre det ved længerevarende tur rettelser så som sporarbejder o. Lign.

Så har jeg ikke mere på programmet - men I er altid velkommen til at skrive til turgruppen med alle former for input og ideer, samt "råbe" op på stuen.

(Der er kommet et medlem mere til forsamlingen og antallet af stemmeberettigede er nu 35).

Afstemning:

For:31

Imod:1

Undlod:1

5c – Beretning fra Arbejdsmiljørepræsentanten:

Søren Andersen:

**BERETNING FRA ARBEJDSMILJØREPRÆSENTANTEN ODENSE/KORSØR
på LPO Odenses generalforsamling 24-01-2017**

LOKALE SAGER - verserende

Vending på havnebanen/parkering i spor 10 med togsæt uden overgang: Ligesom det blev meddelt på forrige beretning, er det desværre stadig et problem, at vi ikke kan vende med mere end ét togsæt, medmindre der kan skabes overgang. Ønsket om perronrist er kommet på DSB's ønskeliste til Banedanmarks budget for 2017, men det vides pt. ikke, om hvorvidt der egentlig er budgetteret med ønsket. Forholdsreglen om to mand (en i hver ende) i forbindelse med rangering, er stadig gældende indtil videre.

Klimaanlæg OBC: Sagaen om klimaanlægget i vores opholdslokaler vil åbenbart ingen ende tage. I sommermånederne modtager jeg en lind strøm af bemærkninger fra ophedede kolleger. Anlægget er blevet fejlmeldt et utal af gange, men det er tilsyneladende meget svært at finde ud af, hvad der er galt. En delvis forklaring går på, at computersystemet, som regulerer DSB's eget anlæg (omklædningsrum, opholdsstue, hvileværelser), bliver overordnet styret fra Telegade. Dvs., at alle de ændringer der bliver foretaget lokalt på styresystemet, bliver "overruled" fra centralt sted. Der arbejdes på at adskille disse systemer, så de ændringer vi foretager, rent faktisk består. Anlægget der klimatiserer Briefingrummet, mødelokaler og kontorer, tilhører OBC. Selvom anlægget angiveligt kører i døgndrift, og der betales ekstra for dette, virker det ofte utilstrækkeligt. Fælles for begge dele, er, at jeg fortsat vil forsøge at gøre aktørerne opmærksomme på problemerne, så de kan blive løst.

ITV Vestfyn: Der er flere steder på Vestfyn, hvor ITV-skærmene er utilstrækkelige eller direkte manglende. Jeg var i april 2016 med i en gruppe, der også talte medlemmer fra DSB Sikkerhed, signalkommissionen og ISS. Denne gruppe skulle afdække, hvor der enten skulle udskiftes/justeres skærme og kameraer, eller etableres nyt (fx vestenden af Ejby spor 3). Arbejdet er gået meget

langsomt, men efter henvendelse til projektet, er jeg blevet gjort opmærksom på, at entreprenøren er i gang med at udbedre de identificerede steder. Det kan oplyses, at ITV-skærmen i Skanderborg spor 1, som er en del af projektet, er blevet udbedret for nylig, så noget sker der da. Opfordringen herfra er, at man indmelder fejlbehæftede skærme via DDI på iPad'en eller til LKI-vagten. Oplever du, at der ingen skærm er og du skønner, at du ikke kan overskue toget fra sidevinduet, bør du oprette sagen i Synergi. Jeg hjælper meget gerne, hvis man skulle ønske det. Jo flere indmeldinger, jo mere synlige bliver problemerne.

Belysning ved gl. banegård: Der har gennem lang tid manglet lys på trappen og cykelparkeringen ved den gamle banegård, som er en del af adgangsvejen til p-risten. Forholdet er flere gange meldt til Odense Kommune, som er ansvarlige for stedet, men sagen trækker desværre i langdrag. Et lille lyspunkt er dog, at den øvre del af gelænderet, som har manglet på trappen, nu er blevet udbedret.

MTAPV 2016: Det kommer næppe som en overraskelse for nogen, at resultatet af MTAPV 2016, ikke var noget at råbe hurra for. Arbejdsglæden på depotet er desværre meget lav og også under det generelle niveau i Drift F&R. På alle parametre ligger vi enten på niveau, eller under andre enheder i Drift F&R.

Sociale arrangementer fra AMG: Som et forsøg på at skabe mere glæde og bedre stemning på depotet, blev der afholdt to bowlingarrangementer den 27. september og 4. oktober 2016. Opfattelsen i arbejdsmiljøgruppen var, at arrangementerne blev godt modtaget, på trods af lidt uklarhed omkring, hvad den krævede egenbetaling dækkede over. Derfor ønsker vi at gentage succesen i 2017, men ikke nødvendigvis med bowling. Jeg har udsendt en opfordring til alle, om at komme med gode idéer til, hvad et sådant arrangement kunne indeholde. Der er kommet nogle få, men gode forslag, men der er stadig plads til flere. Der skal herfra lyde endnu en opfordring til alle, om at komme med deres forslag inden månedens udgang. Intet er for småt eller for stort. Efter deadline vil vi i arbejdsmiljøgruppen se på forslagene og undersøge priser, lokaliteter, osv. Herefter bliver de udarbejdede forslag sat til afstemning, så flest muligt vil få glæde af arrangementet. Håbet er, at dette vil blive en imødeset årlig tilbagevendende begivenhed.

