Det Blå Blad

Nr.6 - 2014

Leder

Ny tillidsmand

Testfører - hvad nu ?

Mus eller mænd

Greenspeed

Sikkerhedskonference 2014

Sikkerhedsmatrix... sidste akt

Håndtering af sikkerhed ved DSB

Lokalnyt

Besøg i Telegade

UDGIVER AF DET BLÅ BLAD ER LPO-DSB

Det Blå Blad

Udgives af :
Lokomotivpersonalets
Områdegruppe DSB

Redaktør:
Peter Kanstrup

Henvendelse til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør
Søren Max Kristensen
Bernstorffsgade 20, 3. sal. vær. 330
1577 København V

Skribenter:
Jesper Rodkjær Pedersen
Thomas Knudsen
Hans Schøn Merstrand

Redigering:
Jørn Weiss (sidste fra min hånd!)

Indlæg til næste nummer indsendes på senest den. 26 jan.2015

Forsidefoto. ETCS simulator.
Foto: Jørn Weiss

ISSN: 2246-2457

Den gode lokomotivmandsgerning..!

Af: Søren Max Kristensen, Områdegruppeformand

Som de fleste nok har set i de skrivelser, som ledelsen i DSB har udsendt her sidst på året, så er ledelsens mål med at effektivisere DSB med 1 milliard og skære medarbejderstyrken ned med 1000 årsværk opfyldt.

Vi medarbejdere i hele virksomheden har i perioden følt på vores egen krop, hvad det har betydet. De faglige organisationer har fra start gjort opmærksom på, at det at skaffe en milliard og fjerne 1000 årsværk, læs: ”at mange af vores kollegaer har mistet deres job”, er let nok. Det sværeste er at få virksomheden til at fungere bagefter.

Direktør Jesper Lok og Økonomidirektør Stig Pastwa har nu valgt at forlade virksomheden. Udtrykket ”at rende af pladsen” er nærliggende, om ikke uundgåeligt, at bruge i denne forbindelse. Hvor mange direktører, chefer og ledere, der vil følge de to direktører, nu hvor den grumme virkelighed banker på døren, må fremtiden vise.

Tiden efter besparelserne har vist sig lige så svær som de faglige organisationer forudsagde. Vores materiel hænger i laser pga. manglende vedligehold og mange administrative funktioner fungerer, trods – eller måske rettere på grund af – talrige organisationsændringer, stadig dårligere.

Værst af alt er det dog, at sikkerhedsarbejdet virker uoverskueligt og utilstrækkeligt bl.a. fordi:

- **DSB har valgt at dele ansvaret for sikkerheden i to selvstændige afdelinger.**
- **Sagsbehandlingen i de rejste sikkerhedssager ofte er utilstrækkelig og alt for langvarig.**
- **Alt for mange regler er uoverskuelige og i nogle tilfælde umulige at efterleve i driften.**

Respekten for sikkerhedsarbejdet i DSB er på retur, selvom direktører og chefer pligtskyldigt nævner, at sikkerhed kommer først. I praksis er fokus på ”flimmer” såsom Trafikinformation, Service på DSB’sk og andre projekter, opfundet af projektmagerne i Telegade. Projektmagere, som tilsyneladende hverken har forstand på jernbanedrift, eller forståelse for lokomotivpersonalets arbejdssituation og det kæmpe ansvar jobbet indebærer.

Lægger vi dertil, at DSB’s svar på de sikkerhedshændelser, som altid vil ske, har været at indføre et sanktionssystem, som bygger på trusler om fyring, er ringen for en dårlig sikkerhedsledelse ved at være sluttet.

Den 18. november afholdt Trafikstyrelsen sin årlige sikkerhedskonference (se artiklen herom på side 15), og blandt hovedtalerne var en af verdens førende sikkerhedseksperter indenfor luftfart, Chris Drew. Mr. Drew talte om sikkerhedsledelse, med følgende pointer:

- Den menneskelige faktor er omdrejningspunktet for al sikkerhedsledelse. Mennesker begår fejl. Der vil derfor altid ske afvigelser fra regler og procedurer, om end regelforenkling i sagens natur kan minimere antallet af afvigelser
- Ledelsen skal motivere medarbejderne til at indrapportere disse afvigelser, have styr på de data, der indmeldes, og sikre at de kan anvendes proaktivt i det fremadrettede sikkerhedsarbejde.
- Sanktioner fører til lukkethed og manglende indrapporteringer
- Sikkerhedskulturen vokser ud af den til enhver tid herskende kultur i virksomheden

Nu er det naturligvis muligt, at DSB mener, der er forskel på sikkerhedsledelse i luftfart og jernbanedrift. Fakta er imidlertid, at DSB's nuværende ledelse, helt konsekvent, har valgt at gøre det stik modsatte af, hvad al anerkendt viden på området foreskriver. Nogen i ledelsen må sidde med en utrolig dårlig smag i munden, efter med egne ører at have hørt en af verdens førende eksperter bekræfte, hvad LPO DSB nu i to år har prøvet at overbevise ledelsen om, nemlig at:

DSB's indgang til sikkerhed er forkert, og er i sig selv en sikkerhedsrisiko.

Alt dette sagt, og uanset om DSB lever op til deres ansvar eller ej, så er det os lokomotivførere, der har det endelige ansvar. Her er vores uddannelse og den gode lokomotivmandsgerning altafgørende. Uanset projektmagerne i Telegade, MUSV, konstant fokus på rettidigheden, besparelser på vedligehold af vores materiel, Greenspeed og meget mere af samme skuffe, så er det os, som sidder forrest og har fat i køre/bremsekontrolleren. **Husk** – vi har en klar prioritering i vores daglige arbejde. En prioritering, som bunder i den gode lokomotivmandsgerning og ikke i en tilfældig ledelses luner, nemlig...

1. **Sikkerhed**
2. **Korrekt betjening af materiellet**
3. **Rettidighed**
4. **Kundeservice**

I lige præcis den rækkefølge – hver gang…

Nogle kunne, pga. ledelsens konstante fokusering på rettighed og kundeservice, komme til at bytte om på prioriteringen. Måske nogle er bange for, at jobbet kunne komme i fare, hvis man ikke blindt følger Telegades dekreter.
LPO DSB har intet kendskab til, at der er så meget som et af vores medlemmer, der har mistet deres job ved at følge den prioritering, som god lokomotivmandsgerning foreskriver. Men vi har efterhånden en del eksempler på lokomotivførere, der har forladt virksomheden, fordi der er gået rod i prioriteringerne.

LPO DSB ønsker alle en god jul og et lykkebringende nytår. Pas på jer selv derude. Husk den gode lokomotivmandsgerning med de rigtige prioriteringer, så er vi, passagerne og vores DSB, på fast grund.

Tekstforslag: Artikler, mv. er ikke nødvendigvis udtryk for redaktionens eller områdegruppens holdning, med mindre der er gjort opmærksom herpå. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte artikler og læserbreve. Det vil - hvis muligt - ske i samarbejde med skribenten.

Brian Mattsson – ny tillidsrepræsentant i LPO DSB

Af: Jesper R Pedersen og Thomas Knudsen, medlemmer af Redaktionsudvalget

LPO DSB's områdegruppebestyrelse har netop afholdt sit årlige seminar i Outrup.
For Brian Mattsson, lokalgruppeformand i Nykøbing Falster, var det første gang han deltog. Det Blå Blad har talt med Brian om bl.a. seminaret og om de udfordringer, som han står overfor som ny tillidsmand.

Brian har været lokomotivfører i DSB siden 2009, og han er et af de yngste medlemmer i områdegruppen. Posten som lokalgruppeformand overtog han efter Per Malik Heinesen i 2014, da Per valgte at takke ja til en stilling i LKI-vagten. Det hele kom lidt pludseligt, men Brian turde alligevel kaste sig ud i det, med de udfordringer, der nu engang følger med.

Det må have været en ordentlig mundfuld, Brian?

Ja det har det bestemt. Der er meget at sætte sig ind i og mange nye sammenhænge, som jeg skal optræde i. Områdegruppebestyrelsesmøder, LSU møder, LPO udvalg, og så har det været et travlt efterår, hvor jeg har været på de første to uger af DJ's grundkursus for tillidsvalgte – der er ikke meget tid til at kede sig i.

Du har netop været på LPO seminar med områdegruppebestyrelsen. Hvilke forventninger havde du til det?

Jeg var nok lidt skeptisk overfor, om vi virkelig kunne bruge så meget tid på at tale om vores kære arbejde.
Nu startede vi jo med et områdegruppebestyrelsesmøde, hvilket altid er relevant og noget jeg kendte formen på i forvejen.

I forhold til selve seminaret, så forventer jeg mig meget af vores nye "Mus eller Mænd" tiltag.
Jeg synes, at vi som lokomotivførere bliver overdænget med mange ting, som ikke er særlig relevante for vores arbejde, og nogle som er en direkte risiko for sikkerheden.
Derfor er det vigtigt, at vi som faggruppe holder tungen lige i munden og har fuldstændig styr på vores prioriteter.

Det er os, som skal være bolværk mod den hysteriske opmærksomhed på rettidighed og andre mere eller mindre ligegyldige serviceopgaver, som DSB synes

vi lige kan udføre, mens vi også skal fremføre tog.

Ud over de mere skemalagte ting på seminaret, synes du så, at du fik noget med derfra?

Som forholdsvis ny i tillidsmandsrollen, så har jeg stadig meget at lære, og her er det meget lærerigt at kunne udveksle erfaringer med de andre i områdegruppen.
Det er nok seminarets styrke, at vi netop har tiden til at få talt os ind på hinanden.

Til de ordinære områdegruppemøder er programmet stramt, og der er kun tid til at holde sig nogenlunde strengt til dagsordnen.

I hverdagen er det ofte nabodepoterne, som man har en dialog med, hvis der er et problem, der skal løses.
Nogle gange kan man bare have en problemstilling på depotet, hvor der rent faktisk er mere sparring at hente på depoter, som ligger meget langt væk. Pt. har vi en problemstilling angående sprogfærdigheder i tysk, og her samarbejder jeg med kollegerne fra Tinglev, som også har grænseoverskridende kørsel til Tyskland.
Om ikke andet så fik jeg da noget med hjem at arbejde videre på i den sammenhæng.

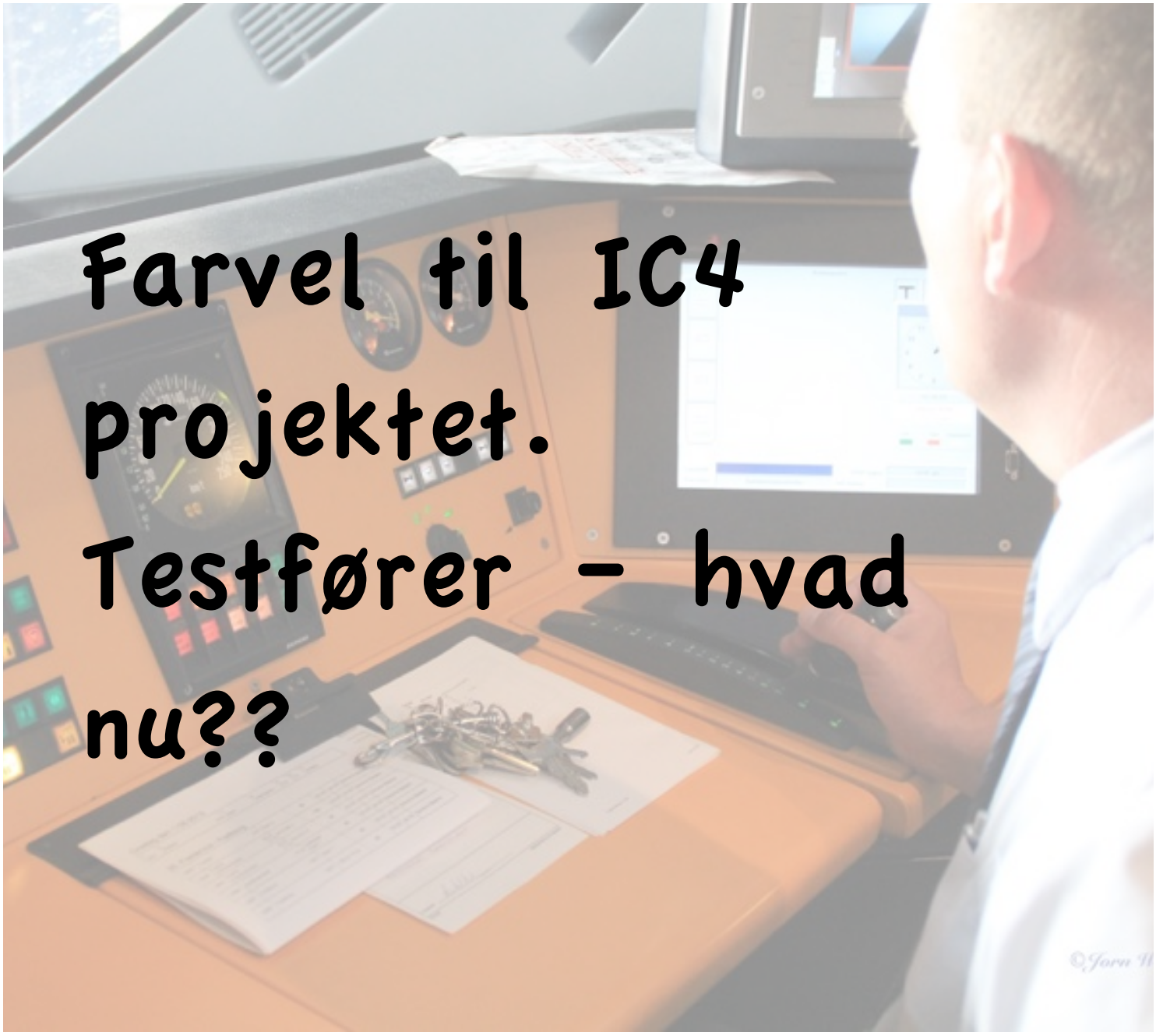
Nu er du så hjemme i Nykøbing igen. Har det været hårdt arbejde, at løfte hvervet som lokalgruppeformand?

