Nr. 1 - 2016

Det Blå Blad

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet ...S. 3

6 skarpe til:
Administrerende direktør Flemming Jensen ...S. 4

Den danske fagbevægelses udfordringer—
Sidste akt ...S. 6

Den gode lokomotivmandsgerning—
Skal man finde sig i hvad som helst? ...S. 8

Nedsat bremseevne MF—Igen, igen, igen... ...S. 9

ITV udstyr og passagersikkerhed ...S. 10

Når jeg ser et stort træ hælde ...S. 12

Per Bjarne Baden—lokal tillidsmand i Esbjerg ...S. 14

Redaktørens klumme ...S. 16

Status på ny GSM-R radio og nyt signalsystem i Danmark (ERTMS) ...S. 19

Svendborgbanens fortrædeligheder og den Østfynske udfordring ...S. 20

Lokalnyt ...S. 23

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

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

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 12. april 2016

Forside: "LPO DSB Lokalgruppe Københavns gamle fane"
Taget af Thomas Knudsen

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

Medlemsinformation nr. 18-2015 vedr. fejl i SAP frihedskvoter
Medlemsinformation nr. 19-2015 vedr. problemer med iPads
Medlemsinformation nr. 20-2015 vedr. koblingsprocedure Fredericia
Medlemsinformation nr. 01-2016 vedr. kobling Fredericia
Medlemsinformation nr. 02-2016 Områdegruppens generalforsamling 2016
Medlemsinformation nr. 03-2016 Fastholdelsesbonus
Medlemsinformation nr. 04-2016 vedr. test af ny standard for afgang i Helsingør

Medlemsinformationerne kan læses på:

http://lpo-dsb.dk/informationer

eller på Facebook:

www.facebook.com/LPODSB

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

Formanden har ordet

Opgør med ”New public management”

Af: Områdegruppeformand Søren Max Kristensen

I de sidste mange år har offentlige virksomheder og institutioner i Danmark (og mange andre vestlige lande) været ledet efter et system, som kaldes ”new public management”. Det centrale princip kaldes ”performance management” og går kort og godt ud på, at offentlige virksomheder skal effektiviseres, og at bundlinjen i kroner og ører er det, som alle ledere skal sigte efter. Metoden til at opnå disse effektiviseringer er, at alle ledere i en organisation får udstukket nogle mål, såkaldte KPI’er, som skal overholdes. KPI bliver styrende for lederens handlemåde, og er ofte en del af lederens løn afhængig af målopfyldelse.

Nu har en omfattende undersøgelse i England påvist, at ledelse efter målstyring og bundlinjetankegang giver dårlig service, demotiverede medarbejdere, og at eventuelle effektiviseringer bliver spist op af kontrol og evige målinger.

LPO DSB er sådan set ikke overrasket over undersøgelsens resultat. Vi har længe kunnet konstatere, at regnearksledelse og evig fokusering på prædefinerede mål fjerner fokus fra personaleledelse, hvor den enkelte medarbejders ve og vel burde være omdrejningspunktet for, om den enkelte arbejder effektivt og hensigtsmæssigt. Et godt eksempel er MUS med vurdering. Hvor MUS burde være medarbejderens samtale om udvikling og efteruddannelse til glæde for både den enkelte og virksomheden, har indførelsen af vurderingsskemaet gjort, at samtalen nu drejer sig om mere eller mindre intetsigende tal og karaktergivning. Et bevis på dette er, at lokomotivpersonalets brug af kompetencemidlerne er faldet drastisk efter indførelsen af vurderingen.

Mange andre eksempler kunne nævnes her. Men fælles for dem alle er, at når det at måle bliver vigtigt, så betyder det ikke, at det er det vigtige, der bliver målt. Tværtimod sker der desværre det, at kun det, der bliver målt, har ledelsens fokus. Andre forhold nedprioriteres, også selv om det kan være afgørende for virksomhedens drift. En anden negativ virkning af regnearkstyranniet er, at ledelsen er tilfreds, hvis et mål er nået på et givent tidspunkt. Om det er langtidsholdbart, og derved tilføjer virksomheden varig værdi, er uden betydning. Det er ”kantstensgarantien,” der tæller.

LPO DSB vil gerne benytte lejligheden til at opfordre ledelsen i DSB til at begynde at tænke nyt. Vi savner en ledelsesstil, som fremmer faglighed, viden, erfaring og fornuft. En ledelsesstil, hvor den enkelte medarbejder er virksomhedens grundstof. Hvor punktlighed og ordentlighed ikke er besværlige ingredienser i en travl dagligdag, men forudsætningen for udviklingen af attraktive arbejdspladser og en effektiv virksomhed. En sådan virksomhed kan fastholde gode medarbejdere og udvikle gode ledere.

Som faglig organisation er vi selvfølgelig godt klar over, at DSB står overfor meget store udfordringer. Udfordringer, hvor DSB bliver målt og vejet i forhold til de krav, der er i trafikkontrakten. Derfor accepterer vi, at målinger af, om vi er på rette vej, kan være et nødvendigt værktøj. Men det må aldrig være andet end et værktøj. Attraktive arbejdspladser, der kan fastholde og rekruttere dygtige medarbejdere på alle niveauer, er en forudsætning for DSB’s udvikling som en effektiv transportvirksomhed. Metoden til at opnå dette er, at vi i et åbent og ligeværdigt samarbejde tager handsken op. Det kræver viden, faglighed og beslutningsevne. Ikke regneark og bogholderledelse.

6 skarpe til: Administrerende direktør, Flemming Jensen

Hvad er din ledelsesfilosofi? Performanceledelse og målstyring kontra personaleledelse og videnbaseret ledelse og styring?

I min verden kan man ikke dele ledelsesfilosofier i to simple enten/eller-modeller. Helt grundlæggende tror jeg på værdibaseret ledelse baseret på ordentlighed, tillid samt respekt for hinandens roller og kompetencer. Men jeg mener også, at det er nødvendigt at have en stærk ledelsesmæssig styring i forhold til virksomhedens mål og resultater funderet på fakta og viden.

Mener du, det har betydning for dit virke som administrerende direktør, at du selv har været en del af driftspersonalet (pilot i SAS)? Hvis ja, på hvilken måde?

Der er mange lighedspunkter mellem min tidligere arbejdsplads og DSB. Medarbejdere med høj faglighed, stor loyalitet og meget kompetence præger begge virksomheder. Luftfart er i langt højere grad end jernbanen kendetegnet ved ekstrem konkurrence, der betyder, at kravet til konstant at kunne effektivisere fylder utrolig meget i hverdagen. Det lærte mig, at det er både muligt og nødvendigt, at udfordre den måde man traditionelt har arbejdet på. Begge virksomheder er kendetegnet ved, at det driftsvendte personale har en grundlæggende forståelse for vigtigheden af en stærk sikkerhedskultur. Mange år i en sammenlignelig kompleks driftsorganisation betyder, at jeg tror, jeg kan forstå og forholde mig til mange af de udfordringer vores medarbejdere dagligt møder.

Hvad er din politik på sikkerhedsområdet, og hvordan vil du sikre at den kommer ud i hele virksomheden?

Sikkerheden er en grundforudsætning i DSB. Den kommer før alle andre beslutninger. Det fremgår af DSB's sikkerhedspolitik, som vi justerede i oktober sidste år, og som kan ses på plakater på mange arbejdspladser og depoter i DSB.

Sikkerhed er **alles** ansvar, og der er meget vigtigt, at vi har en veludviklet og tillidsfuld rapporteringskultur, hvor det er helt naturligt, at man rapporterer afvigelser, inklusive egne og kollegers fejl. Hvis vi ikke får kendskab til fejl og afvigelser, kan vi ikke systematisk arbejde med at videreudvikle regler og procedurer som i tur medvirker til at forbedre sikkerhedsniveauet.

Sikkerhedsarbejdet skal tage udgangspunkt i vores processer og skal være dokumenteret, så vi undgår, at det er båret af enkeltpersoner. Det er baggrunden for udrulningen af det nye sikkerhedsledelsessystem. Endelig er det vigtigt, at vi alle har respekt for og værner om vores sikkerhedskultur – sikkerhed og fagforeningspolitik må ikke sammenblandes.

Medarbejderne oplever mange fejl og mangler på materiellet. Hvad er problemet og hvad er den konkrete plan for at rette op på vedligeholdelsessituationen?

Det er rigtigt, at vi i øjeblikket har ekstraordinære udfordringer på flere litratyper. Årsagerne er mange, men især sporvidde problemerne på ME og ekstraordinært mange havarier på Øresundstogsættene giver os problemer. Der gøres en meget stor indsats på værkstederne for at løse problemerne, men desværre kommer der til at gå noget tid, inden vi kommer tilbage til en mere normal situation. Dybest set bunder udfordringerne i, at vi har meget forskelligt materiel, at meget lidt er standard, og at store dele af materiellet er slidt efter mange års brug. Det gør det vanskeligt at skaffe reservedele, samtidig med at det kræver mange specialiserede kompetencer på værkstederne at vedligeholde og reparere vores tog. Det er desværre vilkårene. Det kan vi ikke ændre på den korte bane, men det er noget, der bliver rettet op på i forbindelse med nye togindkøb.

Hvorledes vil du arbejde med MTA i forhold til arbejdsglæde og det daglige arbejde. Hvordan bliver medarbejderne inddraget og hvad tæller mest. Inddragelse og dialog i forhold til strategimål såsom "et DSB"?

MTA viser, at loyaliteten til DSB er stor. Det var godt at se at arbejdsglæden steg i 2015, men niveauet er stadig langt fra tilfredsstillende. DSB er en stor organisation med mange arbejdsområder og fagligheder. Alle skal forstå, at de skal være med til at løse den opgave, som DSB er sat i verden for at løse. Det kræver, at vi arbejder som "Ét DSB". For vi løser ikke DSB's fælles opgave, hvis vi sidder i hver vores silo og fokuserer på individuelle mål og opgaver uden blik for helheden og samarbejde på tværs.

Dialog og inddragelse er vigtigt, og derfor tager vi i den øverste ledelse rundt på så mange arbejdspladser som muligt, for at diskutere såvel DSB's strategiske udfordringer som de mere nære problemer man som medarbejder oplever i hverdagen.

Hvorledes ser du de faglige organisationers rolle?

Jeg synes godt om den danske model, hvor der er en meget tæt dialog mellem ledelse og de faglige organisationer, og hvor der er klart beskrevne spilleregler. For at modellen skal virke i praksis, er det vigtigt, at både ledelsen og de faglige forstår og respekterer de roller, vi hver især har.

Jeg har oplevet en god og konstruktiv dialog med de faglige organisationer. Det bliver meget vigtigt, at vi opnår en fælles forståelse for de udfordringer DSB står overfor i de kommende år. Krav om mere udbud af togtrafikken og risiko for en kraftigt stigende konkurrence fra langdistancebusser er eksempler på problemstillinger, vi sammen skal løse. Togdrift er en vigtig grundsten i DSB's DNA, og det skal vi gøre alt, hvad vi kan for at fastholde. Det kommer til at kræve mod og forandringsparathed – både fra ledelsen, medarbejderne og de faglige organisationer.

Den danske fagbevægelses udfordringer – sidste akt.

Af: Peter Kanstrup, redaktør

Jeg har, som skribent her i bladet, hen over de seneste år sat fokus på flere af de udfordringer, den etablerede fagbevægelse* i Danmark står med. Der tegner sig på mange måder et dystert billede, men naturligvis også nogle muligheder – ikke mindst i forhold til at få kommunikeret til medlemskredsen, hvad en fagforening egentlig er for noget, og hvorfor det på ingen måde er ligegyldigt, om der:

1. Overhovedet er fagforeninger
2. Hvad de fagforeninger, der er, i så fald tilbyder

I bund og grund handler fagforeninger om at sætte nogle (minimum) standarder for vores arbejdsliv i forhold til løn og ansættelsesvilkår. Lidt firkantet sagt handler det om, at sikre velstand for de, der ikke selv har ekspertise og ressourcer til at påvirke de vilkår, de vil arbejde under, dvs. langt de fleste.

Man taler meget om, at Danmark er et velfærdssamfund. Samfundsmodellen er udtænkt af politikere, men man glemmer ofte, at den praktiske del langt hen ad vejen er skabt og formet af den etablerede fagbevægelse og arbejdsgiverforeningerne og de aftaler og overenskomster, der gennem årene er indgået. I udgangspunktet handlede det kun om løn og ansættelsesvilkår, men overenskomsterne er over tid blevet suppleret med aftaler om ferie, arbejdsmarkedspension, barsel og i øvrigt også en række forhold vedr. arbejdsmiljø. De nævnte goder er oprindeligt opnået ved forhandling mellem arbejdsmarkedets parter, ikke via lovgivning, selv om der med tiden er implementeret lovgivning om flere arbejdsmarkedsforhold, f.eks. funktionærloven, arbejdsmiljøloven og lov om arbejdsløshedsforsikring.