LOKALE SAGER – afsluttet

Arbejdsskader: Der har i 2016 været 23 arbejdsskader i Odense/Korsør. Langt hovedparten drejer sig om nærved påkørsler, men også skader i forbindelse med op- og nedstigninger kan ses i statistikken. Jeg opfordrer alle til at have fokus på egen sikkerhed.

Smøreoliepåfyldning MQ: På baggrund af henvendelse fra lokalgruppebestyrelsen, blev der indledt en undersøgelse af omfanget af smøreoliepåfyldninger på MQ. Henover en periode på 3 måneder blev der indmeldt 6 påfyldninger. Arbejdsmiljøgruppen konkluderede derfor, at opgaven forekommer så få gange, at det må karakteriseres som ikke værende et problem. Da vi nu også primært kører med ny MQ, bliver problemet endnu mindre, da påfyldning her foregår på den modsatte side af toget og derfor kun meget besværligt og yderligere tidskrævende kan lade sig gøre. Det er ikke det anlægget er beregnet til. Sagen er lagt over til værkstedet, da opgaven reelt tilhører dem og det er deres smøreolieanlæg.

Supervisorrum: Rummet er blevet malet og indrettet med nyt inventar. Det ser rigtig nydeligt ud.

Affald i p-risten: Som det kunne berettes sidste år, havde vi en del problemer med affald i p-risten fra efterladte affaldssække og skidt der blev fejlet direkte ud af toget. Det ser heldigvis ud til at være løst, da jeg ikke har modtaget nogen meldinger herom

Kasser til handsker og sand i forsyningsanlægget: Der er blevet opsat ekstra kasser til opbevaring af handsker på væggen i forsyningsanlægget. Derudover er der kommet en ekstra 400 liter kasse, til opbevaring af sand til MQ.

Fremmednetstandere: Der har været tilfælde, hvor indmaden på nogle af stikkene på fremmednetstanderne har manglet, så stikbenene har været blottet med risiko for stød. Disse er blevet udbedret. Husk at indmelde denne slags fejl. Jeg tager gerne imod og bringer det videre.

Koldtvandshaner: Der er opsat koldtvandshaner i Briefingrummet og tekøkkenet, så man kan afkøle sig, når nu klimaenlægget ikke kan klare opgaven.

Asfaltsti og overgang til nødpaneler: Asfaltstien mellem spor 1 og 21 er blevet forlænget, så den nu går helt hen til nødpanel 2 for omstillingsanlægget. Derudover er der blevet etableret overgang over spor 28 og 29/30 til nødpanel 1. Overgangen er billigt udført, som den bærer præg af, men er dog brugbar.

Opstigningsplatforme spor 1/2: Der er etableret skridsikre trin på begge sider af opstigningsplatformene mellem spor 1 og 2, i stedet for de gamle betontrin der lå der før.

Uautoriseret overgang over spor 8: Arbejdsmiljøgruppen har gentagne gange henvendt sig til Bannedanmark og efterlyst en lås på lågen ved den nye gangsti bagom kommandoposten, da der er set flere uautoriserede personer benytte overgangen. Problemet synes delvist løst, da lågen nu er boltet fast, men dermed også uanvendelig for autoriseret personale.

GENERELLE FORHOLD

Sneposer/kobling i Fa: "Posegate" lever sit helt eget liv og vil åbenbart ikke dø. Vi har indtil nu været forskånet for at køre med sneposer pga. det milde vintervejr, og derfor er sagen gået lidt i glemmebogen, men problematikken er uændret. Der er mange risici forbundet med koblingsproceduren der blev indført med K16 og EAMU (EnhedsArbejdsMiljøUdvalget, som er niveauet over den lokale AMG) kæmper stadig for en løsning af problemet. Lokalt i Odense er der blevet udarbejdet en risikovurdering for af- og påmontering af sneposer og i denne er der lagt op til, at der skal opsættes trin til op- og nedstigning ved alle standsningsmærker.