Det har været spændende. Der er mange udfordringer af alle mulige slags, og jeg kan ikke lægge arbejdet fra mig på samme måde som før, når jeg får fri.

Heldigvis har jeg en god bestyrelse bag mig, hvor jeg kan få hjælp og trække på deres erfaringer. Og dem har jeg været utroligt glade for at have bag mig.
Uden dem tror jeg ikke, jeg havde påtaget mig opgaven som formand.

Foto Jørn Weiss; Seminar stedet…..

Det er godt at høre, at du har en god bestyrelse til at bakke dig op – det er vigtigt for enhver lokalgruppeformand. Det Blå Blad ønsker Brian Mattsson held og lykke med fremtidens udfordringer.



Farvel til IC4 projektet. Testfører – hvad nu??

Lokomotivførerne har altid været en del af testpersonalet på nyt materiel, også ved indkøbet af IC4 (litra MG/MP). Alt andet ville også have været underligt, da det er lokomotivførernes ansvar at fremføre togmateriellet. Men hvad sker der nu?

Kan IC4-projeket komme til at mangle specialviden og veluddannede testførere, nu hvor udlånet til IC4 projektet er udløbet. DSB har valgt ikke at forlænge kontrakterne for de allerede udlånte testførere, hvoraf mange har været med på IC4 projektet fra starten af.

Redaktionen på det Blå Blad, har talt med en række af de testførere, som har været i IC4 projektet i mange år, og som efterhånden har oparbejdet en ret stor viden omkring IC4 toget og derfor har spillet en ret central rolle for projektet. Det store spørgsmål er derfor, om den specialviden vore kollegaer har oparbejdet som testførere, kan gå tabt, hvilket vil det være ganske uheldigt, nu hvor rapporten fra det schweiziske konsulentbureau Prose anbefaler togets fortsatte drift, og DSB vil komme med en udmelding omkring IC4 togets fremtid inden jul.

Det Blå Blad har til denne artikel talt med flere af de nuværende testførere bl.a.: Eigil Rene Bach Bay, Martin Staack Jensen, Carsten Bjerre Pedersen og Knud-Aage Møgeltoft Poulsen (alle lokomotivfører (K)) og den tidligere testfører og lokomotivførerkører (K), Kristian P. V. Villadsen.

Eigil Rene Bach Bay fortæller, at da han, og en række andre, tilbage fra IC4 projektets start, meldte sig til Projektet, så var det bl.a. for at få en udfordring. Desuden fortæller Egil, at da han var til den første samtale for at komme med i IC4 projektet, havde den daværende sikkerhedschef i DSB sagt, at det var rigtig vigtigt, at man som testfører, var af den rette støbning, da man skulle kunne håndtere mange ting på én gang, og have en stort faglig indsigt i både materiel og sikkerhed.

Kristian P. V. Villadsen nikker genkendende til Eigils udsagn om vigtigheden af stor faglig viden og teknisk indsigt og fortæller desuden, at han selv kan mærke, at man hurtig kommer lidt bagefter med viden og indsigt, når man i en periode er væk fra IC4 projektet.

Knud-Aage Møgeltoft Poulsen bakker op og giver udtryk for, at det bekymrer ham meget, at der her fra medio december bliver udlån til IC4 projektet på en anden måde, da udlånet kan blive på en slags ”daglejer-basis”, dvs. fra dag til dag (vekslen mellem testførerarbejde og ordinær produktion, red.). En holdning som alle de testførere, Det Blå Blad har talt med, er ret enig i. Bekymringen retter sig ikke direkte mod den nye generelle testfører aftale mellem DSB og DJ / LPO, men mere mod DSB’s (formodede, red.) håndtering af denne og det faktum, at det kan være svært at bibeholde den tekniske viden og rutinen som testfører.

Foto: Jørn Weiss; MG under indkørsel til Fredericia

Eigil fortæller i den forbindelse, at han er specielt bekymret for, at den enorme ”know how” testførerne har opbygget siden IC4 projektets start, kan gå tabt nu, hvor de hidtidige kontrakter udløber.

Carsten Bjerre Pedersen fortæller i forlængelse heraf, at han – nu hvor de hidtidige kontrakter udløber – har det noget underligt med at skulle søge sit eget arbejde som testfører på IC4–projektet igen. Specielt efter at have været med i Projektet siden 2011, været meget fleksibel og desuden været lokomotivfører i 29 år, og i den tid måske kun kommet for sent på arbejde et par gange.

Martin Staack Jensen tilføjer, at han altid har været glad for at være på IC4-projektet, og at han har nydt de godt 10 år, han har været med. Martin føler det – efter de godt 10 års virke som testfører, uden bemærkninger fra arbejdsgiveren – noget komisk, at han til en samtale for nylig, for at kunne fortsætte som testfører efter K15, skulle svare på,

***”hvorfor man skulle vælge ham som testfører”*!**

Alle de testførere, som Det Blå Blad har talt med, giver udtryk for, at de ikke føler DSB / DSB Togdrift F&R, værdsætter deres mangeårige indsats på IC4 projektet.

De gør opmærksom på, at de altid har været fleksible og hjulpet tjenestefordelingen / driften (den ordinære togdrift, red.) i det omfang det har været muligt, og at de gerne ville have været med til, at få IC4-projeket ”i mål”, også set i lyset af rapporten fra Prose, og i kølvandet herpå en forhåbentlig positive udmelding fra DSB.

Den specialviden om både IC2 og IC4 de har oparbejdet, kan eventuelt nye testførere næppe opnå på få måneder.

LPO Fredericia besøger Telegade og Metropolen

Af: Palle Dahl

D. 11. november havde LPO Fredericia arrangeret en tur til Telegade, hvor Rolf Møller ville vise os rundt i DSB’s nye hovedsæde. Efter Telegade var der også arrangeret et besøg i Metropolen på Hovedbanegården.
Vi tog lynet fra Fredericia kl. 8:34 og der var på turen sørget for kaffe og rundstykker til de 22 deltagere, sponseret af Fremføringen.

I Høje Tåstrup stod Rolf klar til den store rundvisning. Telegade er stor og programmet var noget presset, så rundvisningen startede straks.
Her fik vi et lille kulturchok. Alle gik rundt i deres egen lille verden.
Næsten ingen kiggede op, når vi kom rundt. Man skulle næsten tro, de havde skyklapper på. Det var vi ikke vant til.

Hos os hilser alle på hinanden, første gang vi mødes. Ca. 1200 medarbejdere har deres daglige gang i Telegade, men det var nu ikke mange, vi så denne dag, da de efter sigende var til møder ude af huset.
1200 administrative medarbejdere samlet et sted, plus dem som er rundt omkring i landet. Der skal godt nok arbejdes hårdt for at tjene løn til alle sammen. Ikke underligt at vi skal have så lange ture på depoterne.

Vi gik også en tur i kælderen, hvor der stod cykler til fri afbenyttelse. Tanken faldt på de store sygehuse, hvor der er cykler til at komme rundt på afdelingerne for at spare tid, og tid er jo penge. Men nej, disse cykler var trods alt til udendørs brug.

Artiklen fortsætter på side 35

Foto: Palle Dahl

Af Hans Schøn Merstrand, LPO DSB daglig ledelse.
Foto: Jørn Weiss.

Mus eller mænd

Hvem har egentligt ansvaret for at melde fra, hvis sikkerhedsregler og procedurer ikke kan overholdes, eller der er fejl på togmateriel? Og hvem skal sige fra når førerrummene er kolde eller arbejdsforholdene ikke er i orden? Svaret er ganske enkelt. *Lokomotivføreren.*

Da jeg startede i DSB, tilbage i 1991, havde jeg den legendariske lokomotivinstruktør B. S. Christensen, kaldet BS, som underviser i Sikkerhed (SR). BS sagde ofte, at kunne man sin SR, og de sikkerhedsmæssige regler for togmateriel, så var alt andet sekundært.
Det var god lokomotivmandsgerning og den stod man fast på, uanset om man skulle sige fra over for generaldirektøren for DSB.

BS havde jo ganske ret.
For lokomotivmandsgerning, som det hed dengang, er et begreb som historisk har været ganske vigtig for fagligheden i lokomotivførerarbejdet.
Lokomotivmandsgerning var, og er fortsat, ”roden”, eller ”fundamentet” for vores arbejde, uden at der i øvrigt ligger noget kønsdiskriminerende i det. For nok er ordet utidssvarende, og burde vel i dag hedde lokomotivførergerning, men det rækker tilbage til rødderne og beskriver med ét ord, hvad jobbet handler om.

Jeg har brugt ordene **”Mus eller mænd”** i overskriften på denne artikel. Det skal ikke forstås bogstaveligt, men som en talemåde, der hænger sammen udførslen af lokomotivmandsgerningen, nemlig det at tage ansvar og stå ved den gode lokomotivmandsgerning, også når det er svært.

Et klokkeklart eksempel på god lokomotivførergerning kunne være, at en lokomotivfører møder til et tog, hvor der ingen varme er i førerrummet Hun vurderer, ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, at det vil udgøre en sikkerhedsmæssig risiko, at skulle fremfører toget fra et koldt førerrum, og melder derfor nedbrud på materiellet.
Og – når det trods udefrakommende pres fra kommer – står hun ved beslutningen. Alle der har stået i den situation ved, at det kan være svært at skulle melde ”nedbrud” på et tog, da det jo har nogle affødte konsekvenser for andre (og én selv). Lokomotivførerens lod er imidlertid at tage ansvar.

Der er altså hverken ledelsen, disponenter, Banedanmark, den faglige organisation eller andre (*uden at skulle beskylde nogen for noget*), der har ansvaret for togfremførslen. Det er alene den pågældende lokomotivfører.

Det er ikke altid spændende at tage ansvar, men det ligger i jobbet. LPO DSB bakker altid den kollega op, der – på baggrund af en konkret faglig og sikkerhedsmæssig vurdering – har taget en beslutning, uanset denne ind imellem kan være forkert. Ingen kan vurdere rigtig hver gang, men det er vigtigt, at frygten for at tage fejl, ikke i sig selv fører til, at ansvaret ikke løftes.

Det er afgørende, at vi som lokomotivførere forstår at holde fokus på det væsentlige, nemlig sikkerhed og materielhåndtering, og frasortere det "flimmer", som hører til vores mere sekundære opgaver, f.eks. kundeservice. Dermed ikke sagt, at kundevendte opgaver er ligegyldige, men de må bare aldrig udføres på bekostning af sikkerheden.

Ingen må være i tvivl om, at vi – lokomotivførerne – er garant for sikkerheden, og at vores arbejde udføres på et højt fagligt niveau. Mon ikke det også er det passagerne forventer, når de tager toget, og ikke om lokomotivførerens passagerudkald sidder lige i skabet. **Husk!** Ingen lokomotivfører er kommet i klemme i sikkerhedsmatrixen, eller blevet afskediget, hvis arbejdet er udført efter følgende prioriteret rækkefølge:

1. **Sikkerhed**
2. **Korrekt betjening af materiel**
3. **Rettidighed**
4. **Kundeservice**

Desværre har vi eksempler på det modsatte i sager, hvor rækkefølgen er blevet rodet rundet…

Status på iPad projektet

Af: Ole Bang, LPO medlem OSU Teknologiudvalget

Det forventes, at: Alle lokomotivførere har fået udleveret en iPad inden jul, og…Lokomotivinstruktørerne bliver uddannet i starten af januar, så de er klar til at uddanne superbrugerne sidst i januar.

DSB apps, DDR & DDI (Den Digitale Indmeldingsapp) er stadig under udvikling og testes af vores testpersoner.

Lkf portalen er stadig under udvikling og testes af vores testpersoner. Det forventes, at der åbnes til Lkf portalen i starten af februar.

Det forventes, at printfunktionen fra iPad er klar i januar måned.

Der er bestilt PC til lokomotivførere med administrative funktioner.

Foto: Jørn Weiss.