Det er den danske model. Den er unik, men også sårbar, fordi den i al væsentlighed ligger uden for lovgivningen og uden for politisk kontrol. Modellen er berømmet over hele verden. Selv statsministeren står med et stort bredt smil på læben, når der tales om den danske model. Desværre glemmer man ofte, at der er en helt bestemt ting, som skal være på plads, for at modellen fungerer – nemlig tilslutning. Hvis arbejdsgiverforeningerne og fagforeningerne er stærke nok, og har en tilstrækkelig høj organisationsprocent, accepteres og anerkendes de, af hinanden og af dem, der ikke er med. I første række er det ikke politikerne og det omkringliggende samfund, men arbejdsmarkedet selv. Hvis de arbejdsgivere, der ikke vil følge overenskomstens vilkår, er få nok, så kan de ikke tiltrække den nødvendige arbejdskraft. Og er de, der måske har lidt rod i deres fagforeningsforhold, også få nok, ja så tilpasser de sig også områdets gældende overenskomst, da de virksomheder, de er ansat i, jo har overenskomst. At vedkommende så er en nasserøv – øh, undskyld har en alternativ opfattelse af, hvad det vil sige at bidrage til fællesskabet – er jo så en anden ting.

Foto: Keld Navntoft

Kilde: http://www.business.dk/navne/lo-fagbev

Nu er det selvfølgelig muligt, at arbejdsgiverne ville have tilbudt gode løn og ansættelsesvilkår uden kamp, hvis bare vi havde spurgt pænt. Og i teorien kunne den almindelige lønmodtager måske også have opnået ordentlige vilkår, og indflydelse på den lovgivning, der skaber rammerne for det samfund, vi lever i, selv om fagforeningerne ikke havde haft betydelig styrke. Muligheden foreligger, men man må spørge sig selv, hvad er sandsynligheden? Nok yderst begrænset. Det fører naturligt videre til næste spørgsmål. Hvad nu hvis den etablerede fagbevægelse en dag – måske lige om lidt –

ikke længere har tilstrækkelig styrke, f.eks. fordi den mister opbakning? Hvad nu hvis den faldende tilslutning til de overenskomstbærende fagforeninger fortsætter med at falde? Hvad sker der så?

Det vil naturligvis være en antagelse, men man kunne jo prøve at se på de lande i den vestlige verden, hvor fagforeningerne har mistet styrke, eller aldrig har haft den. Her taler man om working poor, dvs. man har et fuldtidsarbejde, men man kan ikke leve af det. Især i Tyskland var dette emne genstand for stor debat under deres seneste valgkamp. Et job, hvor lønnen er ca. 7 euro, en smule mere end 50 kr. pr. time, kan man ikke leve af, heller ikke i Tyskland. Og i USA er almindelige menneskers tab af velstand (op til 30 % de seneste 20 år) et af de helt store debatemner i den igangværende kamp om præsidentembedet. Man må spørge sig selv, om en så omfattende reduktion i velstanden ville være sket, hvis amerikanerne havde haft tradition for fagforeninger.

vaegelsen-har-faaet-kampaanden-tilbage

Men vil det samme kunne ske i Danmark? Over tid – helt klart ja! Taber fagforeningerne fortsat styrke, vil de også tabe både indflydelse og mulighed for at indgå acceptable overenskomster. Nogle af de største forbund, f.eks. HK, er måske allerede der. Hvad sker der så? Mon ikke reallønnen over tid forringes. For hvorfor skulle de arbejdsgivere, som får større mulighed for at diktere løn og arbejdsvilkår, betale en højere løn? Eller give dig bedre arbejdsvilkår? Og hvad sker der så med den meget store middelklasse og det lige samfund, vi er så kendt for. Et godt gæt kunne være, at middelklassen blev mindre og uligheden større. Jeg skal ikke her politisere i forhold til debatten om lighed contra ulighed, blot konstatere, at det er ubehageligt at være i den del af samfundet, som får mindre. Sortseer? Ja måske, men jeg har nu formentlig mit på det tørre, da jeg efterhånden har en alder, hvor det scenarie, der beskrives næppe vil ramme mig og min velstand. Jeg har 10-15 år tilbage på arbejdsmarkedet, dvs. 3, måske 4 overenskomstperioder plus den indeværende. Så den løftede pegefinger og kampen for de fremtidige overenskomster henvender sig til de unge og de yngre.

Til jer vil jeg sige. Der er ingen badebillet. Man kan vælge fagforeningerne fra, men ikke uden det har en konsekvens, også for en selv. Det er muligt, du tror, du kan selv, og det er fint med selvtillid. Men hvis troen på egne evner fører til, at man tror man ene mand kan få store virksomheder til at rette ind efter ens egne ønsker og krav, er der tale om den mest uheldige form for mod, nemlig overmod. De største virksomheder har masser af politiske kontakter, milliarder af kroner og en hær af jurister i ryggen. De har en størrelse og en styrke, hvor selv de allerstærkeste fagforeninger er alvorligt udfordret. Og de lytter ikke til nogen.

Nøgleordet er styrke. Når nogen påstår, at de ikke får noget ud af at være medlem af en fagforening, er det ganske enkelt forkert. Man bliver overenskomstdækket. Overenskomsten sikrer dig en anstændig løn, nogle fornuftige arbejdsvilkår, den 6. ferieuge, arbejdsmarkedspension, osv. Og så sikrer overenskomsterne sammenhængskraften på arbejdsmarkedet, og den nødvendige styrke til at kunne imødegå løntrykkeri og de udfordringer, der følger af et for stort udbud af arbejdskraft, uanset om det skyldes antallet af arbejdsløse, østarbejdere eller flygtninge.

At fagforeningerne så ikke har været særlig gode til at gøre opmærksom på dette, er så en helt anden sag, som vi må tage i en anden artikelserie.

*Fagforeningerne er den etablerede fagbevægelse, dvs. de forbund som er med i LO, FTF og AC, og som indgår overenskomster

Den gode lokomotivmandsgerning – Skal man finde sig i hvad som helst?

Af: Thomas Knudsen, redaktionsudvalget

Den gode lokomotivmandsgerning handler om mange ting. Sikkerhed, materielhåndtering, osv. Og så handler det om være sig sit ansvar bevidst og have både modet og evnen til at sige fra.

Mandag d. 17. august møder lokomotivfører, Poul Nielsen, København, ind til en tjeneste, der er ændret. Ikke at korrigerede tjenester er usædvanlige, det er vel snarere normen, men her er der ikke bare tale om, at Korrigeringen lige har været inde og ændre lidt i indholdet. Nej, det er en helt anden tjeneste, end den der normalt ligger i Pouls tur, som så oven i købet er korrigeret.

Lyspunkter. Ja da. Der er – i hvert fald til en start – en markeret pause fra kl. 10.40 til 11.10 hvorefter resten af tjenesten er Rdx til tjenestens ende. Så i forbindelse med tjek ind har Poul rigeligt at holde styr på. Det lykkes, men glæden er kort, idet Poul – lige som han er ved "at finde melodien" – kl. 9.40 bliver kontaktet af driftslederen (mester). Han kan meddele, at han har været nødt til at flytte Pouls pause for at få plads til en arbejdsopgave, som lå lige oveni i den oprindelige markerede pause i tjenesten.

Den flyttede pause kommer så i stedet til at ligge fra kl. 9.21 til 9.41. Det protesterer Poul naturligvis over, da hans pause ikke bare er blevet flyttet, men flyttet således, at han først får besked, når den er slut.

Protesterne bed imidlertid ikke på "Mester", hvis eneste svar var, at han var i sin gode ret, og hvis Poul var uenig, kunne han bare gå til LPO med det. Så det gjorde Poul – gik til LPO. Lokalgruppen i København anmeldte sagen som aftalebrud, og Poul blev d. 30. september kompenseret.

Aftalebruddet knytter sig til en meget central passus i aftale 550,3, i daglig tale korrigeringsaftalen:

- *Ved ændring af møde- og sluttidspunkt og geografisk flytning af pauser, skal underretning af lokomotivføreren foretages senest 120 timer før tjenestens begyndelse. Ved senere underretning kan ændringen afvises.*

Reglen kan fraviges, hvis lokomotivføreren er indforstået med det, men "Mester" kan altså **aldrig** beordre ændringer af møde- sluttid og geografisk flytning af pauser, med et varsel kortere end 120 timer.

Ovenstående situation er på ingen måde en enlig svale. Desværre. Næsten dagligt er der snak på stuerne om friheder som DSB, være det sig i form af mester, Korrigeringen eller tjenestefordelingen, har taget sig i forhold til fordelingen af arbejdet. Derfor er det vigtigt, at vi som lokomotivførere siger fra, og – ved at anmelde sagerne til den lokale tillidsrepræsentant – sikre at der bliver sat en prop i. Er det kun muligt at holde fast ved at køre sagerne, ja så må det være sådan. Er du i øvrigt i tvivl om, præcis hvilke regler, der gælder, fremgår de mest almindelige arbejdstidsregler, og de mest anvendte regler i korrigeringsaftalen, af den lille blå folder, LPO udsendte i marts 2015, ligesom flere af reglerne kan læses i lokomotivfører håndbogen på abc.dsb

Til sidst en opfordring. Har du selv en historie om brud på indgåede aftaler, som du har "vundet" og som du ønsker at dele med dine kolleger, kan du kontakte Det Blå Blad på adressen: detblaablad@live.dk

Faktaboks – den gode lokomotivmandsgerning:

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

I lige præcis den rækkefølge…

Nedsat bremseevne MF – igen, igen, igen…

Af: Peter Kanstrup, medlem OSU Sikkerhedsudvalget

Som anført i Det Blå Blad 5-2015 blev der afholdt en opfølgende workshop vedr. MF bremser d. 17. december 2015. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at LPO DSB nok havde forestillet sig, at workshoppen ikke bare skulle være opfølgende, men nok snarere afsluttende.

Det bliver der imidlertid ikke noget af. For trods det at der faktisk er en række interessante løsninger på bordet, er workshoppen endnu ikke så vidt, at konkrete tiltag – eller anbefalinger – kan iværksættes, hvilket undrer LPO DSB.

Mens vi undres, er det naturligvis væsentligt at huske på, at rapporten fra Knorr bremse i Tyskland har fastslået, at MF bremserne overholder relevante normer og krav, om end det er værd at bemærke, at samme rapport viser, at der er udfordringer omkring bremseevnen / bremseprocenten, da tests har vist, at MF togsæt i flere tilfælde kun akkurat ligger inden for grænseværdierne. Og selv om DSB har garanteret, at ingen lokomotivfører, som har haft en sikkerhedssag, hvor årsagen er fastslået til at være nedsat bremseevne MF, er draget til ansvar for hændelsen, vil det klæde DSB Sikkerhed snarest at få implementeret et eller flere af de tiltag, der står i den årsagsanalyse, workshoppen har udarbejdet.

Et skridt på vejen har været beslutningen om at tage MF ud af regionaltogene på Vestfyn, som uden sammenligning har været den strækning, hvor der har været indmeldt flest hændelser. LPO DSB hilser tiltaget velkommen. Det viser, at DSB Sikkerhed – efter nogen begyndervanskeligheder – tager nærværende alvorligt. Uagtet det fortsætter LPO DSB – sammen med DJ – arbejdet indtil:

- Den aftalte 6-punktsplan (se Det Blå Blad 2-2015) er opfyldt
- Relevante tiltag fra workshoppen er gennemført, f.eks. en kunstig nedskrivning af bremseprocenten for at få en fladere ATC bremsekurve
- Materielinformation nr. 107 MF fra 25. juni vedr. varme bremser er justeret
- Antallet af indmeldte Synergi sager vedr. nedsat bremseevne MF er minimeret.

Indtil da er opfordringen herfra uændret:

Hvis du oplever nedsat bremseevne på litra MF skal dette indmeldes i Synergi. Hastigheden afpasses i forhold til bremseevnen og forholdet indmeldes til LKI vagten straks muligt. Nærværende gælder naturligvis også ved en lignende situation ved kørsel fra en anden litra.

Foto: Jan Lundstrøm

ITV udstyr og passagersikkerhed

Af: Peter Kanstrup, OSU Sikkerhedsudvalget

Siden etablering af enmandsbetjente strækninger på Fjernbanen tilbage i starten af 1990'erne har der været drøftelser mellem DSB og den faglige organisation omkring oversigts- og lysforhold i forbindelse med dørlukning og igangsætning, herunder kontrol, henholdsvis efterkontrol, af døre.

De fleste steder er oversigtsforholdene i udgangspunktet ganske fornuftige. Som følge heraf har de største problem historisk set nok været utilstrækkelig eller manglende belysning i de mørke timer, og toglængden, altså det faktum at det i sagens natur er sværere for lokomotivføreren at se togets bagerste døre, end at se de forreste.

For at minimere problemstillingen omkring dårlige oversigtsforhold, primært hvor perronsporene krummer, er der mange steder opsæt ITV udstyr, dvs. kameraer og fjernsynsskærme. Selv om dette hjælpeudstyr, herunder den lavteknologiske udgave – i form at et vidvinkelspejl – i princippet sikrer den fornødne passagersikkerhed i forbindelse med ind- og udstigning i enmandsbetjente tog, har der i tidens løb været mange udfordringer.