MTAPV 2016: Der er fra centralt sted udvalgt en række indsatsområder på baggrund af MTAPV'en, som er:

- Rengøring
- Mobning/chikane
- Vold/trusler
- Støj og vibrationer
- Stresslignende symptomer

Det er nogle meget vidtrækkende emner, hvor der endnu kun er kommet noget konkret ud angående rengøring. Eksempelvis er det observeret, at der i tog bruges den samme klud til at rengøre toiletter og førerbordene. Det bliver spændende at følge indsatserne, som hver især er meget vigtige. Mobning og chikane er tilsyneladende blevet et væsentligt større problem gennem de sidste to MTA-undersøgelser, som vi også har bemærket lokalt. Jeg håber der kommer noget brugbart ud af indsatserne, da det skal være rart for alle at komme på arbejde. Hvis man bliver mobbet eller overværer mobning, så tag fat i mig, tillidsrepræsentanten, en kolleganetværker eller din leder.

SPØRGSMÅL

TAK!

Jeg vil gerne runde af med at sige tak til alle, for de mange henvendelser om godt og skidt jeg får. I skal endelig blive ved – det er vigtigt at få belyst fejl, mangler, problemer, osv. Jeg har i mine to år som arbejdsmiljørepræsentant erfaret, at intet i dette firma sker fra det ene øjeblik til det andet. Langtfra. Men hvis vi ingenting gør, så sker der netop dét: ingenting. Husk at passe på jer selv og hinanden.

Søren Andersen

Arbejdsmiljørepræsentant Odense/Korsør

Punkt 6 – Fremlæggelse af lokalgruppens regnskab:

Formanden (i kassererens fravær – Danny var syg):

Fremlagde årsregnskabet...

Årsregnskab 2016 LPO Odense

Ordinære indtægter	
Kontingenter	kr 44.710,00
Andre indtægter	kr 140,00
Renter	kr 0,00
Total	kr 44.850,00

Ordinære udbetalinger	
Medlemsarrangementer	kr 24.533,05
Generalforsamling	kr 15.025,00
Medlemsmøder	kr 198,00
Bestyrelsesmøder/før	kr 521,90
Kommunikat	kr 360,00
Udvalgmøder m.m	kr 1.200,40
Gebyrer	kr 215,00
Gaver og repræsentation	kr 11.415,40
Diverse	kr 5.777,10
Total	kr 59.295,85

Årets resultat -kr 14.409,85

Status pr. 31. december 2016

Aktiver Pr 31.12.16		Passiver 01.01.16	
Kassen	0,00	Kassen	0,00
Foreningskonto	138.792,26	Foreningskonto	119.490,32
Oplysningskonto	0,00	Oplysningskonto	31.711,78
		Periodens resultat	-14.409,85
Balance	<u><u>138.792,26</u></u>	Balance	<u><u>136.792,26</u></u>

Odense d. 05/01-2017



 Danny Valtrop



 Peter Kanstrup



 Søren Andersen



 Søs Birken Rasmussen

Posterings vedlagt som bilag

Der var et spørgsmål fra Steen Nygård omkring postering 39, afregning telt kr. 7.250,-

Peter Kanstrup:

Lokalgruppen i Odense lægger pengene ud til LO-Fyn ved 1. maj arrangementet og får dem refunderet senere, bl.a. fra DJ.

Afstemning:

For:35

Imod:0

Undlod:0

Herefter fremlagde formanden bestyrelsens forslag til budget 2017

Indtægter:	Regnskab 2016	Budget 2017
Refusion fra Områdekassen	44.710,00	37.800,00
Andre indtægter	146,00	150,00
Renter	0,00	0,00
<i>Indtægter i alt</i>	<i>44.856,00</i>	<i>37.950,00</i>
Udgifter:		
Medlemsarrangementer	24.533,05	24.000,00
Generalforsamling	15.025,00	12.000,00
Medlemsmøder	198,00	3.000,00
Bestyrelsesmøder/arr.	521,90	3.500,00
Kontorhold	380,00	500,00
Udvalgsmøder mm	1.200,40	1.000,00
Jubilæum/afsked	0,00	6.000,00
Gebyrer	215,00	500,00
Gaver og repræsentation	11.415,40	10.000,00
Diverse	5.777,10	500,00
<i>Udgifter i alt (primær drift)</i>	<i>59.265,85</i>	<i>61.000,00</i>
Periodens resultat	-14.409,85	-23.050,00

Budgettet tager udgangspunkt i, at der i 2017 i gennemsnit vil være 90 medlemmer i lokalgruppen

Punkt 7 – Indkomne forslag

Forslag 7.1

Forslag til ændring af

Vedtægter for LPO DSB, Lokalgruppe Odense

§6: Forslag der ønskes behandlet på den ordinære generalforsamling, skal være bestyrelsen i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen afholdes. Forslagene fremlægges på opholdsstuen senest 6 dage før generalforsamlingen afholdes. Forslag til ekstraordinære generalforsamlinger skal fremgå af den motiverende dagsorden (jf. §5).

