LOKOMOTIVPERSONALETS
LPO DSB
OMRÅDEGRUPPE

Det Blå Blad

Nr. 3 - 2019

Nye Lokalaftaler i DSB

Underskrevet

Støt Medarbejderne
FAIR FORHOLD I DSB

DI

DANSK JERNBANEFORBUND

Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet S... 3

Lokalaftaler vedr. arbejdstid, ferie, mv. – den uddybende version S... 4

Ny aftale om tillidsrepræsentanter i DSB S... 8

"Gentræning" i kørsel med STM S... 10

Kan passagererne tage sikkerheden for givet i DSB? S... 11

Kenneth Helveg Gunvald – lokal tillidsmand i Aalborg S... 14

Udlicitering MVJ – status S... 16

Nekrolog S... 17

Hvem kører DSB for? S... 18

Den humanitære fond Oliekanden uddeler legater S... 19

Læserbrev – Nye aftaler og … S... 20

Læserbrev – Ferien der blev væk … S... 21

Redaktørens klumme – ny regering, klimamål og togdrift S... 23

Lokalnyt S... 24

Det Blå Blad

Udgives af:
Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Henvendelser til Det Blå Blad:
detblaablad@live.dk

Ansvarshavende redaktør:
Søren Max Kristensen
Bernstorffsgade 20. 2.sal vær. 230
1577 København V

Redigering:
Peter Kanstrup
Thomas Knudsen

Indlæg til næste nummer sendes pr. mail senest d. 27. august 2019

Forside: Kollage
Redaktionen

ISSN: 2246-2457

Redaktør:

Peter Kanstrup

Skribent:

Hans Schøn Merstrand

Skribent:

Carsten Lehmann Hansen

Skribent:

Thomas Knudsen

Udsendte medlemsinformationer

Der er i perioden udsendt følgende LPO DSB medlemsinformationer:

- Medlemsinformation nr. 10-2019 vedr. indgåede lokalaftaler LPO DSB
- Medlemsinformation nr. 11-2019 vedr. udsendelse af lokalaftaler LPO DSB
- Medlemsinformation nr. 12-2019 DSB's nye regler for håndtering af fravær

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

Nye lokalaftaler

Af:
Søren Max Kristensen
Områdegruppe-formand

Siden december 2017 har der været tvivl om de fremtidige arbejdsforhold for Dansk Jernbaneforbunds medlemmer i DSB. Efter flere forgæves forsøg på at nå til enighed med DSB, blev det besluttet at prøve igen under FH's og DA's opsyn. Forhandlingerne startede derfor op igen i slutningen af april, og kulminerede i slutningen af maj med en afsluttende forhandling på over 40 timer i træk.

Ud over løn- og pensionsforhold, som Dansk Jernbaneforbund stod for, blev der indgået en del aftaler, som områdegrupperne forhandlede. For LPO DSB er de vigtigste aftaler en ny arbejdstidsaftale, en ny ferieaftale og en aftale på uddannelsesområdet.

Efter en længere periode med redaktionelle rettelser i de enkelte aftaler, blev alle aftaler endeligt underskrevet den 2. juli. Det har været en utrolig lang og besværlig proces. Det er ganske beklageligt, og det er helt forståeligt, at mange medlemmer har været utålmodige og frustrerede over, at aftalerne ikke kunne offentliggøres noget før.

Som i alle forhandlinger er der blevet givet og taget. Jeg er dog af den faste overbevisning, at det samlede resultat er godt, og vil sikre gode og rimelige forhold for lokomotivførerne på Fjern. Jeg vil i den forbindelse gerne takke hele LPO DSB's bestyrelse for den konstruktive og meget aktive deltagelse i den interne dialog, og der skal lyde en speciel tak til Jan B. Danielsen og Peter Kanstrup, som har udført et kæmpe arbejde under forhandlingerne. Et arbejde, der kendetegnes ved en meget stor faglig viden og et kæmpe engagement.

Efter den lange konfliktlignende situation i DSB, er der nu trukket en streg i sandet. Der forestår et kæmpe arbejde med at implementere aftalerne, genopbygge samarbejdet og genoprette tilliden mellem medarbejderne og ledelsen. Det vil ikke ske over en nat, og der er ingen snuptagsløsninger. Men der skal ikke herske tvivl om, at LPO DSB vil yde en aktiv indsats, så hverdagen i DSB kan blive normal igen, og arbejdsglæden stille og roligt kan komme tilbage. Til glæde for samfundet, DSB, medarbejderne og vores passagerer.

Arbejdstidsaftalen og ferieaftalen vil først rigtig kunne mærkes, når de nye ture kommer til K20. Sådan er det med planlægning. Ting tager tid. Det betyder formentlig også, at der – når K20 nærmer sig – bliver behov for yderligere information, ud over den information som er udsendt her i starten af juli. LPO DSB planlægger derfor at afholde medlemsmøder på alle depoter i efteråret – et om formiddagen og et om eftermiddagen.

I ønskes alle en god sommer og en vederkvægende ferie…!

Lokalaftaler vedr. arbejdstid, ferie, mv. – den uddybende version

Af:
Jan B Danielsen, Søren Max Kristensen og Peter Kanstrup,
LPO daglig ledelse

Arbejdstidsaftalen, mv. *(væsentligste regler fremhævet …)*

Det har helt overordnet været et mål i sig selv for LPO at sikre, at den nye arbejdstidsaftale på så mange punkter som muligt mindede om den gamle. Ikke bare fordi, vi synes den gamle aftale var god, men også fordi genkendelsen betyder tryghed, og det har vi da, om noget, brug for lige nu.

Der er dog en række forhold som det ikke, eller kun vanskeligt, har været muligt at regulere på, nemlig dem, der står i Jernbaneoverenskomsten. I den gamle arbejdstidsaftale var alt samlet i den daværende lokalaftale, hvorimod forhold omkring arbejdstid, mv. nu er placeret i både overenskomsten og i den nye lokalaftale.

Et andet meget vigtigt forhold at bemærke er, at arbejdstidsaftalen, uagtet Jernbaneoverenskomsten jo i udgangspunktet kun gælder for overenskomstansatte, gælder for både tjenestemænd og OK-ansatte. Det er sådan set fint nok, men vil formentlig give nogle praktiske udfordringer omkring håndtering af tjenestemænd for så vidt angår forhold, som alene er beskrevet i JA.

I det hele taget må vi forudse, at der vil opstå en række udfordringer omkring aftalernes praktiske anvendelse, både i perioden frem til fuld implementering ved overgangen til K20, men desværre nok også efterfølgende. LPO har derfor kraftigt opfordret til, at der udsendes en ny udgave af lokomotivførerhåndbogen, hvor tolkningen af reglerne og deres praktiske anvendelse kan indskrives af parterne i enighed. Det ved vi, at der er rigtig mange medlemmer, som ser frem til.

Det skal i øvrigt pointeres, at sammenligninger i den efterfølgende oplistning er op imod den gamle lokalaftale, ikke i forhold til de – af DSB fastsatte – regler, der har været gældende siden d. 3. februar. Eneste undtagelse herfor er **tidslommer**. De og **reserverammetjenester og reserverammeture findes ikke** i den nye arbejdstidsaftale!

Et årsværk er uændret 1924 timer, dvs. arbejdstiden er **37 timer pr. uge**, eller 160,33 timer pr. md (i gennemsnit). Det nye er, at hverken UA-tid eller de 9 skæve helligdage indgår i beregningen af **den daglige arbejdstid**. Den er som følge heraf ikke længere 7:05, men i stedet **7:24**. Det betyder så til gengæld, at der er **113 årlige fridage** i stedet for 104. **De 9 ekstra fridage** som gives, da de **skæve helligdage** i udgangspunktet er fridage, indgår ikke i turskifterne, men **kan søges på lige fod med øvrig frihed**.

Normperioden fastsættes til **3 md. for alle**. For at sikre en jævn fordeling af arbejdet må der **max. være 160 timer pr. 4 løbende kalenderuger**. Den enkelte medarbejder skal have adgang til at kunne følge egen normtid. Der må **ikke** være **overtid på normperioden**. Købte fridage, aftalt overarbejde med VDL eller tjenestefordeler på den enkelte dag og forsinkelser indgår ikke i normberegningen. **Overarbejde inkl. tillæg skal i udgangspunktet afspadseres**. Bemærk – det er igen **kun forsinkelser over 5 min**, der kan **registreres som overarbejde**.

Arbejdet indlægges i udgangspunktet i faste ture gældende for et år ad gangen (januar til januar). **Der udsendes ikke længere turrettelser og højtidsture**. Til gengæld kan alle **tjenester ændres 90 min indtil 28 dage før og 45 min, hvis ændringen sker mellem dag 28 og 8. Der kan dog aldrig korrigeres ud over den oprindelige tjeneste + 90 min. Senere end 8 dage før** kan ændring af møde/slut tid **kun** ske **efter aftale** med den enkelte medarbejder.

Personale i **reserven tildeles løse flytbare fridage for et år ad gangen. Fridagene kan låses senest 21 dage før**. I forbindelse med **påske, jul og nytår dog senest d. 31. januar. Tjenester meddeles senest 10 dage før**. Af samme grund vil man nederst på arbejdssedlen altid kunne se 10 dage frem, hvor de 8 dage tættest på arbejdsdagen er låste.

Indkaldelse til **uddannelse og nødvendige ændringer i den anledning bekendtgøres senest 35 dage før**. Indbefatter ændringerne fridagsflytning skal dette ske i samarbejde med den berørte medarbejder.

Evt. normnedsættende dage bekendtgøres senest 28 dage før (LKF i tur), henholdsvis 10 dage før (LKF i reserven). **For reserven gælder, at en normsættende dag skal have en varighed på 29:24 timer, hvis den ikke placeres op til en fridag**.

Der må **max. være 7 arbejdsdage mellem to fridage**. Dette kan dog afviges jf. arbejdsmiljøloven (force majeure ved naturkatastrofer, etc.). Da ferie og anden frihed for personale i reserven beskyttes på samme måde som fridage, betragtes disse som fridag(e) ved optællingen af antal arbejdsdage mellem fridage. Fridagslængderne fremgår af jernbaneoverenskomsten. **En enkeltstående fridag skal have en længde på 40 timer og indeholde et helt kalenderdøgn. Weekendfrihed** (to sammenhængende fridage i forbindelse med en lørdag, søndag eller helligdag) **skal have en varighed på mindst 60 timer og indeholde 2 kalenderdøgn**. Der er ikke enighed om begrebet dobbeltfridag og heller ikke enighed om dens længde. Dette afgøres hurtigst muligt ved en faglig voldgift.

Tjenester opbygges igen i samarbejde mellem DSB og LPO. Forventningen er, at det nye planlægningssystem, Hastus, kan minimere det manuelle arbejde og i øvrigt sikre bedre tjenester.

Derfor har der været spærret mellem Næstved og Nykøbing F

Foto: Jan Lundstrøm

Der må **max. være 7 nattjenester pr. kalendermåned**, jf. overenskomstens bestemmelser. For personale i reserven gælder, at antallet **nedsættes med 1 for hver 6 fraværs dage i pågældende kalendermåned** (ligesom tidligere).

For at minimerer antallet af **weekendtjenester kan disse planlægges med en længde på op til 10 timer**. Dette gælder – som tidligere – også på helligdage, inkl. d. 24. og 31. december. Weekendtjenester under 9½ time kan af samme årsag forlænges ud over 9½ time. Sker dette senere end 28 dage før udbetales et tillæg på 100 kr. pr. tjeneste. **Weekendarbejde** ud over det, som kan placeres i ture med fri hver anden lørdag-søndag, **skal i udgangspunktet køres af særlige weekendture, inkl. en tilhørende reserve. Modellen er den samme som tidligere, dvs. der er 4 dages arbejdsuge**. Finansieringen af den ugentlige normnedsættende AN dag er dog lidt anderledes, idet de 9 skæve helligdage for de, der vil køre i weekendture, indgår i beregningen. Desuden indgår samtlige UA-timer for LKF i Drift F&R optjent i tidsrummet mellem 16 og 17 i beregningen. Den resterende del (broderparten) af AN dagene i weekendturene, finansieres fortsat af DSB. Forventningen er, at den ekstra weekendproduktion – som tidligere – kan køres med 30-35 lokomotivførere på landsplan, inkl. reserve. Hvis det nødvendige antal frivillige til weekendturene ikke kan skaffes, er parterne enige om, at der søges andre løsninger inden for den økonomiske ramme, der er afsat.

Pausereglerne fremgår i udgangspunktet af overenskomsten. Der må **max. være 5 timers arbejde uden pause**. Dette gælder alle tjenester med togfremførsel, klargøring, rangering, forsyning, mv. I disse tjenester skal **pauserne** desuden være markeret og **have en varighed som i den tidligere arbejdstidsaftale (30 min eller to delpauser af tilsam-**

men 45 min, hvor den korteste har en varighed på mindst 20 min). Pausens placering skal i øvrigt tilgodese formålet, og kan derfor ikke placeres i tilknytning til tjek ind/ud, medmindre det aftales. I øvrige tjenester, dvs. rådighedstjenester (RDX, da **begrebet RDG ikke** længere **eksisterer**) og ansvarshavende P-rist, skal der falde en pause efter senest 6 timer, dog gælder ovenstående generelle regler omkring pauser, hvis LKF skal udføre en eller flere af ovenstående arbejdsopgaver (TFF, RNG, mv.). Det er i øvrigt slået fast – og her er der vist gået lige lovlig meget privat / industri overenskomst i den – at man kan holde pause og i øvrigt forlade tjenestestedet for at indkøbe frokost, blot man fortsat står til rådighed!

Der er **ingen ændringer omkring tjek ind og tjek ud tid og deres varighed. Det samme gælder for tekniske tider og spadseretider**. Parterne er dog enige om, at tiderne naturligvis kan ændres, hvis nye spadsereveje tages i anvendelse, eller hvis ændringer i ODI, eller lign. nødvendiggør ændringer i de tekniske tider.

Ture opbygges igen i samarbejde. Det praktiske arbejde udføres af valgte lokale turrepræsentanter, helt som tidligere, dog med et **lettere reduceret antal turrepræsentanter**. **Ture opbygges i øvrigt med 50 % aftenfrihed** (12 timers frihed mellem 17 og 7), hvor dette ønskes. Og der kan – som tidligere – planlægges med specialture, som afviger fra overenskomstens, henholdsvis lokalaftalens bestemmelser. **Ingen kan tvinges i en specialtur**.

Turvalg afholdes på samme måde som før K19, dvs. efter anciennitet, jf. indplacerings (IP) rækken. Da aftalen om turvalg er bortfaldet, er der også en række individuelle forpligtigelser omkring turvalg, som ikke længere eksisterer. Det er i skrivende stund uklart, hvad disse ændringer betyder for fastholdelse af foranstående turønsker og evt. genbesættelse af ture ved ledighed. Afklaring søges i Turudvalget, som fremadrettet har ansvaret for denne opgave.

Uddannelsestjenester kan planlægges med en varighed, inkl. rejsetid, på op til 12 timer. Det kunne man også tidligere, jf. den gamle kursusaftale. Som noget nyt kan uddannelses- / kursustjenesten planlægges fra medarbejderens bopæl, hvis det er tættere på uddannelsesstedet (gammel passus fra statens uddannelsesaftale). DSB har i forhandlingsforløbet desuden insisteret på, at uddannelses- / kursustjenester ikke skal indeholde tjek ind og tjek ud. Det har ikke været muligt at opnå enighed om dette, så også det spørgsmål afgøres i det fagretslige system snarest muligt.

Flexaftalen er bortfaldet. Det betyder, at **vi går tilbage til klassisk udstationering**. Tjeneste på fremmed depot sker **efter jernbaneoverenskomsten regler** (som identisk med Ligningsrådets), henholdsvis statens regler for tjenesterejser. Det er administrativt tungt og beløbene er noget mindre. **Til gengæld er de skattefri. Kørsel i egen bil kan aftales** med den enkelte medarbejder.

UA-optjeningen er uændret, men som anført under punktet omkring weekendture, anvendes alle optjente UA-timer mellem kl. 16 og 17 til finansiering af ca. 25 % af weekendturenes AN dage.

Afholdelse af ferie sker i dage. Øvrige frihedskvoter afholdes i timer. Det er endnu uklart, hvorledes den praktiske implementering skal foregå, herunder hvordan nærværende spiller sammen med den løbende normberegning.

Og hvornår **træder** alle disse ændringer så **i kraft** og sender DSB-reglerne ud på glemslens mødding. Tja, **så hurtigt som muligt**. I praksis betyder det, at der sker en løbende implementering frem mod K20, hvor dette er muligt. Da de fleste arbejdstidsregler har betydning for tjenester og ture, vil den fulde implementering dog først ske i forbindelse med overgang til K20.