Bl.a. på baggrund af den såkaldte Vejle-sag fra 2011, hvor en passager kom til skade under igangsætning, og det øgede fokus på enmandsbetjening, som følge af etablering af et stort antal nye strækninger med denne driftsform, har LPO DSB i de senere år haft øget fokus på ITV udstyr og passagersikkerhed.

Idet DJ og Signalkommissionen har forstået arbejdet med de nyeste enmandsbetjente strækninger, har LPO DSB's arbejde koncentreret sig om de strækninger, der var enmandsbetjent før 30. juni 2013, idet disse strækninger ikke er omfattet af den nye standard for opsætning af udstyr, mv. Arbejdet har – i samarbejde med berørte lokalgrupper – haft til formål at få afdækket de stationer / perroner, hvor udstyret enten er (eller har været) utilstrækkelig / ubrugeligt, eller måske ligefrem har manglet.

Vi har desuden brugt en del ressourcer på at sikre en ordentlig procedure for indmelding og fejlretning af udstyr, herunder minimering af fejlretningstider, således lokomotivføreren skal anvende nødprocedure ved fejl og mangler i kortest muligt tid. Dette arbejde blev afsluttet sidste forår. Den aftalte procedure for indmelding af fejl (via LKI vagten), fejlretningstider, mv. fremgår af informationen "Fejlretning på ITV udstyr", som er udsendt i Den Digitale Rygsæk d. 24. april 2015, hvor den ligger i mappen "Lokomotivfører" -> "Information til lokomotivførerne" -> "Information m.m."

Der var henover sommeren 2015 en drøftelse omkring økonomi i forhold til de mangler, der var afdækket, ligesom der var en drøftelse af hvornår – og under hvilke omstændigheder – det videre arbejde kunne lægges tilbage i driftsorganisationen og indgå i Signalkommissionens almindelige arbejde.

Status februar 2016 er, at der er rimelig styr på indmeldinger og fejlretningstider. Alle stationer / perroner med utilstrækkeligt udstyr er som nævnt afdækket. Der er alle steder, måske lige med undtagelse af Ejby og Brande spor 1, aftalt udbedring, henholdsvis iværksat midlertidige løsninger via opsætning af midlertidigt udstyr.

Som følge heraf er det nu aftalt, at det videre arbejde udføres i driftsorganisationen, og at kontrol og opfølgning ligger i Signalkommissionen, hvor LPO DSB i det område, som ikke er omfattet af den nye standard for opsætning, er repræsenteret ved lokalgruppeformand, Ole Bang. LPO DSB vil dog – i OSU Sikkerhedsudvalget – følge op på de få kendte udeståender, indtil der foreligger en endelig afklaring af disse.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at LPO DSB gerne så den nye standard for opsætning af ITV udstyr, mv. udbredt til hele landet, og at vi på sigt gerne så nogle bedre tekniske løsninger, end det nuværende perronudstyr. Det kunne være en mere udbredt anvendelse af kameraovervågning på dørene, som det kendes fra MQ togene, eller nogle mere højteknologiske løsninger med anvendelse trådløs billede overførsel fra perron til en skærm i førerrummet, en teknologi som allerede anvendes ved flere andre europæiske jernbaneselskaber. Men selv om der således fortsat er plads til forbedringer, både på lang sigt og i forhold til det eksisterende udstyr (primært omkring kameraopsætning og kraftigere perronbelysning), er det værd at hæfte sig ved, at udstyret – senest med udskiftning til nye fladskærme – er bedre end nogensinde.

Da passagersikkerhed er en af hjørnestenen i vores job, må det være på sin plads med følgende opfordring her til slut. Når du konstaterer fejl på ITV udstyr og perronbelysning, skal disse meldes hurtigst muligt til LKI vagten, og der skal anvendes nødprocedure, når dette er foreskrevet. Hellere én gang for meget end én gang for lidt.

Områdegruppens 1. maj arrangement

LPO DSB fortsætter succesen…

Som det blev annonceret på de lokale generalforsamlinger har områdegruppen også i 2016 valgt at holde 1. maj i Odense, hvor vi igen i år får vores eget telt og bliver en del af LO Fyns 1. maj arrangement. Vores teltkapacitet udvides i øvrigt, da kollegaerne fra LPO S-tog efter aftale deltager i vores arrangement.

Arrangementet afholdes i Kongens Have lige over for Odense Banegård.

Den officielle del starter ca. kl. 13.00 med taler fra scenen, men du er meget velkommen til at komme i god tid, da vores telt vil være bemandet fra ca. kl. 11.45.

Der er underholdning og taler frem til ca. kl. 17.00, hvorefter pladsen lukkes ned.

Vi glæder os til at se dig – vel mødt.

Når jeg ser et stort træ hælde

Af: Ole Stuhr Hansen, lokalredaktør Odense

Ny lov giver BaneDanmark lov til at kræve træer langs banen fjernet. Det Blå Blad opfordrer lokomotivførerne til at indmelde træer, der truer med at lægge sig ud over sporet, så de kan blive fældet – inden de vælter i den næste storm

Væltede træer under storme og kraftigt snefald er en risiko, vi som lokomotivførere har måttet leve med - indtil nu.

Sidste år i maj blev Banedanmark nemlig udstyret med en ny beføjelse til at kræve træer og bevoksning over og langs statens jernbanestrækninger beskåret eller helt fjernet. Det skete i relativ ubemærkethed, da et enigt Folketing vedtog en ny Jernbanelov. Med den nye § 25 i hånden kan Banedanmark nu henvende sig til lodsejerne langs banen og kræve, at de får fældet de træer, der står tæt på sporet og udgør en risiko for at vælte i den næste storm. Eller i det næste snefald, som det for eksempel skete den 22. november sidste år, da en række træer lagde sig ned over det ene spor mellem Borup og Viby.

Det er Banedanmark, der har myndighed og enekompetence til at sætte tidsfrister over for lodsejerne om, hvornår træerne skal være væk, fremgår det af et notat, som Transport- og Bygningsministeriet har udarbejdet for Det Blå Blad. Det vil altså ikke koste Banedanmark en krone – ud over de 19 til frimærket – at gøre vores strækninger mere sikre at køre på. For det er ikke dem, men banens naboer, der skal ud med kædesavene.

Nu er det ikke sådan, at DSB og andre operatører herefter bare kan kræve, at Banedanmark agerer. Det vil være Banedanmarks afgørelse, om et træ skal væk. Og grundejeren vil kunne påklage beslutningen til Transport- og Bygningsministeriets departement. Men omvendt vil Banedanmark stå med en meget dårlig sag under næste storm, hvis trafikken lammes, som den blev under stormene Allan og Bodil i oktober og december 2013. Især hvis det viser sig, at de forinden har modtaget advarsler fra lokomotivførere og operatører.

Hvis nogen skulle have glemt, hvor voldsomt det gik for sig

Den forreste MQ i første morgentog på Svendborgbanen efter stormen Bodil fik ikke bare knubs ved mødet med et væltet træ – skaderne var så omfattende, at vi først fik togsættet tilbage fra værkstedet efter ca. ½ års tid. Det er skader som disse, vi kan forebygge i kraft af den nye § 25 i Jernbaneloven.

Foto: Bjarne Jan Rasmussen

under efterårsstormene for to år siden, iler vi til med en lille opsummering. Vores driftsledelse undlod – i modsætning til for eksempel Deutsche Bahn og SAS – at indstille driften, da stormen Allan nærmede sig den 28. oktober. Ikke mindre end 5.682 kunder strandede i 32 tog, da træerne væltede ned over spor og køreledninger, og 25 togsæt fik så voldsomme skader, at de måtte på værksted. Det varede op mod en uge, inden Banedanmark havde fået ryddet op. Da Bodil nærmede sig halvanden måned efter, besluttede driftsledelsen – belært af de dyrekøbte erfaringer – at indstille toggangen inden stormen kulminerede natten mellem den 5. og 6. december. I løbet af natten blev forstfolk sendt ud med arbejdstog for at inspicere strækningerne og rydde dem for væltede træer.

400 meter sveller blev ødelagt, da et tog på Svendborgbanen ramte et træ og afsporede. Træet væltede efter at stormen Bodil var kulmineret og banen var erklæret ryddet og genåbnet. I en uge efter måtte passagererne køre med togbusser, før strækningen kunne genåbnes.

Foto: Per G Ottosen

Alligevel blev vi ikke forskånet for uheld, blandt andet ét på Svendborgbanen, som kunne være gået rigtig galt. Selv om blæsten var aftaget i styrke, væltede et træ, efter at strækningen var blevet erklæret ryddet og genåbnet. Det gik ud over morgenens første tog bestående af to MQ togsæt på vej fra Svendborg til Odense. Sammenstødet var så voldsomt, at aksel 2 på den forreste bogie afsporede og ødelagde 400 meter sveller, før toget omsider gik i holdt. Det er vel overflødigt at nævne, hvor store skader væltede træer potentielt kan påføre forreste mand (m/k) i køreretningen, altså lokomotivføreren, og hvor galt det kunne være gået, hvis hele bogien var hoppet af skinnerne, og toget havde forladt sporet og væltet ned af banedæmningen.

Pointen er altså, at det ikke er tilstrækkeligt at indstille driften og få ryddet op efter en storm. Det er alt for dyrt for samfundet, at vi holder stille – og for passagererne, der spilder tusinder af timer på forlænget rejsetid med togbusser, mens der ryddes op. Dertil kommer de direkte omkostninger til genopbygning af togsæt og reparation af spor og køreledninger – for ikke at tale om Banedanmarks udgifter til bod for aflyste tog.

Det har politikerne da også indset med vedtagelsen af den nye paragraf. Det gælder om at forebygge, at der overhovedet vælter træer ind over køreledninger og spor.

Nu har vi fået værktøjet, så skal vi bare i gang med at bruge det. Vi har som lokomotivførere en særlig interesse i, og måske også en særlig forpligtelse til, at få fjernet de træer, der truer med at vælte. Det sikrer vi ved at skubbe på hos rette vedkommende hos Banedanmark. Godt nok har de jævnligt strækningseftersyn, men kan jo i sagens natur ikke vide, hvor og hvordan problemerne udvikler sig. Det er os, der kører forbi hver dag, der er de nærmeste til at advare – inden det går galt.

Opfordringen herfra er derfor soleklar. Bemærker du en potentiel "Væltepeter", eller et træ tæt på sporet, som har fået lov at vokse sig (alt for) stort, så meld det til stationsbestyreren, eller skriv en S50 / lokomotivførerrapport. Det handler om sikkerhed – din, min og passagerernes. Og, som en række sager og artiklens fotos viser, også om forlighed – din, min og passagerernes.

Per Bjarne Baden – lokal tillidsmand i Esbjerg

Af: Hans Schøn Merstrand, Det Blå Blad Redaktionsudvalget

Det Blå Blad har sat formand, Per Bjarne Baden, LPO DSB Esbjerg, stævne, for en lille snak, som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB. Per er meget afholdt i tillidsmandskredsen i LPO DSB, men hvordan oplever Per verden, som forholdsvis ny lokalgruppeformand i LPO DSB.

Kan du ikke sætte få ord på dig selv, privat?

Jeg har været ved DSB siden 1. marts 1982, hvor jeg startede som stationsbetjent i Esbjerg. I 1986 startede jeg som lokomotivfører sammen med blandt andre Niels Haunstrup Christensen, formanden i Struer, som vi havde fornøjelsen af i sidste nummer af Det Blå Blad.

Jeg er 53 år og er gift med Laila, som har gjort det til sin livsopgave, at holde mig i live med god mad a la hjerteforeningen, efter en blodprop i efteråret 2011. Sammen har vi to voksne piger, hvoraf den ene har beriget os med 3 børnebørn og to i bonus.

I vores fritid hygger vi os med haven og går en gang i mellem til fodbold, håndbold eller en sjælden gang til ishockey. Vores ferie bliver brugt i campingvognen, som en til to gange om året, bliver slæbt med til Sydtyrol, som ligger i de Italienske alper.

Du har jo været med til fagligt arbejde i nogle år – hvornår startede du egentligt med tillidsposter for lokomotivpersonalet, og hvornår blev du lokalgruppeformand?

Jeg startede som "referent" i 2006 og blev desuden bilagskontrollant i 2011. I 2012 blev jeg valgt som suppleant til lokalgruppebestyrelsen. Det gjorde, at jeg i løbet af et halv år pludselig fandt mig selv som turgruppeformand, hvilket nok også var den post jeg helst ville have. Efterfølgende blev jeg også næstformand, hvilket igen betød, at jeg pludseligt stod med posten som formand, så jeg har altså mest været med på afbud, men sådan kan man jo også komme frem i verden (siger Per med et smil på læben, red.).

Hvad har draget dig i den retning?

Jeg har næsten altid lavet frivilligt arbejde. Først som spejderleder, siden 23 år som bestyrelsesmedlem i den lokale afdeling af Dansk Ornitologisk Forening, heraf de sidste 20 år som kasserer, hvilket også gjorde, at jeg ikke

Foto: Per Bjarne Baden

havde overskud til det faglige før nu.