*Ændres til (anført med **fed** og kursiv):*

§6: Forslag der ønskes behandlet på den ordinære generalforsamling, skal være bestyrelsen i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen afholdes. ***Ønsker et medlem bestyrelsens hjælp til udformning af et forslag, skal det være lokalgruppebestyrelsen i hænde senest 1. januar.*** Forslagene fremlægges på opholdsstuen senest 6 dage før generalforsamlingen afholdes. Forslag til ekstraordinære generalforsamlinger skal fremgå af den motiverende dagsorden (jf. §5).

Motivation:

Vedtagelse fra den ordinære generalforsamling 2016 indarbejdes i vedtægterne med dette forslag

Forslagsstiller:

Lokalgruppebestyrelsen

Ingen debat

Afstemning:

For:35

Imod:0

Undlod:0

Forslaget er vedtaget

Forslag 7.2

Forslag til ændring af

Vedtægter for LPO DSB, Lokalgruppe Odense

§ 9: Valg afholdes på den ordinære eller på ekstraordinære generalforsamlinger. På den ordinære generalforsamling foretages altid minimum følgende valg:
Formand og 1 bestyrelsesmedlem, de lige år.
Kasserer og 2 bestyrelsesmedlemmer, de ulige år.
2 bestyrelsessuppleanter, hvert år. (1ste og 2nd suppleant)
1 bilagskontrollant, hvert år.
1 bilagskontrollantsuppleant, hvert år.
1 fanebærer, de ulige år.
Alle valg gælder for 2 år undtagen bestyrelsessuppleanter som er 1 årlige. Såfremt der til valg af formand og kasserer foreslås mere end en kandidat, skal valget foregå ved urafstemning. Urafstemningen afholdes som anført i §7.

*Ændres til (anført med **fed** og kursiv):*

§ 9: Valg afholdes på den ordinære eller på ekstraordinære generalforsamlinger. På den ordinære generalforsamling foretages altid minimum følgende valg:
Formand og 1 bestyrelsesmedlem, de lige år.
Kasserer og 2 bestyrelsesmedlemmer, de ulige år.
Der vælges hvert år 2 bestyrelsessuppleanter. Den med flest stemmer bliver 1. suppleant og næstflest stemmer bliver 2. suppleant.
Suppleanter vælges for 1 år, alle andre valg gælder for 2 år.
1 bilagskontrollant, hvert år.
1 bilagskontrollantsuppleant, hvert år.
1 fanebærer, de ulige år.
Alle valg gælder for 2 år undtagen bestyrelsessuppleanter som er 1 årlige. Såfremt der til valg af formand og kasserer foreslås mere end en kandidat, skal valget foregå ved urafstemning. Urafstemningen afholdes som anført i §7.

Motivation:

Forslaget blev, jf. referat fra den ordinære generalforsamling 2011, side 11, vedtaget. Uheldigvis blev forslaget ikke dengang indskrevet i vedtægterne. Den nuværende lokalgruppebestyrelse er i december 2016 blev gjort opmærksom på dette. Derfor fremsættes nærværende forslag.

Forslagsstiller:
Lokalgruppebestyrelsen

Per Godsk Ottosen:

Jeg mener ikke det er noget vi skal stemme om, idet det allerede er vedtaget. Det er nu blevet bekendtgjort at det er blevet glemt og ikke skrevet ind i vedtægterne.

Dirigenten sætter forslaget til afstemning.

Afstemning:

For:34

Imod:0

Undlod:1

Forslaget er vedtaget

Forslag 7.3

Øvrige forslag

LPO's julegave gives i tidsrummet 18.00 til 21.00 og ikke som nu 18.00 – 19.00 til alle som møder / arbejder i dette tidsrum.

Motivation:

Aftenen er ødelagt om du møder / arbejder til / før 18.00 og inden 21.00.

Desuden mangler foreningen ikke penge.

Forslagsstiller:

Palle Christensen

Peter Kanstrup:

Vi har tidligere haft debatten og endte med den nuværende formulering i lokalgruppebestyrelsen. Hvis medlemmerne vil have en anden definition af tidsrummet, har vi ingen problemer med det, man skal blot huske på, at det koster lidt penge, hvis vi udvider tidsrummet.

Afstemning:

For:34

Imod:0

Undlod:0

Forslaget er vedtaget

Forslag 7.4

Øvrige forslag

Lokalgruppen indkøber ny egne fane med nyt logo.

Motivation:

Vores fane er med gammel logo på den ene side og med et ikke eksisterende firma (Railion) på den anden side.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Per Godsk Ottosen:

Emnet var oppe at vende på generalforsamlingen 2014 og et bestyrelsesmedlem foreslog, at formændene skulle indlede forhandlinger om et samarbejde omkring indkøb af ny fane. På generalforsamlingen i 2015 var emnet oppe igen, hvor formand Peter Kanstrup bliver refereret for at ville undersøge prisen for et nyt mærke. Det fremgår ikke af referatet om dette er undersøgt, så derfor fremsætter jeg forslaget igen.

Rene Filbert:

Er der nogen der har en pris på, hvad en ny fane/ nyt logo koster?