Nedsat bremseevne MF

Af: Peter Kanstrup, LPO repræsentant i OSU Sikkerhedsudvalget

Som det nok er de fleste bekendt, har der desværre i det forgangne år været et ret stort antal hændelser, hvor litra MF har bremset markant dårligere end lokomotivføreren forventede. LPO DSB har fra starten set med stor alvor på disse hændelser. Sidst i juni meddelte LPO DSB og DJ, at enten tog virksomheden problemet på sig, eller også ville vi gå i offentligheden med vores viden.

Som det fremgår af lederen i Det Blå Blad 4-2014 blev løsningen, at DSB udstedte en garanti for, at MF efterlever de opstillede krav og normer, både med kolde og varme bremser. Samtidig udsendte virksomheden en uddybende materielinformation (nr. 107) til lokomotivførerne.

Ledelsen lovede ved samme lejlighed LPO DSB og DJ at iværksætte en mere omfattende undersøgelse af MF bremserne. Det anerkendte tyske bremsefirma, Knorr, skulle i uge 46 have afrapporteret, men i skrivende stund venter vi fortsat på en brugbar og fyldestgørende rapport.

Mens vi venter, er der grund til at henlede opmærksomheden på, at DSB's ledelse står på randen af et troværdighedsproblem i denne sag.

De faglige organisationer fik tilbage i juni en garanti for, at MF overholder de formelle krav og normer, men forbikørslerne som følge af nedsat bremseevne fortsætter, og der er indikationer på, at bremsevejen i normalsituationer, inkl. reaktionstider, ved 180 km/t er længere end 1200 meter.

Det betyder dels, at lokomotivføreren ikke i alle situationer kan anvende afstandsmærker og "timeglas" til at bremse efter, dels at risikoen for at passere perroner og stopsignaler – men ikke farepunkter – er overhængende.

Det er selvsagt helt uacceptabelt både i et sikkerhedsmæssigt perspektiv, og i forhold til skyldsspørgsmål i DSB's sanktionssystem. LPO DSB har da også meddelt, at vi forbeholder os ret til at forlange sager om signalforbikørsler med MF genoptaget.

Der blev d. 24. november afholdt en såkaldt workshop med deltagelse af stort set alle interessenter i nærværende sag. Workshoppens formål var at afdække mulige problemstillinger, kendte såvel som ukendte, herunder nedsætte arbejdsgrupper og iværksætte mulige initiativer indenfor teknik, bremser, kørselsadfærd, mv.

Selv om initiativet med workshoppen er prisværdigt, har vi meddelt, at den faglige organisations tålmodighed er strakt til det yderste.
Lige nu vil det være bedst at afvente Knorr rapporten, men tidshorisonten skal være kort, da handling er påkrævet.
I modsat fald er vi – i vores optik – tilbage ved udgangspunktet og den mulige inddragelse af offentligheden og relevante jernbanemyndigheder.

Såfremt der efter dette blads deadline opstår behov for at informere medlemskredsen, vil det ske via LPO medlemsinformation.

Kenneth Rene Egelund Boserup, lokomotivfører (k) og Greenspeed

Når jeg er på vores opholdsstuer, og snakken går om GreenSpeed, er første kommentar typisk:

”Hvorfor skal jeg bedømmes på rapporter om min kørsel med GreenSpeed?”

Og det er et godt spørgsmål, som jeg heldigvis ikke skal svare på som lokomotivfører andet end at henvise til, at det er en ledelsesbeslutning.
Min personlige mening er, at rapporterne bestemt ikke har hjulpet på GreenSpeeds popularitet blandt lokomotivførerne.

Så følger ofte spørgsmål omkring virkemåde og problemer med systemet, men samtalen ender ofte med bemærkningen:

”Ellers synes jeg faktisk, at GreenSpeed er et rigtig godt hjælpeværktøj”

Det er nok det tætteste, man kommer på ros fra en lokomotivfører, og i et firma, hvor vores projekter ikke altid rammer plet i første forsøg, er det alligevel noget af en anerkendelse til GreenSpeed.

GreenSpeed har været i vores førerrum siden februar 2012, og da det skulle

tages i brug, var mange en smule skeptiske. Inklusiv mig selv.

Ældre lokomotivførere havde jo rigtig gode historier om lignede projekter, og spørgsmål som:

”Skal vi nu til at prøve de eventyr en gang til?”

Emner som:

”Hvad med opmærksomhed på fremføring af toget?”

blev livligt diskuteret.

Ville det bevirke flere forbikørsler af signaler, og skulle man nu overlade sin kørsel til en skærm?
Men faktisk virkede GreenSpeed fra dag et, og har efterfølgende vist sig som et meget pålideligt værktøj, som jeg tror mange er glade for at have med sig i førerrummet.

GreenSpeed plus erfaringer giver den bedste kørsel

I den perfekte verden ville GreenSpeed anbefale en hastighed og holde den fast hele vejen til næste station, kun afbrudt af eventuelle La på strækningen.

Sådan er virkeligheden dog ikke altid, og det er der flere grunde til.

For det første forholder GreenSpeed sig til TIB hastigheder, La, køreplan og accelerationskurver.
Signaler er ikke med i udregningen.

Som lokomotivfører har man væsentligt flere informationer til rådighed, når man kører, og derfor kan sammenspillet mellem GreenSpeeds anbefalinger og lokomotivførerens erfaringer vise sig at være den bedste løsning på rettidige tog.

GreenSpeed runder sin anbefaling op eller ned til nærmeste 5 km/t for overskueligheden skyld, og når søjlen bliver grøn (dog kun ATC) er tolerancen også 5 km/t på hver side.

Som GreenSpeed virker p.t. kan man afvige 7 km/t fra idealhastigheden og stadig være i grønt felt. Hvert 10. sekund laver GreenSpeed en ny beregning.
Som systemet er nu kan det ikke huske sin sidste anbefaling og giver derfor en ny, hvis det mener, du kører for hurtig eller langsomt. Det er årsagen til de små hop på 5 km/t op eller ned. GreenSpeed inkluderer alle køreplans tider, jf. eksisterende rettidigheds aftale mellem DSB og Banedanmark, og da der er stor variation i køretiderne mellem stationerne på en strækning giver dette også nogle hop i anbefalingerne.
Indlagte driftsstop, som ikke anvendes, f.eks. krydsninger, har også stor indflydelse, fordi GreenSpeed ikke tillader ankomst før tid til en station.

Sporbenyttelser fra Banedanmark kan også give udfordringer i forhold til de anbefalinger, man får i GreenSpeed.

Systemet er konstant i kontakt med Banedanmark omkring sporbenyttelser, og hvis der sker ændringer, vil dette også have indflydelse på den anbefalede hastighed.

“Det er blevet til ikoner med kørestole og store grupper”

Det kan ske, at sporbenyttelserne mangler, og i sådanne tilfælde regner GreenSpeed med den korteste vej til endestationen ligesom en almindelig GPS ville gøre.
Restriktive signaler kan også volde problemer, da GreenSpeed flere steder ikke kender indkørselshastigheden.

Erfaring og den gode lokomotivmandsgerning er guld værd for en virksomhed som DSB. Man skal have forståelse for, at GreenSpeed blot er et hjælpeværktøj, hvor det optimale resultat opnås, når lokomotivføreren sammenholder Greenspeeds anbefalinger med egne driftserfaringer.

Der er ingen tvivl om, at GreenSpeed på en dag med ”kør igennem”-forhold er super god til at give en anbefaling som både sikrer tog til tiden og sparer energi,

men omvendt ude at stand til at erstatte lokomotivførerens erfaring, på dage, hvor togdriften er udfordret.

GreenSpeed fejl
K23 fejl er fejl, hvor GreenSpeed administrationen gør systemet uvirksomt på en (del)strækning, f.eks. hvis en La ikke vises korrekt.
En (del)strækning defineres i GreenSpeed som en strækning mellem to førerrumsskift og K23 fejl kan derfor – til stor irritation for lokomotivførerne – påvirke kørsel langt fra det sted, hvor problemet udspringer.

Da GreenSpeed skal via Banedanmark for udbedring, kan det i værste fald betyde, at GreenSpeed er uvirksom i en længere periode.
Derfor arbejdes der på at kunne lukke GreenSpeed ned over kortere strækninger. Dette skal ske i samarbejde med Banedanmark, som leverer GreenSpeeds data.

Problemet med at forholde sig til mange passagerer i myldretiden, er noget vi har prøvet at løse gennem længere tid.

Det er blevet til ikoner med kørestole og store grupper, i hvert fald de som fremgår af reservationssystemet, plads 90, og som der derfor kan laves ret præcise regler for.
Dette er nok det tætteste, vi kommer på en løsning, da det generelt ikke er målbart, hvor og hvornår der er flere passagerer end normalt.
Myldretiden starter tidligere om fredagen. Der er flere passagerer med, når det regner og andre faktorer, der ofte blot leder til det rene gætteri.

Nye tiltag gør GreenSpeed smartere
Vores næste tiltag i GreenSpeed bliver en bedre håndtering af La rettelser og ekstra standsninger, som lige nu ligger til godkendelse i DSB Sikkerhed.
Disse vil nu blive lagt direkte ind i GreenSpeed uden den nuværende langsommelige indkodning.

Det eneste man som lokomotivfører skal gøre, er at kvittere til Banedanmark, som vi altid har gjort, og så trykke på en knap i GreenSpeed.
Løsning har været savnet, da måden man indtaster La rettelser på, ikke har fungeret optimalt.
Samtidig kommer højdedata med i GreenSpeeds beregninger, hvilket skulle give nogle bedre anbefalinger.
Markering af neutralsektioner og overkørsler er også under udarbejdelse.

Coasting[1] er vores næste store projekt. Der er kørt nogle test, som viser, at der er store fordele ved metoden, f.eks. større energibesparelse og mindre slitage på bremser.
Hvis coasting skal vises i GreenSpeed, kræver det ændringer i kørebillede anvisningen.
I den forbindelse har vi brug for at inddrage lokomotivførerne for at finde nogle gode løsninger, ligesom man gjorde, da GreenSpeed startede op i 2012.

Der er endnu ikke taget stilling til fremtiden for GreenSpeed i forbindelse med etableringen af det nye signalprogram, men der skal tænkes i nye baner, hvis GreenSpeed skal fortsætte, da mange af de funktioner GreenSpeed har i dag, vil blive overtaget af signalprogrammet.

Dette arbejde vil der også snart blive taget fat på, men indtil da fortsætter udviklingen og forbedringerne af GreenSpeed.

---

[1] *Coasting er et engelsk udtryk for maksimal energibesparende kørsel ved hjælp af naturlig deceleration når motorens trækkraft tages fra og toget "driver" mod næste stop*

Trafikstyrelsens sikkerheds-konference 2014

Af: Peter Kanstrup, daglig ledelse LPO DSB

Trafikstyrelsen afholdt tirsdag d. 18. november sin årlige sikkerhedskonference for jernbane og luftfart. Temaet var i år sikkerhedsledelse. Et emne som er meget oppe i tiden, ikke mindst i DSB, hvor der p.t. arbejdes på implementeringen af et nyt sikkerhedsledelsessystem.

Politisk indlæg:
Efter en kort intro fra Trafikstyrelsens direktør, fik det politiske system ordet. Uheldigvis var transportministeren blevet forhindret, så hans indlæg blev i stedet fremført af medlems af Folketingets transportudvalg, Karen Gårdsted (S). Indlægget kredsede om regeringens massive investeringer i jernbanen i de kommende 15 år og om det politiske fokus på den transportsikkerhed som jernbane og luftfart er eksponenter for. Der var – af særlig interesse for landets lokomotivførere – desuden oplysning om, at der frem til 2018 er afsat 26 mio. kr. årligt til sikring af landets overkørsler.

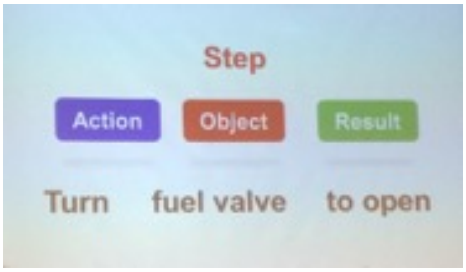
Sikkerhedsledelse:
Herefter var det tid for dagens første oplæg i plenum. Det handlede – som hele konferencen – om sikkerhedsledelse og blev holdt af en Chris Drew, chefkonsulent i Baines Simmons, et af verdens førende sikkerhedsfirmaerne indenfor luftfart. På ingen måde en "hr.-hvem-som-helst", og absolut en mand med indsigt, og skulle det vise sig, nogle meget spændende pointer.