Ferie *(væsentligste regler fremhævet …)*

Et meget væsentligt element i det langstrakte forhandlingsforløb om nye lokalaftaler har for LPO været at sikre en fornuftig ferieaftale.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det har været nogle meget besværlige forhandlinger, hvor ledelsen undervejs både skiftede forhandlingsleder og inddragede det allertungeste kavaleri. Trods det synes vi i al beskedenhed, at der er kommet en fornuftig aftale ud af anstrengelserne.

Den nye ferieaftale har mange lighedspunkter med dens forgængere, men der er et par væsentlige nybrud, først og fremmest princippet om, at **2. runde sommerferievalg senere lægges for at øge muligheden for at kunne tildele flere ferierækker i de attraktive perioder**. Der er desuden nu fastsat en seneste dato for fastlæggelse af evt. ekstra ferierækker i forbindelse med enkeltdagssøgning i sommerperioden.

Ellers ligner både sommerferievalget og vinterferievalget de senest afholdte af slagsen. Der gives **plads til søgning af op til 3,4 uger pr. medarbejder i første søgerunde om sommeren**. Og der vil være en **højnormsperiode (19 %) i ugerne 26-35**. Overskydende ferierækker overføres ikke, men indgår dog i beregningen af ferierækker ved 2. runde, herunder eventuel enkeltdagssøgning. For at sikre flest mulige ferierækker kan antallet af disse variere fra tjenestested til tjenestested, som dog som minimum skal respektere ovenstående.

For vinterferievalget og søgning af ferie i vinterperioden er der meget tæt på ingen ændringer, dog er **ferienormen i jul / nytår mindre end tidligere, når jul / nytår ligger i en weekend**. Omvendt kender den enkelte medarbejder fremadrettet altid sine fridage (og dem i tur tillige deres tjenester) når vinterferievalget afholdes. Alt andet lige vil det betyde, at der ikke vil være et "tab", da det må formodes det kun er de, der ved de skal arbejde, der søger fri.

Enkeltdagssøgning vil fremadrettet skulle ske senest 23 dage før. Dette er en konsekvens af LPO's ønske om at øge underretningsfristen for reserven fra 8 til 10 dage, idet DSB insisterer på, at de skal bruge mindst 13 dage fra seneste søgefrist til endelig underretning af reserven 10 dage før. Tidligere hed fristerne som bekendt søgning senest 21 dage før og underretning 8 dage før. Omkring enkeltdagssøgning skal det bemærkes, at parterne er enige om, at der skal aftales ekstra ferierækker, når det er muligt. Aftalen fastsætter dato for dette forud for både sommerperioden (senest d. 9. april) og vinterperioden (1. juli: Uge 40-1 og 1. oktober: Uge 2-18).

Endelig kan det oplyses, at **søgning** også fremadrettet **sker i Ferieplan** (så må vi bare håbe DSB snart får styr på kvoterne). Der er desuden et fælles **ønske om, at ferievalg i fremtiden også skal kunne ske elektronisk**. Indtil det er på plads, vil **afholdelse af ferievalg** ske som hidtil og i **samarbejde mellem LPO og den lokale ledelse**.

Og lad os så **slutte med en opfordring**. Det er nu lykkedes at indgå en arbejdstidsaftale, hvor DSB har accepteret, at de 9 søgnehelligdags friheder søges på lige fod med øvrige friheds kvoter. Og hvor DSB accepterer at overarbejde, inkl. tillæg i udgangspunktet skal afspadseres. Disse tiltag understøttes af en ferieaftale, som giver mulighed for, at det kan ske, i hvert fald hvis de ekstra ferierækker, der lægges op til ellers tilskrives. **Sørg** derfor **for at få søgt ikke bare din restferie, men også den øvrige tilgodehavende frihed**. I det omfang det kniber, er der i øvrigt i Ferieaftalen – lige som tidligere – indbygget nogle værktøjer, som, ved hjælp af tvang, kan retlede de, der hænger lidt i bremsen.

LPO afholder medlemsmøder vedr. nye lokalaftaler

Dansk Jernbaneforbund har afholdt medlemsmøder vedr. de nye lokalaftaler, og de er nu underskrevet og udsendt. LPO udsendt aftalerne med en tilhørende forklaring, som vi håber, har gjort / gør dig lidt klogere på lokalaftalernes indhold og de ændringer, de giver for din hverdag. Uddybningen af primært arbejdstidsaftalen og ferieaftalen kan også læses i dette blad.

Lokalaftalerne implementeres løbende frem mod K20. Mest fokus er der jo nok på arbejdstidsaftalens udmøntning. Arbejdet med det foregår i Turudvalget hen over sommeren og efteråret.

LPO forventer på den baggrund, at der vil være en masse konkret at berette om i slutning af oktober eller begyndelsen af november. Vi lægger derfor op til, at vi kommer rundt i landet på medlemsmøder til den tid. Mere følger på medlemsinformation, når tidspunktet nærmer sig.

Ny aftale om tillidsrepræsentanter i DSB

Af:
Peter Kanstrup
LPO DSB daglig ledelse

I en artikel andetsteds i dette blad (side 4) kan du læse om flere af vores nye lokalaftaler vedr. bl.a. arbejdstid, ferie, mv. Aftaler som overvejende er både gode og brugbare. Desværre ser det lidt anderledes ud med den nye tillidsrepræsentant (TR) aftale i DSB, gældende for tog- og lokomotivpersonale på både S-tog og Fjern. I modsætning til, hvad man skulle tro i forhold til det enorme fokus TR -aftalen har fået undervejs i medierne, og nok også i modsætning til de mange rygter, der har været undervejs i medlemskredsen om, at tillidsrepræsentanterne blot var optaget af at sikre sig selv nogle gode aftaler omkring frihed, mv. til TR arbejdet, er det faktisk endt lige modsat. At vi tillidsrepræsentanter langt hen ad vejen har været nødt til at bruge en masse energi på at sikre en ny TR-aftale skyldtes ikke ønsket om at forfordele os selv, men det helt lavpraktiske forhold, at med ganske få – eller slet ingen – TR i virksomheden ville der ikke være nogen til at lave aftaler og sikre de mest basale medarbejder rettigheder. Og derfor heller ingen til at være det daglige modspil til ledelsen og ingen til at udfordre ledelsesretten. For med al mulig respekt for forbundet er det bare ikke en opgave, de kan løse i dagligdagen. Tillidsrepræsentantens kerneopgave er i virksomheden, det gælder i DSB, ligesom i alle andre virksomheder, der er omfattet af en overenskomst.

Det var fra starten vores vurdering, at et bare nogenlunde tilfredsstillende tillidsrepræsentantarbejde i en virksomhed af DSB's størrelse skal gå på to ben. Et lokalt i tæt kontakt med medlemskredsen og et centralt i tæt kontakt med ledelsen. Den del er faktisk lykkedes. LPO (og TPO) har fortsat både en central placeret daglig ledelse af områdegruppen og en lokal tillidsrepræsentant på hvert depot, henholdsvis en særskilt tillidsrepræsentant for LKI-gruppen.

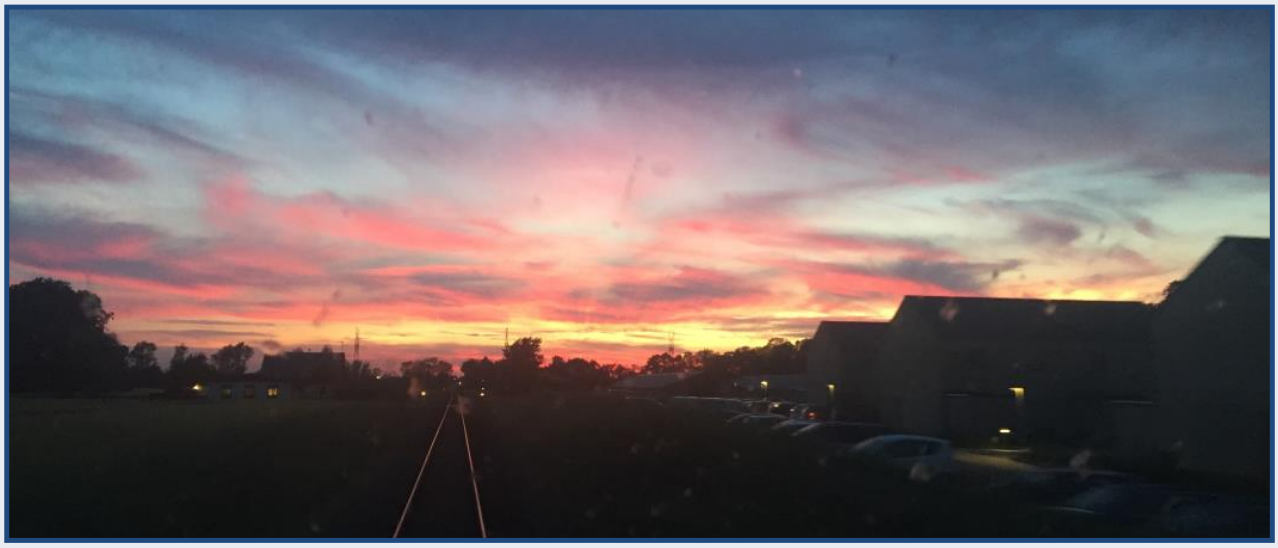
Men, men, men … Når man kigger på aftalens indhold, ser det straks mere problematisk ud. DSB henholder sig – hvad der jo sådan set er fair nok – til, at aftalen omhandler 41 godkendte TR for tog- og lokomotivpersonalet, inkl. S-tog, heraf 19 i LPO DSB. En områdegruppeformand, en områdegruppenæstformand, 3 godkendte tillidsrepræsentanter i København, 2 i Aarhus, 2 i Fredericia og, som tidligere nævnt, 1 på øvrige tjenestesteder og endelig én tillidsrepræsentanter for LKI-gruppen. Det er væsentlig færre end hidtil – og antallet har da også været et stridspunkt – men faktisk er antallet ikke det eneste problem. Slet ikke.

Hvis vi skal starte i den lette ende, vil det i et eller andet omfang være et problem, at tillidsrepræsentanter på de mindre depoter ikke har en godkendt suppleant. Godt nok har vi stadig de lokale LPO-bestyrelser, hvor alle lokalgruppebestyrelsesmedlemmer, uanset om de er godkendt af DSB eller ej, fortsat er tillidsvalgte i den forstand, at de er valgt af medlemmerne. I et land med foreningsfrihed er det naturligvis ikke arbejdsgiveren, der bestemmer, hvordan vi organiserer os. Men uagtet det, vil de tillidsvalgte, men altså ikke godkendte TR, miste noget af deres gennemslagskraft overfor ledelsen, f.eks. i en situation, hvor de optræder som bisidder, alene fordi virksomheden ikke anerkender de pågældende som tillidsrepræsentanter. Dette gælder i øvrigt også for halvdelen af LPO's daglige ledelse, som DSB heller ikke vil anerkende som tillidsrepræsentanter.

Et andet problem er de forringede vilkår for de godkendte tillidsrepræsentanter, både i forhold til dele af deres aflønning og i forhold til frihed. Omfanget af førstnævnte står i skrivende stund ganske vist en smule uklart, da en del af problemet kan skyldes det enorme rod omkring frihedskvoter, mv. Sidstnævnte derimod er helt sikkert en reel problemstilling. Friheden til tillidsrepræsentantarbejdet er beskåret meget kraftigt. De tidligere frikøbte tillidsrepræsentanter vil fremover kun være frikøbt 75 % af tiden og antallet vil i øvrigt blive reduceret. At man som TR skal fungere i sit job som lokomotivfører 25 % af tiden er sådan set rimeligt nok, men naturligvis kun, hvis arbejdsopgaverne matcher den afsatte tid. Det er der intet, der tyder på, på nuværende tidspunkt. Tværtimod. LPO forventer på baggrund af den viden, vi har p.t., at der bliver behov for yderligere frikøb, ikke bare for at sikre nogle fornuftige vilkår for områdegruppens daglige ledelse, men bestemt også af hensyn til mødeaktivitet i områdegruppebestyrelsen. Vi har endnu ikke haft drøftelser med DSB's ledelse omkring omfang og pris for yderligere frikøb, men næsten uanset set hvor den drøftelse ender, vil det betyde en anseelig merudgift for områdegruppens kasse. Nu er det ikke sådan, at LPO er ved at gå fallit, men yderligere frikøb vil bestemt efterlade os med nogle økonomiske udfordringer.

Et andet problem med forringede tillidsrepræsentantvilkår kan – ud over en svækkelse af den daglige ledelse – blive, at det fremadrettet bliver sværere at skaffe nye tillidsrepræsentanter og udvikle disse til at kunne repræsentere os alle i fremtiden. Man skal ikke have den store matematikeksamen for at kunne få øje på det langsigtede problem her. Det gode ved problemer på det lange sigte er imidlertid, at der er tid til at finde løsninger.

Det med tid til at finde løsninger gælder ikke i samme grad for den meget sparsomme tid, der er afsat til frihed til det lokale tillidsrepræsentantarbejde. LPO har – inden for de rammer, der er aftalt – prioriteret ekstra tid på de største depoter, dvs. København, Aarhus og Fredericia. Ikke at den afsatte tid dér er prangende heller, men dog heller ikke helt så udfordrende som på de mindre tjenestesteder, hvor der kun er afsat 10 dage pr. år til at drive det lokale tillidsrepræsentantarbejde. Der er brug for hjælp. Både på de små og store tjenestesteder. Måske er det tjenestebytninger, der er brug for? Måske vil det være en hjælp, hvis så mange rådighedstjenester (RDX) og Jor-tjenester, som muligt, udføres af din lokale tillidsrepræsentant, så vedkommende er til stede på depotet? Opfordringen herfra er derfor: Spørg din lokale tillidsrepræsentant om og hvordan du kan hjælpe vedkommende med at få bedre tid til det faglige arbejde. Til glæde for fællesskabet og dermed også dig selv.



Mon det lysner forude?

Foto: Anonym

Som nævnte i indledningen foreligger der nu en TR-aftale med et aftalt antal tillidsrepræsentanter og et tilhørende tidsforbrug. Begejstringen er til at overse, men vi kunne naturligvis ikke lade det samlede aftalekompleks falde, blot fordi TR-aftalen ikke var god nok. Det ville der – fair nok i øvrigt – ikke have været nogen som helst forståelse for, hverken i medlemskredsen, eller i den offentlighed, der har fulgt aftaleforhandlingerne i DSB tæt. Ingen tvivl om, at vi vil blive udfordret både på den aftalte frihed, på den afsatte tid til opgaverne og deres indhold og på antal af tillidsrepræsentanter. Sidstnævnte er sådan set allerede i gang, idet Togdrift arbejder aktivt på, at en fremtid med færre lokalgrupper, også skal betyde færre tillidsrepræsentanter og mindre tid til arbejdet, uagtet om arbejdsmængden er faldende eller ej. Det til trods er der ikke andre muligheder end at udfordre aftalens indhold og søge løsninger, f.eks. via samarbejdsudvalgene, når de på et tidspunkt igen kommer op at køre. Og så må vi – LPO både centralt og lokalt – insistere på, og vise, at tillidsrepræsentanterne i DSB er en aktiv og brugbar samarbejdspartner for virksomhedens ledelse. DSB har med indmeldelsen i Dansk Industri (og Dansk Arbejdsgiverforening) tilkendegivet opbakning til den danske model. Skal den opbakning give mening kræver det vilkår for tillidsrepræsentanterne, som også i praksis sikrer både vores tilstedeværelse, hvor beslutningerne tages, og indflydelse på disse.

Det vil LPO følge tæt og holde ledelsen op på.

”Gentræning” i kørsel med STM

Af:
Peter Kanstrup
LPO DSB daglig ledelse

Det fremgår af information fra Driftschefen, at alle lokomotivførere i Drift F&R i perioden frem til 1. juli 2019 (Vest), henholdsvis 1. august 2019 (Øst), skal gennemføre en såkaldt ”gentræning” i kørsel med STM. En lille uskyldig konstatering, som rummer et anseeligt antal problemer, hvor af flere tidligere har været omtalt her i bladet, senest i Det Blå Blad 4-2018 i efteråret 2018. Problemstillingerne har desuden – mange gange – været rejst i Uddannelsesudvalget, uden det i øvrigt har været muligt at opnå enighed mellem ledelsen og medarbejdersiden.