Peter Kanstrup:

Jeg er ikke enig i at fanen er med et ikke eksisterende logo, da det jo er DJ's logo. Vores fane er betalt af DJ tilbage i 2004, og vi har drøftet sagen omkring nyt logo med LPO Nyborg, og Nyborg har afvist at bruge penge på nye mærker, og det må vi rette os efter, da det jo er en fælles fane. Vi skal ikke bruge penge på en ny fane, højst nye mærker.

Per Godsk Ottosen:

Fremkommer med forskellige priser på nye mærker/faner i forskellige kvaliteter som han har undersøgt på markedet.

Jesper Østergaard foreslår at købe mærker med velcro, hvilket forsamlingen synes er en god ide, fremtidssikret.

Afstemning:

For:2

Imod:21

Undlod:11

Forslaget er forkastet.

Forslag 7.5

Øvrige forslag

Indkøber og donere 2 stk. plastik juletræer med tilhørende juletræspynt og lys til depotet.

Motivation:

Skabe julestemning på stuen mellem kilovis af jødekager, vaniljekranse og pebernødder.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Ændringsforslag til forslag 7.5 (fra bestyrelsen):

Indkøber og donere 2 stk. plastik juletræer med tilhørende juletræspynt og lys til depotet.

Ændres til:

Indkøber og donere 2 stk. plastik juletræer med tilhørende juletræspynt og lys til depotet.

Forud for et evt. indkøb rejses nærværende på et LSU møde med henblik på at få den lokale ledelse til at sponsere indkøbet helt eller delvist.

Motivation:

Bør være en virksomheds / ledelsesopgave at skabe hygge og julestemning på arbejdspladsen

Per Godsk Ottosen kan acceptere ændringsforslaget

Afstemning:

For:35

Imod:0

Undlod:0

Ændringsforslaget er vedtaget

Forslag 7.6

Øvrige forslag

LPO Odense indkøber og uddeler juleslik og frugt på opholdsstuen i december måned.

Motivation:

Et tiltag der kan berige arbejdsglæden samt gøre brug af lokalgruppens egenkapital.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Per G Ottosen:

Man oplever at andre lokalgrupper bidrager med diverse lækkerier og det kunne Odense også gøre.

Ændringsforslag til forslag 7.6 (fra bestyrelsen):

LPO Odense indkøber og uddeler juleslik og frugt på opholdsstuen i december måned.

Ændres til:

LPO Odense indkøber og uddeler juleslik på opholdsstuen i december måned.

Motivation:

"Og frugt" udgår, idet frugt er let fordærlige varer og derfor vanskelige håndtere. Desuden skal der – i modsætning til indkøb af slik – foretages løbende indkøb, hvilket er ret tidskrævende.

Per Godsk Ottosen trækker sit forslag til fordel for ændringsforslaget.

Afstemning:

For:34

Imod:1

Undlod:0

Ændringsforslaget er vedtaget

Forslag 7.7

Øvrige forslag

LPO Odense indkøber og uddeler 1 stk. gavekort, fra gavekortet.dk til samtlige lokalgruppemedlemmer med en værdi på 1.000,- dkk.

Motivation:

Vores egenkapital er ved at nå en uhørt størrelse. Så dette for at få nedskrevet vores egenkapital, til gavn for alle medlemmer.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Søren Andersen:

Jeg synes det er en forkert måde at bruge foreningens penge på, men pengene skal bruges i fællesskab, som kan skabe noget kollegialt sammenhold.

Steen Nygård Hansen:

Er der ikke noget om at man skal betale skat af pengene?

Så er der ingen ide i det.

Per Godsk Ottosen:

Det er skattepligtigt og man skal selv anføre dem på selvangivelsen.

Peter Kanstrup:

Jeg synes ikke vi skal give foreningens penge ud på denne måde, og kigger vi på vores budget, betyder det at vores egenkapital falder støt, hvis aktivitetsniveauet forbliver højt.

Per trækker forslaget

Forslag 7.8

Øvrige forslag

LPO Odense skal målrettet arbejde for at vores 3 rundborde i briefingrummet bliver spændt fast, samt presse på for indkøb af nye ergonomiske stole til briefingrummet.

Motivation:

Vores briefingrum er stærkt nedslidt efter 8 års konstant brug, rundborde der ikke er fastspændt så man hele tiden skal holde skærpet udkig på hvornår sidemand har tænkt sig at rejse sig. U hensigtsmæssigt afstand mellem siddehøjde og bordhøjde med ingen mulighed for indstilling.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Peter Kanstrup:

Lokalgruppebestyrelsen kan bakke op om forslaget og rejser det gerne i LSU.

Per Godsk Ottosen:

Jeg opfordrer folk til at ønske bedre forhold igennem APV, det har muligvis en effekt.