Chris Drew talte om, hvordan man opbygger en sikkerhedsorganisation og hvilke udfordringer der er for at få et sikkerhedsledelses system til at fungere. Al sikkerhed bygger på regler og procedurer, men i den virkelige verden sker der afvigelse herfra, da det er mennesker, der skal udføre opgaven, og det er et grundvilkår, at mennesker begår fejl (human factor). Mr. Drew kaldte fænomenet "det folk gør for at få arbejdet gjort".
For at sådanne afvigelser kan håndteres og indarbejdes i sikkerhedsledelsessystemet, er det helt afgørende, at de kommer til ledelsens kendskab. Det er derfor væsentlig at

have en sikkerhedskultur, som motiverer medarbejderne til at indrapportere afvigelser, også dem man selv er part – eller skyld – i, f.eks. ved hjælp af belønning og anerkendelse. Det siger sig selv, at det kræver, at sikkerhedsledelsessystemet ikke bygger på sanktioner.
Og som Mr. Drew så spurgte ud i salen: "Men det er der vel heller ingen af jeres systemer, der gør?"
Ingen markerede, heller ikke fra DSB. Så vi var nogle stykker fra den faglige organisation der tænkte, at vi jo så nok havde misforstået virksomhedens håndtering af signalforbikørsler sikkerhedsmatrixen og de tilhørende sanktioner.

Chris Drew talte videre om, at et indrapporteringssystem, med alle tænkelige menneskelige og tekniske afvigelser, ikke i sig selv giver svar og mulighed for at træffe korrigerende beslutninger. Tværtimod udgør beslutninger taget uden viden om de faktiske forhold i sig selv en risiko. Der skal derfor være styr på de indsamlede data, og disse skal indarbejdes og bruges i dagligdagen.

Målet er at gå fra at være bagud skuende (reaktiv) til at se fremad (proaktiv) og være forudseende. Også ledelsens handlinger og selve sikkerhedsorganisationen fik nogle ord med på vejen. Det er vigtigt, at ledelsen går forrest, tager sikkerheden alvorligt og sikrer at alle handlinger indarbejdes i sikkerhedsledelsessystemet. Og så skal organisationen været på plads, også uden for normal arbejdstid, (også i virksomheder – som DSB – som har åben 24 / 7 / 365,red.)



Til sidst talte Chris Drew om selve sikkerhedskulturen, "just culture", som er de handlinger, der ikke skyldes regler og procedurer, men alene er betinget af arbejdets udførsel og den til enhver tid herskende virksomhedskultur. Eller som Chris Drew definerede det: "Hvordan påvirker en normal dags arbejde en normal person?" Teknik og sikkerhedssoftware løser ikke sikkerhedsudfordringerne, hvis ikke der tages højde for den menneskelige faktor.
Forandringer påvirker vores beslutninger i negativ retning og fejl opstår primært under tidspres. Intet nyt der, måske bortset fra at nogen i DSB jo nok skylder en forklaring på, hvorfor et af virksomhedens væsentligste mantra så er: "Hvert sekund tæller".

Helt ærligt, så var det befriende at høre en af verdens førende eksperter sige det, LPO DSB i flere år har søgte at forklare vores stadig mindre jernbanekyndige.

Samtidig var det også tankevækkende, at Trafikstyrelsen valgte at indlede konferencen med dette foredrag til repræsentanter fra de mange virksomheder, som står overfor at skulle implementere et nyt sikkerhedsledelsessystem.
Nu skal Trafikstyrelsen naturligvis selv have lov at forklare sig, men da de næppe har været uvidende om indholdet i Chris Drews foredrag, lignede det mere end blot en tilfældighed.
Og hvis nu landets fremmeste myndighed har den opfattelse, at virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer skal bygge på *åbenhed, belønning* og *anerkendelse* – ikke sanktioner – til dem, der indberetter fejl og sikkerhedsbrister, så trænger følgende spørgsmål sig på:

- **Hvad agter Trafikstyrelsen i så fald at gøre for, at den ønskede linje udmøntes i virksomhederne?**
- **Hvor længe kan en virksomhed som DSB i så fald ignorere Trafikstyrelsens ønske?**

Sessionerne:
Efter de indledende foredrag i plenum var der en række mindre sessioner, bl.a. om letbaner og ny europæisk lovgivning.

- ***Letbaner:*** Det handlede næsten udelukkende om Aarhus letbane som er under anlæg. Letbanen i Aarhus vil i første omgang få et samlet net på 110 km (inkl. Odder og Grenåbanen), 51 stationer og et forventet passagertal på 40.000 pr. døgn. Selskabet Aarhus letbane bliver både bygherre og infrastrukturforvalter, og udbyder så kørsel til interesserede operatører.
  Der er etableret en gruppe som skal udarbejde et sæt helt nye sikkerhedsregler tilpasset danske forhold. Reglerne bygger på det tyske system, Bostrap, og skal indeholde egentlige færdselsregler. Desuden skal der etableres signaltekniske og materieltekniske regler, regler for rangering, afgangsprocedure, mv.
  Letbaner er i øvrigt undtaget for en række fælleseuropæiske jernbaneregler. Det vides endnu ikke om de århusianske regler kan føre til et egentligt danske letba-

ne reglement. I Aarhus skal reglerne i øvrigt udformes så de kan håndtere ATP systemet, idet der er krav om, at der skal kunne køre godstog på en del af letbanesystemet.
I forhold til vejtrafikken skal der etableres grænseflader, herunder regler for vigepligt, hvilket bestemt kan blive en udfordring, da det efterhånden er 50 år siden, der har kørt et skinnebåret køretøj i den danske vejtrafik.
I erkendelse heraf arbejdes der meget for at undgå ulykker og påkørsler af svage trafikanter, med afskærmning, beskiltning, bemaling af underlag, mv.

Ny europæisk lovgivning – en konkurrence dygtig og effektiv jernbane:
Sessionen var en smule "langhåret", da den indeholdt en længere udredning om EU lovgivning, og de processer der følger heraf i såvel Kommission, Ministerråd, som den politiske proces i EU Parlamentet.
Arbejdet med den seneste lovgivning, den såkaldte 4. jernbanepakke tager afsæt i hvidbogen om transportsystemernes konkurrence og effektivitet, og bygger videre på de tre tidligere pakker.

Fokus er denne gang på at forbedre rammerne for det grænseoverskridende samarbejde, bedre ledelse af den europæiske infrastruktur, færre administrative og tekniske barrierer og mere ensartede forretningsbetingelser.
Målet er – ud over at investere i vækst og beskæftigelse – en stabilisering eller forøgelse af jernbanes andel af transportsektoren, anvendelse af uudnyttet infrastruktur og investering i de trans europæiske korridorer.
Den 4. jernbanepakkes såkaldte interoperabilitets direktiv skal sikre nogle overordnede betingelser for anlæg, rullende materiel, ibrugtagninger, mv. (såkaldte TSI), som et stykke hen ad vejen er, eller bliver, indarbejdet i jernbaneloven og tilhørende lovgivning.
Jernbanesikkerheden i EU skal forbedres, og mulighed for fastsættelse af nationale regler begrænses.
Af interesse for lokomotivpersonalet arbejdes der p.t. i EU Parlamentet med ny procedure for indmeldelse af sikkerhedsrapporteringer, et anonymt indberetningssystem, en retsakt i forbindelse med krav til sikkerhedsledelsessystemer og forslag om, at køre / hviletidsregler skal administreres af sikkerhedsmyndigheden.

Desuden var der flere andre interessante sessioner, f.eks.: "Sikkerhedsmyndigheden og de mange aktører – ansvar, roller og tendenser" og "Integration af human factors i jernbane og luftfart".
Emner vi forhåbentlig kan uddybe ved en anden lejlighed.

De bagvedliggende årsager, regelforenkling og andre sikkerhedsspørgsmål:
Så blev det igen tid for at samles i plenum til konferencens anden internationale sikkerhedsspecialist, en Terje Løvøy fra norske Gimmestad, som primært beskæftiger sig med sikkerhed i offshore og maritime virksomheder
Også Løvøy havde en række interessante pointer. Menneskelig fejl kan minimeres ved hjælp af teknik, men ikke elimineres.

Det er således et grundvilkår, at der sker fejl. Det er – for at fejl ikke gentages – vigtigt at alle hændelser indrapporteres.
Så hvorfor sker det så ikke, og hvorfor er hovedparten af alle indberetninger af tekniske art, i stedet for menneskelige fejl, når disse nu udgør 80 %

Løvøy talte videre om vigtigheden i at finde ind til de bagvedliggende årsager til sikkerhedsafvigelser. På overfladen er den mest almindelige afvigelse, at en regel eller procedure ikke er fulgt.
Det er imidlertid blot et symptom. Den bagvedliggende årsag skal findes, kun således kan der iværksættes virksomme korrigerende tiltag.

Den mest almindelige bagvedliggende årsag er, at regler og procedurer er indviklede. Regler skal være brugervenlige, hvilket bør indarbejdes i et hvert sikkerhedsledelsessystem. Årsagen hertil er, at enkle regler mindsker risikoen for sikkerhedsmæssige afvigelser.
At enkle regler mindsker risikoen for sikkerhedsmæssige afvigelser kommer nok ikke særlig meget bag på DSB's lokomotivførere, som i dagligdagen skal håndtere tusindvis af sider med instruktionsstof, men det understreger, om ikke andet, vigtigheden af Regelforenklingsprojektet, og hvorfor LPO DSB har kæmpet en brav kamp for at sikre projektets gennemførsel og fortsat kæmper for at få projektet evalueret.

Afslutning:
Sikkerhedskonference blev afsluttet med et indlæg af professor i filosofi, Vincent F Hendriks, som bl.a. er kendt fra en række debat programmer i TV.

Også dette indlæg var om sikkerhed, men med en noget mere alternativ og til tider også mere underholdende tilgang, ikke mindst den noget specielle omskrivning af det gamle ordsprog: "tillid er godt - kontrol er bedre", som i Hendriks udlægning var blevet til: **"Kontrol er godt – tillid er billigere".**
Og selv om det givetvis var ment som en morsomhed, var det også lidt tankevækkende.
For hvorfor er det lige, at alle taler om økonomi, nøgletal og bundlinje, samtidig med at de selvsamme mennesker bruges så vanvittig mange ressourcer på kontrol.

Med denne konstatering i frisk erindring gik konferencen på hæld, en konference som både var inspirerende, men bestemt også definerende for, hvorledes vi – som faglig organisation – skal gribe en række sikkerhedsudfordringer an, ikke mindst i forhold til arbejdet med sikkerhedskultur, håndtering af sikkerhedsmæssige hændelser og regelforenkling.

Foto Jørn Weiss

Signalforbikørsler, sikkerhedsmatrix, sanktioner, mv. – sidste akt…

I Det Blå Blad har man efterhånden mange gange kunnet læse indlæg om signalforbikørsler, sikkerhedsmatrix, sanktioner, mv. skrevet i kølvandet på sidste forårs meget udskældte sikkerhedsbreve, senest i Det Blå Blad 4-2014 under overskriften:

Signalforbikørsler, sikkerhedsmatrix, sanktioner, mv. – igen, igen…

Som det fremgår af den artikel, var arbejdet med en ny procedure til håndtering af signalforbikørsler i DSB på det tidspunkt gået ind i den afgørende fase. Og faktisk lykkedes det d. 1. oktober– i samarbejde med gode folk i DSB Sikkerhed – at nå frem til en acceptabel procedure for fremtidig håndtering af signalforbikørsler i DSB.

Forståelsen inkluderede en procedure for inddragelse af den faglige organisation i de sager, hvor den involverede lokomotivfører var truet af en alvorlig sanktion, og hvor DSB Sikkerhed påtænkte at inddrage sager fra før sikkerhedsmatrixens indførsel i april 2013.

Alt i alt tilfredsstillende, da netop dette fra starten havde været den faglige organisations alvorligste ankepunkt.

Men…

Som det også fremgår af førnævnte artikel er intet i nærværende langstrakte forløb nået uden sværdslag, således heller ikke godkendelsen af den nye procedure. Dansk Jernbaneforbund og samtlige involverede Områdegrupper har godkendt proceduren, hvorimod hverken ledelsen i DSB Personale, eller i DSB Sikkerhed i skrivende stund – trods rykkere – har formået at give sit endelige tilsagn.

Belysning af årsagerne hertil ønsker vi ikke at bruge mere energi på, og LPO DSB agter ikke at foretage sig yderligere i forhold til implementeringen af en ny procedure. Som det fremgår i artiklen om Trafikstyrelsens sikkerhedskonference andetsteds i dette blad, er det måske heller ikke længere så relevant, idet det mest presserende – i vores optik – ikke er en ny procedure, men selve matrixens eksistens.

Hovedtaleren på Trafikstyrelsens sikkerhedskonference, Chris Drew, som – i parentes bemærket en af verdens fremmeste sikkerhedseksperter inden for luftfart – gjorde sig til talsmand for, at sikkerhedsledelsessystemer, som bygger på sanktioner, frem for vidensopsamling, ultimativt er til fare for sikkerheden (læs artiklen herom på side 15). Et synspunkt flere andre talere på konferencen var inde omkring, om end med lidt forskellig tilgang.

Vi er vidende om, at Dansk Jernbaneforbund har tilskrevet DSB om ovenstående. Opfordringen er utvetydig. DSB skal lytte til eksperterne og afskaffe sikkerhedsmatrixen og det tilhørende sanktionssystem. Hellere i dag end i morgen.

I den faglige organisation håber vi, at DSB vil stå ved det aftalte omkring implementering af den nye procedure i en overgangsperiode indtil matrixen kan udfases, herunder stå ved den aftalte evaluering i første halvår af 2015, som så naturligt kunne danne grundlag for matrixens endeligt.