Lad os starte med at kigge på, hvad det er for et fundament, vi står på. Den 21. maj 2019 fik DSB en ny sikkerhedspolitik. Den viser en ny retning henimod en mere lærende organisation, hvilket er rigtig positivt. I forbindelse med præsentationen udtaler en samlet direktørkreds til abc.dsb: ”Sikkerheden er vigtig for os alle". At de gode tanker omkring sikkerhed ikke bare er noget, som foregår i virksomhedens øverste lag, fremgår samme sted. "Det er dit ansvar at sikre, at i det arbejde, du har, arbejder du med sikkerheden som en naturlig del af din hverdag" siger Flemming Jensen. Det bliver nok svært at finde en lokomotivfører, som er uenig i den betragtning. Men hvordan pokker skal vi, lokomotivførerne og ledelsen, kunne leve op til det, når helt basale sikkerhedsuddannelser ikke er på plads.

Nærværende handler om ”Gentræning i STM”. Om man kan blive ”gentrænet” i noget, man ikke er trænet i, vil jeg lade ordkløvere om at vurdere, men en efteruddannelse, er det ikke, alene af den grund, at der aldrig har eksisteret en STM -uddannelse. Det ved DSB i øvrigt også godt, da det allerede – for mere end et år siden – blev slået fast i Uddannelsesudvalget, at den oprindelige en times undervisning i STM, ikke var en uddannelse, men en instruktion. Endda en instruktion som udløb 1. juli 2018, hvilket i øvrigt fremgår af artiklen i Det Blå Blad 3-2018.

Med fare for at gentage indholdet i de tidligere artikler om nærværende emne, kunne vi bruge spaltepladsen på – igen – at undres over anvendelse af e-læring i forbindelse med sikkerhedsuddannelser, når nu Uddannelsesudvalget én gang har fastslået, at det bør undgås. Ligesom vi kunne fokusere på stresspåvirkningen af den enkelte, når man står med en vigtig arbejdsopgave, her kørsel med STM, som man ikke er ordentlig uddannet i. Vi kunne også spinde en længere historien om de små videoer og de såkaldte ”cafedage”, hvor virksomheden tilbyder ekstra STM-instruktion til de, der har mulighed for det. Hvor efterlader det dem, der ikke har muligheden? Eller ikke har lysten til at bruge en hel eller halv fridag på en STM-café. Hvad er det overhovedet for en sikkerhedskultur, det er udtryk for? Er det virkelig sådan DSB tænker sikkerhedsuddannelser i 2019? Det er i så fald både bekymrende og uforståeligt. Men nok om det. De særligt interesserede kan med fordel læse de to artikler, der er linket til ovenfor, og den konkrete opfølgning vil LPO tage i Uddannelsesudvalget, jf. bestemmelserne i den nye lokalaftale vedr. uddannelse.

Men hvad så nu? Ja, som medarbejder skal man jo – efter bedste evne – udføre det arbejde, man bliver pålagt af ledelsen. Så ”gentræningen” skal altså gennemføres. For en gang skyld, når der er tale om e-læring, står afregningen for arbejdet (3 timer) i nogenlunde forhold til den anvendte tid. Problemet er dog fortsat, at risikoen for, at man bliver nødt til at udføre det i sin fritid er overhængende. En problemstilling som dog formentlig bliver løst fremadrettet med de nye lokalaftaler. Selve e-læringsprogrammet er sådan set OK bygget op, udfordringen er imidlertid, at ingen ved, om nogen lærer noget! LPO har aldrig været fortalere for tests, men lige her havde det måske været meget fornuftigt.

For hvad er det egentlig for en forudsætning, tør jeg kalde dem STM-kursisterne, byder ind med. Ja i bund og grund ingen. I udgangspunktet er vi nemlig der, hvor (stort set) ingen af dem, der skal ”gentrænes”, er ETCS uddannet. Så den grundlæggende forståelse af DMI’en (ETCS-skærmen) og indtastningen i denne, er ikke tilstede. Den enkelte må altså læse sig igennem instruktionen, navigationssedlen eller kæmpe sig igennem en af de udsendte videoer. Nu er det jo ikke sådan, at lokomotivførere ikke kan læse (og lytte), men hvem skal de rette deres tvivlsspørgsmål til? Og hvordan ved man egentlig, om man er i tvivl? Man kan jo bare have misforstået det, man har læst eller set? Eller for den sags skyld have glemt det, den dag man skal anvende de nye færdigheder i praksis. For også her er der tale om et mindre nybrud. I modsætning til øvrig læring omkring sikkerhedsmæssige forhold, står den teoretiske instruktion her

alene. Hvad det gør ved indlæringen, er der jo nok nogen, der har undersøgt, men hvad var konklusionen så på denne undersøgelse?

Giver den sparsomme introduktion overhovedet mulighed for, at den enkelte lokomotivfører kan oprigge STM korrekt? Og hvad med betjening under kørsel, f.eks. aflæsning af afstandssøjle, fortrolighed med aflæsning af visninger i DMI, forståelse af opmærksomhedstoner fra DMI, anvendelse af passage stop og udkobling af ATC? Har lokomotivføreren – når "gentræning" STM er gennemført – erhvervet de nødvendige færdigheder i forhold til ovenstående? Jeg vil – indtil det modsatte er bevist – tillade mig at stille mig tvivlende. Og hvis ikke, hvad så? Hvad betyder de eventuelt manglende færdigheder ud i STM-betjening så for implementeringen af direktørkredsens mantra om, at "Sikkerheden er vigtig for os alle"?

Der er grund til bekymring. Både i forhold til de konkrete udfordringer med STM, men bestemt også i forhold til det fremtidige sikkerhedsniveau. Hvis den tankegang, der ligger til grund for den mangelfulde STM-instruktion, herunder den såkaldte "gentræning", og den tilgang til sikkerhedskulturen, den er udtryk for, breder sig til andre sikkerhedsuddannelser og anden håndtering af jernbanesikkerheden i DSB, er der ikke grund til andet end bekymring!

Kan passagererne tage sikkerheden for givet i DSB?

Af:
Maiken Tomlinson
Lokalgruppeformand,
LPO DSB Lokalgruppe
Kalundborg

Som udgangspunkt er svaret: "ja", idet personalet i togene tager sikkerheden meget alvorligt, og ikke går på kompromis med sikkerheden ude i driften! Dette gælder både togførere og i særdeleshed lokomotivførerne, der sidder forrest, hvis det går galt!

Vi *må* ikke tage sikkerheden for givet, og er derfor uddannede i, hvordan vi skal agere i givne situationer, og en stor del af forudsætningen for at blive ansat som lokomotivfører er, at man *tør og kan* tage beslutninger i kritiske situationer. Det er nemlig i sidste ende os, der har "ansvaret for togets fremførelse og sikkerhed".

Men … det har desværre vist sig, at der er en "gråzone", når det kommer til sikkerheden med vores dobbeltdækkermateriel. En gråzone, som den enkelte lokomotivfører ikke nødvendigvis er vidende om, og derfor ikke har mulighed for at agere på. En gråzone, der hedder "F0" (f -nul): sikkerhedsmæssigt eftersyn af dobbeltdækkervogne.

F0 eftersyn

I nogenlunde korte træk er det et eftersyn af dobbeltdækkervognene både indvendigt og udvendigt. Jeg vil forsøge at forklare, uden at det bliver alt for langhåret.

Indvendigt tjekker vi bl.a.: Nødhammere, pulverslukkere, hjertestarter, gennemgang mellem vognene, og at gavldøren op mod lokomotivet er aflåst, så passagerer ikke kan falde ud på skinnerne ad den vej.

Udvendigt tjekkes bl.a. at:

- Pufferne sidder som de skal.
- Der ikke er synlige revner i bogierne.
- Der ikke er olieudtræk nogen steder, der kunne tyde på indre utætheder.
- Der ikke er fejl på affjedringen.
- Der ikke er noget, der hænger, åbentstående lemme, eller nogen møtrikker der mangler.

- Der er sand på styrvognen, så toget kan bremses selvom skinnerne er fedtede.

En dobbeltdækkerstamme må køre 36 (køre-)timer mellem F0 eftersynene.

Traditionelt set er det en opgave, der bliver udført af stationsbetjente rundt om i landet. Da der ikke længere er stationsbetjente i Kalundborg, er opgaven nu lagt over på lokomotivpersonalet, der alle lokalt har modtaget sidemandsoplæring i F0. Generelt er det således, at den person, der har "aftentjansen" laver F0 på én stamme, og "nattjansen" laver F0 på 2 stammer. Vi ved, hvilken togstamme der skal have eftersyn ud fra det tognummer, der står angivet på vores arbejdsseddel. Så langt så godt …

Rod i F0

I december sidste år gik det op for flere af os, at der er en mulig brist i den måde, hvorpå man håndterer uddelegeringen af eftersynsopgaverne blandt lokomotivførerne.

Selv oplevede jeg, at der på min arbejdsseddel stod, at jeg skulle lave F0, men ikke på hvilket tognummer. Driften anede ikke, hvilket tognummer det drejede sig om, og P-risten i Aarhus, der står for parkeringsoversigten i Kalundborg, vidste kun, at det skulle gøres på 3 specifikke tognumre. De vidste ikke, hvem der skulle gøre det og heller ikke, hvilke litranumre det skulle gøres på! Materieldisponenten vidste, hvilke stammer (litra- og tognumre) der skulle have eftersyn, men ikke hvem, der skulle udføre opgaven!

Jeg rettede derfor henvendelse til min gruppeleder, der tog min bekymring meget alvorligt, og gik videre med sagen. Der blev nedsat en gruppe, til at få løst problemet, der i øvrigt også omhandlede en del andre fejl på vores arbejdssedler, når vi havde aften- og nattjenesten.

I april var den så gal igen (og det skal måske lige nævnes, at der potentielt godt kan have været andre episoder, der bare ikke er blevet opdaget i den mellemliggende tid, men det vender jeg tilbage til). Efter at have haft jor-tjenester på pladsen hele weekenden fandt jeg ud af, at vi havde 2 stammer, der havde holdt parkeret hele weekenden, og som der ikke var lavet eftersyn på. Den ene af disse ville være kommet op på 72 timer (!) mellem eftersyn, hvis fejlen ikke var blevet opdaget. Så ny mail til min gruppeleder, der igen gik videre med sagen.

Den følgende måneds tid oplevede flere af mine kolleger, og jeg selv, flere fejl i forbindelse med, at der skulle udføres F0. I flere tilfælde var både aften- og nat-manden sat til at lave eftersyn på den samme stamme, mens en af de andre stammer ikke fik udført eftersyn. En enkelt nat havde vi 2 stammer (!), der ikke fik lavet F0.

Vi venter stadig på en løsning.

Jeg har påpeget flere gange overfor DSB, gennem min gruppeleder, og senest også d. 29. maj direkte til "de højere lag", at jeg mener, at vi har en alvorlig sikkerhedsmæssig brist. Dette har jeg ikke gjort for at hænge nogen ud, eller fordi jeg ønsker at være en pestilens. Jeg gør det kun, fordi jeg mener, der er et hul i sikkerhedsledelsessystemet, der skal lukkes – HELT!

Status lige nu er, at det i mine (og mange andre kollegers) øjne stadig sejler med hensyn til, hvem der skal udføre eftersynene, og om det i det hele taget bliver gjort. Materieldisponenten kan (fortsat) se, hvilke stammer, der skal laves F0 på, men (stadig) ikke af hvem. Og fordi der ingen efterkontrol er med, hvorvidt eftersynene er udført eller ej (udover den seddel, som vi skal udfylde og lægge i gruppeleders postkasse), er der ikke en kæft, der opdager, hvis togene kører ud over de fastsatte intervaller mellem eftersynene. Det bliver tilsyneladende kun opdaget, hvis VI gør opmærksom på, at der holder en stamme (eller flere) på pladsen, som INGEN af os har været sat op til at lave eftersyn på! I værst tænkelige scenarie ville det nok også blive opdaget i tilfælde af, at der skete en ulykke som følge af en fejl, der kunne have været opdaget under eftersyn!

Jeg forstår simpelthen ikke, hvordan det i en virksomhed som DSB, der gerne vil udstråle, at man tager sikkerheden yderst alvorligt, kan tage over 6 mdr. at få lukket hullet. Det er altså vigtigt, at vi som medarbejdere kan STOLE PÅ, at det materiel vi kører med, er efterset inden for tidsfristerne!

Hvis vi skal kunne leve op til mottoet om, at "Kunderne SKAL kunne tage sikkerheden for givet", så kræver det altså, at forudsætningerne herfor er i orden! Men er de det, når det kommer til eftersyn af vores dobbeltdækkermateriel?

Jeg håber fortsat på en tilfredsstillende løsning på problemet …

Det Blå Blad har, som svar på Maikens indlæg, modtaget nedenstående fra Driftschef, Rolf Møller Pedersen:

Tak for henvendelsen omkring F0 eftersyn i Kalundborg

Jeg har nu sammen med den lokale gruppeleder været hele vejen rundt og holdt møde med både Planlægning, Korrigering og Driftscentret.

I forhold til Planlægning, så har de lovet, at der fremadrettet vil komme styr på planlægning af F0 i Kalundborg. De har desuden lovet at se på, om man på længere sigt (K20) eventuelt kan tilrettelægge flere, og om muligt alle, F0 i Belvedere, så vi undgår den slags problemer, som I flere gange har oplevet i Kalundborg.

I forhold til Korrigering, så er vi af lederen for Korrigering blevet lovet, at man i de kommende 2 måneder løbende manuelt vil kontrollere alle korrigeringer omkring F0 eftersyn i Kalundborg, så vi på den måde kan eliminere de brist, I har observeret i den seneste periode.

Slutteligt har vi i onsdags været til møde med lederen af Materielplanlægning, og lederen for driftslederne i DCDK, med henblik på at få styr på de ændringer, der sker indenfor selve driftsdøgnet. Det er min forventning, at vi på den baggrund også snart får en løsning her, så de her og nu justeringer – der forekommer indenfor det aktuelle driftsdøgn som følge af akutte omlægninger i materielplanerne – kan håndteres på en sikker og forsvarlig måde.

ME-Stammer på Næstved St.

Foto: Jan Lundstrøm

Kenneth Helveg Gunvald – lokal tillidsmand i Aalborg

Af:
Hans Schøn Merstrand
LPO daglig ledelse

Det Blå Blad har sat lokalgruppeformand, Kenneth Helveg Gunvald, LPO Aalborg, stævne, for en lille snak, som led i vores artikelserie om lokalgruppeformændene i LPO DSB. Kenneth er hurtig faldet til i LPO DSB's tillidsmandskreds, men hvordan oplever Kenneth hvervet som lokalgruppeformand?

Kan du ikke kort fortælle lidt om dig selv?

Mit navn er Kenneth Helveg Gunvald. Jeg er 44 år, har 3 børn på henholdsvis 13, 16 og 23 år.

I min fritid kører jeg en hel del på motorcykel. Det kan man jo ikke hele året, så jeg er nødt til at supplere op med blandt andet ølbrygning, bacon fremstilling og fremstilling af piber.

Hvad er din baggrund og har du tidligere lavet fagligt arbejde, eller foreningsarbejde?

Jeg er uddannet telemekaniker ved TDC. Jeg har ikke tidligere været involveret i fagforeningsarbejde, men kender til bestyrelsesarbejde, da jeg har siddet i bestyrelsen for Aalborg Karneval. P.t. sidder jeg i bestyrelsen for et lille bryggerlaug i Hjallerup.

Hvad har draget dig i retning af det faglige arbejde?

Jeg har altid fundet fagligt arbejde interessant, og yderst vigtigt. De seneste år synes jeg dog, at de "faglige kampe", desværre er trukket lidt for meget til "højre". Man har på en eller anden måde glemt sit ophav i arbejderens rettigheder og kampe.

Hvilke opgaver giver lysten til at være lokalgruppeformand?

Jeg finder det yderst spændende at følge med i nye tiltag, gode som dårlige. Og da jeg jo er forholdsvis ny som formand for LPO Aalborg, så ser jeg frem til at kæmpe for mine gode kolleger.

Hvordan er en normal dag for en formand i Aalborg?

Lige p.t. kan man vist ikke lige sige, at der findes nogle normale dage, men jeg har da mine forhåbninger om, at de kommer til at indtræffe på et tidspunkt i fremtiden – gerne inden længe.

Kenneth Helveg Gunvald på lokalgruppekontoret.

Hvordan har det været at starte som tillidsvalgt / formand midt i "konflikten" med DSB?