Afstemning:

For:33

Imod:0

Undlod:1

Forslaget er vedtaget

Forslag 7.9

Øvrige forslag

LPO Odense skal målrettet arbejde for at der ved udgangen fra briefingrummet, bliver opsat informations-skærme, med faste informationer: TRIT, landets puls, døgnets SMS trafikmeldinger, parkeringsoversigt mm.

Motivation:

I disse tider hvor vi selv skal søge informationer om toggangen her og nu, vil en "informationsvæg" ved udgangen af briefingrummet være behjælpelig, samt øge lokomotivførers mulighed for at lave en DSB'sk 10'er! I øvrigt også en aftale i LSU fra 2012 som ikke er implementeret endnu.

Det skal ikke være en skærme med skiftende billeder, alle har vil se ens togs ankomstspor på trit og har måtte vente på at skærmen blader igennem ligegyldigt information, indtil Trit kommer frem igen.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Peter Kanstrup:

Det der er vedtaget i LSU skal vi holde fast i bliver gennemført. Jeg synes vi skal bakke forslaget op.

Afstemning:

For:34

Imod:0

Undlod:1

Forslaget er vedtaget

Forslag 7.10

Øvrige forslag

Referat fra områdegruppebestyrelsesmøderne udsendes straks efter godkendelse på mail til lokalmedlemmerne i LPO Od.

Motivation:

Åbenhed

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Peter Kanstrup:

Jeg er meget enig i at det er godt med åbenhed og støtter forslaget, og jeg vil opfordre folk til at blive brugere af LPO DSB's hjemmeside.

Afstemning:

For:35

Imod:0

Undlod:0

Forslag 7.11

Øvrige forslag

LPO Odense skal på næste ordinære generalforsamling i områdegruppe LPO DSB, fremsætte forslag til vedtægtsændring i "Vedtægter for Dansk Jernbaneforbund, Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB" med tilføjelse af:

§ 7 stk. 3: Referater fra lokalgruppernes ordinære generalforsamling, ekstraordinære generalforsamling samt bestyrelsesreferater skal lægges op på områdegruppens aktive hjemmeside under tilhørende lokalgruppe.

Motivation:

Åbenhed og indsigt i vores kollegers lokalgrupper, kan i bedste fald også være "rygte-dræbende"

LPO Odense er særdeles og så godt som den eneste der er fuldstændig åben på lpo-dsb.dk med at lige fra generalforsamlingsreferater, bestyrelsesreferater til lokalinformation.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Forslag 7.12

Øvrige forslag

LPO Odense skal på næste ordinære generalforsamling i områdegruppe LPO DSB, fremsætte forslag til vedtægtsændring i "Vedtægter for Dansk Jernbaneforbund, Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB" med tilføjelse af:
§ 7 stk. 3: Referater fra lokalgruppernes ordinære samt ekstraordinære generalforsamling skal lægges op på områdegruppens aktive hjemmeside under tilhørende lokalgruppe.

Motivation:

Åbenhed og indsigt i vores kollegers lokalgrupper, kan i bedste fald også være "rygte-dræbende".

LPO Odense er særdeles og så godt som den eneste der er fuldstændig åben på lpo-dsb.dk med at lige fra generalforsamlingsreferater, bestyrelsesreferater til lokalinformation.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Forslag 7.11 og 7.12 behandlet samlet...

Peter Kanstrup:

Jeg er begejstret for forslagene og synes vi skal vedtage begge forslag, og så prøve at få det vedtaget på et områdegruppebestyrelsesmøde. Her vil det så være godt at have begge forslag med, også set i lyset af det, der skete med tidligere forslag i områdegruppen. Der er forskel på de enkelte gruppers referatniveau, hvor nogle har mange detaljer med.

Afstemning:

For:31

Imod:0

Undlod:3

Forslaget er vedtaget

Forslag 7.13

Øvrige forslag

LPO Odense skal på næste ordinære generalforsamling i områdegruppe LPO DSB, fremsætte følgende forslag: "Grubeleder for lokomotivpersonalet i DSB, skal organiseres uden for LPO DSB. Grubelederne skal forsat organiseres i Dansk Jernbaneforbund i egen gruppe."

Motivation:

LPO lokalt og globalt er inhabil ved lokale og personlige hændelser, idet LPO skal repræsentere begge parter.

Forslagsstiller:

Per G Ottosen

Peter Kanstrup:

Det har været debatteret flere gange, senest sidste år. Og den sidste debat og forslag fra 2016 ligner meget dit forslag, og tidligere forslag blev stemt hjem med 100 %.

Jeg synes vi skal holde fast i vores beslutning fra sidste år.

Per Godsk Ottosen:

Så kan man spørge hvad der er sket i sagen, det fremgår ikke af alle de referater, jeg har gennemlæst i den sidste tid.

Peter Kanstrup:

Forslaget er faldet på generalforsamlingen i Århus og har vi ikke Århus med, har det ingen gang på jord. Vi må anerkende at der ikke i LPO er enighed om emnet.