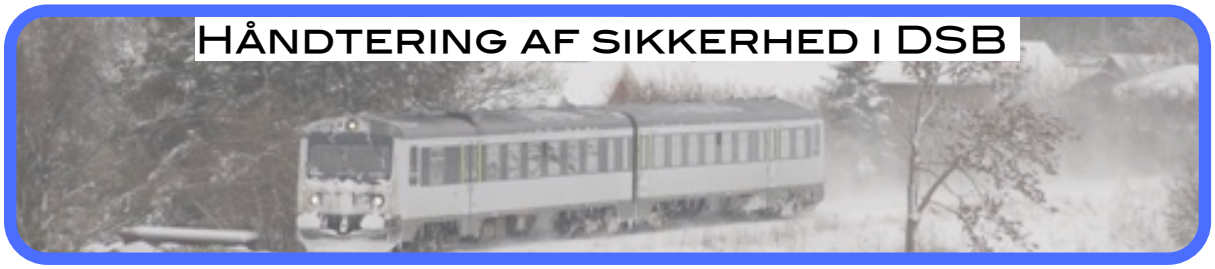
Såfremt der i nærværende sag bliver behov for yderligere information, udsendes denne via særskilt medlemsinformation.

Når fagforeningen lykkes – "Eksemplet Mc Donalds"…

På grund af pladsmangel er der i dette nummer ingen artikel i vores serie om den etablerede danske fagbevægelse og dens udfordringer. Vi bringer i stedet en lille solstråle historie, der viser, hvorfor det er en god ide at have en stærk fagbevægelse.

Fastfoodkæden Mc Donalds blev i foråret 2014 ramt af strejker i 33 lande fordelt på 6 kontinenter. Arbejdskampen gjaldt retten til en ordentlig løn (15 $ i USA mod pt. 9 $, svarende til ca. 50 kr. i timen) og retten til at organisere sig i fagforeninger. Mc Donalds medarbejdere i Danmark deltog ikke i denne arbejdskamp. Og hvorfor så ikke det? Fordi de allerede har en løn svarende til 21 $ i timen (Kilde: Metro Express, d. 15. maj 2014), og fordi medarbejdere ved Mc Donalds i Danmark allerede har overenskomst, en overenskomst den danske fagbevægelse kæmpede sig til for år tilbage, da de– som de første i verden – tvang Mc Donalds til at indgå overenskomst

HÅNDTERING AF SIKKERHED I DSB



Af: Peter Kanstrup, LPO daglig ledelse
Foto: Jan Lundstrøm

LPO DSB har igennem efterhånden meget lang tid påtalt en række forhold omkring DSB's håndtering af en række sikkerhedsrelaterede problemstillinger. Som det sig hør og bør er hovedparten af kritikpunkterne rejst via de ordinære samarbejdsorganer, primært DSB Produktions Sikkerhedsudvalg.
De konkrete resultater af anstrengelserne har indtil videre været en udtalt mangelvare, og det er Områdegruppens overordnede indtryk, at den faglige organisation og DSB's ledelse på en række punkter står meget langt fra hinanden i forhold til, hvorledes sikkerheden i en virksomhed som vores bør håndteres. Indtrykket forstærkes af, at LPO DSB de senere år – ud over decideret uenighed – har været vidne til en urimelig langsommelig sagsbehandling og en række besynderlige afgørelser i de sager, som nu engang har fundet deres afslutning. Samtidig udestår afklaringen af en række verserende sager, hvor den ældste har været flere år undervejs. Nedenfor følger et udpluk af disse.

TUC:
Sagen er tidligere beskrevet i medlemsinformation 22/2013. I april 2014 blev der så taget en række beslutninger omkring udfasning af TUC cirkulæret og implementering af ny ODI instruks, henholdsvis beslutning om nødvendig uddannelse af et antal lokomotivførere udenfor de store P-riste og / eller korrigering af plangrundlaget, så personale uden TUC uddannelse ikke længere skulle udføre denne opgave. Aftalen er imidlertid aldrig blevet implementeret. Der er dog udsendt et nyt cirkulære om emnet, men det bygger uheldigvis videre på forvirringen i cirkulære 114. Der er efter massivt pres fra LPO DSB givet tilsagn om en kommende TUC uddannelse til alle lokomotivførere.

- **Varighed: 24 måneder**
- **Status: Uafsluttet**

EU certifikater infrastruktur:
Der er efter langvarigt pres fra LPO DSB igen kommet skred i arbejdsgruppen, hvis mål er at sikre en håndterbar underopdeling af infrastrukturen på stationsområder. Et resultat er indenfor rækkevidde.

- **Varighed: 18 måneder**
- **Status: Uafsluttet**

Passagersikkerhed – ITV skærme, mv.:
LPO DSB har ad flere omgange – senest på Sikkerhedsudvalgsmødet d. 28. august – prøvet at få sat fokus på de ITV skærme, der er opsat, så lokomotivføreren kan overvåge ind og udstigning på enmandsbetjente strækninger, etableret før 30. juni 2013, herunder fokus på udstyrets placering, virkemåde og deciderede mangler. Selv om punktet omhandler et af vores kerneområder, nemlig passagersikkerhed, synes der ikke at være nogen særlig ledelsesmæssig interesse for dette emne, kun en bekymring for, at LPO DSB og / eller DJ ønsker at politisere i forhold til de uafsluttede sager omkring enmandsbetjening i Nordjylland og på Kystbanen

- **Varighed: 18 måneder – reelt meget ældre, dog i andet regi**
- **Status: Uafsluttet**

Ny procedure for signalforbikørsler:
Reelt færdig forhandlet 1. oktober 2014, men trods talrige rykkere er det ikke lykkedes at få ledelsens endelige tilsagn, og LPO DSB har nu tabt tålmodigheden fuldstændigt, og har i samråd med DJ besluttet at forlange matrixen afskaffet i stedet (Se desuden artikel andetsteds i dette blad).

- **Varighed: 15 måneder**
- **Status: Uafsluttet**

Nedsat bremseevne MF:
Sagen er på flere måder dybt bekymrende. P.t. afventes rapport fra Knorr bremser. (Se desuden artikel andetsteds i dette blad).

- **Varighed: 12 måneder**
- **Status: Uafsluttet**

Regelforenkling:
Trods utallige rykkere de senere år, udestår den formelle afslutning og evaluering af Regelforenklingsprojektet, med den umiddelbare konsekvens, at regelforenklingen ikke formelt er implementeret. En af hovedtalerne på Trafikstyrelsens sikkerhedskonference d. 18. november gjorde ellers et stort nummer ud af at pointere, at det er helt essentielt for sikkerheden, at reglerne er enkle, brugbare og utvetydige. Måske som følge heraf, er der indkaldt til møde primo januar.

- **Varighed: Årevis – projektet indledt tilbage i 2010-2011**
- **Status: Uafsluttet**

Håndtering af indrapporteringer:
LPO DSB har påtalt det dybt demotiverende i, at lokomotivførere, der laver de helt nødvendige indrapporteringer af afvigelser i Synergi, eller for den sags skyld rejser spørgsmål af sikkerhedsmæssig karakter via egen leder til Sikkerhed & Arbejdsmiljø, ikke løbende underrettes om egne sager, eller kan hente oplysninger om egne sager i IT systemerne. Den eksisterende procedure er dræbende for etablering og vedligeholdelse af en god indmelderkultur.

- **Varighed: Ny sag**
- **Status: Uafsluttet**

Ansvarsforvirring:
LPO DSB accepterer ikke den eksisterende opdeling af sikkerhedsarbejdet i DSB i to uafhængige sikkerhedsafdelinger. Ansvar, der ikke er entydigt, løftes ikke. Det skal der findes en løsning på.

- **Varighed: Ny sag**
- **Status: Uafsluttet**

Sidst men ikke mindst har LPO DSB plæderet for, at det – så længe sikkerhed i DSB håndteres via et sanktionssystem – skal have konsekvenser, når der begås fejl med betydning for sikkerheden i de administrative funktioner i forhold til regelskrivning, udsendelse af sikkerhedsinstruktionsstof, mv., henholdsvis når der udøves ledelsesmæssig egen fortolkning af regelværket. Det har ikke været muligt at skabe lydhørhed for dette synspunkt, men der er dog givet håndslag på, at det indgår i dagsordenen på førstkommende møde i DSB Produktions Sikkerhedsudvalg.

Som det fremgår af lederen i dette blad, deltog LPO DSB i Trafikstyrelsens sikkerhedskonference 2014, hvor vi med tilfredshed bemærkede sikkerhedsguruen, Chris Drews, pointer om sikkerhedsledelse og sikkerhedskultur, som på helt centrale punkter støttede op om den tilgang til sikkerhed, som ligger dybt forankret i lokomotivpersonalets DNA, f.eks.:

- Sikkerhedskulturen afspejler – på godt og ondt – den kultur, der er i virksomheden.
- Den menneskelige faktor er omdrejningspunktet for al sikkerhedsledelse.
- Indrapportering af sikkerhedsmæssige afvigelser er grundlaget for et højt sikkerhedsniveau
- Sanktioner fører til lukkethed og som følge heraf til færre indrapporteringer

Ledelsen handlinger – også ”ikke-handlinger” – påvirker sikkerhedskulturen negativt, idet den enkelte lokomotivfører står tilbage med det indtryk, at ledelsen ikke tager det organisatoriske ansvar på sig.

Det er indlysende, at der skal ske en ændring meget snart. LPO sætter sig derfor – begyndende med en række artikler om sikkerhedsforhold i dette nummer af Det Blå Blad – i spidsen for en række initiativer med afsæt i den gode lokomotivmandsgerning. Det handler i prioriteret rækkefølge om:

1. **Sikkerhed**
2. **Materielhåndtering**
3. **Rettidighed**
4. **Kundeservice**

LPO – Med sikkerhed først…

AARHUS

Af: Lars K Andersen

Så er Aarhus tilbage igen, med et indlæg til Det Blå Blad. Forklaringen på hvorfor indlægget fra Aarhus, ikke var med i sidste nummer af bladet kan være mange, men glemsomhed er nok det mest rigtige.

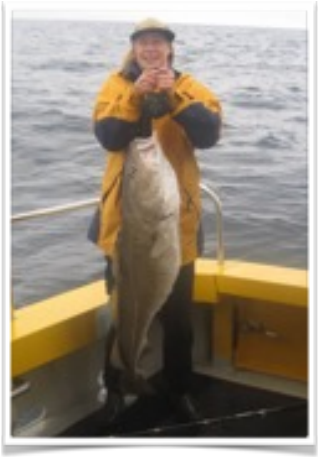
Efteråret har jo budt på meget her i Aarhus. Det årlige turvalg er løbet af stablen. At folk kom i tur på deres første ønske, kan vi ikke prale af. Valget til turene ligner alle andre år, med nogle der bliver glædelig overrasket og nogle der mener, at turønske nr. 14 er helt ude i hampen. Det er nu sådan, at der kun er 108 turpladser og hele 180 mand i Aarhus, så det er et svært regnestykke, at få til at gå op. Vi har denne gang også opnået at få alle ture fyldt op. Det har været lidt svært de senere år med specialturen 310 (fætter BR).

For første gang i mange år, var testførerne med i turvalget, da deres kontrakter med DSB er opsagt. Det gav lidt forvirring om, hvor de stod, hvis DSB igen skulle bruge testførere. På det tidspunkt, hvor valget blev gennemført, var der ikke underskrevet ny aftale på dette område. De fleste testførere valgte dog at søge reserven, med ønske om udstationering, da det på dette tidspunkt var det bedste. Når Det Blå Blad udkommer, er den nye aftale for testførere indgået og på de fleste punkter vel egentlig ok. Aftalen kan ses på denne vidunderlige hjemmeside: www.lpo-dsb.dk

At alt har en ende gælder også ens arbejdsliv. Vi har hen over efteråret taget afsked med Bo Jørgensen (41 år i DSB), Ulrik B Larsen og Erik L Laursen (kørende LKI) De har valgt at sige farvel til DSB og nyde deres otium. Her fra skribenten skal lyde en stor tak til alle tre for deres virke som gode kollegaer gennem mange år.

Nu er det jo ikke kun afsked vi har med kollegaer. Vi har også haft en del 25 år jubilæer. John K Nielsen (morgenmand), Jill (MUTTI) og Henrik Michelsen alle d. 1. oktober og Peter V Nygaard (lille hofleverandør) d. 18. november. Der skal til alle fire lyde et: ”hip, hip, hurra”.

Den 13. september var den en lille flok, der havde meldt sig på en lille fisketur ud i Skagerrak med det gule skib, SEA-HAWK. Jørn som stod for arrangementet, havde måttet aflyse turen flere gange pga. lavtryk (betyder vist nok hård vind). Fra onde tunger lyder det, at han her efter gik under navnet Jørn-lavtryk. Det forlyder dog, at ”lavtryk” efter turen er skiftet ud med ”højtryk”, så alt ender godt for arrangøren. På turen var Dorte J så heldig at sende snøren 80 meter ned i Skagerrak, hvor hun fik fat i en Torsk på 18 kilo. Det viste sig at torsken havde både mund og vom fyldt op med jomfruhummere. Godt gået Dorte. Hun er selvfølgelig fotograferet med dyret (torsken).