Hvad synes du har været sværest ved at starte som lokalgruppeformand?

Jeg har aldrig set mig selv som formandsemne og gør det egentligt stadig ikke, men jeg har dog nydt tiden som formand indtil nu, så det skal nok gå. Det sværeste er nok, at finde ud af, hvilken boks / lokalaftale en bestemt problemstilling hører ind under, men det finder man jo ud af efterhånden.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Egentligt er det vel afvekslingen mellem lokomotivførergerningen og det faglige arbejde, der giver lysten til at fortsætte på posten.

Hvordan vil du beskrive en tilfældig dag som tillidsrepræsentant for lokomotivførerne i Esbjerg?

Som enhver anden lokomotivførers hverdag med det ekstra krydderi, at der ofte lige er en kollega med et problem eller spørgsmål, man skal finde svar på. Forhåbentligt glemmer jeg ingen, men ellers må de jo vende tilbage igen.

Foto: Per Bjarne Baden

Hvilke udfordringer har LPO DSB Esbjerg for indeværende?

At få kollegaerne aktiveret fagligt på et eller andet plan. Vi har heldigvis igen kunne trække på "Tordenskjolds soldater", men er det nok i længden?

Og så kan det være en udfordring at bibeholde en alsidig kørsel, når man nu altid skal den samme vej ud af byen. Jeg synes dog, det er gået rigtig godt, selv om vi ikke længere må køre til Tinglev, eller til Struer for den sags skyld. Vi har i flere år haft lidt kørsel til Østerport, men det er fra K16 reduceret meget. Så enten skal det fjernes helt, eller også skal det udvides lidt igen, for det er næsten ikke til at vedligeholde strækningskendskab for et helt depot med så lidt kørsel.

Det Blå Blad siger Per tusinde tak for samtalen. Man fornemmer tydeligt, at Esbjerg har en rigtig god lokalgruppeformand med benene solidt plantet i jorden til stor gavn for kollegaerne i Esbjerg og LPO DSB.

Redaktørens klumme

Af: Peter Kanstrup, redaktør

Mon ikke det snart er tid at lempe reglerne for ophold i betjent førerrum?

Der har i efterhånden mange år været nogle ret restriktive regler for ophold i betjent førerrum. Selv om der kan have været gode grunde til den restriktive regelsætning, ser det objektivt vurderet ud som om den er mere historisk betinget end udtryk for en reel sikkerhedsrisiko.

Foto: Jan Lundstrøm

Tilbage i dampens tid – hvor der som bekendt hverken var togkontrolanlæg eller andre elektroniske hjælpemidler – var reglerne for ophold på trækkraften lige modsat af vore dages regler. Dengang var der (næsten) altid to personer i det betjente førerrum, lokomotivføreren og fyrbøderen, og jernbanesikkerheden hvilede på princippet om signalrepetion mellem de to. Ja, helt frem til 1990 – altså nogenlunde samtidig med at principperne for den nugældende regelsætningen blev skabt – var det sådan, at lyntogene fremført af litra MA (Sølvpilen), formentlig fordi man fortsat anså signalrepetion, som mere sikker end en enkel mands observation, kun måtte køre med hastigheder over 120 km/t, såfremt der var to lokomotivførere i betjent førerrum.

Det ændrede sig imidlertid, og der opstod en stigende bekymring for, at lokomotivføreren som følge af distraktion, skulle begå fejl under udførsel af sit hverv. Det er en udbredt opfattelse, at hovedårsagen hertil var Sorø ulykken i april 1988, hvor en lokomotivfører under uddannelse på vej på job havde taget ophold på det lokomotiv, der forulykkede. Selv om den præcise sammenhæng fortsat er uklar, er det tankevækkende, hvis den hændelse alene skulle kunne føre frem til den opfattelse, at det pr. definition skulle være farligt for andet personale at tage ophold i betjent førerrum. I hvert fald i det omfang dette personale har samme sikkerhedsmæssige kompetencer, som den der fremfører toget.

Jf. Banedanmarks SR §3 - 9.2.3. vedr. ophold i førerrum er det ud over lokomotivføreren, og en eventuel lods, kun tilladt at tage ophold i betjent førerrum for personer der:

- Skal varetage et sikkerhedsmæssigt ansvar eller
- Repræsenterer jernbaneinfrastrukturforvalteren på tilstandsinspektion eller
- Har tilladelse fra jernbanevirksomheden

Lempeligt fortolket kan det være rigtig mange, da der jo blot skal foreligge en tilladelse for den relevante jernbanevirksomhed. Omvendt kan reglerne også tolkes meget rigidt, hvilket f.eks. er tilfældet i DSB. Her kan man læse i SIN DSB instruks 4, punkt 4.4, at det kun er tilladt personer med tjenstligt ærinde at tage ophold i betjent fører-

rum. Selv om den regel givetvis også kunne tolkes lempeligt, er det bestemt ikke det indtryk virksomheden efterlader, tværtimod. Så vidt LPO DSB er orienteret behandles det som en tjenesteforseelse, hvis f.eks. en lokomotivfører på pass-rejse tager ophold i betjent førerrum, uagtet vedkommende har samme kompetencer som den, der kører toget. Og i øvrigt uagtet om vedkommende – som foreskrevet i SIN DSB – repeterer de restriktive signaler, og dermed medvirker til at opretholde det foreskrevne sikkerhedsniveau. Men hvad er så problemet, og hvori mener man at faren består?

Hvem siger i øvrigt, at det kun er distraktion som udgør en sikkerhedsrisiko? Hvad med monotoni, og de risici der er forbundet med enearbejde? Er det nogensinde blevet risikovurderet? Og hvorfor kan der være flere sikkerhedsoperatører på samtidig tjeneste på broen på skibe og i cockpits på fly, men ikke i tog? Er det udtryk for at det er farligere at køre tog? Og hvorfor kan alle mulige ikke sikkerhedsuddannede personer, jf. såvel SR, som SIN DSB, tage ophold i betjent førerrum i en række konkrete situationer, hvor det alene er deres ærinde, der vurderes, ikke den distraktion de udgør?

Sidst men ikke mindst, hvorfor må personer uden en grundlæggende jernbaneuddannelse, f.eks. en direktør, efter nogle få dages kursus tage lovligt ophold i betjent førerrum, men den kørelærer, der ikke har et tjenstligt ærinde må ikke, selv om det er vedkommendes job at kunne agere i et førerrum, mens en anden lokomotivfører kører toget? Det kan da umuligt være regelsætning, der bunder i en sikkerhedsmæssig vurdering? Og hvis den ikke gøre det, hvad er så overhovedet bevæggrunden?

Opfordringen herfra til ledelsen i DSB i almindelighed og ditto i DSB Sikkerhed i særdeleshed er: Kom nu ned fra det høje træ, I er kravlet op i. Lad os i fællesskab finde frem til et regelsæt som tager udgangspunkt i fakta, ikke historik og antagelser. Et regelsæt hvor de forskellige risici vurderes objektivt, og som sikrer at man ikke "kriminaliserer" ophold i betjent førerrum, hvis den der opholder sig blot gør det, vedkommende er uddannet til.

Tænk dig om!

Tænk dig om, inden du tilbyder virksomheden at arbejde over, købe din fridag, eller måske kommer til at "gradbøje" vores tjenestetidsaftale (*af en eller anden årsag*).

Er uheldet ude, og du bliver impliceret i en signalforbikørsel, eller en anden form for sikkerhedsmæssig hændelse, så vil virksomheden stille spørgsmål som:

- ⇒ Hvor mange vagter havde du op til denne tjeneste?
- ⇒ Havde du byttet dig til denne vagt?
- ⇒ Var du frisk og veludhvilet da du mødte ind?
- ⇒ Hvornår havde du fri?

Rigtige mænd er lokomotivførere!

Torben er 55 år og lokomotivfører hos DSB. Når Torben kører tog, er der fokus på:

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

I lige præcis den rækkefølge...

Rigtige mænd kører tog – det er helt sikkert!

Status på ny GSM-R radio og nyt Signalsystem i Danmark (ERTMS)

Af: Bo Spedtsberg Halle (Arbejdsmiljørepræsentant) og Hans Schøn Merstrand (LPO DSB daglig ledelse)

Problemerne er desværre mange, samlet set, når man kikker på implementeringen og udviklingsfasen for GSM-R radio og ERTMS signalprogrammet – set med medarbejderrepræsentanternes øjne, hvad vi finder meget bekymrende (selv om der også er noget, som er godt).

Generelt har medarbejderrepræsentanter i de to projekter, som er af samme "projekt stamme", men dog kører delvis selvstændige, den frygt, at implementeringen af nyt signalsystem i Danmark, kan blive forsinket en del år, og skabe alvorlige problemer.

Bliver implementeringen af nyt Signalprogram yderligere forsinket, så kan det have alvorlige konsekvenser for andre projekter for banestrækninger i hele Danmark – f.eks. elektrificeringen, som risikerer at blive udsat, pga. eventuel udsættelse af implementering af nye signaler.

Medarbejderrepræsentanter (for LPO DSB) i Signalprogrammet, er p.t. meget bekymret for, om den nuværende tidsplan for implementering af nye signaler holder, om det forventede tekniske niveau bliver som planlagt eller om niveauet "slækkes" for at imødekomme en stram tidsplan.

Herunder er oplistet nogle af de problemstillinger, som LPO DSB's repræsentanter oplever i projekterne omkring GSM-R radio og det øvrige signalprogram (ERTMS/ETCS/STM/DMI-skærme). Emner som vi arbejder videre med for at skabe en sikker og god arbejdsplads for lokomotivførerne – til gavn for både os og for kunderne i vore tog.

GSM-R radio – uddrag:

- Der arbejdes fortsat på at få "nødopkald" fra toget til at være "fejlfrit", da der er et uacceptabelt stort antal fejl ved nødopkald.
- Manglende telefonbog i GSM-R radio (mangler dog kun implementering, da den skulle være undervejs – tidshorisont pt. ukendt).
- Visning i radio af hvem lokomotivføreren taler med (bliver jf. Bane Danmark løst når telefonbog er implementeret i radio – tidshorisont pt. ukendt).
- Manglende kommunikation mellem tog ved "op og nedformering" – p.t. ingen løsning.
- Problemer med rigtig routning, ved opkald med "knap 1" og "knap 2"
- Medhør i førerrummet (bør være tilvalg)
- Lokal rangering på områder, både med og uden gruppekald, herunder manglende uddannelse i gruppekald
- Geografiske områder som endnu ikke er dækket af signal til GSM-R radio (områder uden dækning)

ETCS/STM/DMI (førerrumsudstyr i forbindelse med Signalprogrammet) – uddrag:

- Fortsat manglende planer for placering af DMI–skærm i førerbordet, og de instrumenter/andet førerrumsudstyr, der så skal placeres andet sted (gælder specielt litra MF/ER)
- Fortsat manglende løsning på det generiske panel (løsning på placering af lamper fra ATC, så som havarilog og fejllampe).
- Endelig udformning af visning i DMI skærm, hvor der har været en række udfordringer, specielt med læsbarheden af "værdier" fra ATC (hastighed, tegn m.v.). Her er der dog i november 2015 aftalt en løsning mellem bl.a. Bane Danmark, DSB og LPO DSB, samt arbejdsmiljørepræsentanterne, som forventes implementeret inden implementering af DMI-skærme (ud over de nuværende test togsæt).

Svendborgbanens fortrædeligheder og den østfynske udfordring

Af: Lokalgruppebestyrelsen i Odense

At Svendborgbanen fra tid til anden gør knuder er næppe nogen overraskelse for lokomotivførerne i Odense, ej heller for de kollegaer i Korsør og Fredericia, som befarer banen. Siden Svendborgbanen blev opgraderet i 2003 og den nuværende køreplan, efter mange fortrædeligheder, blev fuldt implementeret i 2004, har der jævnligt været udfordringer med forsinkelser, aflysninger og især delaflysninger mellem Stenstrup og Svendborg. Alene sidstnævnte forekom i 2015 i alt 105 gange til stor skade for passagerrettidigheden, og til skade for lokomotivførernes arbejdsmiljø, da de såkaldte Stenstrup vendinger fører til vrede passagerer og verbale overfald på den eneste tilstedeværende DSB medarbejder, lokomotivføreren. At hovedparten af delaflysningerne mellem Stenstrup og Svendborg iværksættes for at forbedre regulariteten, er måske nok sympatisk for de, der ikke skal til Svendborg, men desværre også uden hold i virkeligheden, idet tiltaget har begrænset eller ingen virkning. Efterfølgende tog er jo også forsinket, så den eneste forskel er om vender og kører forsinket nord på i Stenstrup, eller i Svendborg. I den situation vil de fleste – Svendborg er den station med det største passagertal – nok foretrække sidstnævnte, om ikke andet så fordi de forventer, at toget kører lige så langt som angivet i køreplanen og helt til den station, hvortil de har købt billet.