Steen Nygård Hansen:

Hvad er holdningen andre steder end Århus, vi ved det ikke, så derfor er vi nødt til at stille forslaget.

Peter Kanstrup:

Det kan undre at forslaget ikke kommer op på flere generalforsamlinger, så hvis det ikke er tilfældet, er problemet nok ikke så stort lokalt.

Per Godsk Ottosen:

Jeg kan forstå at man er splittede i dette spørgsmål, også i daglig ledelse, men vil gerne have generalforsamlingens holdning. Jeg holder fast på forslaget, fordi jeg ikke kan få at vide, hvad der er sket siden sidst.

Peter Kanstrup:

Jeg kan ikke se vi skal stille et forslag, vi ikke kan få opbakning til andre steder. Det er bedre at der ligger en beslutning om, at enhver siddende lokalgruppebestyrelse skal arbejde for det her, som det blev vedtaget sidste år.

Der er nu 34 stemmeberettigede, idet et medlem er gået.

Gert Jensen begærer skriftlig afstemning.

Afstemning:

For:24

Imod:8

Undlod:2

Forslaget er vedtaget

Forslag 7.14

Øvrige forslag

Vedr. søgning af evt. ekstra ferierækker i sommerperioden 2017

Baggrund:

Jf. ferieaftalen kan der opstå mulighed for at aftale ekstra ferierækker for sommeren 2017.

Såfremt en sådan aftale indgås, søges de ekstra pladser / ferieuger således:

- Evt. ekstra pladser i juni, juli og august frigives til søgning samtidig. Feriekontrollen skal sikre, at søgningen starter straks mulig, dog tidligst 14 dage efter en evt. aftale for hele den nævnte periode er indgået.
- De ekstra ferieuger søges – hvis muligt – som hele kalenderuger, alternativt som enkelt dage.
- Da J7 var den sidste, som fik 2 uger i skolebørnenes sommerferie, jævnfør fremsatte ønsker ved sommerferievalget i december 2016, søges der i denne runde fra J8 til J13. Der må maksimalt søges én kalenderuge / et antal enkelt-dage i samme uge.
- Når søgerunden er afsluttet rykker de, der står uden for norm, indenfor de dage, hvor den udvidede norm tillader det.

- Herefter frigives øvrige ledige dage i perioden til fri søgning. Søgningen starter kl. 12.00 dagen efter ovenstående søgerunde er slut.
- Søgning af ekstra ferie i maj og september, som følge af evt. udvidet ferienorm sker efter gældende ferieregler og de administrative regler i Ferieplan.

Motivation:

Se baggrund

Forslagsstiller:

Lokalgruppebestyrelsen

Ingen debat

Afstemning:

For:30

Imod:0

Undlod:2

Forslaget er vedtaget

Punkt 8 – Valg:

8a – Kasserer

Peter Kanstrup:

Jeg er ked af at Danny er blevet syg, også fordi jeg ville have sagt nogle meget pæne ord om ham og hans arbejde som kasserer i næsten fem år.

Vi skal have valgt en ny kasserer og det er en fornøjelse, på lokalgruppens vegne, at kunne præsentere Dennis Glad, som har været førstesuppleant til bestyrelsen i et år, eller to. Jeg håber i kan bakke op omkring Dennis, som er vellidt på arbejdspladsen og også én af de lidt yngre medlemmer.

Afstemning:

Stort bifald fra forsamlingen og Dennis Glad er valgt til kasserer.

8b – 2 Bestyrelsesmedlemmer

Afstemning hver for sig, jf. ændret forretningsorden...

Kent L Jensen:

Da jeg for 2 år siden var på valg sidst, havde jeg op til det valg gjort mig nogle tanker om hvor vidt det måske var ved at være tiden at tage en pause fra det lokale fagpolitiske.

På daværende tidspunkt traf jeg en beslutning om at det var det sku nok ikke, da jeg bestemt mente at jeg kunne byde ind med mange ting lokalt endnu.

Det har på de to år så vidt ikke ændret sig, da jeg bestemt føler jeg brænder meget for og stadig føler jeg har meget at gi det fagpolitiske endnu, men jeg har omvendt på de to år, kunne mærke at jeg har meget brug for en pause fra det lokale. Dette er bestemt ikke fordi jeg ikke bakker den siddende bestyrelse 100% op, og vi i den har haft et godt samarbejde, som jeg da også her vil benytte lejligheden til at takke for, dette er ene og alene en beslutning som JEG kan mærke, føles helt rigtigt for mig og oven i købet på den helt fede måde.

Jeg har på de sidste 2 år kunne mærke, en trang i mig til at kunne ydre mig frit om MINE helt egne holdninger i spørgsmål som rører sig i Odense og det glæder jeg mig helt sindssygt til at komme til.