Dorte J og torsken

At nogle tabte fiskegrejet og andre var søsyge, påvirkede ikke humøret på turen, så en ny tur kan jo godt være under opsejling. Dorte har med sin fangst fået næste tur gratis med SEA-HAWK.

Med disse ord vil jeg gerne ønske alle en rigtig glædelig jul og godt nytår fra Aarhus og på samme tid gøre opmærksom på

generalforsamlingen i LPO Aarhus d. 15. januar klokken 14:00 i Sonnesgade 21. Pensionister er meget velkomne. Som noget nyt skal der i år betales for maden. Tilmeldingslister vil ligge fremme på stuen.

Fra Peter V Nygaards jubilæum hvor kollegaer optræder med deres fortolkning af uha-da-da

Aalborg / Frederikshavn

Af: Lars Rolving Jensen

Status på situationen i Nordjylland er… at der ikke er noget nyt. Det ligger dog nu helt fast, at Nordjyske Jernbaner overtager regionaltogene fra Skørping til Skagen henholdsvis Hirtshals, sandsynligvis fra og med K17. Og hvad der så kommer til at ske, er der ikke ingen, der på nuværende tidspunkt vil sige noget om, men lokalgruppen har efterhånden fået så mange kontakter til den politiske scene, at vi kan stille spørgsmålene de rigtige steder. Og vær helt sikker på at vi vil stille spørgsmålene. Der er spørgsmål om:

- **Hvor mange lokomotivførere der skal bruges hos NJ?**
- **Hvilken køreplan man vil tilbyde de rejsende og deraf følgende depotstruktur og turplan?**
- **Samt hele spørgsmålet om løn og pension.**

Senest har Morten Schroll og Lars Rolving rejst spørgsmålene til en aftenspisning hos LO Aalborg, hvor lokalgruppen har meldt sig ind.
Ved denne spisning var der deltagelse af trafikminister Magnus Heunicke, transportordfører Rasmus Prehn (S) samt Aalborgs borgmester Thomas Kastrup Larsen, så kan man vel ikke komme længere af det politiske spor…
Lige for nuværende er der ikke meget andet at gøre end at afvente underskriften på aftalen mellem Transportministeren og regionen og så derefter kridte skoene igen og holde beslutningstagerne til ilden, således at tidligere tiders besværligheder undgås og alle kan være forberedte. Lokalgruppen er sig situationens alvor meget bevidst…

Og nu til det mere muntre. Årets traditionelle julefrokost med togpersonalet er afholdt og jeg må med beklagelse meddele, at den foregik helt uden skandaler eller optøjer. Næste år kan jeg kun anbefale endnu flere kolleger at deltage, det er særdeles morsomt.

Turvalget er overstået og alle ture blev fyldt op, så heeeelt ringe var turene så alligevel ikke. Nu forestår sommerferievalget, og så er det skisme snart jul og et helt nyt år med, hvad det så indebærer af nye direktører, rokader, organisationsændringer, nye ure og, og, og…

PS! Husk generalforsamlingen d. 21. januar 2015 kl. 13 det sædvanlige sted…

Til slut et ønske fra lokalgruppen om en rigtig glædelig jul og et lykkebringende nytår til alle

Tinglev

Af Jesper Rodkjær Pedersen

Så nærmer den søde juletid sig med alt, hvad der dertil hører af hygge, julekalender, duft af gran, dejlig julemad og ikke mindst julebio. Ja minsandten om ikke de brave indespærrede pionerer i Teletubbiesgade i deres store godhed har sendt en gave til alle os, som måtte blive tilbage på jorden.

LOKALINDLÆG

For dem der ikke lige er bekendt med Projekt Teletubbiesgade, så kan jeg fortælle, at det er en håndplukket skare af rigets fineste teoretikere og andet godtfolk, som har ladet sig spærre inde i en hermetisk lukket sfære, hvor de med tiden skal gøre sig fri af historiens bånd og den nuværende civilisation.

Et helt igennem fantastisk projekt, som kan gå hen og blive menneskehedens – men nok ikke jernbanens – redning.

Disse mennesker har som en gestus sendt os tilbageværende dødelige JULEBIO. Det er vi selvfølgelig rigtig glade for, eftersom det jo med al tydelighed viser, at Projekt Teletubbiesgade er på rette spor, da de helt klart er ved at frigøre sig fra den virkelighed, som vi andre lever i.

Hvad mener du nu med det, spørger den opmærksomme læser? Jo, det forholder sig sådan, at vi trods alt er en del ansatte i dette firma, som lever i det, der så flatterende omtales som Udkantsdanmark. Vores virkelighed er, at der er meget langt til julebio – faktisk så langt at en rejse til julebio kunne sætte hele decemberbudgettet over styr.

Lad os tage et fiktivt eksempel:
En lokomotivfører stationeret i Tinglev. Vi kan sige, at vedkommende er bosiddende lidt uden for Sønderborg med sin kone og fire børn. Lad os yderligere sige, at vedkommende ikke har frikort og familiebilletter.
Det er jo alligevel noget Projekt Teletubbiesgade og Skat har ønsket at komme til livs. Et af børnene må blive hjemme, da der kun kan bestilles fem billetter. Dernæst skal der skaffes togbilletter til hele familien fra Sønderborg til Odense og hjem igen – pris 1510,-.

Mon ikke en sådan kollega vælger en tur i den lokale biograf for egen regning og så brænder tusind kroner af på julegaver i stedet? I tilgift slipper børnene også for at få mareridt over den uhyggelige film om DSB's strategi, hvor de kan se og høre, at DSB slet ikke længere opfatter deres fars arbejde som en del af kerneområdet.

Vi ønsker Teletubbierne en rigtig god rejse ud i fremtiden.

På det lidt mere konkrete plan så har vi på det seneste skulle dele vores opholdslokaler i Tinglev med nogle ubudne gæster. Det drejer sig om arten Rattus Norvegicus – bedre kendt som den brune rotte. Allan Paag har som en anden David Crockett sat snedige fælder op. Desværre måtte han se sig slået af storvildtjægeren, Steen Jørgensen, som fangede et præmieeksemplaret.

Rottefængeren fra Tinglev…

Vi forventer selvfølgelig at det nu er slut med MUS-V i Tinglev, og at vi alle i fremtiden bliver rykket til det højere niveau ROTTE-V. Udover at kunne tilbyde den helt særlige sønderjyske stemning, så er vi stolte af nu også at kunne tilbyde en gang Weils syge til kollegerne, som kommer på besøg. Skadedyrs bekæmperen er tilkaldt.

De lokale gruppeledere har inviteret til Store Æbleskive Dag fredag d. 19. december fra 10-14. Efter klokken 14 er der høflig selvbetjening – spis din æbleskive før rotten gør det.

Rigtig god jul og godt nytår til alle læsere af Det Blå Blad.

STRUER

Af: Dan Krogh Mortensen

Turvalget K15

Turvalget sluttede kort efter sidste deadline til Det Blå Blad, derfor kommer der lige lidt om valget i denne udgave.
Man kan konstatere, at specialture er de foretrukne ture at køre i, i Struer. Aftenturen blev fyldt op og morgenturen blev ligeså fyldt op, endda med tre kolleger på venteliste. Værre så det ud med de blandede ture, hvor der i den ene blandede tur var en enkelt plads ledig, og den anden blandede tur var kun halvt fyldt op, med 6 ledige pladser. Man kunne se på listen over reserven, at det stort set var de samme kolleger, der havde valgt at køre i tur, dog blev der presset tre med lavere anciennitet ud af morgenturen.

Studietur

Studieturen 2015 går til Warszawa og kommer til at foregå fra mandag til fredag i uge 17. Det var aftalt, at der kunne komme 11 kolleger med på turen, for det var det maksimale antal, der kunne undværes på depotet.
John Heilskov som er rejseleder / arrangør er selvfølgelig selvskrevet til turen, så der var reelt kun 10 pladser at kæmpe om. En tilmeldingsliste blev hængt op, og så var det bare med at få sig skrevet på.
Sidste frist for tilmelding var tirsdag d. 21. oktober, og der var 17 kolleger, der havde skrevet sig på listen inklusiv John Heilskov, så det endte selvfølgelig med lodtrækning. Gruppeleder Mikael Hove Jensen og John Heilskov stod for lodtrækningen, som foregik efter alle gældende regler, så nu sidder der 6 skuffede kolleger tilbage.
Det er så her, jeg ønsker mine kolleger en god tur til Warszawa…

Hjertestarter.

Om det er på grund af den efterhånden fremskredne alder blandt lokomotivpersonalet, eller fordi man endelig har fundet ud af værdien af befolkningen i Vestjylland, vides ikke med be stemthed.
Men nu har vi endelig fået en hjertestarter på Struer station.
En hjertestarter vi i en længere periode har ønsket os og alle blandt lokomotivpersonalet har lært at betjene, når vi har været på evakuering og førstehjælp i Randers.
Hjertestarteren er opsat på stationsbygningen ved spor 1, så den er let at få øje på og let at komme til.

Alle Det Blå Blads læsere
Ønskes en glædelig jul, samt et lykkebringende nytår.

ODENSE

Af: Ole Stuhr Hansen

Nu har man hørt det med:
Problemet med den manglende tillid mellem DSB's medarbejdere og firmaets topledelse skal løses lokalt.

Anderledes kunne man dårligt opfatte et indlæg på ABC forleden. Bedst som deadline for besvarelse af MTAPV nærmede sig, var der en person fra lederkredsen, der allerede tog forskud på fortolkningen af resultatet: "Opfølgningen (på tilbagemeldingerne, red.) og dialogen skal især foregå lokalt, for erfaringen er, at trivslen og arbejdsmiljøet primært handler om det daglige arbejde," lød det fra underdirektør i Sikkerhed, Lars Nordahl. Udtalelsen faldt under et seminar den 25. november 2014 med arbejdsmiljørepræsentanter, tillidsfolk og ledere.

Jamen helledusseda – tror man i direktørkredsen virkelig på, at utilfredsheden over den centrale ledelse, som blev dokumenteret i sidste års MTAPV, allerede har lagt sig? Det siger sig selv, at eventuelle tvister og samarbejdsproblemer med lokale ledere skal løses lokalt. Men tror man i Telegade selv på, at den centrale ledelse

har forbedret sig så meget, at alle udfordringer nu er henlagt til depoterne?

Tilsyneladende. For set fra øverste etage i vores topstyrede virksomhed drejer det sig om, at de lokale arbejdsmiljørepræsentanter, tillidsfolk og ledere (kaldet TRIO'er) under en såkaldt Trivselspalette og med kodeordet Social Kapital får højnet tre parametre:

1. **Tillid i organisationen.**
2. **Oplevelsen af retfærdighed.**
3. **Evne til at samarbejde omkring kerneopgaven (man mener nu nok *om* kerneopgaven, men lad det nu ligge).**

Her på gulvet ønsker vi held og lykke og kan sagtens bidrage med et par løsningsforslag.

Det ene er billigt. Omgør beslutningen om at fratage os vores familiebilletter – tabet af denne velerhvervede rettighed føltes af mange medarbejdere som en blodig uretfærdighed, og en genindførelse vil kunne rette lidt op på tilliden i organisationen. Det kunne også hjælpe, hvis den afgående direktør frasagde sig sin bonus, nu hvor han snart damper af og ikke vil kunne stilles til regnskab for sine beslutninger.

Det andet forslag vil kunne spare virksomheden for en masse penge: Drop logoprojektet. Udviklingen af det nye sekskantede design har allerede kostet en bondegård, og det bliver rasende dyrt, inden det gamle logo, som er indlejret overalt i f.eks. uniformer og sædebetræk i IC-materiel, er fjernet. Og spørger du en lokomotivfører, om et nyt logo vil kunne tiltrække nye passagerer, vil svaret givetvis blive et nej. Derimod ville vi helt sikkert få flere tilfredse passagerer, hvis vi i stedet brugte pengene på bedre vedligeholdelse og rengøring af vores materiel. Et sådant initiativ ville måske oven i købet kunne give flere penge i kassen.
Og hvis man absolut *er* så forhippet på et sekskantet logo, så hænger der allerede ét til fri afbenyttelse på Københavns Hovedbanegård over indgangen fra Reventlows gade:
Det indeholder S-togssymbolet og vingehjulet i ét. Godt nok i retro-style, men det er faktisk gået hen og er blevet moderne. Det har vores ledelse og deres hyrede designfirma bare ikke opdaget.

Således opmuntret ønskes alle en god jul og godt nytår.

NYKØBING F

Af: Finn Rasmussen og Svend Erik Rasmussen

Her i Nykøbing Falster er vi ved at forberede os på den store flyttedag, hvor vi flytter fra den nuværende adresse på Godsbanevej 11 og op til stationsbygningen. Det er tredje flytning, siden maskindepot Nykøbing Falster blev oprettet som et satellitdepot under Rødby F. Ved sommerkøreplanens start i 1989, startede 16 mand i Nykøbing Falster.
Depotet lå dengang ude ved sukkerfabrikken, og indgangen til depotet foregik også igennem sukkerfabrikken. Dengang havde vi rigtig megen glæde af de kogte sukkerroer, og den søde lidt ramme lugt, der havde for vane at sprede sig over det meste af byen.