Foto: Nils Mogensen Svalebøg, Fyns Amts Avis

Problemerne har over årene været mange og de umiddelbare og synlige fejl har især været indkøringsproblemer med MQ, langvarige La forhold, signalfejl og blokuorden. Under disse umiddelbare problemer har der imidlertid hele tiden luret nogle markante udfordringer omkring regularitet og fleksibilitet, primært som følge af den næsten fuldstændige kapacitetsudnyttelse af strækningen Stenstrup – Svendborg og en generel mangel på mulighed for at indhente forsinkelser. Der har naturligvis også i de forgange 12 år været gode perioder, ikke mindst de år, hvor den overliggende togstamme i Svendborg kunne gøre noget ved kapacitetsproblemet, gav mulighed for at hente tid ved at krydse skarpt i Svendborg, og hvor disponeringsreglerne i øvrigt ikke gav mulighed for at vende i Stenstrup (selv om det skete fra tid til anden).

Sådanne goder har det med at forsvinde. Årsagen er sådan set ret simpel. Når tiltaget virker, minimeres forsinkelserne og aflysningerne. Når regularitet så stiger, er der jo ikke længere – i økonomernes optik – brug for kostbare tiltag som alene har til formål at sikre en høj regularitet. Hvorfor? Fordi den er høj. Og så fjernes "forsikringen". Nu falder regulariteten så, og de oprindelige tiltag er pludselig svære at genindføre for de anvendte togsættet er måske brugt et andet sted og der er måske heller ikke længere personale til rådighed for opgaven.

Sådan et forløb har vi været vidne til de senere år. Og med indsættelse af MG på Svendborgbanen i eftersom-

meren 2015 gik det fra ondt til værre. Det var nu ikke kun MG, der drillede, men faktum var, at passagerrettidigheden – hvilket fra K16 er den, DSB måles på – styrtdykkede. På et tidspunkt var den nede at vende under 50 %, hvilket er helt uhørt lavt, og det endda i den tid, hvor alle tog, der var mindre end 6 minutter forsinket, blev registreret rettidige (dette er jo som bekendt efterfølgende skærpet til 3 minutter).

Foto: Nils Mogensen Svalebøg, Fyns Amts Avis

Fra K16 kædede DSB – trods mange advarsler – Ringe-systemet sammen med det nye regionaltogs system på Østfyn og indsatte så i stedet MG her. At alle tog til Svendborg nu skulle fremføres med MQ var naturligvis positivt, men sammenkædningen af tog på Svendborgbanen og Østfyn åbnede nye problemstillinger, som igen ledte til aflysninger og uheldig disponering, primært på den nordlige del af banen og på Østfyn og i mindre grad mellem Stenstrup og Svendborg.

Brugerne havde efterhånden fået nok, og i efteråret 2015 kastede det sydfynske talerør, Fyns Amts Avis, sig ind i kampen med kampagnen "Giv os tog til tiden". Da lokomotivpersonalets og passagerernes interesser i denne sag langt hen ad vejen er sammenfaldende har LPO Odense – i det omfang vi har skønnet, det har været i vores interesse – været i dialog med avisen og budt ind i debatten.

Efter et langt tilløb er det faktisk – bl.a. via en stor indsats fra Enhedslistens vikarierende folketingsmedlem, Jesper Kiel – lykkedes at rejse sagen politisk. Transportminister, Hans Christian Schmidt gav på den baggrund DSB og Banedanmark 10 dage til at komme med en løsning. På ægte DSB'sk (vi alene vide, så hvorfor spørge de, der har fingeren på pulsen?) kom virksomheden op med det løsningsforslag til ministeren, at MG skulle tages ud af togsystemet Ringe – Nyborg og erstattes af MF.

Ret skal være ret. Det er absolut et skridt i den rigtige retning, men forslaget gør ikke noget ved de problemer som kommer fra, at Østfyn og Svendborgbanen fortsat er bundet samme. Uregelmæssigheder på Svendborgbanen vil fortsat føre til aflysninger på Østfyn og forsinkelser på IC og lyntog vil fortsat forplante sig til Svendborgbanen. Desuden løser tiltaget ingen af de grundlæggende infrastruktur og kapacitetsproblemer.

LPO Odense arbejder derfor ufortrødent videre og har en lang række forbedringsforslag, som kan sikre mere stabil drift og en fynsk regionaltrafik i vækst.

Forslagene kan læses her: http://lpo-dsb.dk/lpo-odense lokalinfo-vedr-svendborgbanen-mv/

Kampagnelogo fra Fyns Amts Avis

LPO DSB's ordinære generalforsamling

Torsdag d. 7. april 2016 kl. 13.15

Hotel Gammel Havn

Gothersgade 40

7000 Fredericia

Der er følgende forslag til dagsorden:

1. Mødets åbning
2. Godkendelse af dagsorden
3. Fastsættelse af forretningsorden
4. Valg af generalforsamlingens tillidsmænd
5. Aflæggelse af beretning
6. Orientering om økonomi
7. Behandling af indkomne forslag
8. Valg:
   - A. Formand (4 år)
   - B. 1 medlem af daglig ledelse (4 år)
   - C. 2 hovedbestyrelsessuppleanter (2 år)
   - D. 2 bilagskontrollanter (2 år)
   - E. 1 bilagskontrollantsuppleant (2 år)
9. Indlæg ved indbudte gæster
10. Mødets afslutning

Har du som medlem lyst til at overvære generalforsamlingen, så meddel det venligst til Hans Schøn Merstrand på mail hamer@dsb.dk **senest den 13. marts 2016.**

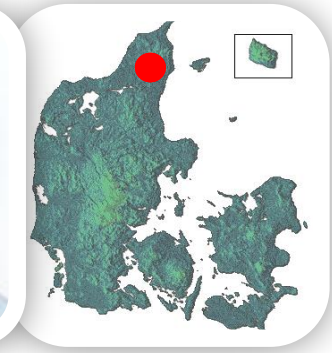
Generalforsamlingen starter med en lille frokost kl. 12.30 og afsluttes med en lille middag (husmandskost) omkring kl. 17.30.

Med venlig hilsen

Dansk Jernbaneforbund
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Lokalnyt

Aalborg



Af: Lars Rolving Jensen

Generalforsamlingen er godt overstået, dog ønsker lokalgruppen at flere medlemmer dukker op næste år og giver deres mening til kende. På generalforsamlingen var både formand Morten Schroll og næstformand Lars Rolving på valg og der var genvalg til begge, så bestyrelsen ser ud som før. Årsagen til det lidt magre fremmøde lå måske i, at DSB havde inviteret til møde omhandlende fremtiden for depot Aalborg/Frederikshavn en uges tid efter, og mange havde måske valgt at bruge en fridag på dette vigtige møde i stedet.

På mødet fremlagde DSB tre tilbud til lokomotivførerne, et hvor vi kan få tildelt to pensions år / indbetalt to års pension, et hvor vi kan få flyttehjælp og måske en sum penge oveni og endelig et, hvor vi kan få en kontant hjælp til at søge arbejde uden for DSB. Lokalgruppen skal opfordre alle som går med tanken om at benytte sig af et af tilbuddene, til at tænke sig grundigt om og tage kontakt til relevante instanser – pensionskasse, A-kasse o. lign. samt gruppeleder.

Situationen i Nordjylland er stadigvæk en smule uklar. De lokomotivførere, som har afleveret en tilkendegivelse til Nordjyske Jernbaner (NJ), har fået en mail fra NJ med oplysninger om, hvordan man skal forholde sig. I skrivende stund har 23 lokomotivførere tilkendegivet, at de er interesserede i at køre for NJ fra august 2017. De vil blive kontaktet af NJ, når der kommer styr på køreplaner, vagtplaner, depotstruktur osv.

Det var alt for nu. Der vil komme informationer fra lokalgruppen til de lokale lokomotivførere på depot Aalborg/Frederikshavn, så snart det er muligt at melde noget konkret ud.

Aarhus

Af: Lars K Andersen

Generalforsamling

Julen er overstået. Gaver er byttet (på nær den fra DSB). Nytåret er fejret og hvad har man så at se frem til? Ja, for nogen ligger svaret nok langt væk, så som sol og strand. For nogen er det tredje torsdag i januar man kikker hen efter og glæder sig til. De fleste i Aarhus ved godt, at der er tale om LPO Aarhus generalforsamling. Ved årets generalforsamling var mødedeltagelsen næsten helt i top, ikke som før i tiden med flere hundrede deltager, men der var en stigning på hele 245% i forhold til sidste år, hvor deltager antallet var helt i bund. Der var nok flere årsager til den store fremgang i deltagerantallet. Ikke at der skulle væltes nogle folk i bestyrelsen eller i udvalg for alle fik lov til at fortsætte deres frivillige arbejde, for deres kollegaer. Men maden og forfriskninger var modsat sidste år gjort gratis, en dyr fornøjelse for gruppen, men det hele værd. En anden årsag til at deltagerantallet var steget, var nok, at et par af de forslag, der var stillet, fik mange til at møde frem og give

Lokalnyt

deres mening til kende. Det første var et forslag, der skulle gøre op med den individuelle optjening af UA. Her var der stor debat, og da afstemningen løb af stablen var der 21 for og 25 imod forslaget, som derfor blev forkastet. At forslaget også stred imod overenskomsten på vores område, gjorde nok også, at forslaget ville have været svært at gennemføre. Et andet forslag, som var til debat og afstemning, var et forslag om, at lokalgruppen skulle arbejde for, at vores nærmeste ledere skulle organiseres et andet sted end LPO DSB. Her var der stor debat, men også det forslag faldt. At generalforsamlingen kørte på nogenlunde rolige skinner viser sluttidspunktet, som var sat til kl. 18:00. Tit har vi først være færdige efter kl. 20, men præcis kl. 18:03 ringede dirigenten, Lars M., med klokken og takkede for god ro og orden. Derefter var der spisning, gule ærter eller wienerschnitzler med tilbehør (øl eller snaps).

Den humanitære fond Oliekanden

Dagen efter havde Oliekanden budt til reception i anledning af fondens 50 års jubilæum. Det var en dag med mange kringler og meget kaffe, men desværre ikke så mange kollegaer. Små 20 nuværende og forhenværende kollegaer var mødt op for at fejre Oliekanden. Vi kunne så glæde os over, at oliekandens bestyrelses nye tiltag ved Aarhus gruppens generalforsamling havde båret frugt. Det amerikanske lotteri med fine gevinster fra Hoptimisten, DJ og LPO gav hele 2.000 kroner. Også Oliekandens andet nye tiltag, mulighed for at betale via Mobilpay, fik virkelig folk til lommerne. Samlet gav de to tiltag 7.500 kroner.

At der skal samles penge ind er vigtig, men at dele dem ud igen er jo både glædelige og, for dem der oplever sådan en overrækkelse, fantastisk. På denne festdag havde bestyrelsen bestemt at der skulle deles ud til tre foreninger, nemlig "Vand og by", "Hospitalsklovnene" og "Børnehjertefonden". De fik hver 10.000 kroner.

Har man lyst til at skrive til Oliekanden bruges følgende e-mail: oliekanden@outlook.dk. Man kan også finde fonden på Facebook: www.facebook.com/Den-humanitære-fond-Oliekanden

50 års jubilæum i Oliekanden – repræsentanter for de begunstigede og oliekandens bestyrelse

Foto: Jørn Bailum

Lokalnyt

Fratrædelse og forflyttelse

Når dette indlæg bringes i Det Blå Blad er mange i Aarhus nok langt i deres tanker med det tilbud, som DSB er kommet med, vedr. fratrædelse eller forflyttelse. Tilbuddet er ikke så godt, som tidligere tilbud, men for dem der alligevel ville gå hjem, er det vel ok. En ting er vigtig, hvis du overvejer at benytte tilbuddet. Tag kontakt til Poul Holm, som er den gruppeleder i Aarhus, som er sat på sagen fra DSB's side. Han har det store overblik omkring dette tilbud. Men vend det også lige med din tillidsmand. Det er en stor beslutning, du (måske) skal tage og en ting er sikkert. Der skal nok blive brug for alle de lokomotivførere, som DSB kan opdrive, de kommende år.

Fredericia

Af: Ole Bang

Så er der langt om længe nyt fra Fredericia depot.

Nye lokaler.

Der har det sidste halve års tid været snak om, at depotet skulle flytte over i stationsbygningen. Sidst på året blev tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter for de forskellige medarbejdergrupper så inviteret til møde med projektgruppen. Her skulle vi komme med ønsker til, hvordan vi mente, den nye adresse skulle indrettes. Ønsket fra LPO's side var, at vi skulle bevare eget briefingrum, eget opholdslokale og eget LPO kontor. Vi var ikke afvisende overfor, at der kunne være fælles køkken/spiselokale/kantine og omklædning, som alle faggrupper kunne benytte.

Vi mener, at vi som lokomotivførere har brug for egne lokaler for at sikre en høj sikkerhedskultur. Vi har brug for at kunne diskutere sikkerhedsfaglige ting med hinanden, noget som vil forsvinde, hvis alle lokaler bliver fælles. Hvad det ender med vides ikke, men vi arbejder selvfølgelig videre med projektet og forventer, at der bliver lyttet til vores ønsker, så vi kan bevare vores ordnede forhold.