Jeg synes, at det har været overordentligt spændende at blive smidt ud i det hele. Så må man jo bare

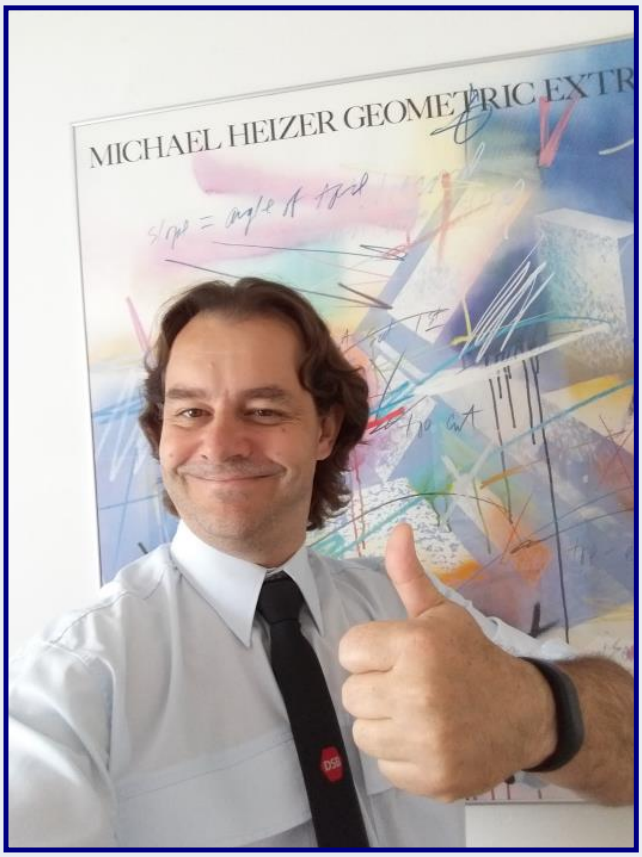
svømme, det bedste man har lært, og nu er modstand jo også det, man lærer mest af. Og så skal man jo huske, at det kun er døde fisk, der flyder med strømmen.

Hvordan er det at være lokalgruppeformand på et depot, som har været lidt i modvind de sidste par år med overdragelse af væsentlige dele af den nordjyske togdrift til NJ?

På trods af den modvind, der har været her i Aalborg, så synes jeg, at hele depotet er i godt humør. Måske hænger det lidt sammen med, at DSB's ledelse, og de lokale politikere, har ageret på en meget uhensigtsmæssig måde, hvilket nok har været med til at binde os lidt mere sammen. Der er nu heller ikke noget, der kan binde folk sammen, som modstand fra oven.

Hvordan tager kollegaerne den nuværende situation DSB?

Denne lange og trættende konflikt mellem os og Dansk Jernbaneforbund på den ene side, og DSB på den anden side, kan godt mærkes. Det er jo lige meget, hvorhen man kommer på depoterne i Danmark, så er alle trætte af, at tingene er foregået på den måde, det nu er foregået på, hvilket er helt forståeligt. Og der er også mange spørgsmål, man kan stille sig selv i den anledning. Statslige arbejdspladser på en privat overenskomst, og dermed statens penge til politiske partier? Arbejdsrettens afgørelse angående lovligheden af dette, falder ud til fordel for DSB, på trods af juridiske eksperter mener, det ikke burde kunne ske? Dansk Jernbaneforbunds langsomme reaktion til indmeldelsen i DI, hvad ligger der bag dette?



Kenneth Helveg Gunvald i hopla!

Foto: Kenneth Helveg Gunvald

Man er jo nødsaget til at stille spørgsmål for at forbedre måden, vi arbejder på.

Hvordan ser du fremtiden for LPO Aalborg?

Jeg ser en lys fremtid for Aalborg depotet, især nu den nye bane til lufthavnen er ved at bliver etableret. Og så ligger det også i min natur at være positivt indstillet, men stadig stille kritiske spørgsmål til det der foregår. Indimellem stiller jeg måske også spørgsmål til vores egen organisations præstationer. Dette, mener jeg, er nødvendigt, for at vi kan forbedre os, og ikke bare lade nepotisme og selvfedhed styre "skudens kompasretning". Jeg mener også, at vi ikke kan tillade os at klappe os selv på skulderen, når vi synes, vi har lavet et godt stykke arbejde. Det er jo trods alt ikke os selv, vi laver det faglige arbejde for, det er jo vores kære medlemmer.

Det Blå Blad siger tak til Kenneth for hans input og hans bud på lokalgruppens fremtid og udfordringer. Ingen tvivl om, at lokomotivførerne i Aalborg i Kenneth har fået en god lokalgruppeformand med fødderne plantet solidt på jorden, hvilket vil være til gavn, både lokalt og i områdegruppen, i den meget udfordrende tid, vi er i.

Udlicitering MVJ – status

Af:
Jan Danielsen og Peter Kanstrup
LPO DSB Daglig Ledelse

Siden udgivelse af det seneste nummer af Det Blå Blad har der været afholdt medarbejdermøder i såvel Odense, som Struer.

Mødet i Odense d. 21. maj blev af DSB Togdrift indledt med en orientering om, at Arriva skulle bruge samtlige overenskomstansatte i Odense og disse ville derfor blive virksomhedsoverdraget, hvorimod tjenestemændene alle skulle forblive i DSB. Denne model stod i skærende kontrast til det tidligere udmeldte om, at overdragelse ville ske efter anciennitet. DSB's og Arrivas jurister havde imidlertid nu læst sig frem til, at sådan var det ikke, da virksomhedsoverdragelsesloven gik forud. Dialogen på mødet gjorde imidlertid, at det gik op for Arriva, at der hverken var et tilstrækkeligt antal overenskomstansatte totalt set, dvs. man skulle under alle omstændigheder bruge et antal tjenestemænd, og de overenskomstansatte, der var, var bestemt ikke alle interesserede i at gå over. Lige som alle andre arbejdsgivere ønsker Arriva – naturligvis – at have ansatte, der gerne vil være i virksomheden. Der er derfor efterfølgende opnået enighed om en såkaldt "frivillighedsmodel". Alle lokomotivførere i Odense skal—som det ser ud lige nu— i løbet af november 2019 tilkendegive, om de ønsker at skifte til Arriva eller forblive i DSB. Virksomhedsoverdragelsesloven sikrer overenskomstansatte en fortrinsret, hvis der er flere ansøgere, end de 34 der er brug for. Det vil i så fald være de yngste tjenestemænd, der vælges fra. Omvendt, er der ikke et tilstrækkeligt antal, der søger, bliver det de yngste overenskomstansatte, som tvinges over, jf. virksomhedsoverdragelsesloven.

Medarbejdermøde i Odense vedr. udlicitering

Foto: Søren Andersen

Hvor medarbejdermødet i Odense på mange måder endte med en tilfredsstillende løsning – selv om der fortsat er en række uløste udfordringer, bl.a. om depotets fremtid – kom der ikke meget brugbart ud af medarbejdermødet dagen efter i Struer. Og så måske alligevel. Arriva fremførte, at de skulle bruge de 7 overenskomstansatte, og i bedste fald yderligere 7 tjenestemænd. Dette er dog langt fra sikkert, og vil først blive afklaret sidst på året, når Arriva ved mere om deres produktion K21. Det var naturligvis et chok, da DSB Togdrift tidligere havde oplyst, at der ville være plads til alle i Arriva. I værste fald stod op til 30 tjenestemænd nu med udsigt til at blive tvangsforflyttet til Fredericia, Aarhus eller Esbjerg. Det gjorde, at alle – både i den faglige organisation og DSB – kom i arbejdstøjet. DSB Togdrift har efterfølgende indgået en aftale med Midtjyske Baner, som overtager Arrivas kørsel mellem Holstebro og Skjern, og som derfor skal bruge yderligere 13 lokomotivførere. Når disse stillinger slås op, vil de kunne søges af tjenestemænd fra DSB. Der er naturligvis ingen garanti for, at de tjenestemænd, der søger, bliver ansat hos Midtjyske Baner, men får man job, er det aftalt, at man kan fastholde sine tjenestemandsrettigheder vedr. pension, mv. Der vil være en prøvetid på 2 år, og en mindre lønnedgang må forventes ved overgangen til det kommunale overenskomstområde.

Ud over aftalen med Midtjyske Baner er DSB Togdrift og LPO enige om, at det skal undersøges om, og under hvilke vilkår, DSB's resterende (fjern)tog på "den skrå bane" kan køres fra Struer efter K21. Det er i skrivende stund usikkert, hvor langt ovenstående kan bringe os i forhold til at reducere overtalligheden i Struer, men målet er naturligvis, at der findes løsninger, som gør, at så få som overhovedet muligt – helst slet ingen – tvangsforflyttes.

Her i bladet vil vi løbende følge op på dette i de kommende numre …

Nekrolog

Af:
Carsten Understrup

Thomas blev kun 41 år gammel. Han døde d. 21. maj efter kort tids sygdom. Dødsfald er altid triste, men nogle er bare ganske ubærlige og uforståelige. Vi er mange, som ikke forstår det.

Thomas startede som lokomotivfører i København d. 10. oktober 2005, og blev i 2011 forflyttet til Aarhus, hvor han var ansat til sin død. På depotet i Aarhus var Thomas kendetegnet for en god portion ironi og sarkasme, hvilket vil blive savnet. Vi natfolk har kunne nyde det vid og humør, som han altid mødte op med, når vi var på vej hjem, og Thomas på vej ud. Samme savn vil gøre sig gældende for de morgenfolk, som havde glæden af hans selskab. Thomas var, blandt meget andet, det man, hvor jeg kommer fra, kalder en "munter fætter".

Thomas Bech, Aarhus

Men Thomas indeholdt så meget mere end blot sjov og spas. Der var også en alvorlige side, hvilket de, der har været udsat for hans skarpe og kritiske spørgsmål, med garanti kan huske. Han var aldrig urimelig, men havde en udpræget retfærdighedssans, når han stillede spørgsmålstegn ved dette og hint. En kollega der var i balance med sig selv, og udadtil aldrig virkede stresset. Derfor var et typisk svar med en stille røst: "Det skal nu nok gå", når kolleger mente, at nu kunne det da ikke blive værre, og alt var ren elendighed.

En "munter fætter" er blot et af de udtryk, man kan hæfte på Thomas. Et andet kunne være "guttermand" fra det tyske guter Mann. Kolleger, som antraf Thomas på et autoværksted iført arbejdstøj, havde måske den opfattelse at han supplerede indtægten fra DSB. Men nej, Thomas gav såmænd blot en hjælpende hånd til nære, som havde behov for hjælp.

Thomas havde energi, hvilket den genfundne kærlighed til håndbold viser. Succes i første og anden halvleg, skulle nu ikke true den elskede tredje halvleg, hvor i white russians spillede en ikke uvæsentlig rolle. En rolle som fik modne mænd til at glemme, de ikke havde de purunge mænds stamina mere. Golf var en anden stor sports passion. En sport som passer sig fint for mange lokomotivførere, da fritiden ofte ligger når andre arbejder, og hvor golfbanerne primært er optaget af pensionister. Overlægen Herluf er en sådan pensionist, som Thomas spillede med. For Thomas kom overens med alle, det være sig i fritiden, som på arbejde.

Overens med alle, er måske ikke helt sandt. For i den nyligt erhvervede kolonihave, som Thomas elskede højt, var Thomas ikke helt enig i naturens tempo. At en ny sat tomatplante ikke, efter et par timer, gav afkast til frokosten, har kæresten Katja da hørt ham tale en del om.

Katja, som Thomas kendte fra de yngre dage, som kollega i diskoteks-miljøet, og som han sidenhen tog kontakt til. Og da han opdagede, hun var single, skruede han op for charmen. Endnu en god beslutning, som hverken Thomas eller Katja fortrød.

Bisættelsen af Thomas foregik fra Skødstrup kirke, som på dagen lå badet i solskin, og hvorfra man kunne nyde udsigten over Molsbjerge. Thomas, du vil blive savnet af kæreste, familie, venner, og dine kolleger. Vi skal nu leve med, ikke at se dig mere.

Æret være Thomas' minde.

Hvem kører DSB for?

Kære politikere …

Som nogen nok har bemærket, er der kommet ny afgangsprocedure i DSB. Kort fortalt går det ud på, at man med dette tiltag vil prøve at højne rettidigheden, eller punktligheden som det hedder nu om dage. Dette er der jo som sådan ikke noget galt i, da vi jo gerne vil sørge for, at vores kunder kommer frem til tiden.

Langt de fleste passagerer er gode til at være på perronen i god tid, mens andre altid kommer i sidste øjeblik, eller lige når toget skal sætte i gang. Det er ikke rimeligt for dem, der kommer i god tid, hvis vi altid skal vente på de, der ikke kan hitte ud af at være på perronen før afgangstid.

Af:
Maiken Tomlinson
Lokalgruppeformand,
LPO DSB Lokalgruppe
Kalundborg

Men der er også en anden gruppe mennesker, der kommer i sidste øjeblik, nemlig dem, der skal foretage et togskift, og bare kommer for sent, fordi det første tog var forsinket. Eller de, der er gangbesværede der har svært ved at nå ned på perronen, når elevatoren ikke virker eller Banedanmark leger "find et tog" på afgangstavlerne, så folk må haste fra den ene perron til den anden i sidste øjeblik. For disse mennesker er der heller ikke længere nogen "kære mor". Toget skal afsted på sekundet!

Nogen vil mene, at for at et tog kan komme frem til tiden, skal det også afgå til tiden (på sekundet), men det er en sandhed med modifikationer. På langt de fleste stationer kan man faktisk godt nå at få "Fru Hansen med rollatoren" med, selvom afgangen bliver "forsinket" et halvt til et helt minut, og stadig være fremme PÅ SEKUNDET på den næste station. Så hvorfor al den palaver med afgang på sekundet?

Det skyldes tilsyneladende en frygt for, at den trafikkontrakt, som DSB kører på fra 2015-2024 ikke vil blive forlænget, hvis ikke rettidigheden forbedres. Der er endda risiko for, at den bliver opsagt før tid, idet kontrakten evalueres efter 5 år (altså om kort tid), og kan opsiges, hvis man ikke mener, at DSB har opfyldt målene tilfredsstillende! Og det er desværre ikke et utænkeligt scenarie.

"Vemodigt at se sin gamle arbejdsplads i denne tilstand"

MR-togsæt på vej på sin sidste rejse

Foto: Jan Lundstrøm

Selvfølgelig skal man leve op til en indgået kontrakt, men ifølge en rapport om forsinkelser udarbejdet af "Tænk" sidste år, er de hyppigste årsager til forsinkelser følgende i perioden januar til maj 2018 på Fjern- og regionaltogsstrækningerne:

- Fejl på signaler,
- Fejl på togene og
- Forsinkelser fra anden infrastruktur.

I samme periode var "Top 3" over forsinkelser på S-togsnettet:

- Fejl på signaler
- Hærværk og
- Tilkald af politi eller brandvæsen

Så selve personalets håndtering af afgangsproceduren var altså en nærmest ikke eksisterende årsag til forsinkelser!

Så kære politikere – det her kan hverken passagerer eller personale være tjent med! Det er IKKE Banedanmarks skyld, at signalerne er forældede, og sporene nedslidte! Det skyldes en helt igennem horribel nedprioritering af Danmarks jernbanenet, og offentlig transport, gennem alt for mange år, med skiftende regeringer ved bordenden. Og grundet dårlige disponeringer, når det kommer til investeringer i nyt materiel, kører vi rundt i tog, der skulle have været pensioneret for mange år siden (det er nemlig ikke kun mennesker, der bliver nedslidte).

Så at forlange, at DSB skal kunne leve op til trafikkontrakten, og overholde den forventede operatørpunktlighed, svarer i grove træk til, hvis HAAS gav Kevin Magnussen en Toyota Corolla fra 80'erne med 1.000.000 km på bagen med svigermor på passagersædet og kone og 5 børn på bagsædet. OG herefter forventede, at han hev en Formel 1 guldmedalje hjem, vel at mærke på en bane med udelukkende hullede grusveje!

Ergo: DSB's personale har et inderligt ønske om igen at kunne fremføre tog for KUNDERNES og ikke excel-arkenes skyld, men det kræver altså en helhjertet indsats fra JERES side, for VI gør sgu hvad vi kan!

Udlicitering er ikke svaret på alt, og det ændrer ikke på jernbanenettets tilstand.