DSB har valgt, at vi skal have nye opholdslokaler sammen med togpersonalet, ligeledes er det også DSB bygning der egenhændigt har planlagt indretningen af de ny istandsatte lokaler. Hverken den lokale arbejdsmiljørepræsentant, LPO eller TPO har været med fra starten, som vi ellers havde forventet. Da LPO blev præsenteret for lokaliteterne, var stregerne sat, men vi håber at slutresultatet bliver nogle gode lyse, funktionelle opholdslokaler. Samværet og opholdslokaler sammen med togpersonalet er ikke nyt for os, så det er vi ikke nervøse for skal konflikte.

For dem der kender til forholdene i Nykøbing Falster, er det nok værd at bemærke, at motion og frisk luft bliver der frem over

lidt mere af, da der bliver lidt længere ud til ”skoven” (opstart / hensætning). Faktisk er der 1,5 km ud til spor 66-68 og vaskehallen.
Hen over efteråret er der kommet godt gang i de sociale arrangementer. Vi var langt fremme med planlægning af en tur til Tyskland, men økonomisk hang det ikke rigtigt sammen. Turen er dog ikke opgivet. Vi prøver om den kan gennemføres i 2015.

Til gengæld har vi, når disse linjer læses, afholdt en bowling aften, og et firmabesøg på REFA, byens store forbrændingsanlæg, der omdanner affald fra Lolland - Falster – plus lidt import fra Tyskland og England – til varme og el uden at CO2 belaste naturen. I december bliver der afholdt to julefrokoster.
Den ene i Rødby havn med en udflugt til Krenkerup bryggeri, hvor vi skal smage på noget godt øl, og derefter går turen til ”Hyttefadet” i Rødby havn hvor julefrokosten afholdes. Den anden julefrokost bliver afholdt i Nykøbing i hjemmeværnets lokaler ved kommandoposten, hvor der også vil være ølsmagning.

Til sidst vil vi her fra LPO Nykøbing Falster ønske alle god jul og godt nytår.

KØBENHAVN

Af: Ebbe L L Drögemüller
Indespærret på Kh.
Lokalgruppen modtog fredag morgen den 7. november melding om, at der havde været en episode tidligere på natten, hvor strømmen til lokalerne på Hovedbanegården var forsvundet. Strømafbrydelsen havde haft den uheldige følgevirkning, at alle døre i bygningen gik i baglås. Dør vriderne virkede ikke og ”ud” trykkene var virkningsløse. De kolleger, der var fanget inde i bygningen, måtte bryde en dør op for at komme ud. Heldigvis var der ingen anden fare på færde, så panikken var umiddelbart til at overse. De bekymrede kolleger stillede efterfølgende det oplagte og naturlige spørgsmål: ”Hvad nu hvis der havde været brand og dette var årsagen til strømafbrydelsen? Kan vi ikke stole på teknikken?”. Den lokale ledelse skal i den forbindelse have ros for at handle hurtigt. Samme formiddag var der taget aktion på sagen og en låsesmed tilkaldt. Låsesmeden gennemgik samtlige døre og fandt kun enkelte fejl i dørene. Dette efterlader desværre sagen uafklaret. Hvad der skete den pågældende dag, har ikke været muligt at genskabe og usikkerheden er derfor stadig til stede. Kan vi stole på teknikken hvis uheldet er ude? En ting er i hvert fald afklaret. Lokomotivførerne er handlekraftige folk, der nok skal løse de problemer de står overfor, uanset hvilket tidspunkt det sker på. At det så koster en dør, eller to, når teknikken svigter, er selvfølgelig ærgerligt.

EVAK.
Lokalskribenten har siden sidste udgivelse af Det Blå Blad, været igennem den obligatoriske efteruddannelsespakke for lokomotivførere, EUM 4. I København betyder det, at man også skal en tur på EVAK og bl.a. vise at man kan gennemføre en evakuering i en uheldssituation i Storebæltstunnellen. Der har været sagt meget om selve testen, og efter snakken at dømme på stuerne, bliver testen også diskuteret ivrigt lokomotivførerne imellem. Hvorfor ”ikke består” man, og hvorfor kan man ikke bare tage testen igen samme dag? Er nogen af de spørgsmål, der går igen. Dette var ingen undtagelse på det hold, undertegnede deltog på. I den efterfølgende evaluering blev der stillet mange gode forslag til forbedringer af uddannelsen. Der blev bl.a. stillet forslag om, at det blev muligt på forhånd at kende testscenarierne, så kunne lokomotivførerne forberede og øve sig på dem. Det blev også foreslået, at dele af den tidligere TULT uddannelse kunne bruges i et E-læringsmedie i stil med prøvespørgsmålene i sikkerhed og teknik. Bl.a. de elementer med placering af ressource personer og evakueringsveje kunne godt give mening. Og så blev der selvfølgelig også spurgt til, hvorfor man

ikke kunne lave en ny prøve samme dag, hvis den første var ”ikke bestået”. Her kom der nogle tilforladelige forklaringer fra instruktørerne. Det ændrer dog ikke ved den generelle opfattelse blandt lokomotivførerne. Lad os bruge øvelsestunnellen til at øve os i. Det er kun på den måde vi bliver bedre, og med al øvelse bliver det jo kun bedre, jo mere man øver sig. Vi tror ikke at ret mange bliver bedre af at ”ikke bestå”. Vi krydser fingre for, at forslagene til forbedring, af en i øvrigt god og brugbar uddannelse, falder i god jord hos dem, der laver uddannelsesmaterialerne. Ideerne er i hvert fald givet videre. Det handler jo i bund og grund om, at vi alle bliver så fortrolige og sikre som muligt i alle forhold vedrørende evakuering og uheld i tunneller og på faste forbindelser.

Kantineordning.

Et godt eventyr starter tit med: ”for længe, længe siden, i en anden verden langt herfra…”. Sådan kunne historien om det næste emne også sagtens starte. Vi skruer tiden tilbage til dengang vores personaledirektør hed Inger Ørum Kirk. Ud over andre mere eller mindre gode påfund hun bragte ind i virksomheden, kom hun dog også med en ide, som vi alle i København så frem til. Nemlig ensartet kantineordning med ens forhold for alle medarbejdere. Desværre var det hele måske kun et eventyr, måske endda et rigtig dårligt eventyr. Vi venter stadig på, at flere af de gode intentioner bliver indfriet. Vi undrer os bl.a. over, hvordan man i en virksomhed kan have forskellige ordninger for personalet. F.eks. er det uforståeligt for os, at man i kantinen i Telegade kan købe komplet morgenmad til en samlet enhedspris af 12,- kr. inkl. kaffe. I kantinen på Hovedbanegården betales samme morgenmad til stk. pris, derudover skal der her betales for kaffe. Da vi stadig venter på slutningen af eventyret, vil vi blot opfordre til, at man som minimum tager den beslutning, at der prissættes ens for alle medarbejdere, uanset hvor i DSB man hører til. Den forskellige prissætning kan især undre, da det for begge kantiners vedkommende er Tings trøm, der er leverandør. Det kan selvfølgelig være vi tager fejl og har misforstået et

eller andet, men der var vist noget med Ét DSB!

Sikke noget pis.

Der har igennem flere år været rejst den problemstilling, at der er nogen, der fornøjer sig med at urinere foran og op af vores indgangsparti på Kh. Problemstillingen er snart belyst så mange gange, at vi er begyndt at gå i ring. Lokalgruppen må efterhånden konstatere, at emnet åbenbart ikke er vigtigt nok til, at der findes en løsning. Vi har fra lokalgruppens side rejst problemet på vores LSU møder utallige gange igennem flere år. Ligeledes er det også rejst af AMG gruppen og TPO utallige gange. Intet er imidlertid sket trods dette. Det må således være viljen til at løse problemet en gang for alle der mangler. At spule når der bliver klaget over stanken er og bliver en nødløsning. Vi slæber alskens uhumskheder ind i vores lokaler og trappeopgange. Dette er simpelthen ikke i orden. Det må være på tide at nogen tænker ud af boksen og prøver nogle af de utallige forslag der igennem tiden er bragt frem. Alt andet har indtil nu vist sig ikke at virke.

Migrering af Outlook.

I skrivende stund ruller dette fænomen over DSB. Lokalgruppen spørger sig selv, hvordan det kan være, at virksomheden gang på gang bliver fanget i IT problemer i forhold til lokomotivførerne. Når dette blad læses har de fleste af os nok været i berøring med dette problem. Hvorfor er dette et problem vil nogen nok spørge? Jo, når man ikke kan finde ud af at sende mails med den rigtige ordlyd i forhold til aftaler, vil der være en masse kolleger der ikke er klar over problemet, før de intetanende møder ind og deres mailpostkasse ikke virker mere. Så har de 5 minutter til at løse problemet!!! Hvor gennemtænkt er det lige? Hvor er respekten for medarbejderen, rettidigheden og sikkerheden. Lokomotivførerne sidder ikke på kontor og kan bruge hele arbejdsdagen på at løseblemet.

Vi er bundet af regler om, at E-mails **skal** læses i vores forberedelsestid, inden vi må køre tog. Det har vi snart sagt så mange gange, at alle efterhånden burde vide det. Alligevel vælger man at ignorere dette og tage den enkelte lokomotivfører, rettidigheden og sikkerheden som gidsel. Vi forstår det ganske enkelt ikke? Er der nogen, der har en forklaring?

Lokalgruppe København ønsker alle lokomotivførere og deres familier en rigtig glædelig jul og et lykkebringende nytår. Tak til alle de gode kolleger, vi har haft kontakt med i året, der er gået.

KALUNDBORG

Af: Maiken Tomlinson

Som Michael nævnte i sidste udgave af bladet, lovede jeg i forrige nummer af Det Blå Blad at fortælle lidt om, hvordan vores åbningsceremoni for "den nye Nordvestbane" d. 18. august gik. Så lad mig starte med det.
Anders Egehus var som sagt inviteret til at komme forbi til en bid mad, og stillede herefter op til spørgsmål fra de fremmødte. Med sig havde han også Marianne Mygind.

En hel del lokomotivførere, togførere, stationsbetjente, et par værkstedsfolk fra Fredericia, Banedanmark-folk og ikke mindst den lokale presse var mødt op, så der var mange spørgsmål! Og både Anders og Marianne tog sig god tid til at besvare spørgsmålene – nogen vil muligvis synes, at det tog lidt for lang tid med besvarelserne, da de for hvert spørgsmål brugte de første 5-10 min. på at forklare baggrunden for, hvorfor de svarede, som de gjorde. Selv var jeg udstyret med en længere liste over spørgsmål, da både Michael (som desværre ikke selv kunne være til stede), og undertegnede havde en del, vi gerne ville spørge om. Jeg nåede dog kun at stille 3-4 af dem, for efter de første to timers spørgerunde, var jeg desværre selv nødt til at smutte, da jeg skulle hente knægten i børnehaven. Det forlød efterfølgende, at spørgsmålene var fortsat i yderligere ca. 1 ½ times tid.
Det absolutte højdepunkt på dagen må dog siges at være det overdådige traktement af både buffet, som togfører Peter Mayer kok kererede, og grillmad, som vores egen grillmester, lokomotivfører Jan Klostermark stod for. En stor tak herfra til dem begge for supergod mad og engagement!

Turvalg
Turvalget blev afholdt i "god ro og orden". Desværre var reservestyrken ikke stor nok i år til, at vi kunne lave en ramme reserve tur, til stor ærgrelse for de af vores kolleger, der ellers kørte i den. Til gengæld lykkedes det i år nogle af de "yngre" folk (anciennitetsmæssigt) at komme i tur, hvorimod andre af os tager et år mere i reserven.

Ny tjenestefordeler
Her midt i november fik vi tildelt en helt ny tjenestefordeler, Lone Terney, da Suzan Sand skal til at stå for uddannelsesplanlægningen for Næstved, Nykøbing, København og Kalundborg depoter. Lone har førhen bl.a. arbejdet for SAS.
Vi byder Lone velkommen, og ønsker Suzan held og lykke med de nye udfordringer!

MG
Sagaen fortsætter – dog uden meget nyt under solen siden sidst. Uddannelserne er i gang, og da de få afgange til og fra Kalundborg p.t. jævnligt bliver erstattet af andet materiel, er udfordringerne i forhold til de igangværende uddannelser ikke blevet mindre. Dertil kommer, at de af os der allerede har attesten, har svært ved at få opbygget nogen form for rutine, grundet det faktum, at de få afgange vi har, bliver brugt til uddannelse. Så det skal nok blive spændende at komme i gang med den nye køreplan!
Endnu mere spændende bliver det at se, om man kan få "tryllet" nok køreklare IC4-sæt frem til at dække afgangene i K15!

Nye kolleger

1. december starter et nyt hold lokomotivførere på uddannelse. 4 af dem kommer til Kalundborg. TAK – endelig ser det ud til at lysne lidt på personalefronten!