K16

K16 har lokalt givet nogle udfordringer både i form af ny koblingsprocedure, men især i forhold til p-risten. Den stramme køreplan og de få tjenester med Jor gør, at det er svært at få tingene til at hænge sammen. Vi kan kun opfordre til, at man tager opgaverne med ro, så man ikke laver sikkerhedsmæssige hændelser. Så må vi lokalt arbejde på at få tjenesterne til at stemme overens med virkeligheden.

Generalforsamling

3. tirsdag i januar var der traditionen tro generalforsamling i LPO Fredericia. Ca. 50 medlemmer, pensionister og gæster, havde valgt at møde op på dagen. Tak for opbakningen. Der var forslag og en del debat om UA aftalen, ferievalg og turindplacering. Under punktet valg skulle der vælges et par nye ansigter til bestyrelsen, da både Flemming H. Jacobsen og Palle Dahl valgte at stoppe efter rigtig mange år i bestyrelsen. Der skal lyde en stort tak til dem begge for det store arbejde, de har udført i bestyrelsen og for depotet. Det betød så også, at vi skulle vælge en ny kasserer og et nyt bestyrelsesmedlem. Efter valget kunne vi konstituere den nye bestyrelse på følgende måde: Formand Ole Bang, næstformand Elo Møller, kasserer Martin K. Rye, medlem Tina Jensen og medlem Martin B. Tøfting. Stort tillykke til alle de valgte og genvalgte, vi ser frem til et fortsat godt samarbejde.

Der skal også lyde et stor tak til områdegruppeformand Søren Max Kristensen og DJ's næstformand Preben S. Pedersen for deres indlæg på generalforsamlingen om, hvad der rører sig i og omkring DSB og til LPO's områdegruppekasserer Hans Merstrand for et indlæg omkring arbejdsskadeindmelding.

Lokalnyt

Vi havde igen i år valgt at invitere formændene fra nabodepoterne. Det, at vi kommer på hinandens generalforsamlinger, gør, at vi kan få et tættere samarbejde.

Efterfølgende var der god mad og drikke i de tilstødende lokaler.

Sommerferievalg

Sidst i januar måned afholdt vi sommerferievalget 2016. Hvis man ser på, hvor mange højsommeruger der var tilbage efter 1. søgerunde, så fik langt de fleste, hvad man kan kalde "sommerferie". Der var lidt administrative udfordringer i løbet af valgdagen. Det gav en smule kø undervejs. Og så var der desværre nogle stykker, som havde glemt at søge. Om vi kan undgå det i fremtiden, tror jeg ikke, men vi vil i bestyrelsen se på, om vi skal tilrette reglerne, så vi kan minimere skaden.

Personalia

Der har været en del af- og tilgang på depotet.

Frank Næssing, Georg Kristensen, Per Handberg, P. L. Kristensen og F. G. Jensen er alle gået på velfortjent pension. Held og lykke med den nye tilværelse.

Heldigvis er der også kommet "nye" folk til. Endnu engang velkommen til Johnny Michael Ptak, Henrik Rosenfelt, Michael Skjold og Kurt Nørgård.

Per Handberg, Frank Vedsted, Henrik Hallas og Erik Windfeld Hansen har alle haft 25 års jubilæum, Stort tillykke.

Foto: Flemming Hedegård Jacobsen

Helsingør

Af: Hans Morten Bejning Andersen

I de første 4 måneder som nystartet lokalgruppe har vi haft travlt i Helsingør. Nyt kontor er blevet indrettet, men da alt var på plads i de nye omgivelser, stødte vi på den første udfordring. Vores nye kontor var i spil til undervisnings lokale. Nogen havde fået en god ide, der blev afholdt et møde og planerne er ej aktuelle mere. Takket være en gruppeleder der holdt sit ord.

Ferieplan

Ferieplan er blevet en del af lokomotivførernes hverdag i Helsingør, Det er en hel anden måde at søge sin ferie på, end det vi var vant til. Der har dog været lidt problemer med de kvoter, som hver enkel lokomotivfører skulle have med over fra tiden i Øresund. Dette arbejdes der på i øjeblikket, så kvoterne kommer til at passe.

Vi havde en aftale med John Dyrhøj om at komme til Helsingør for at sætte lokomotivførerne ind i, hvordan man bruger Ferieplan. Det tror vi dog ikke, er så nødvendig mere, da medlemmerne søger ferie som aldrig før. Ferieplan er blevet taget godt imod i Helsingør, erfarer lokalgruppen.

Sommerferievalg

Vi har også afholdt vores første sommerferievalg. Dette skete den 17. december, samme dag som der var gløgg og æbleskivedag. Det var en succes. Man skulle helt ned i

Lokalnyt

midten af gruppe 5, af de 7 grupper, inden der var førsteønsker, som ikke kunne opfyldes.

Vi valgte at afholde sommerferievalget på gammeldag måde, da vi på daværende tidspunkt ikke var helt inde i Ferieplan. Enkeldagsvalget blev skudt i gang den 4. januar 2016 kl 13:00. Desværre blev det udskudt til kl. 13:02 pga. en tastefejl, men allerede kl. 13:01 var vi blevet gjort opmærksom på dette problem af et medlem, så det var jo godt.

Generalforsamling

Den første ordinære generalforsamling i Helsingør er i skrivende stund netop overstået. Den var meget vellykket. 24 fremmødte heraf 7 gæster, flot fremmøde.

LPO Helsingørs nyvalgte bestyrelse

Foto: Carsten M Olesen

Der blev taget godt imod lokalgruppeformandens første beretning, som også kunne være hans sidste da han var på valg senere. Så slemt gik det ikke. Den samme bestyrelse, som blev valgt på den stiftende generalforsamling i oktober, fik lov at forsætte. Det var nok heller ikke godt, hvis vi var blevet væltet efter 4 måneder. Der var livlig debat på generalforsamlingen, som blev ledet af dirigent, Carsten M Olesen fra DJ. Studietur, reserven, ferieregler, ture, og tjenester m.m. blev drøftet. Så fik gæsterne ordet. Fra LPO DSB deltog Søren Max, som fremlage sit indlæg for 13 gang, og Peter Kanstrup. Der var også et indlæg fra DJ ved Preben Stenholdt, fra LPO Kalundborg (Maiken), LPO København (Ebbe) og fra Carsten Lehmann Hansen tidligere områdegruppeformand i LPO Kystbanen og i øvrigt nyvalgt næstformand i LKI gruppen.

Dagen sluttede med gammeldags oksesteg, creme brulé og is i flotte omgivelser.

ID Kontrol

ID kontrol blev vi også en del af på vores depot, nogle blev endda ramt hårdere af ID kontrollen end andre. Vores svenske kollegaer var meget nervøse for, om man lukkede grænsen helt. Så galt gik det dog ikke. Færgerne sejler endnu, og der er landgang i både Helsingør og Helsingborg.

Men sikken en masse bøvl det har givet. Alle vores tjenester er ændret, ikke en eneste er gået fri. Det skyldes ID kontrol i CPH. Ikke nok med at tjenesterne er ændret, men de korrigerede tjenester er så fyldte med fejl, så det nærmest er en gættekonkurrence, hvad man skal lave. Det troede vi ellers kun hørte DSB Øresund til, men der tog vi så fejl.

Spadseretider og rangertider var minimeret, så man fik mistanke om, at man bare tilpassede tiderne så tjenesten blev lovliggjort. Der er jo ikke noget at sige til, at togene kører forsinket fra Helsingør, nå selv de mest elementære tider ikke passer. Jeg håber da, man får syn for disse ting, ellers skal man nok ikke forvente tog til tiden.

Jubilæum / nyt job

Vi har haft vores første jubilar i Helsingør. Gert Vibel havde 25 års jubilæum ved DSB den 1. januar 2016 og Gert har fået overrakt en gave fra LPO DSB og Lokalgruppe Helsingør. Dog ikke på dagen.

Patrick Bendrén forlod DSB efter kun 1½ måned til fordel for Hector Rail i Malmø. Lokalgruppe Helsingør ønsker Patrick held og lykke med sit nye job.

Næste nummer

I næste nummer af Det Blå blad kan I læse om påbegyndelse af risteperroner i Helsingør. Det håber jeg i hvert fald, da det er noget, vi er blevet lovet skulle ske her i 2016, Lys på sporskifter ved P1, P2 og P3 ligger også højt på ønskelisten.

Det var, hvad Lokalgruppe Helsingør kunne berette i dette nummer af Det Blå Blad.

Lokalgruppe Helsingør ønsker alle et godt forår

Lokalnyt

Kalundborg.

Af: Maiken Tomlinson

Generalforsamling

Onsdag d. 27. januar 2016 blev der afholdt ordinær generalforsamling for LPO Kalundborg på restaurant "Den tykke kok". Der var et rigtig pænt fremmøde, idét 16 stemmeberettigede mødte op, hvilket svarer til 44% af Kalundborgs lokomotivførere. Derudover havde vi besøg af Hans Morten (formand for LPO Helsingør), Bertil (bestyrelsesmedlem fra LPO København) samt Søren Max og Jan Danielsen begge fra daglig ledelse. En stor tak til alle de fremmødte for opbakningen!

En enig bestyrelse havde valgt at gøre generalforsamlingen alkoholfri i år, således at der først blev serveret alkohol til den efterfølgende spisning. Her var vi nok lidt spændte på, hvordan vores kolleger ville tage dén beslutning, men der kom ikke en eneste kommentar, og generalforsamlingen blev da heller ikke mindre livlig af dén grund.

Et par forslag til ændringer i vedtægterne blev vedtaget, og et enkelt (vedr. ferie) blev fuldstændig nedstemt. Og af det har jeg så lært, at man skal holde snitterne fra de lokale ferieaftaler – fair nokJ. Det blev desuden vedtaget at gå væk fra den hidtidige ordning med at have en turrepræsentant for hver tur, og i stedet nedsætte en turgruppe bestående af 3 medlemmer (én fra LPO, en turgruppeformand, samt et tredje turgruppemedlem). Denne beslutning blev truffet ud fra det faktum, at vi fremover kun må være 3, der tager afsted på turseminar.

På valg i år var følgende:

- Bestyrelsessuppleant: Bjarne F. Jensen valgte ikke at genopstille. I stedet blev Carsten G. G. Pedersen valgt.
- Bilagskontrollant: Søren Monberg blev genvalgt.
- Bilagskontrollantsuppleant: Carsten Thanning blev genvalgt.
- Formand: her blev jeg selv genvalgt.

Tillykke til alle, nyvalgte som genvalgte, og en stor tak til Bjarne for mange års tro tjeneste som bestyrelsessuppleant!

Afslutningsvis fik Søren Max ordet for en temmelig kort bemærkning (i hvert fald i Søren Max´sk forstand!), da vi andre havde talt det meste af tiden væk, og forude ventede Schnitzlerne … og lidt at drikke!

Sommerferievalg

Midt i januar afholdt vi sommerferievalg. Det forløb problemfrit, og langt de fleste fik nogenlunde, hvad de ønskede.

Vaskehallen

Da man har fundet ud af, at udsugningen i vaskehallen ikke virker, må vi p.t. ikke forsyne sammenkoblede IC4 i Kalundborg.

Personale

For første gang i rigtig lang tid, er der ikke nogen, der har forladt os siden sidste indlæg!

Til gengæld kan vi byde Lars Pedersen velkommen til Kalundborg depot. Lars kommer fra S-tog, og starter her på fjernbanen sidst i februar måned.

Lokalnyt

København.

Af: Ebbe L L Drögemüller

Integrationen af DSB Ø – sidste kapitel.

Som de fleste nok er klar over, er det tidligere DSB Øresund pr. 13.12.2015 overgået til DSB. I sidste nummer af Det Blå Blad bød vi velkommen til lokal gruppen, til de lidt over 100 lokomotivførere der tilgik depotet. Hvordan er det så gået siden, vil nogen måske interesseret spørge? Med fare for at virke for positiv på nogen, ser integrationen, set fra lokalskribentens stol, ud til at forløbe forholdsvis gnidningsløst. Der har været de forventelige drillerier kollegerne imellem, men de store problemer har vi gudskelov været forskånet for. Anderledes har det set ud for integrationen i DSB. Der har, ikke overraskende, været flere fejl som vel kun kan kategoriseres som manglende omhu, vilje og rettidighed fra virksomhedens side.