Så kære politikere! Please – få det nu fixet …

Den humanitære fond Oliekanden uddeler legater

Af:
Henrik Schøtt, Thomas H. Mikkelsen og Brian Jensen

Det er med stor fornøjelse, at den humanitære fond Oliekanden kan meddele, at fonden d. 23. april 2019 har uddelt legater:

⇒ 10.000 kr. til Colitis-Crohn Foreningen

⇒ 10.000 kr. til Skovbo – døgninstitution for børn og unge

Foto: Brian Jensen

Foto: Brian Jensen

Læserbrev – Nye aftaler og …

Det Blå Blad har modtaget nedenstående fra lokomotivfører Carsten Understrup, Aarhus

Jeg kunne næsten ikke få luft, og tårerne pressede sig på, da jeg læste den fælles udmelding fra DSB og Dansk Jernbaneforbund om de nyligt indgåede aftaler. Det tegner godt for de tidligere tolkninger af OK, og udtalelserne må betyde, at de nye aftaler ikke skal skamfortolkes. Sætninger som konstruktivt forhandlingsforløb, og tak til medarbejdersidens forhandlere, fra Flemming Jensen (FJ), og ikke at forglemme, positive udtalelser fra Jacob Holbraad (adm. direktør i DA) og Lizette Risgaards (formand i FH), vækker håb om, at aftalerne honoreres i den ånd, de er indgået. Det må betyde, at juristernes gyldne gås er slagtet, og de penge der spares der, må kunne bruges fornuftigt i virksomheden og blandt virksomhedens medarbejdere. Måske endda til en løsning for de, der stod til at komme på slutløn?

Da luften var genfundet, og tårerne tørret bort, meldt sig lidt malurt i Champagne bægeret. Ingen tvivl om at jeg synes aftalerne samlet set, giver et godt og solidt fundament at arbejde ud fra. Ja, jeg synes, det er nogle gode aftaler, der er lavet. Alt kan blive bedre, men aftalerne er gode. De tidligere aftaler indeholdt heller ikke kun roser. Der var også tidsler i blandt. Husk det når overenskomstresultatet i 2020 skal til urafstemning. Prøv til den tid at glemme alt, hvad der findes i vores lokalaftaler. Læs overenskomstteksten og spørg jer selv, om I vil arbejde under de vilkår. Vores arbejdsgiver har vist viljen til at drive virksomhed på den rå overenskomst. Det er i det lys, overenskomsten skal læses, når jeres ja eller nej skal afgives.

Jeg regner med denne udgave af Det Blå Blad er fyldt med artikler om aftalerne generelt, så jeg vil kun beskæftige mig med ét punkt. Et som ikke er i aftalerne. Og så er vi ligesom tilbage ved min indledning, og det med en løsning omkring slutløn.

Jeg anfægter ikke, at DSB og FJ har al jura på deres side, og på ingen måde er juridisk forpligtet, til at honorere disse kollegers forventning om slutlønstrin. Og jeg anfægtet heller ikke, at vores forhandlere, ikke gjorde "sagen" til en dealbreaker. Hvis muligheden for dette da overhovedet forelå, mens man var under opsyn af storebror (DA) og storesøster (FH). Men det ændrer ikke ved, at vi har en gruppe kolleger, som i den grad føler sig svigtet, og som efterspørger noget forståelse og ordentlighed, selv om de ikke er omfattet af FJ's løngaranti, da de jo knap havde nået slutlønnen på statens overenskomst.

Disse kolleger er jo startet ud med en lav løn, med en forventning om lønstigninger undervejs mod 10 året for deres ansættelse, hvor slutlønnen ville indtræde. DSB's ønske om indmeldelse i Dansk Industri har fjernet deres mulighed for den forventede slutlønssats, så jeg synes DSB / FJ skylder dem at honorere dette løntrin, og jeg har også et forslag til en løsning. Det står enhver frit for at trække på smilebåndet, men den er faktisk ganske alvorlig ment.

Da DSB for et år eller halvandet siden søgte nyt reklamebureau, var de af mine bekendte, og den del af familien, som beskæftiger sig med reklame, oppe på den høje remskive. Svimlende summer som budgetter på 10-15 millioner, blev nævnt. Og det for at have Blachman til at sidde og smile fjollet på TV. Nu kunne jeg forleden på ABC DSB se, at FJ gør sig godt med børn og balloner på København H. Så tag en million fra reklamebudgettet hvert år, find en fredag eftermiddag, udstyr FJ med børn og balloner, og inviter pressen til København H. Forkynd for de forsamlede, at man uden nogen juridisk forpligtelse overhovedet, er villig til at honorere de medarbejdere, som uforvarende er blevet økonomisk dårligere stillet ved indmeldelsen i DI. FJ kan eventuelt holde en oversize lønseddel op for at vise storsindet. Det vil give noget mere positiv omtale end den kunstige Blackman, som fører en "helt naturlig" samtale med sin medpassager.

Utraditionelt? Bestemt, og har FJ en anden løsning, som kompenserer de ramte, så for mig gerne!

Det Blå Blad har spurgt administrerende direktør Flemming Jensen, hvad han tænker om Carstens noget utraditionelle forslag, og om han eventuelt ser en anden løsning for sig. Flemming svarer:

Kære Carsten

Jeg er glad for, at du synes, at det er gode lokalaftaler, vi sammen med Dansk Jernbaneforbund er nået frem til. Det synes jeg også!

Selvom vi har fået nogle gode supplerende lokalaftaler på plads, så vil overgangen til en ny overenskomst altid medføre nogle ændringer og forandrede muligheder for den enkelte medarbejder.

En af udfordringerne er helt klart, at der er forskel på lønskalaerne i de to overenskomster. I grove træk er der en markant højere startløn efter DI-overenskomsten, mens slutlønnen til gengæld er lavere sammenlignet med statens overenskomst.

Vi har tilstræbt at kompensere dem, der ville komme til at gå ned i løn gennem et udligningstillæg, mens mange medarbejdere med lav anciennitet er steget i løn i forhold til tidligere. Der er altså ingen, der samlet set får frataget grundløn eller faste tillæg, de allerede har i dag. Men klart nok – man kan ikke ende på lige så høj en slutløn, som tidligere. Sådan har vi forhandlet os frem til at fordele den samlede lønsum.

Mennesker har forskellig smag. Det kan godt være, at markedsføringsfilm med Blachman eller reklamekampagner for Orange og Orange-fri på nogen virker platte eller som spild af penge. DSB laver målinger af vores markedsføringsaktiviteter og de viser, at pengene er givet godt ud i forhold til at tiltrække kunder.

Så jeg mener i bund og grund, at det vil være en dårlig idé for os alle at bruge markedsføringsbudgettet på løn. For vi skal have kunder i butikken.

Jeg er med på, at nogle forandringer kan føles urimelige for den enkelte medarbejder, men jeg mener, at lokalaftalerne og rammerne om overgangen til Industriens overenskomst samlet set er udtryk for et balanceret resultat, hvor begge parter har taget og givet.

Læserbrev – Ferien der blev væk …

Det Blå Blad har modtaget nedenstående fra lokomotivfører Thomas Ipsen, København

Jeg er en – blandt rigtig mange – som har oplevet at DSB har reserveret for mange feriedage i forhold til den søgte ferie. Det skyldes tilsyneladende, at DSB's IT-systemer har haft nogle systemiske fejl siden konvertering fra timer til dage/enheder. At vi medarbejdere skal lægges til last for, at DSB ikke kan få deres systemer til virke, skriger jo til himlen!

Jeg har på den baggrund rejst nogle principielle spørgsmål overfor HR i forhold til, hvorledes vores ferie / frihed bliver trukket / afregnet. Da det ikke er lykkedes mig at få svar på min henvendelse, prøver jeg i stedet gennem Det Blå Blad.

Da det nyligt afholdte vinterferievalg på KH, var overstået, havde jeg 7 feriedage stående på min konto. De er nu væk. Hvordan systemet har omregnet ferien fra timer til dage, ved jeg ikke, men 37 timer er vel 5 dage? Og der skal vel trækkes 5 dage pr. uge, hverken mere eller mindre. Om man har 3 eller 7 tjenester i den pågældende uge, er vel underordnet? Ferieloven er vel ikke anderledes i DSB? Vi har vel også 5 ugers ferie (og 1 uges feriefrihed)?

Og hvad med søgning af ferie ved enkeltdagssøgning? Kan man så blive trukket mere end 1 feriedag, hvis man har en vagt på over 7:24 timer? Og hvis man kan det, betyder det så, at en feriedag kan deles?

Også omsorgsdage er ligeledes et problem, for her burde der netop afregnes i dage, ikke i timer. F.eks. havde jeg 14:16 timer tildelt pr. 1. januar. Jeg er nu blevet trukket for en vagt, som var omkring 7:45 timer. Jeg kan derfor ikke bruge de sidste omsorgstimer på en vagt senere på året, hvis den er længere end det timetal, der resterer. Men hvordan harmonerer det med den rettighed, man har til at holde to årlige omsorgsdage?

Og nu vi er ved det med søgning af frihed. UA går jeg ud fra stadig optjenes og afregnes time for time, eller er det også ændret?

Til sidst vil jeg bare fortælle, at der her i København er 20 kollegaer, der ikke er blevet tildelt den søgte vinterferie pga. problemer med kvoter. Jeg er ret sikker på, at størstedelen har haft kvoter / timer nok til at dække den søgte ferie. Men skal man bruge to dage ekstra for hver uge, man har søgt, er det jo klart, tingene ikke hænger sammen. Det finder jeg ganske uacceptabelt. DSB holder jo mine feriedage som "gidsler", når man reserverer mere ferie, end man skal bruge! Bliver man afskediget, eller siger man selv op, vil ferien jo skulle følge personen, og ikke være DSB's ferie.

Det Blå Blad har anmodet DSB HR om at besvare de mange relevante spørgsmål fra Thomas, og har modtaget nedenstående fra HR-direktør Tine Moe Svendsen.

Lad mig starte med at sige, at jeg helt overordnet set er ked af de praktiske gener, som overgangen til Jernbaneoverenskomsten har medført for det kørende personale. Forklaringen skal findes i, at overgangen har været nødvendig at tilpasse i DSB´s IT-system.

Som konkret svar på problemstillingen omkring vinterferievalget kan jeg sige, at lokomotivførerne i Drift F&R bliver trukket frihed for alle ugens 7 dage. Det svarer til 5,28 timer pr. dag, når de søger frihed. Så snart tjenesterne bliver rullet ud for den nye køreplan, vil timerne / dagene på fridage blive tilbageført. Det vil sige slut oktober 2019. Alle arbejdsdage vil herefter trække 1 feriedage / feriefridag eller 7,4 afspadsering / UA / opsparingsdage. Ovenstående proces gør, at du kan opleve at gå i minus 3 dage på feriekvoten.

Ferie skal holdes i hele dage

Ferie skal ganske rigtigt fremover holdes i hele dage i stedet for i timer, som det tidligere har været praksis. Angående dit spørgsmål om enkeltdagssøgning, så er reglerne nu sådan, at alle fuldtidsansatte medarbejdere bliver trukket en feriedag pr. feriedag, der afholdes – også ved enkeltdagssøgning. Dette gælder også, hvis du søger en enkelt feriedag på en dag, hvor du har en tjeneste på mere end 7,4 timer. Feriedage kan ikke deles op, men de skal holdes i hele dage.

Børneomsorgsdage for overenskomstansatte

For så vidt angår forholdet omkring omsorgsdage, så er det sådan, at omsorgsdagene med løn er blevet tildelt i timer. Hvis du har en rest tilbage, som ikke kan søges, fordi der ikke er timer nok til en hel dag, så er det muligt for dig at få de resterende timer overført til afspadsering.

De nye regler for børneomsorgsdage, som er trådt i kraft pr. 1. maj 2019, følger Jernbaneoverenskomstens § 17, stk. 4. Det betyder, at: er du under jernbaneoverenskomstens område, har du mindst 9 måneders anciennitet, og har du har ret til at holde barns første sygedag, så kan du holde 2 omsorgsdage årligt. Børneomsorgsdagene afholdes uden løn, men du kan få udbetalt et beløb svarende til 7,4 timer pr. omsorgsdag fra fritvalgskontoen.

ER tog ved Kolding d. 8. maj 2019

Foto: Jan Lundstrøm

UA

Endelig til dit spørgsmål om UA. Her kan jeg sige, at der optjenes stadig UA time for time og afregnes time for time. Der optjenes dog ikke UA under fravær for overenskomstansatte.

Jeg håber, at mine svar har været fyldestgørende.

Redaktørens klumme – ny regering, klimamål og togdrift

Af:
Peter Kanstrup
Redaktør

Så fik vi en ny regering – en såkaldt rød-grøn en af slagsen. Den socialdemokratiske mindretalsregering og dens såkaldte røde støttepartier ønsker at sætte en ny retning for Danmark. Det er lidt uklart, hvad det betyder, men på et område er målsætningen meget klar, nemlig omkring klima.

Socialdemokratiet, De Radikale, SF og Enhedslisten ønsker en klimalov som reducerer CO2 udledningen i Danmark med 70 % allerede i 2030. Det er i følge eksperter rigtig meget og kan formentlig kun nås, hvis der sættes drastisk ind overfor de meget store klimasyndere – landbruget og transportsektoren. Og her bliver det interessant for os, som er beskæftiget i transportsektoren, endda i den del, hvor man rent faktisk kan gøre en forskel i forhold til CO2 reduktion, nemlig i den kollektive del af transportsektoren.

Ingen tvivl om, at der hos os virkelig skal der ske noget virkelig markant. Spørgsmålet er, hvilke konkrete tiltag man kan forvente, hvis man skal have mange flere brugere over i den kollektive trafik i almindelighed og over på jernbanen i særdeleshed?

De oplagte muligheder først, hvor af nogen jo allerede er sat helt eller delvist i søen:

⇒ Boost elektrificeringen af jernbanens hovedstrækninger, gerne med strøm fra havvindmøller. Og kig på om der også blandt de resterende banestrækninger, skulle være et potentiale for el-drift.

⇒ Hurtige togforbindelser ved hjælp af hastighedsopgraderinger der, hvor der hvor frugterne hænger lavest

⇒ Udbygning af den kollektive trafik omkring de større byer – letbaner og metro

⇒ Få styr på de store anlægsprojekter, primært Signalprogrammet, som truer jernbanens udvikling.

⇒ Sidst men ikke mindst. Gentænk jernbanens organisering. Skal Banedanmark og DSB være adskilt fremadrettet? Og hvad med jernbanens fragmentering – er udlicitering virkelig svaret på jernbanens udfordringer?

Hvis regeringen finder de visionære briller frem, er der absolut også potentiale for store projekter, som gør en forskel i det store CO2 regnskab:

⇒ En revideret Togfond – uden irrelevante "Tullebaner"

⇒ En overordnet og langsigtet trafik- og infrastrukturplan

⇒ Flere faste forbindelser – ikke bare Femern, men på steder, hvor man for alvor kan reducere det kørte antal kilometer, og dermed også den samlede CO2 udledning. Mest indlysende i den forbindelse er nok en Kattegatforbindelse **med jernbane**.

Og for at gøre statens store virksomhed, DSB, i stand til at løfte den fremtidige opgave, er der også behov for nogle politiske tiltag, for er et DSB i strid med sig selv overhovedet moden til opgaven? Og hvad kræves der for at et revitaliseret DSB kan tage udfordringen op?

Det er ikke let at besvare entydigt, men måske man skulle starte ved et af de socialdemokratiske input til, hvordan det økonomiske råderum forøges, nemlig ideen om begrænsning i brug af konsulenter i den offentlige sektor. Forslaget lød på en reduktion fra 11 mia. kr. til max. 8 mia. kr. pr. år. En reduktion i den størrelsesorden vil virkelig falde på et tørt sted i DSB. Man kunne også tage afsæt i det opgør "de røde" har varslet med grådighedskulturen. Det vides ikke om opgøret også gælder bonusordninger for chefer og ledere i offentlige virksomheder, herunder DSB. Man har jo lov at håbe. Bonusordninger skaber ikke bare ulighed helt generelt. De skaber også unødig stor afstand mellem cheferne og medarbejderne på gulvet. Og så fokuserer de i øvrigt ofte på alt for snævre mål, som gør, at pågældende ledere og chefer risikerer at miste både relevante fokus og det store overblik, fordi bonuslønnen ikke hylder helheden.

Så spørgsmål er der nok af til den nye statsminister og hendes regering. Så hvad nu Mette? Hvor skal vi hen du?

Lokalnyt

Af:

Carsten Understrup

Aarhus

Pension

Ole Bergstøl er gået på pension ved udgangen af marts. Et beklageligt datosjusk fra min side gør, at vi først i denne udgave af Det Blå Blad, tager afsked med Ole. Men da Ole jo har valgt at tilbringe en del af sit otium under den græske sol, er det nok ikke sidste gang, han vil opleve en smule sjusk og ventetid. Skulle du en sjælden gang være i Danmark, giver jeg gerne en kop kaffe på DSB's regning. Held og lykke, både ude og hjemme, skal lyde herfra.