Et stort, hjerteligt **VELKOMMEN TIL KALUNDBORG DEPOT** til alle fire, vi glæder os til at få jer hertil!

GOD JUL OG GODT NYTÅR TIL ALLE JER FRA ALLE OS I KALUNDBORG ☺

FREDERICIA

Af: Palle Dahl

Inden vi ser os om, skal vi skrive 2015 på vores kalender, så derfor vil jeg lige slutte året 2014 af med lidt lokalt stof fra os i Fredericia.

Først vil jeg komme med en undskyldning til vores to gruppeledere i Fredericia. De var ikke tilfredse med mit indlæg i det forrige nummer af Det Blå Blad, omhandlende indvielsen af vores ombyggede briefingrum. De følte sig stødt over, at jeg håbede, de havde tilladelsen i orden til at servere pølser og brød denne dag. Trods de mange regler for servering af fødevarer, er det nemlig ikke længere et krav fra Fødevarestyrelsen. Jeg beklager meget, at jeg gav udtryk for, de havde styr på tingene. Det var ikke hensigten, men derimod skulle det læses med et smil på læben. Undskyld.

Turvalget til K15 var spændende, idet der var truffet en beslutning om, at det skulle ske elektronisk. Der var lidt finpudsninger inden det gik i luften, men det forløb helt uden gnidninger, og til sidst blev det rettet med en returmail indeholdende valgønskerne, alle var glade. Succesen gør, at det kommende sommerferievalg skal foregå på samme måde. Vi lever jo i en moderne verden.

Omkring 1. november fik vi en mail fra en af vores gruppeledere, hvori vi blev gjort opmærksom på, at adgangsvejen til P-risten ville være besværlig i en kort periode, da parkeringspladsen skulle asfalteres, gangstien var derfor skærmet af.

Endelig tænkte jeg. Det havde jeg efterlyst i lang tid, og jeg har skrevet om problemet i dette blad adskillige gange. Det tog kun to dage, så var asfaltfolkene væk igen, men parkeringspladsen var stadig den samme. Det viste sig nemlig, at kun pladsen nedenfor teknikgården var blevet asfalteret. Der havde været en snubleskade, og det kunne Banedanmark ikke acceptere.
Nå ja, og så holder der jo også helt op til 5 biler i døgnet på denne parkeringsplads! Anderledes ser det ud på vores parkeringsplads, som stadig er en hullet grusplads, der altid er fyldt op med biler. Og når det så regner, også er fyldt med vandpytter. Og der er ikke fordi, vi ikke har haft uheld. I juli 2013 kom en kollega til skade, med 14 dages sygemelding til følge.

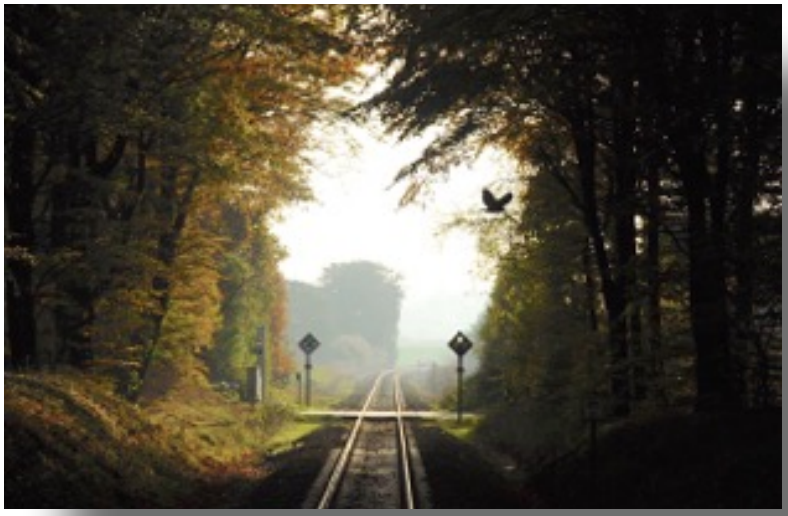
Efter denne hændelse skulle der ske noget. Så gruppelederen fandt en spand med grus og fik fyldt hullet op. Han glemte bare, at når det så regner, bliver gruset skyllet væk igen. Og når nu sneen kommer, kan man ikke se hullerne mere.
Moralen? Hos Banedanmark bliver der passet godt på medarbejderne…

Til de kolleger, som skal arbejde i julen og nytåret skal der kun siges: ”Det bliver også engang jeres tur til at holde fri”. God arbejdslyst

LPO DSB Fredericia ønsker Jer alle en glædelig jul samt et godt nytår

Foto: Jan Lundstrøm

GENERALFORSAMLINGER



København

Lokalgruppe København afholder ordinær generalforsamling

Torsdag den 22. januar 2015 kl. 15.00
i Valby Kulturhus (indgang fra Toftegård pl.)
Tilmelding til spisning efter generalforsamlingen via liste på depotet eller på mail ebdro@dsb.dk

FORSLAG TIL VEDTÆGTSÆNDRINGER SKAL VÆRE BESTYRELSEN I HÆNDE SENEST DEN 1. JANUAR 2015
ØVRIGE FORSLAG SKAL VÆRE BESTYRELSEN I HÆNDE SENEST DEN 12. JANUAR 2015

Tinglev

LPO Tinglev afholder generalforsamling d. 5. februar 2015 kl. 14.00 i Tinglevhus

Kalundborg

General Forsamling for lokalgruppe Kalundborg afholdes den 28. januar 2015
Kl. 14.30 til ca. kl. 18.00 med spisning derefter.

Ønsker man at spise med, skal man tilmelde sig senest ugen før.
Forslag som ønskes behandlet, skal være bestyrelsen i hænde senest 14 dage før.
Stedet for generalforsamlingen vil blive mailet og hængt op på stuen senere.

Næstved

LPO-DSB Lokalgruppen Næstved
afholder ordinær generalforsamling
Fredag den 23. januar 2015 kl. 14.00
i Metalhuset på Åderupvej 12 i Næstved.

Dagsorden ifølge vedtægterne.
Tilmeldingsliste til spisningen bagefter, ophænges på tavlen ved siden af kontoret.

Nykøbing F

LPO-DSB Lokalgruppe Nykøbing F
Afholder ordinær generalforsamling lørdag 24. januar 2015 kl. 9.30 i Jernbanehjemmeværnets lokaler v. FC Nykøbing F.

Dagsorden og tilmeldingslister bliver sat op på depotet.
Pensionerede medlemmer er velkomne til at deltage.
Efter generalforsamlingen vil Lokalgruppen være vært for en middag.

Korsør

Korsør-gruppen afholder generalforsamling onsdag den 4. februar 2015 kl. 18.00 på Søbrinken 34, 4220 Korsør.
Dagsorden iflg. lovene.
Forslag skal være formanden i hænde senest 7 dage før generalforsamlingen.
Tilmelding til formanden senest mandag den 2. februar 2015.

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 15-2014 vedr. Lkf-håndbogen på LPO's hjemmeside
- Medlemsinformation nr. 16-2014 vedr. MTAPV
- Medlemsinformation nr. 17-2014 vedr. testførere

Medlemsinformationerne kan læses på http://lpo-dsb.dk/informationer/ eller på Facebook: www.facebook.com/LPODSB

Odense

LPO DSB, lokalgruppe Odense afholder ordinær generalforsamling torsdag d. 29. januar 2015 kl. 13.30 i Hjallese Forsamlingshus, Hjallesegade 31, 5260 Odense S

Pensionister er velkomne (tilmelding på tlf.: 24 68 73 27)

Dagsorden og tilmeldingsliste til spisning ophænges på tjenestestedet senest d. 22. december 2014.

Fredericia

LPO DSB Fredericia gruppen afholder i henhold til vedtægterne ordinær Generalforsamling tirsdag den 20. januar 2015 kl. 13:00.

Bemærk venligst, at stedet denne gang er flyttet til mødelokalerne hos 3F, Venusvej i Fredericia.

Dagsorden for Generalforsamlingen vil blive hængt op lokalt, og da LPO er vært med lidt godt til ganen, vil der også blive hængt en tilmeldingsliste op. Tilmelding til selve Generalforsamlingen og til spisningen bagefter er derfor nødvendig.

Esbjerg

LPO DSB
Lokalgruppe Esbjerg
Afholder ordinær generalforsamling
Tirsdag den 27. januar 2015 kl. 14:00
På adressen:
Søndre Skadsvej 7
6705 Esbjerg Ø

Dagsorden ifølge gruppens vedtægter.

Sidste tilmelding til fællesspisningen er torsdag den 22. januar 2015.

Lki gruppen

LPO/LKI gruppen

Afholder generalfrsamling den 26 januar kl. 14.45 på Hotel Plaza Øster Stationsvej 24, 5000 Odense

Dagsorden ifølge vedtægterne.

Aarhus

LPO/DSB lokalgruppen Aarhus

Afholder ordinær generalforsamling, torsdag den 15. jan. 2015 klokken 14:00 i DSB kantinen Sonnesgade 21.
Efter generalforsamlingen, vil der være spisning, som er planlagt til kl. 18:00
Tilmelding til spisning, foregår på fremlagt tilmeldings liste, som er fremlagt på stuen. Tilmelding er først gældende, når betaling er registeret.
Pensionister er meget velkomne, på denne dag og kan tilmeldes på telefon: 24688048

Struer

LPO - DSB Lokalgruppe Struer

Afholder ordinær generalforsamling
Fredag den 16 januar 2015, kl. 13,30.
På Marina Club, Ved Fjorden 12 i Struer
Dagsorden ifølge vedtægterne.
Med efterfølgende spisning. Pris 100 Kr.

Pensionister er velkomne, tilmelding på
2468 7604 eller 2468 7661
Tilmeldingslisten
til spisning ophænges på tjenestestedet.

Aalborg

LPO-DSB lokalgruppe Aalborg/Frederikshavn holder ordinær generalforsamling

ONSDAG d. 21. januar 2015 Kl. 13:00
i Håndværkernes hus, Kattesundet, 9000 Aalborg.
Dagsorden i. flg. vedtægterne.

Efter generalforsamlingen er lokalgruppen vært ved spisning.
Tilmelding til spisning på de ophængte lister.
Pensionister er velkomne til at deltage i spisningen, og bedes tilmelde telefonisk til kassereren på tlf. 2468 7571.

Foto: Jan Lundstrøm

LPO Fredericia besøger Telegade og Metropolen

Fortsat fra side 8.

Foto og tekst Palle Dahl

Man kunne godt se, at det hele var nyt med lyse kontorer og lokaler. Og meget effektivt. Ingen faste pladser, nej, det er bygget op efter rokade princippet. Næsten alle flytter rundt jævnligt.

Og i mødelokalerne er der ikke brugt mange penge på stole, da mange af møderne blev holdt stående.
Så var det bedre med gymnastiksalen, der kunne man trods alt sidde ned og træne, indtil

man igen skulle rotere mellem maskinerne, dog kun hvis man selv ville.

Lige inden Rolf bød på frokost fik vi lidt status over situationen i firmaet. Det så godt ud, men der er jo også sparet på alle fronter, og netop det emne gik igen under spørgerunden.

Kim Jensen – i lære som direktør…

Hvorfor skulle vi fratages vores familiebilletter? Er det ikke og gå i små sko, DSB sparer jo intet ved dette tiltag?
Vores nye chef kunne få smilet frem på manges læber, hvis han som noget af det første udskød afskaffelsen af billetterne.
Dette ville Rolf ikke svare på, og heller ikke Anders Egehus, som lige kiggede forbi, selvom han sad midt i et møde.

Rolf tog bare sin mobil, og sagde at det var nu, og straks kom Anders (tror nok det var sådan).

Efter endt lækker frokost takkede vi Rolf for en god rundvisning, lidt hektisk på grund af tidspres, men alligevel fyldestgørende.

Nu gik turen til Metropolen, hvor Tanja og Poul stod for rundvisningen.
Det skulle gøres kort, da vi helst skulle være færdige inden myldretidstrafikken, hvor der ofte er meget hektisk.
Vi delte os op i to hold, så vi kunne gå hver sin vej rundt, og dermed var der mere tid til spørgsmål.

Normalt er Metropolen kun en stemme i røret, så det var rart at få sat billede på stemmen og samtidigt se, hvad der sker når vi ringer til driften.
Vi fik talt med næsten alle funktionerne i driften, og til sidst så vi en film om en hændelse i det virkelige liv. Rart at de havde tid til at se os, når vi nu var på tur til Hovedstaden.
Tak til Tanja og Poul.
Også en stor tak til Erik Christensen, som gjorde dette besøg muligt.

Nu havde alle frit slag til kl. 17:00, hvor LPO Fredericia var vært med en aftensbuffet på en lille hyggelig restaurant.
Efter spisningen gik vi samlet til toget, og på turen hjem var der en livlig dialog om dagens oplevelser.

Hvem skal nu betale?

Lok siger farvel til transportministeren og bestyrelsesformanden…

DET BLÅ BLAD ØNSKER ALLE VORES LÆSERE…