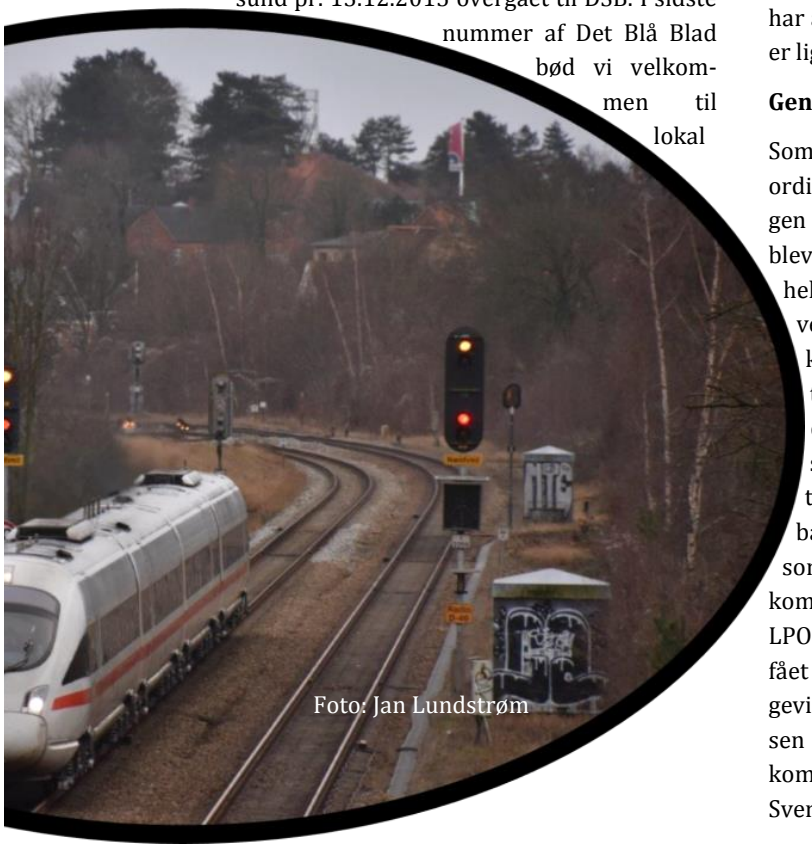


Foto: Jan Lundstrøm

Sommerferievalg.

Den 12. og 13. januar afholdt lokalgruppen sommerferievalget 2016. Med tanke på at det var en ny måde for godt 100 lokomotivførere, forløb ferievalget ganske fint. De fejl der skete i forhold til ferievalget, var alle relateret til "gamle" DSB folk, så her havde informationen i forbindelse med DSB Ø introdagene virket. Den 8. februar blev der så åbnet for enkeltdagsvalget frem til sidste hele uge af september. De resterende dage i september kan søges til vinterferievalget i maj måned. Har man kun brug for enkeltdagene skal der dog ventes til efter ferievalget og frigivelsen af enkeltdagsvalget. Alle lokomotivførere der har afleveret en ventebogsansøgning efter ferienummer, er ligeledes lagt i ventebogen i ferieplan.

Generalforsamling.

Som altid afholdt lokalgruppen, den 4. torsdag i januar, ordinær generalforsamling. Der var til generalforsamlingen et flot fremmøde og en god og levende debat. Der blev behandlet et par forslag til vedtægtsændringer og hele 14 øvrige forslag, så der var nok at debattere. Af vedtagne forslag kan bl.a. nævnes tilslutning til indkøb af ny fane og et par forslag til forbedring af kvoteoversigter og SY rapporter. Ved personvalgene var der genvalg til de opstillede kandidater. En udvidelse af lokalgruppebestyrelsen blev der også stemt ja til. Det var med stor glæde at generalforsamlingen bakkede op om bestyrelsens kandidat, Jesper Ringe som blev nyvalgt på generalforsamlingen. Jesper Ringe kommer ind i bestyrelsen med en fortid fra bestyrelsen i LPO Kystbanen, så det er en erfaren tillidsmand, vi har fået ind. Vi er i lokalgruppen sikre på, at Jesper bliver en gevinst for lokomotivførerne i København. At bestyrelsen med valget af Jesper, også har fået et nødvendigt kompetenceløft i forhold til JTF (svensk SR) og kørsel til Sverige, er selvfølgelig heller ikke uvæsentligt.

Lokalnyt

Kørsel til UF bænk.

Der er flere lokomotivførere der har henvendt sig til lokalgruppen med spørgsmål om klargøringstider/ afslutningstider mm. i forbindelse med kørsel til UF bænken på Gb. Flere har oplevet, at der ikke har været afsat den nødvendige tid til opgaverne. Lokalgruppen vil her på denne plads godt slå fast, at der ligger faste aftaler på, hvad de enkelte skal lave af arbejdsopgaver ved UF bænken. Det er værkstedspersonalets opgave og ansvar at ind- og udkoble bl.a. bremser og batterier. Dette er der ikke sat tid af til i en almindelig klargøring/ afslutning. Lokomotivføreren kan selvfølgelig sagtens udføre disse opgaver, men så bliver efterfølgende opgaver jo temmelig meget forsinket. Det er ikke noget den enkelte lokomotivfører kan eller skal stå til ansvar for, men en naturlig konsekvens af ekstra arbejdet.

Fejl på arbejdssedler.

I fortsættelse af ovenstående må lokalgruppen desværre konstatere, at antallet af fejl og brud på vores arbejdstidsregler er et stigende problem. Vi har siden sidste udgivelse af Det Blå Blad, kunnet konstatere en støt stigning i antallet af indleverede arbejdssedler. Vi sender, efter en hård grovsortering af sedlerne, de sager videre, som efter vores vurdering kan holde til en sagsfremstilling. Vi vil fortsat opfordre alle lokomotivførere til at indlevere mulige brud på overenskomsten og aftaler. Vi kan som sagt se, at vi modtager mange sedler, men vi har også en fornemmelse af, at det nok kun er toppen af isbjerget vi ser. I den forbindelse skal alle lokomotivførere fremover være opmærksom på DSB's tilgang til brud på aftaler. DSB tolker benhårdt på et aftalebrud på den måde, at hvis den enkelte har valgt at køre en tjeneste, uagtet den indeholder et aftalebrud, så er dette brud accepteret ved, at tjenesten er kørt? Man tager, efter lokalgruppens mening, med den fremgangsmåde den enkelte lokomotivfører som gidsel. Nu skal lokomotivføreren afgøre med sig selv, om han f.eks. vil fastholde sin pause eller vil køre forsinket. Kører han, har han efter DSB's mening således accepteret deres aftalebrud. I nedenstående uddrag fra DSB's nyreviderede personalepolitik, er det svært i ovenstående problemstilling at se DSB efterleve deres egen personalepolitik, bl.a. med hensyn til ansvar, respekt for din person, sikkerhed og faglighed. Gudskelov siger personalepolitikken samtidig, at DSB ønsker den enkelte siger tydeligt fra. De 3 relevante citater er hermed givet videre. "I DSB tror vi på, at vi får den bedste arbejdsplads, når vi er fælles om at tage ansvar. Og vi tror på, at vi kan opnå dette gennem fokus på **respekt, anerkendelse, inspiration og muligheder", "Respekt – for din person, sikkerhed og faglighed"** og "Vi ønsker, at alle tydeligt siger til og fra, og at alle lytter og tager ved lære".

Nye folk til depotet.

Den 17. februar startede et "nyt" hold lokomotivførere i København. "Nyt" fordi de 4 der kommer til København, alle har kørt en del år på S-banen. De har nu valgt at søge nye udfordringer hos os på fjern. Lokalgruppen vil her i bladet gerne byde jer alle 4 velkommen. Vi håber, I vil føle jer godt tilrette i vores del af DSB. Også velkommen til de af jeres holdkammerater der skal til andre depoter. Lad os alle tage godt imod dem alle og gøre vores til, at de føler sig velkomne.

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

Næstved

Af: Jan Lundstrøm

Generalforsamling

Årets generalforsamling i Næstved forløb i god ro og orden fredag den 22. januar i Metals hus. Der var genvalg til formand, Lars G. Jacobsen, og øvrige på valg – også vores to turrepræsentanter – blev genvalgt. Der var naturligt en del diskussion om de udfordringer den mere ensformige kørsel i den nye køreplan giver. Heldigvis er der en mulighed for, at man vil begynde MQ-uddannelse i Nykøbing F i 2017. I alt 17 lokomotivførere fra depotet deltog, hertil kom gæster fra nabodepoter og LPO DSB samt DJ. Til spisningen efter generalforsamlingen kom der otte pensionister.

Nytårsaften på depotet

Som lokomotivfører må man jo være indstillet på at arbejde såvel Juleaften som Nytårsaften. Det er dage som de fleste helst vil tilbringe sammen med familien, men heldigvis kan man også hygge sig på arbejdet! Til Nytårsaften havde LPO sponseret steaks og bagekartofler, der blev tilberedt på grill. Da vi ikke har duge på depotet blev der brugt lagen og dynebetræk fra hvileværelserne i stedet! Således fik tog- og lokomotivførere en hyggelig aften på depotet i Næstved selv om nogle jo måtte gå undervejs for at køre tog.

MQ

Da den første prøvetur med MQ på Lille Syd ikke rigtigt forløb som tænkt, har der efterfølgende været kørt fire ture – to i dagslys og to i mørke – således at alle steder, vi standser - og i begge retninger – har været afprøvet. Prøveturene er gennemført med det ene togsæt, vi har haft til rådighed. Når der engang kommer et mere, skal hele processen med det, der med et fint ord hedder kompatibilitetskørsler, ske på samme måde med to togsæt. Men efter den sidste kørsel den 24. januar blev MQ godkendt til at køre på Lille Syd i konfigurationer med ét togsæt og med togfører. Kørslerne i mørke viste, at der skal laves omfattende ændringer på lysforholdene på de fleste stationer før vi kan køre enmandsbetjent. Da MQ har kameraovervågning ved indstigningsdørene kræves der et vist lysniveau på perronen.

Under et ophold i Køge havde vi lejlighed til at se billederne fra kameraerne i et af Lokaltogs Lint-tog, og deres billedkvalitet var milevidt over MQ'ens. Der arbejdes dog på at få bedre kameraer på litra MQ.

Selv om MQ er godkendt til kørsel på Lille Syd har den anstrengte materielsituation hidtil betydet, at der ikke har kørt en eneste MQ med passagerer på Lille Syd. Det skulle der dog snart blive lavet om på, så vi kan komme i gang med brush-up for de heldige, der fik en attest for flere måneder siden, og uddannelse af den sidste tredjedel af depotets lokomotivførere.

Grafitti

Efterhånden er det mere reglen end undtagelsen, at de tog vi kører i, er smurt over med graffiti. I dobbeltdækkerne er det ofte ikke muligt at kigge ud fra underetagen. Det undrer, at DSB ikke gør noget ved problemet, primært at få det renset af hurtigst muligt. Nu, hvor de fleste MR-tog kører rundt med graffiti, fornemmer jeg, at der også males mere i Næstved. Hvor det før heldigvis kun skete sjældent, er jeg nu bange for, at de mange oversmurte tog inspirerer flere til at begynde at male graffiti.

Lokalnyt

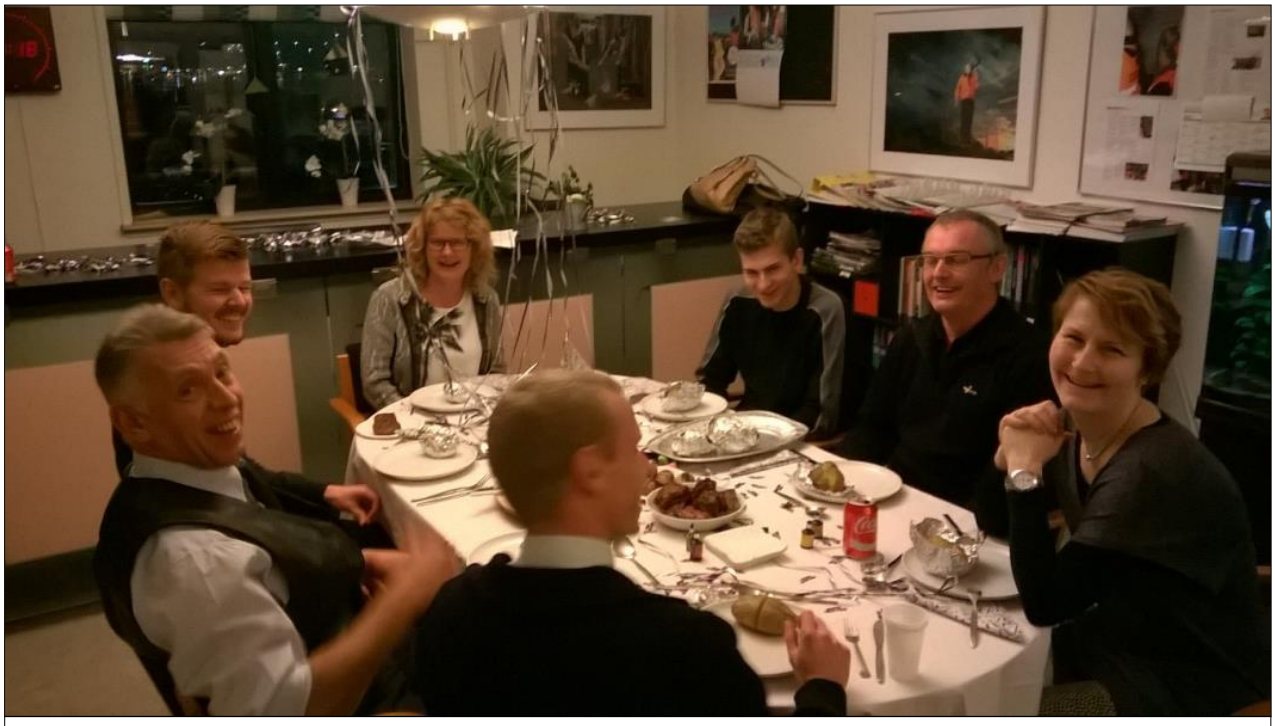
Personalenyt

Den 18. februar havde vi besøg af de tre lokomotivførere, der dagen før blev overført fra S-tog til "fjern", og som har valgt at køre fra vores depot. Det er Brian Jens Fuglsang og Erik Hallkvist samt Anders Larsen. Anders har tidligere kørt ved depotet i Næstved, og kommer nu, efter seks år ved Contec Rail og to år ved DSB S-tog, tilbage. Rent formelt overføres de først til Næstved i begyndelsen af juni når litra uddannelserne begynder.