Bent Schreiber Rasmussen har også valgt at hænge uniformen væk. 1 maj var første dag i de kommende mange år, hvor Bent frit kunne disponere over fremtiden. Så frit som ægtefællen nu tillader, men efter mange år i statens tjeneste, skulle du nok være mand for at finde et smuthul eller to. Med hensyn til den borthængte uniform, er jeg næsten sikker på, at du "den pæne mand", som altid var ulasteligt uniformeret, har strøget skjorte, presset bukser, og pudset sko, inden uniformen blev hængt væk. Skulle din vej gå forbi depotet, så giver jeg en kop fra DSB-maskinen. Nyd nu fremtiden.

Bo Vingum Nielsen, alias Bette Bo, har ladet sig pensionere ved udgangen af maj. Uanset problemernes omfang – Bo er af den gamle skole, så han har ingen udfordringer – har svaret stort set altid været: "Det går i orden". Ikke så meget pjat og "skieværk" med Bo for: "Det går i orden". Cykelturen fra Åbyhøj til depotet, skal nu ikke mere foretages som transport mellem hjem og arbejde, men blot som en hyggetur. Håber du indimellem vil tage turen og hilse på. Også du tilbyder jeg gerne en varm drik på DSB's regning. God fremtidig tilværelse som pensionist.

Til I tre skal lyde en tak for den tid, vi har været kolleger. Det har været en både lærerig og hyggelig tid. Håber at jeres omgivelser fremover sætter ligeså stor pris på jeres selskab, som vi kolleger har gjort.

Lokal nyt

LPO Aarhus turene til Djurs Sommerland blev afviklet søndag d. 19. maj og søndag d. 26. maj. Jeg ville gerne have givet en mere udførlig beretning om turen, men det er ikke muligt. Jeg havde tilmeldt mig til søndag d. 26. maj, og lovet at stille op som grillpølse-chef. Men trods fri weekend, havde jeg lige glemt at tage højde for DSB's behov for øget bemanding i weekends. Så den pågældende søndag lå i min fredag-lørdags weekend. Det kunne deltagerne måske prise sig lykkelige for, pølsestegning er nemlig ikke en af mine spidskompetencer. Heldigvis måtte ingen sulte, da gode kolleger trådte til i mit fravær. De deltagende kolleger, jeg har talt med, har kun givet udtryk for, at de havde en dejlig dag, i selskab med familie og kolleger.

DSB IC-tog på afveje. Her set på Tølløsebanen ved Kirke Eskilstrup St.

Foto: Jan Lundstrøm

Det er studieturs år på depotet i år. En del kolleger har udtrykt ønske om en studietur af kortere varighed end den sædvanlige uge. Dette er efterkommet med en tre dages studietur til Hamborg i uge 41. Der er udsendt og ophængt medlemsinformation om turen, så blot helt kort – udrejse d. 8. oktober kl. 09:26, hjemkomst d. 10. oktober kl. 21:43. Det endelige program er endnu ikke fastlagt.

Lokalnyt

Af:

Ole Bang

Fredericia

Efter opfordring fra DSB's ledelse om at skrive lidt mere positivt i Det Blå Blad tog vi, forud for forrige nummer af bladet, opfordringen op. Men efter at have gransket hjernen for positive historier, måtte vi desværre opgive. Derfor udeblev vores indlæg …

Nye lokalaftaler

Så lykkedes det endelig. Efter et meget kompliceret, og alt for langt, forhandlingsforløb er der indgået nye lokalaftaler for lokomotivførerne i DSB. Aftaler, som nu skal implementeres i hverdagen, og som skal bundfældes hos den enkelte. Der er både gode og dårlige ting i aftalerne, og den enkelte må vurdere, om det er acceptabelt. Vores forhandlere har, under meget vanskelige forhold, gjort et rigtig godt stykke arbejde for at opnå dette resultat. Stor tak for indsatsen. Der skal også lyde en stor tak til alle jer, som på jeres helt egen måde tog kampen op for Fair Forhold i DSB. En kamp som vi desværre endnu ikke er i mål med. LPO vil fortsætte kampen for Fair Forhold i DSB, både i dagligdagen og til de kommende overenskomstforhandlinger i 2020.

Vi har som medarbejdere været igennem meget for at komme hertil, hvor vi er nu, og der er i den grad brug for ro på arbejdspladsen. Men hvad er det så for en arbejdsplads, vi står tilbage med? De kollegaer, som jeg har talt med, er helt enige med mig i, arbejdsglæden er væk. Man går på arbejde og følger bare sin arbejdsseddel. Den lille ekstra indsats for at få tingene til at gå op, og som tidligere var en selvfølge, gøres ikke mere. Det er et resultat af ledelsens utilstedelige opførsel overfor driftsmedarbejderne. Det bliver spændende at se, om DSB vil forsøge at genoplive arbejdsglæden, eller om man fra ledelsens side bare mener, at et dårligt arbejdsmiljø er et gode. Det bliver også spændende at se, i hvor høj grad DSB vil tolke på de nye aftaler, og hvor længe der går, før de bliver opsagt igen. Der er intet, der kan overraske mere.

Personalia

Den måde, vi som medarbejdere er blevet behandlet på, har haft stor betydning for Bo Nygaards beslutning om at sige farvel til DSB. Bo har haft en finger med i mange ting, både som kørelærer, netværksperson, turgruppemedlem og bestyrelsesmedlem, men også som en rigtig god kollega. Tak for indsatsen og god vind fremover.

Det er dog også positivt nyt, nemlig at vi har fået 7 nye kollegaer. Rasmus Guldborg og Mads Bodin er efter ønske forflyttet til depotet fra København pr. 1 juni. Kasper Jensen, Thomas Lundgaard, Dan Bundgård Rasmussen, Flemming Kildeborg Jacobsen og Kasper Kellmann startede 1. maj og er kommet godt i gang med deres uddannelsesforløb i Tønder. Velkommen til jer alle. Jeg håber, at I falder godt til på depotet.

Arrangementer

Det eneste, som har kunne holde humøret bare lidt oppe, har været det gode kollegaskab som generelt er blandt lokomotivførerne. Det skal vi holde fast i, både i dagligdagen og ved at mødes i fritiden, til medlemsarrangementer eller på medlemsture. Vi håber i lokalgruppebestyrelsen, at endnu flere vil bakke op om disse. Stor tak til jer som deltog i vores hyggelige tur til Folketinget og 1. maj arrangementet i Odense. Vi arbejder på at komme afsted på tur igen til efteråret.

Uddannelse

I den nye uddannelsesaftale er følgende beskrevet: *"Alle uddannelser i DSB skal have et højt fagligt og sikkerhedsmæssigt niveau, skal til stadighed leve op til myndighedskrav og tilsikre at personalet altid har de fornødne kompetencer. Veluddannede medarbejdere er en vigtig forudsætning for et godt arbejdsmiljø".*

Lokalnyt

Det er flotte ord, men vil DSB så leve op til aftalen? Det er desværre nok meget tvivlsomt, i hvert fald hvis tankegangen er den samme som den der brugt i forbindelse med "uddannelse" i brug af STM. Men vi må holde DSB op på aftalen, og mener man ikke, at man har den fornødne uddannelse på et givent felt, skal det tilkendegives. Så må det være op til vores arbejdsgiver at sørge for, at man bliver klædt på til at kunne løse opgaven.

Husk den gode lokomotivmandsgerning:

SIKKERHED, MATERIELHÅNDTERING, RETTIDDIGHED, KUNDESERVICE

Af:

Af: Hans-Morten B Andersen

Helsingør

Nye aftaler

Når disse linjer læses, har de fleste lokomotivførere i DSB nok set de nye lokalaftaler i underskrevet tilstand. Mange vil nok sige: "Hvordan kan man bruge så meget tid på dette, aftalerne ligner jo det vi havde". Men det passer jo ikke. Vi havde jo slet ingen aftaler, da vores forhandlere gik i gang, DSB havde jo opsagt alle aftaler. Så vi startede med den rå jernbaneoverenskomst for overenskomstansatte, de statslige aftaler og aftalen om ny løn for tjenestemænd.

Der skal lyde stor ros til vores forhandlere fra LPO og Dansk Jernbaneforbund med det resultat, der er opnået. Det har været en lang og sej kamp hele vejen igennem. Det har man kunne høre på de medlemsmøder, som forbundet og områdegrupperne har rejst rundt i landet med. Vi skal jo huske på, det ikke er en stor buffet, man har foran sig, hvor man kan vælge, hvad man vil. Nogle gange må man vælge noget, der ikke er så spiseligt. Lokalgruppen i Helsingør er jo kræsne, lige som alle andre lokalgrupper rundt i landet. Så man må bare håbe, at det man ikke kunne lide på buffeten denne gang, er skiftet ud med noget, man bedre kan lide, når muligheden byder sig til næste års overenskomstforhandlinger. Og så kan man jo også håbe, at værten (DSB), er lidt bedre til at læse menukortet, så der ikke bliver brug for alle de flag og balloner igen.

Nogle gange tænker man: "Hvad skulle alt dette til for"? Det skulle det jo nok for at tilfredsstille nogle politikere, som har været langt væk fra skiven i mange år, når det gælder jernbanedrift i Danmark. Man kan håbe, at den nye transportminister kan lide tog, i modsætning til den afgående. Han kunne hverken lide overenskomster, DSB eller tog i det hele taget. Så positivt med en udskiftning dér. Det kan jo ligesom kun gå en vej, og det er fremad.

Vinterferievalg og røde pølser

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Vinterferievalg og røde pølser

Mandag d. 3. juni blev der afholdt vinterferievalg i Helsingør, et valg som var mindre kaotisk end sommerferievalget. LPO og gruppelederen var gået sammen om at lave både røde pølser, kyllingpølser og brød på depotet denne dag. Det var godt besøgt. Ca. 70 pølser blev hevet op af gryden. Drikkevarer var der også, da LPO havde indkøbt sodavand. Det var en superhyggelig dag, som vi håber, kan blive en tradition. Tak til vores gruppeleder for indsatsen.

Lokalnyt

Vinterferievalget gik i øvrigt fint. Jeg tror de fleste fik, hvad de ønskede. Sidste mand, der søgte, fik påsken, så det må siges at være godkendt.

Så er den gal igen

Vi er ved at løbe tør for puder og dyner i Helsingør. De går som varmt brød. Der bliver ikke indkøbt flere, har vores gruppeleder meddelt, så må man ligge med røven bar, når man skal hvile sig. Det kan godt gå hen og blive en kold fornøjelse, da termostaterne på vores radiatorer også forsvinder.

Helt ærligt. Det er bare ikke okay over for de kollegaer, som har ophold i Helsingør, når ting forsvinder på den måde. Depotet i Helsingør er ikke noget tag selv byggemarked og heller ikke noget jysk sengetøjslager.

Pension

Den 26. juni gik John Thelin på pension, med efterfølgende reception på Sundkroen.

Jubilæum

Lars Hornung kunne fejre sit 40-års jubilæum ved DSB den 28. juni også på Sundkroen.

MSF

Mandag den 1. juli var der tur til Dragstrup og Gillelejegruppen Museum. Og d. 5. august er der sommerfest i Gert Vibels have.

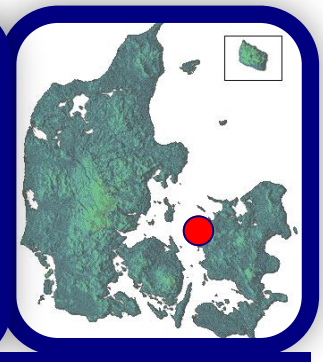
Michael Mortensen fik familien forøget og Anna Karlson har også familieforøgelse på vej, så har vi vist det hele med … ☺

Der var, hvad lokalgruppen kunne berette denne gang, God sommerferie til alle

Næstved er næsten klar til elektrificeringen

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt



Af:

Maiken Tomlinson

Kalundborg.

Dobbeltdækkermateriel og F0 eftersyn

Lokalt i Kalundborg er der ikke sket det helt store siden sidste indlæg: stadig en del aftalebrud, og rod på vores arbejdssedler især i forbindelse med vores jor-tjenester (forsyning af stammerne på depotet, samt eftersyn og bremseprøver af dobbeltdækkermateriel). Der er blevet rykket gentagne gange for, at der bliver "ryddet op" og rettet til i forbindelse med disse tjenester, men i skrivende stund, næsten ½ år efter min første henvendelse, er der stadig ikke fundet en tilfredsstillende løsning. Du kan læse mere om dette i artiklen på side 11.

Desværre stopper forvirringen om vores dobbeltdækkermateriel ikke her. Fornyeligt dumpede et nyt cirkulære ned i DDR vedrørende strækning 6. Der er flere ting ved dette cirkulære, som man kan undre sig over:

- Cirkulæret gælder for strækning 6 (ny Ringstedbane, red.), hvilket betyder, at de, der ikke har denne strækning på deres certifikat, ikke er nødsaget til at læse den, og dermed ikke bliver orienteret om de nye tiltag i forbindelse med klargøring af dobbeltdækkermateriel til kørsel på strækning 6.
- Man har tilsyneladende valgt at lægge flere opgaver over på den person, der skal udføre F0 eftersyn på stammerne. Opgaver der vel at mærke umiddelbart indebærer, at man er 2 om at lave eftersynet(!), hvilket vi IKKE er i Kalundborg.

Skulle man måske have undersøgt omstændighederne nærmere, inden man sendte cirkulæret ud? Og måske man skulle have sørget for, at alle blev underrettet om tiltagene, SAMT sørget for, at der er personale nok til stede til at udføre eftersyn, jf. cirkulæret – altså inden man satte tiltagene i søen?

Lokalaftaler

MEN "globalt" i DSB er der jo sket en markant ændring siden det seneste nummer af "Det Blå Blad" udkom, idét vi endelig har fået nogle lokalaftaler på plads for de ansatte "på gulvet" i virksomheden! Dette vil helt bestemt være beskre-

MF ved Kolding d. 8. maj 2019

Foto: Jan Lundstrøm

Lokalnyt

vet fyldestgørende af andre i dette blad, så jeg vil ikke gå i detaljer her. Det jeg i stedet vil bruge dette indlæg til, vil være at sige TAK!

- Tak til alle vores familier, venner og pårørende, der har holdt os ud og bakket os op igennem hele forløbet!
- Tak til alle de gode kolleger, der gennem det seneste 1 ½ års tid har hængt i, holdt ud, stået sammen og bakket op om vores forbund og vores forhandlere!
- Tak til alle vores nyere kolleger, der dumpede ned i et DSB i totalt kaos med dyster stemning og frustrerede kolleger, som følge af en beslutning om at melde DSB ind i Dansk Industri og opsige samtlige lokalaftaler. Tak, fordi I alt dette til trods har "udholdt" den interne kamp, og stadig er vores kollegaer!
- Tak til alle de kollegaer, der stadig (i skrivende stund) venter tålmodigt på at få de nye aftaler at se, med forståelse for, at man ikke bare kunne smide det samlede protokollat i hovedet på medlemmerne, uden at læse korrektur og gøre det overskueligt først!
- Tak til Dansk Jernbaneforbund for ikke at lade os blive kørt ud på et sidespor – og til alle de andre medlemmer (udenfor DSB) i DJ, der har haft respekt for vores kamp, selvom vi gennem lang tid nærmest har lagt beslag på forbundsledelsen!
- Tak til alle, alle de andre udenforstående, der har udvist en ukuelig vilje til at bakke os op, uanset om de selv kom fra offentlige eller private arbejdspladser!
- Tak til passagererne, der har udvist en umådelig forståelse og tålmodighed!

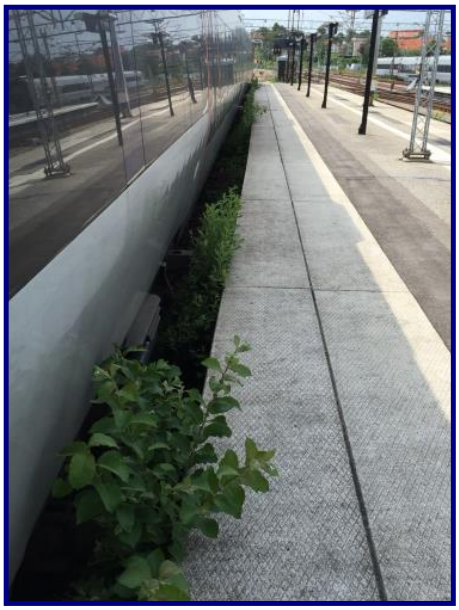
Og sidst, men bestemt ikke mindst – en kæmpe TAK til vores dygtige forhandlere! Da de indledte forhandlingerne, var modparten af dén overbevisning, at man ikke behøvede nogen lokalaftaler OVERHOVEDET! For hvad skulle vi egentlig med lokalaftaler, når det nu var blevet bevist, at selv om vi kørte på den "rå" overenskomst, ja så kørte togene alligevel!!!