Jeg har til tider følt, i debatter på stuen, at jeg i den grad har haft lyst til at kalde en skovl for en skovl og en spade for en spade, men hvor denne mulighed ikke har været en mulighed, fordi der så ville blive kigget skævt til en, fra nogen af jer, fordi der nok ville være nogen som ikke ville syntes at det ville være ok, når man var en del af den lokale bestyrelse.

Lige som jeg også til tider bare har haft lyst til helt frit at ydre min helt egen holdning også hvis den ikke lige var helt i tråd med LPO's, da det at være en del af en bestyrelse jo ikke altid er ensbetydende med at man i bestyrelsen er enig, men man fremstår altid enig og skal være loyal over for denne, hvilket jeg altid vil mene vi i bestyrelsen i Odense har gjort og det er jeg bestemt stolt af at have været en del af.

Af blandt andet disse årsager, men også flere, er det derfor denne samlet konklusion jeg er kommet frem til:

Jeg genopstiller **ikke** i dag.

Jeg vil derfor benytte lejligheden til at takke alle medlemmer i Odense, for den store opbakning jeg altid har følt i har givet mig gennem alle årene, det har været en meget stor ære for mig, at have fået lov til gennem jer, at bidrage til det lokale fagpolitiske arbejde, kæmpe stort og ydmygt tak for det.

Og til Bestyrelsen i LPO Odense, kæmpe stort tak for det samarbejde vi har haft gennem årene. Det har bestemt ikke været gnidningsfrit, hvilket det overhovedet heller ikke skal være, da netop uenigheder og en store drøftelser af disse, til

tider kan skubbe og bevæger/flytte egne og andres holdninger og indsigt i en given sag, hvilket jeg syntes har været meget, meget, vigtigt, lærerigt og givende for mig, kæmpe stor tak for det.

Det var de sidste ord fra mig, her på talerstolen for denne gang.

Jeg vil ønske LPO Odense rigtig meget held og lykke med det fremtidig arbejde, og hvis I til tider syntes i har brug for et super godt råd, kommer i bare og spørg. Tak for nu.

Dirigenten:

Morten Kruse Jørgensen tilkendegiver at han er villig til genvalg, og jeg skal spørge om der er andre der opstiller?

Steen Nygård Hansen ønsker at opstille.

Afstemning (skriftlig):

Morten Kruse Jørgensen får 19 stemmer

Steen Nygård Hansen får 15 stemmer

1 blank stemme

Morten Kruse Jørgensen er valgt.

Dirigenten:

Der skal nu vælges endnu et bestyrelsesmedlem, hvem ønsker at opstille?

Det gør Per Godsk Ottosen, er der modkandidater?

Det er ikke tilfældet, så Per er valgt.

8c – 2 bestyrelsessuppleanter

Dirigenten:

Der skal vælges to og ifølge de nye regler, er ham med flest stemmer 1. suppleant.

Simon Martin Knoth er villig til at stille op og Søren Andersen stiller også op.

Søren Andersen:

Jeg vil opfordre generalforsamlingen til at stemme på Simon til 1. suppleant, idet jeg gerne vil koncentrere mig om arbejdsmiljøarbejdet.

Der stemmes på generalforsamlingen med max. 2 navne på stemmesedlen.
Simon Martin Knoth får 31 stemmer og bliver 1. suppleant.
Søren Andersen får 7 stemmer og bliver 2. suppleant.

Afstemning:

8d – 1 bilagskontrollant

Afstemning:

Stig Urban Rasmussen ønsker genvalg og vælges af generalforsamlingen (bifald)

8e – 1 bilagskontrollantsuppleant

Arne Phillip ønsker ikke genvalg

Afstemning:

Gert Jensen opstiller og vælges af generalforsamlingen (bifald)

8f – Fanebærer:

Afstemning:

Dennis Glad ønsker genvalg og vælges af generalforsamlingen (bifald)

8g – 3 medlemmer til Turgruppen, turrepræsentanter

Rene Filbert og Claus Wang ønsker at opstille til turgruppen og Mark Petersen ønsker genvalg.

Afstemning:

Der er ingen modkandidater, så de tre er valgt (bifald)

8h – 1 suppleant til Turgruppen

Afstemning:

Kim K, Kristiansen ønsker genvalg, ingen modkandidater, så Kim er valgt.

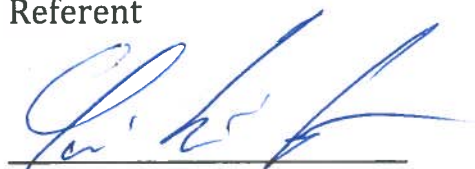
Punkt 9 – Eventuelt, herunder indlæg fra gæster:

Søren Max Kristensen, LPO DSB:

Generalforsamlingen slut kl. 19.25

Referat udarbejdet den 3/2 2017

Referent

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Søren Kingo Jensen', written over a horizontal line.

Søren Kingo Jensen

Dirigent

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Allan Gjøde', written over a horizontal line.

Allan Gjøde