Vi byder de tre kollegaer velkommen på depotet og glæder os til at arbejde sammen med dem!

Kollegature

I november måned deltog cirka halvdelen af depotets lokomotivførere i en af de to kollegature til København lørdag den 14. og lørdag den 21. november. Turene var arrangeret af vores tidligere formand Poul Stevns Nielsen, der også før har vist sit værd som rejsearrangør. Første stop på turen var Dieselhouse ved siden af H. C. Ørstedsværket, hvor vi så de forskellige dieselmotorer, men også den tekniske udvikling dieselmotoren har gennemgået. Og så hørte vi om B & W's historie fra grundlæggelsen, tiden som en af de helt store industriarbejdspladser i København til i dag, hvor MAN B & W er den del af Volkswagen. Rundviseren understregede også, at de ikke brugte "snydesoftware" ved MAN B & W! Efterfølgende var der frokostbuffet på "Dallevalle", hvorefter turen gik til Københavns Rådhus, hvor vi fik en grundig rundvisning. Rådhuset er en meget smuk bygning, og det var meget interessant at få fortalt husets historie og forklaret udsmykningens symbolik, og så er det altid en fornøjelse når folk er så dedikerede til deres arbejde som rundviserne var. Vi sluttede af med en hyggelig stund på Brewpub. Endnu en god og interessant tur som Poul fortjener stor ros for, og som gav deltagerne nogle gode timer sammen med kollegaer!



Nytårsaften 2016 på Næstved depot

Foto: Lis Larsen

Lokalnyt

Odense

Af: Ole Stuhr Hansen

Svendborgbanen

Som lokomotivfører ved depotet i Odense er det sørgeligt at opleve Svendborgbanens forfald. Fra at have været en af kongerigets mest præcist kørende baner – i Metropolen sagde man spøgende, at man kunne stille uret efter den – er den blevet en af de ringeste. I 2015 lignede det en regulær nedsmeltning med en foreløbig bundrekord i september, da var kunderettidigheden ifølge Transportministeriet baseret på DSB's egne tal nede på 59,3 procent – og for Svendborg station 48,3 procent.

Den rystende dårlige regularitet er selvsagt et problem, men differencen mellem de to tal udstiller et af banens hovedproblemer: At vi gang på gang bliver delaflyst og må smide sagesløse passagerer af i Stenstrup og i stedet køre retur til Odense i et forsøg på at rette toggangen op. Alt imens måbende, irriterede og rasende pendlere står i Svendborg og venter i hele og halve timer på at komme på arbejde og i skole. I al slags vejr og af og til helt forgæves. En formiddag var Svendborg ifølge en pendler uden togafgang i to en halv time.

Pendlernes utålelige situation ansporede Fyns Amts Avis til at køre en kampagne, som fik såvel transportministeren, partiernes trafikordførere og en række sydfynske lokalpolitikere op af stolene. Transportministeren gav DSB og Banedanmark ti dages frist til at højne regulariteten, herunder løse problemet med de mange delaflysninger. Dem havde politikerne efter eget udsagn ikke hørt om før.

Ingen skal imidlertid sige, at vi lokomotivførere ikke har advaret vores egen ledelse mod den kritiserede praksis. Det har vi gjort rigtig mange gange gennem årene. Så enten befinder der sig et effektivt filter mellem os ude i driften og topledelsen i DSB, eller også har man i Telegade siddet advarslerne overhørigt. Jeg ved snart ikke, hvad der er værst.

En anden del af kritikken fra pendlerne, de overfyldte morgentog, er nem nok at finde en forklaring på. Cirka halvdelen af de 12 MQ-togsæt, som politikerne i sin tid bevilgede i forbindelse med opgraderingen af Svendborgbanen – og som DSB selv vurderede var nødvendige for at dække driften af Svendborgbanen – kører rundt på Grenå-Aarhus-Odderbanen.

Det er vel overflødigt at nævne, at Svendborgbanens situation har fremmanet udliciteringsspøgelset på stuen. Denne gang snakker kollegerne ikke om, at man frygter privatisering af ideologiske grunde, men at DSB er ved at diskvalificere sig selv og måske snart bliver sat fra bestillingen.

Livlig generalforsamling og formandsvalg

Generalforsamlingen i LPO's lokalgruppe i Odense gik livligt for sig – kollega Steen Nygård Hansen var med syv forslag garant for, at debatten og den demokratiske proces kom op i omdrejninger. Til sin store overraskelse (!) fik Steen opbakning til flere af forslagene fra lokalbestyrelsen.

Forslagene, der blev debatteret, spændte lige fra den kontroversielle UA-aftale, over ibrugtagning af den udskældte iPad, til spørgsmålet om organisering af gruppeledere samt MF'ernes nedsatte bremseevne.

Generalforsamlingen kulminerede med, at Steen Nygård stillede op til formandsvalget mod Peter Kanstrup. Den efterfølgende urafstemning viste, at Steen kunne samle opbakning fra 25 af LPO's medlemmer, mens Peter blev genvalgt med 60 stemmer.

Rygeforbud lempet – men hvad med passagererne på perronerne

Så fik vi lempet på rygeforbuddet - nu skal kolleger og chefer ikke længere snige sig rundt og finde afkroge i og

Lokalnyt

ved banegårdcentret, hvor der kan ryges. Nu er der udpeget et område på parkeringsdækket til rygning i pauserne.

Så mangler vi bare en mere hensigtsmæssig ordning på perronerne, hvor passagererne ifølge fire stikprøver fra efteråret trodsede rygeforbuddet i stor stil. Det var Kræftens Bekæmpelse, Område Sjælland, som havde været på perronerne på fire stationer en tilfældig tirsdag i november. Personalet reagerede ikke og undlod at bortvise kunderne, som de ellers har mulighed for ifølge DSB's egne regler, lød det fra organisationen, der ifølge Sjællandske Medier konfronterede DSB's ledelse med resultatet af undersøgelsen.

"Hos DSB mener man, at der er færre rygere nu, end da forbuddet trådte i kraft. Samtidig erkender forretningschef Leif Fabrin, at man »endnu ikke er i mål«. Leif Fabrin tilføjer også, at DSB's ansatte ikke skal bortvise folk, men kun henstille til kunderne, at rygning er forbudt", skrev Sjællandske Medier.

Nej, det tror da pokker, at vi ikke griber ind. Det er nok rigtigt, at mange passagerer er holdt op med at ryge på perronerne, men tilbage er en pæn andel hardcorerygere, som er fløjtende ligeglade med henstillinger. Og da Telegade med jævne mellemrum pointerer over for os, at vi skal undgå at optrappe konflikter med passagererne, er det ikke så underligt, at vi – som Kræftens Bekæmpelse har iagttaget – undgår at gøre opmærksom på rygeforbuddet. "Jeg skal ikke agere politibetjent", lyder en typisk bemærkning fra kollegerne.

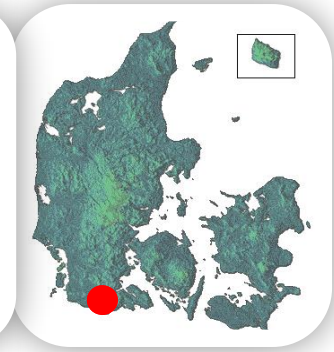
Ligesom man ikke skal gå i krig, hvis den ikke kan vindes – eller hvis man mangler en plan for at skabe fred – skal man heller ikke indføre en lov eller et forbud, som ikke har opbakning, og som man ikke har tænkt sig at håndhæve. DSB's beslutning om et rygeforbud fremstår halvhjertet og er svær at bakke ud af. I min optik er den eneste vej frem at indføre rygezoner på perronerne – ligesom det er sket flere steder i udlandet.

Når man kan finde ud af en løsning for personalet, bør man også kunne gøre det for passagererne.

Personalia

Siden den sidste udgave af Det Blå Blad har Bruno Skjold Andersen haft 25 års jubilæum i statens tjeneste. Jubilæet blev markeret ved en reception på Den Grimme Ælling. Tillykke til Bruno! Og den 15. januar kunne vi sige goddag til en ny kollega. Tom Korsbakke er efter ønske flyttet fra depotet i Aarhus til Odense. Velkommen til!

Tinglev.



Af: Torben Rydahl Due.

Depotet er fortsat i en tilstand midt imellem lammelse og fornægtelse, efter at vores formand Jesper R. Pedersen forlod os før jul, men langsomt går det op for os, at det er faktuelt og ikke står til at ændre. Nu kører Jesper glad igennem stationen med tyfonen i bund, mens han stolt viser sine "nye" lokomotiver fra et eller andet perifert selskab frem. Efter chok, fornægtelse, sorg og mistrøstighed – kommer glæden igen. Vi er atter på rette spor med Hans M. Petersen som konstitueret formand og en glad og hårdtarbejdende bestyrelsessuppleant Ib M. Holm som nyt medlem af bestyrelsen. Undertegnede er nu i øvrigt indehaver af depotets længste titel: konstitueret-næstformands-kasserer, som overtrumfer vores bilagskontrollantsuppleant med hele 8 tegn!!

Med vores 2 sheriffer i spidsen holder vores 38 dedikerede lokomotivførere Jyllands sydligste fort. Vi er som alle andre depoter stærkt udfordret af en stram køreplan, fyldte arbejdssedler (med delpauser i København), træt materiel og ofte alt for lidt tid til afløsning, rangering og op- og nedformeringer. Som de loyale og dygtige soldater, vi er, gør vi dagligt vores allerbedste for at løse de stillede opgaver – MEN endnu engang en kraftig op-

Lokalnyt

fordring til **ikke at gå på kompromis med sikkerheden.**

Presset på fortet fra syden er heldigvis aftagende i denne vintertid. Politiets egen statistik siger, at flygtninge og migranter følger fuglenes træk. Derfor er det også en kærkommen lejlighed for Støjberg at indføre grænsekontrol i en stille periode, men om ikke andet tilfredsstiller hun vel DF. Det giver samtidig lokomotivførerne, og ikke mindst togførerne, et velfortjent pusterum. For det har været en hård psykisk belastning for flere medarbejdere. Det kan måske være svært for udenforstående at anerkende, men sådan har hverdagen ikke desto mindre været for de berørte.

D. 21. januar fejrede vi Michael Hansens 25 års jubilæum, flot at så ung en mand er så erfaren på skinnerne. Uden at nævne alderen, så kan vi oplyse, at Michael er født i 1968 og dermed formentlig nemt kan se glad frem mod at blive depotets første 50 års jubilar i 2041. Stort tillykke med jubilæet og de første 25 år.

Seneste nyt fra den netop afholdte generalforsamling d. 4. februar:

42% af depotets stemmeberettigede medlemmer mødte friske op på årets generalforsamling på Tinglevhus, hvor Lene og Dorte i vanlig unikke stil forkælede os med alskens herligheder. Vi kan kun ydmygt nok engang takke for den flotte forplejning. Efter diverse indledende formalia diskede vores konstituerede formand op med en flot gennemarbejdet formandsberetning – intet eller ingen syntes glemt. Herefter overtog Fidel Castro (undskyld Søren Max Kristensen) talerækken og gav i løbet af et par timer en engageret og energisk opdatering af, hvad der rører sig i DSB i forhold til vores lokomotivførergerning. Efter dette gode indlæg takkede Jan Danielsen stille Vor Herre for, at generalforsamlingen i Tinglev var den sidste i rækken – for hvad kunne det ellers ikke blive til.

Der blev afholdt følgende valg:

Ny formand: Hans M. Petersen

Ny næstformand: Jan Eichner

Genvalgt bestyrelsessuppleant: Ib M. Holm

Genvalgt bilagskontrollant: Christian Sørensen

Genvalgt bilagskontrollantsuppleant: Thomas Zaak

Genvalgt fanebærer: Erling Tychsen

Genvalgt turgruppemedlem: Claus Kaffka.

Tillykke til alle ny- og genvalgte.

Foto: Anonym

DSB
Virkeligheden
DSB