Så de startede fra nul, og gennem vedholdenhed samt opbakning fra gode kolleger, lykkedes det alligevel at få indtil flere gode aftaler i hus! Selvfølgelig var der aftaler, som DSB ikke ville videreføre, herunder beklageligvis LKF-K elevtillægget, men til gengæld endte de med at give sig på mange andre punkter. Sådan er det nu engang med forhandlinger.

Vores forhandlere lod sig ikke på noget tidspunkt presse af deadlines, og tog aldrig et nej for et nej uden først at prøve at se, om et "nej" kunne ændres til et "måske" og i sidste ende munde ud i et "ja" – det lykkedes i flere tilfælde, end vi havde turdet håbe på!

TAK TIL LPO – jeg er mega stolt over at være en del af dette fællesskab!

Har vi så opnået "Fair Forhold i DSB"? Det vil kun tiden vise. Ledelsen vil nok ikke stoppe med at påkalde sig ledelsesretten, blot fordi der er indgået lokalaftaler. Og mange af aftalerne vil nok også blive udfordret på enhver tænkelig vis. Men lige nu, kan vi vist godt tillade os at ånde lidt lettet op, tage en pause og nyde sommeren!



Helsingør St. ombygget til en botanisk have

Foto: Hans-Morten B. Andersen

Kolleger

Alan J. Evans har valgt at gå på pension ved udgangen af august 2019. Alan har haft mange forskellige funktioner på Kalundborg depot, hvor han har

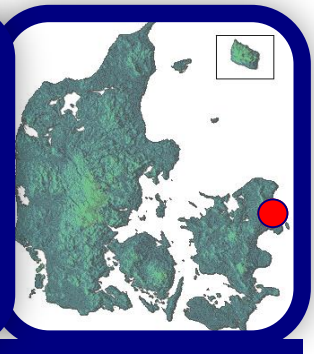
Lokalnyt

været både rangist, lokomotivfører og lokomotivfører kørelærer. Han har desuden været medlem af lokalgruppebestyrelsen, hvor han som kasserer styrede pengekassen gennem mange år.

Vigtigst af alt har Alan været en super god kollega, der aldrig har været bange for at sige sin mening ligeud, og heller aldrig har stået tilbage for at bakke op om sine kollegaer!

LPO Kalundborg vil hermed gerne takke Alan for godt samarbejde og kollegaskab på depotet, og ønsker ham alt det bedste i hans nye liv som fuldtidspensionist!

LPO Kalundborg takker for sammenholdet i kampen for Fair Forhold, og ønsker alle derude en rigtig god sommer!!!



Af:

Ebbe L. L. Drögemüller

København

Lad mig blot starte med at bemærke, at sidste udgave af lokalindlægget fra lokalgruppe København, efter sigende er blevet positivt modtaget, i hvert fald i medlemskredsen, og det er jo yderst positivt…☺

Kaotisk vinterferievalg

Da DSB ellers har taget ferieadministrationen tilbage, var det selvfølgelig en overraskelse for lokalgruppen, at vi nu lige pludselig skulle forestå vinterferievalget. Nuvel vi tager da gerne denne opgave på os, da det jo i sidste ende er vores kolleger det går ud over, hvis ikke der er styr på dette. Vi fik aftalt det fornødne med den lokale ledelse og tjenestefordeling og kunne sætte vinterferievalget i gang til afholdelse sidst i maj. Så langt så godt. Desværre havde DSB lagt planer om at låse SAP systemet i flere af de dage, der var aftalt til ferievalg, hvorfor en forsinkelse af ferievalget blev en nødvendighed. Lad os sige det klart og tydeligt. Lokalgruppen laver ikke flere ferievalg under de arbejdsbetingelser, der herskede i de dage. Kvoter var ikke tilgængelige, kontoer var ikke overført og sådan foregik hele ferievalget i en lettere form for kaos. Lokalgruppen beklager de gener, det har givet / giver den enkelte lokomotivfører, men desværre er vi ikke herre over DSB's administrationssystemer. Enkeltdagsvalget blev åbnet den sidst mulige dag, nemlig den 31. maj. Dette kunne desværre ikke udskydes, da de nye tillidsmandsaftaler ikke var, og stadig ikke er er (!), implementeret. Lokalgruppekontoret har således været lukket siden den 31.05.19. Hvornår der igen bliver åbnet, vides i skrivende stund ikke. Hele lokalgruppebestyrelsen er ude at køre tog og har naturligt nok ikke samme tid til rådighed til medlemsspørgsmål og dialog.

Ny Ringstedbane

Den Ny Ringstedbane er åbnet efter lang tids venten, og det har selvfølgelig betydet uddannelse og ændrede tjenester for lokomotivførerne i København. At man kan køre uddannelse på en strækning, hvor det væsentligste infrastrukturelement for lokomotivførerne, nemlig signalerne, ikke virker, er nok en gåde, der ikke lader sig løse uden brug af et tja eller pyt. Lad os håbe at signalerne kommer til at virke på et tidspunkt og gerne inden strækningen overgår til ERTMS.

Hvor er du LSU?

Flere lokomotivførere henvender sig til lokalgruppen med spørgsmål som tidligere blev rejst på vores lokale LSU-møder. Desværre ser DSB's øverste ledelse intet behov for at have et velfungerende samarbejdsudvalg på lokalt plan, hvorfor der ikke har været afholdt møder i LSU København i snart 1 år…? Om der på et tidspunkt igen inviteres til LSU møde, er usikkert. Et er dog sikkert, de lokale problemstillinger forsvinder ikke, bare fordi der ikke afholdes LSU.

Lidt om aftaler

Lokalnyt

Sidst i maj kom der endelig hvid røg fra forhandlingerne mellem DJ og DSB/Dansk Industri. Mange har naturligt nok efterspurgt fakta og aftaletekster. Dette er der skrevet meget om andre steder, så her vil vi kun forholde os til det, der umiddelbart stikker ud i forhold til København. Det er aftalt, at der kan være 10 turrepræsentanter i København. I forhold til tidligere er dette en væsentlig reduktion i antal, og vi skal nok nytænke turrepræsentantkonceptet for København hen ad en turgruppe i stedet. Dette giver dog nogle udfordringer, da vi som bekendt har ture, der kun kører TTJ (Sverige) og ture, der ikke gør. Hvordan valghandlingen til en kommende turgruppe kommer til at forløbe, er dog endnu for tidligt at sige noget om. Et emne som har fyldt rigtig meget i København, og nok også på andre depoter, er at DSB ikke har fundet det nødvendigt at fastholde elevtillægget for lokomotivfører kørelærere. En del kørelærere havde nok haft den forventning, at det var en fejl, da det pludselig, sidst i marts, blev meddelt, at tillæg faldt bort, Og en forventning om, at Flemming Jensen ville stå ved sit ord om, at ingen ville gå ned i indtægt. Nu er eletillægget fjernet og kørelærerne er gået ned i løn. Hvordan vi kommer videre herfra, bliver spændende at følge. Et er dog sikkert: Man har i den grad pisset på en engageret medarbejdergruppe, som nu sidder tilbage med en følelse af at være blevet løjet for og holdt for nar. Det sidste ord er nok ikke sagt i denne sag, men indtil en løsning er fundet, vokser vreden blandt kørelærerne dag for dag.

Indvielsestoget på den nye Vigerslev-Ringsted-bane. Her set ved Bjæverskov

Foto: Jan Lundstrøm

Farvel til en kriger

31. maj gik lokomotivfører Bertil Nilsson på velfortjent pension. Ikke fordi han ikke kunne have kørt lidt flere år, men alene fordi den arbejdsplads, han havde befundet sig godt ved i mange år, ikke længere var så attraktiv at bruge sin tid på. Bertil holdt sin afskedsreception på Biergarten tæt på Hovedbanegården. Bedømt på antallet af deltagere var Bertil vist temmelig populær blandt kollegerne. Over 120 kolleger fandt tid til at kigge forbi og ønske Bertil et godt otium. Da Bertil de seneste år også har lagt en stor arbejdsindsats i lokalgruppebestyrelsen, mister vi samtidig en god tillidsmand på depotet, men det er desværre ikke lykkedes at overbevise Bertil om værdien af at blive lidt flere år. Han har fået nok af uro og ledelsesfnidder og det er vel på sin vis meget forståeligt. Det er til oplysning aftalt med vores 2 suppleanter, at vi ikke indkalder nogen suppleant for Bertil, da den nye tillidsmandsaftale i forvejen beskærer de timer, der fremover bliver til fagligt arbejde. Det vil ikke være fair, hverken over for dem, eller over for medlemmerne, at smide dem for "løverne" i det kaos, der hersker for tiden.

Fra lokalgruppens side skal der lyde en stor tak til Bertil for hans store arbejde for lokomotivførerne og hans altid muntre og positive væsen. Vi håber, han får et godt og langt otium.

Hvordan kommer vi videre?

Et af de emner, der fylder en del på stuerne i København, er, hvordan vi kommer videre efter de senere års uro og arbejdskamp. Hvordan får vi tillid til ledelsen igen, og hvordan skaber vi igen glæden ved at gå på arbejde? Havde vi de vises sten, ville vi hellere end gerne kloge os på det, men det har vi desværre ikke. Et er dog sikkert. Der skal efter lokalgruppens mening ske et mærkbart skifte i tilgangen til aftaler, samarbejde og til medarbejdernes værdi for firmaet. Sker det ikke, vil det blot være et spørgsmål om tid, inden næste bølge af uro skyller hen over DSB.

Kom nu Flemming! Vis os du er til at stole på og, at du faktisk er interesseret i dine medarbejdere. Det har vi i den grad savnet de senere år. Og bare lige til orientering. Ikke flere dialogmøder. Vi vil have handling. Handling der kan mærkes…

Lokalgruppe København ønsker alle læsere en god sommer

Lokalnyt

Af:

Jakob Østergaard Elikofer

Nykøbing F.

Nye lokalaftaler

Der er tidspunkter i menneskers liv, de aldrig glemmer. Man husker duften, stemmerne, lydene eller hvad man lavede. Nogen af os kan spørge vores forældre, hvad de lavede den 22. november 1963, da Kennedy blev skudt, ligesom mange af os husker 8. december 1980 (John Lennon blev skudt, red.), og ikke at forglemme 11.09.2001. Mon vi, der er ansatte i DSB, får det på samme måde med den 30. maj 2019, hvor DSB og DJ underskrev en lokalaftale. Jeg husker i hvert fald, jeg mødte ind dagen efter og stemningen ved langbordet var underlig forventningsfuld. Måske alle min gode kolleger sad der og håbede på, jeg kunne fortælle, hvad der stod i aftalen. Det kunne jeg ikke. Det eneste jeg kunne sige var, at jeg følte mig rimeligt sikker på, det var OK, for ellers troede jeg ikke, Henrik Horup ville skrive under. Sådan har jeg det stadig. Jeg har meget stor respekt for vores forbundsformand og det hold, der står bag ham. Om ikke større respekt, så i hvert fald mindst samme respekt, som har jeg for vores forhandlere i LPO: Søren Max Kristensen, Jan Danielsen og Peter Kanstrup. Især de sidste to, som jeg har kommunikeret en del med i forbindelse med de svære tider, vi har stået igennem.

Vi skriver i dag den 13. juni 2019, og det er dagen efter, mange af os var til DJ's informationsmøde i Næstved. Vi blev orienteret om, hvordan det står til, men vi fik endnu ikke aftalen at se. Kun i hovedtræk. En meget grundig og god gennemgang af lønforholdene. Flot og let forståeligt præsenteret af forbundets jurist Else Mathisen i godt samarbejde med næstformand Preben S. Pedersen. Hvad det helt præcis kommer til at betyde for os, vil DJ, i samarbejde med områdegrupperne, sende ud til os i mindre bidder. Ikke fordi de tror, vi har svært ved at forstå indholdet, men nok mere som en erkendelse af, hvor komplekst, det er. Efter min mening er det en rigtig god metode, de har valgt. Det skal dog ikke forhindre hver og en af jer, gode kolleger, i at fortolke på det, I læser. For det har I virkelig været gode til, siden vi kom over på Jernbaneoverenskomsten. Jeg vil vove at påstå, alle I tilsammen er dygtigere end DSB's hovedfortolker, Poul Gemzøe-Enemark.

Der har desværre været en del misforståelser om, hvornår aftalerne kom ud til os. Mange har været af den opfattelse, at når aftalerne var underskrevet, så kunne de umiddelbart sendes ud til alle. Men sådan som det er foregået her, er faktisk en helt normal procedure i forbindelse med svære forhandlinger. Sådan er det også når forhandlerne kommer ud fra Forligsinstitutionen, og TV2 NEWS, og resten af den danske verdenspresse, står klar, som var det sportsnyhederne, og parterne krammer og smiler og det er lige før de skåler i champagne. Men når pressen er gået hjem og kameraerne er slukket, går der gerne op til et par måneder, før aftalerne kommer ud. Det kan der være flere grunde til. For det første så skal der andre (juridiske) øjne på. Så skal aftalerne kontrolleres op imod Hovedaftalen og hovedoverenskomsterne. Til sidst skal parterne så mødes igen, og endeligt underskrive det aftalte. Det er procedurer og processer, som er helt almindelige.

Jeg er blevet spurgt af kolleger, om det er noget, vi skal stemme om. Det skal vi ikke. Vi har Jernbaneoverenskomsten. Den stemmer vi om, fordi det er en overenskomst. Sådan er det ikke med de lokalaftaler, der indgås i virksomhederne, herunder i DSB. Det ville til fuldkommenhed fjerne enhver mulighed for at indgå en lokalaftale, hvis det var noget alle skulle stemme om hver gang. Nogle gange indgås en lokalaftale jo alene mellem en daglig leder og den lokale tillidsmand. Dette princip er en vigtig del af Den Danske Model, og er vigtigt for både arbejdsgiver som arbejdstager. Så det skal vi være glade for. De lokalaftaler, der forhåbentligt er offentliggjort, når du sidder og læser dette, er resultatet af et fantastisk flot arbejde fra vores forbund og fra områdegruppens dygtige forhandlere. Skulle du mod forventning ikke allerede være bekendt med aftalernes indhold, tror jeg bestemt, de er meget tæt på at komme. Jeg forstår jeres

Lokalnyt

utålmodighed. I sidder ikke alene med den, jeg har det på præcis sammen måde som jer. Jeg ville gerne have hentet aftalerne hos FH, og båret dem hjem til DJ på Søndermarksvej om natten, da de havde underskrevet dem. Jeg ville have læst og læst. Sådan er det bare ikke – og sådan skal det heller ikke være.

Det jeg ser frem til nu, er at møde min arbejdsgiver i en positiv ånd, hvor de viser mig, at jeg kan stole på dem. Det synes jeg desværre ikke, jeg har oplevet gennem de sidste mange måneder. Derfor drager jeg nu et lettelsens suk, og glæder mig over, at de svære tider er forbi. Tak for kampen, DSB, og tak for støtten og opbakningen til alle jer kolleger.

Sporarbejde

Sporarbejdet er over os. Siden slutningen af marts har vi måttet døje med de udfordringer, denne opgradering af banen forvolder os. Sporarbejdet har gjort, at kolleger har været tvangsudstationeret til København. Tvang er en ting, som efter min overbevisning sagtens kunne have være undgået. Og udfordringen kunne have været løst på en langt mere hensigtsmæssig måde, hvis blot viljen fra ledelsens side havde været til stede. Det var den ikke, og det kommer faktisk bag på mig. Hvad der kommer endnu mere på mig, er ledelsens fuldkomne mangel på indsigt i reglerne omkring sådan en tvangshandling. Det havde nu engang klædt dem om de forinden, de iværksatte disse tvangsforanstaltninger, som et minimum havde sat sig ind i reglerne. Det var imidlertid ikke tilfældet, og meget måtte den lokale LPO-bestyrelse oplyse dem om. Så i sidste ende blev vores tvangsudstationerede kolleger, om ikke andet, så i hvert fald behandlet efter gældende regler. Det er mit ønske, at DSB i fremtiden – med den underskrevne aftale på plads, og en ånd der emmer af lysten til samarbejde – involverer den lokale kraft, LPO faktisk er. Og at vi i fællesskab finder løsninger.

Personalia

Niels Marius Kildegaard Nielsen, som jeg i sidste nummer af dette gode faglige blad, kom til at pensionere for tidligt, skulle nu (gerne) være gået på pension. Ikke "gerne" fordi jeg gerne vil af med ham, men fordi hans afskedsreception først er den 20. juni og det lige nu kun er den 13. Jeg vil meget nødig komme til at pensionere ham for tidligt igen. Skulle det nu vise sig, at Niels Marius virkelig er gået hjem, når du sidder og læser dette blad, vil jeg igen ønske ham et godt otium. Jeg kommer til at savne Niels her på depotet, og jeg håber virkelig han kigger forbi en gang imellem – hvis han får tid … og lov af hans nye chef. Måske han ender med både at savne Panton, Rolf og Jensen.

Sommeren er over os – i hvert fald ifølge kalenderen. Nogen ER på ferie. Nogen HAR VÆRET på ferie og nogen SKAL på ferie. Det minder om gradbøjning i dansk grammatik i skolen. Det er ferietid, så mens ungerne glemmer det de har lært, gør vi det samme.

Kan I have en rigtig god sommer, og Fair Forhold, alle sammen – uanset vejret.

Af:

Jan Lundstrøm

Næstved

Også i Næstved har arbejdsglæden været presset noget, mens vi ventede på om lokalaftalerne ville komme i hus. Det er de heldigvis, og nu venter vi så på at se, hvordan det hele vil fungere i hverdagen.

Frem og tilbage med MQ

Hverdagen er desværre fortsat præget af problemer med MQ. Når disse linjer her skrives d. 26. juni, er trafikken på Lille Syd igen reduceret til timesdrift på grund af mangel på køreklare togsæt. Det må virkelig være en prøvelse at være pendler på Lille Syd, for ud over aflyste tog på grund af problemer med MQ'erne,

Lokalnyt

betyder tilbagevendende signalproblemer, og test af det nye signalsystem på banens nordlige del, også aflyste tog!

Som tidligere nævnt, var det meningen, at vi skulle have kørt med aflåste togsæt i en del tog, noget som heldigvis blev afværget i sidste øjeblik. Troede vi da, for i en periode kørte vi en del tog med aflåst togsæt. Det var naturligvis uden hjælp fra togfører til at låse togsæt af og op. Dette medførte flere aflysninger, fordi toget ikke var klart til afgang til tiden, og det endte derfor med at toget blev sendt tomt via Ringsted. En aftale er desværre ikke altid en aftale, eller også er der bare for mange kokke i køkkenet …

Næstved St. bliver gjort klar til elektrificering

Foto: Ruben Schmidt

Glædeligt er det, at en softwareændring for ETCS fra maj måned har gjort det muligt at sænke lysniveauet i DMI'en til 5 % og lyden til 10 %. Før kunne lyd- og lysniveau ikke sænkes til under 30, henholdsvis 20 %. Det var lige før, det kunne give tinnitus og blå pletter for øjnene efter en tur med MQ på en strækning med ATC. Umiddelbart lyder det måske ikke som en stor ændring, men i den følte lyd/lys, er der tale om et kvantespring! En gang i mellem er der da noget der lykkes – og så til den lovede tid!

Og når vi nu taler om ETCS, så blev premieren på Lille Syd d. 27. maj udskudt til sidste kvartal i år, angiveligt på grund af sikkerhedskritiske fejl ved systemet! Det er ikke den første udsættelse, fremtiden må vise om det er den sidste.

Ingen ture på Den Ny Bane

Selv om planen var, at vi skulle have kørt flere af de tog 32xx, der kører via Den Ny Bane, er strækningsindøvelsen desværre ikke nået til os på Næstved depot endnu. Det giver os lidt flere pass-rejser – en del af dem er på Den Ny Bane.

Fremtidens materiel

Når man har læst ovenstående, forstår man, hvorfor, i hvert fald en del af, depotets lokomotivførere ser frem til vi får andet / nyt materiel. Alle DSB's MQ'ere overdrages til Arriva fra december 2020, hvor de angiveligt vil indsætte dem i nærheden af deres værksteder og benytte Lint-motorvogne på Svendborgbanen. Hvad vi så skal køre med på Lille Syd, og om Lokaltog er klar til at overtage mellem Køge og Roskilde, er endnu uvist, og vi har heller ikke set nogen officielle udmeldinger om, hvad togsystemet Næstved – Nivå skal køre med. Men en god bekendt til undertegnede holder øje med udbudsvagten, hvor man for nylig kunne se, at Sweco har vundet rådgiveropgaven i forbindelse med tilpasning af stationerne i Næstved og Nivå til ER-tog og Vectron-lokomotiver med dobbeltdækkere. I Næstved bliver arbejdet ret omfattende og drejer sig om faciliteter til påfyldning af vand, sand og sprinklervæske, samt tømning af toiletter. Tilpasning og forlængelse af eksisterende arbejdsplatforme (må være risteperroner), herunder de nødvendige forsyningsfaciliteter og tilpasning af eksisterende vendeplatform (må også være risteperron), samt sideflytning og forlængelse af spor!

I Nivå skal der etablering af ny vendeplatform, der gør det muligt at vende lokomotivtrukne tog i vendesporet ved uregelmæssigheder.

Øvrigt nyt fra depotet

Vores vaskehal lever stadig sit eget liv. Det ene øjeblik virker den, det næste længere stykke tid virker den ikke. Kunne vi da bare køre togene gennem en bilvaskemaskine, de virker næsten altid og resultatet bliver mange, mange gange bedre …

Arbejdet med at elektrificere Næstved station fortsætter, og i ugen op til Sankt Hans blev de første master sat op. Vi har stadig visse udfordringer med placering af master midt på vores smalle risteperron, men har heldigvis nu fået en

Lokalnyt

konstruktiv dialog med Banedanmark. Et andet problem bliver, at det vil være slut med at få vasket frontruder når der kommer køreledninger op. Da der sandsynligvis går godt et års tid – måske endda længere tid – før der tændes for strømmen, kan man håbe det under en eller anden form fortsat vil være muligt af vaske frontruder.

Vores fremtidige brug af de to østlige pladser i rundremisen er i skrivende stund usikker. Tidligere blev det lejet af Jernbanemuseet, og vi kunne bruge dele af pladsen til cykelparkering (da vores cykelskur for en del år siden blev revet ned som plan i et projekt, der senere aldrig blev til noget), lager af rengøringsartikler og diverse ting og sager MQ-håndværkerne har stående. Mister vi den plads står vi overfor nogle alvorlige problemer med at få logistikken – og cykelparkeringen – til at hænge sammen.

Uro i området

Problemerne med uro i området ser desværre ud til at fortsætte. I foråret blev en kollega truet og spyttet på. Heldigvis blev gerningsmændene pågrebet, men der går jo lang tid før retssystemet har behandlet en sådan sag. Det er også lidt paradoksalt, at medarbejdere i ISS ikke må arbejde alene på Næstved station fredag og lørdag aften. Det må vi gerne, og vi har endda mere publikumskontakt, f.eks. når vi tømmer togene.

Den ulovlige færdsel på primært traktorovergangen fortsætter også. Efter færdiggørelse af den nye Rampen har hverken Banedanmark eller kommunen tilsyneladende tænkt på et reetablere indhegningen. Bedre er det ikke blevet, efter kommunen har åbnet den nye stiforbindelse mellem parkeringshuset på Luxolgrunden og stationsområdet. Først gik der nogen tid, inden der kom låge ind til vores adgangsvej. Og da den endelig kom, fik vores gruppeleder TRE nøgler af en gavmild entreprenør, naturligvis unikke nøgler, ikke LKF- eller kupénøgler!

Fra det lille hyggelige depot i Næstved ønsker vi vores kollegaer i det øvrige land en god sommer!

Af:

Søren Andersen

Odense

Fremtiden for Odense / Svendborgbanen

Tirsdag den 21. maj blev der atter en gang afholdt møde vedrørende fremtiden for den snarligt udliciterede Svendborgbane og som konsekvens deraf, også Odense depot. Selvom tidspunktet på dagen – kl. 9:00 – var temmelig uhensigtsmæssigt, da morgenholdet endnu ikke havde fri og der var lang tid til eftermiddagsfolkene skulle møde ind, så kneb det med pladsen i det store mødelokale. På den gode side af 40 kolleger (herunder en håndfuld togførere) havde stuvet sig sammen med ledelsesrepræsentanter fra både DSB og Arriva, så situationens alvor var ikke til at tage fejl af. Og alvorligt blev det da også, da Anette Haugaard præsenterede slideshowet og de nøgne facts: Overenskomstansatte skal til Arriva og tjenestemænd bliver i DSB. Bum! Ikke just det, vi var blevet stillet i udsigt tidligere. Faktisk præcis det modsatte. Dette affødte lynhurtigt mange spørgsmål fra forsamlingen og de pegede alle i samme retning: Hvor velovervejet en beslutning er det lige, der er truffet? Arriva ville muligvis gerne slippe for tjenestemænd med relativt få år til pension og i stedet satse på overenskomstansatte, der hovedsageligt har flere år på arbejdsmarkedet, men med tvang kommer man sjældent ret langt (hvis cheferne i Arriva skulle være i tvivl om effekten af denne fremgangsmåde, kunne de jo passende spørge de øvre ledelseslag i DSB). Hvis folk er blevet placeret i Arriva mod deres vilje, så kan motivationen til at holde de 48,2 kilometer lokalbane kørende ligge på et meget lille sted. Og netop motivation og dedikation er nøgleord, når man hele tiden skal være på dupperne, så krydsningerne sidder lige i skabet – hver gang. En utilfreds

Lokalnyt

medarbejdergruppe vil helt sikkert også betyde, at folk vil se sig om efter noget andet at lave inden for kort tid og så er man jo egentlig nået lige vidt. På mødet blev der givet tilsagn om, at "det ville man gå hjem og kigge på". Noget kunne tyde på, at der blev lyttet til kritikken, for under en uge senere blev det meddelt, at Arriva var åbne for en model angående frivillighed. Og det er så der, vi står nu: Hvem skal hvad? Og hvornår skal det besluttes? Det afventer vi svar på, og selvom der fortsat er mange ubekendte faktorer, så går det trods alt i den rigtige retning.

Storebælt i gråvejr

Foto: Anonym

Den kulørte presse

Man kan læse mange forunderlige ting i de skrevne medier. Meget af det kan man ikke umiddelbart modbevise, hvis man ikke har erfaring på området og derfor må man stole på, at det er journalistisk velvalgte og troværdige kilder, der udtaler sig. Men når emnet omhandler ens eget fag, så er det tilladt at stille sig en anelse mere undrende, ja, måske ligefrem kritisk, overfor det beskrevne. Således kunne man læse på TV2/Fyns hjemmeside den 23. april, at et tog (igen) havde påkørt et træ mellem Kværndrup og Stenstrup. De som måtte have oplevet at køre ind i en uforudset hindring af enhver art, vil i de fleste tilfælde nok mene, at det var en oplevelse, de gerne havde været foruden. Men DSB's pressevagt er af en noget anden opfattelse, må man konkludere på baggrund af følgende citat: *"Når det blæser så meget, som det gør, vælter der træer ind på togbanen. Vores lokoførere har prøvet det før, så alt er under kontrol, og der er ingen grund til panik"*. [Indsæt selv imaginær emoji, der konstant banker hovedet mod en betonvæg] Så næste gang du kører tog i blæsevejr og nærmer dig et område med høj, tæt beplantning, så bare tag det roligt. Skulle det vise sig, at der ligger et træ på tværs af din togbane, uanset størrelse, placering og beskaffenhed i øvrigt, så tag det heeeelt roligt. Indtag lotusstilling og gå ind i din zen-boble, for så skal det nok gå alt sammen… eller noget…! Enten må pressevagten være blevet citeret forkert, og har ikke fundet det nødvendigt at korrigere journalisten på TV2/Fyn, eller også er vedkommende vitterligt bare himmelråbende inkompetent til at orientere omverdenen om, hvad der foregår på statsbanenettet.

Bedre blev det ikke, da det i weekenden den 25.-26. maj angiveligt var akut sygdom, der førte til, at alle tog på Svendborgbanen var erstattet med togbusser indtil kl. 13 henholdsvis kl. 14 de pågældende dage. Det var i hvert fald, hvad pressevagten havde udtalt til Ritzau om søndagen og som hurtigt kunne læses i de store medier. En dejligt belejlig forklaring, som næppe gav anledning til de store spørgsmål. Det skulle da kun lige være, hvis man havde et sandfærdigt billede af sagen. Og pudsigt nok havde den lokale tjenestefordeling allerede den forgangne tirsdag spurgt efter frivillige til at køre en ekstra tjeneste, da der var mangler i netop den omtalte weekend. Mangler som især skyldtes massiv afgang fra depotet, som man kunne læse i forrige lokalindlæg fra undertegnede. I løbet af få timer kom Dansk Jernbaneforbund, foranlediget af lokalgruppeformanden i Odense, med en udtalelse, der på det kraftigste tog afstand fra DSB's udmelding. Sidst på dagen måtte informationschef Tony Bispeskov da også krybe til korset og beklage. Der var tale om en fejl og det var ikke sygdom, der var årsag til aflysningerne.

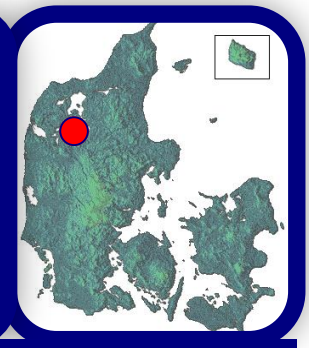
Måske var der virkelig bare tale om en beklagelig fejl fra DSB's presseafdeling. Eller også var det mere opportunt at placere ansvaret hos en medarbejdergruppe, der før har været i pressens søgelys, hvor sygdom indgik som et centralt omdrejningspunkt. Uanset hvad, så må det kunne forventes og forlanges, at der bliver givet et reelt billede af virkeligheden. Ellers er der ikke langt til "Fake News" og Trump'ske tilstande.

Lokalnyt

Personalia

Endnu en gang har en kollega desværre valgt at takke af for denne gang og søge arbejde uden for hegnet. Kristian Juhl Vennerstrøm indgav sin afsked den 14. maj og stoppede i DSB ved udgangen af juni. Kristian er om nogen en mand af sine meningers mod, der ikke lagde fingre imellem, når debatten rasede på stuen. Men smilet var aldrig længere væk, end det fandt vej i løbet af et splitsekund. Dén egenskab, blandt mange andre, vil blive savnet, men vi respekterer fuldt ud ønsket om mere tid med familien. Alle i Odense ønsker Kristian al mulig lykke og medvind fremover.

Lokalgruppe Odense ønsker alle kolleger og deres familier en god sommer



Af:

Niels Haunstrup Christensen

Struer

En lille statusrapport fra Struer. Vi har i den sidste lange periode været bevidste om, at depotets dage var talte. Strækning 33, Struer – Vejle, er som bekendt en del af "diesel-pakken", udbuddet i Midt- og Vestjylland (MVJ), som Arriva jo vandt. Der har rumsteret mange rygter om, hvor mange lokomotivførere, der blev brug for. Anette Haugaard satte glædesbarometeret på smukt, da hun i oktober 2018 var forbi. Hun var af den overbevisning, at alle i Struer var sikret plads hos den nye operatør. Hun var meget sikker, da DSB's egen planlægningsafdeling havde gennemanalyseret Arrivas behov. Her burde alle alarmklokker have bimlet, for hvornår har de foretaget rigtige udregninger?

Onsdag den 22. maj var der indkaldt til stormøde i Folkets Hus. Anette Haugaard var mødt med et følge af jurister og PR-folk. Det samme var ledelsen fra Arriva Tog. Der var stuvende fuld af mennesker, men det var nemt at fornemme på stemningen, at det ikke var troen på positive nyheder, der var den fremherskende.

Vi blev da heller ikke gladere som formiddagen skred fremad. Det positive først. De allerede udlånte kollegaer i Arriva får lov til at blive, og de går forud for vi andre uanset anciennitetsnummer. De har, ifølge juristernes vurdering, vundet forrang i de 17 år, de har været udlånte tjenestemænd. Dette gælder dog kun lokomotivførerne, for de 4 udlånte togførere havde, jævnfør de samme jurister, ikke opnået noget som helst i de 17 år, de har været i Arriva. Jeg skal lige hilse at sige, at det ikke bare var mig, der var forvirret på et højere plan.

Arriva skulle, udover de allerede udlånte lokomotivførere, kun bruge 7 mand, hvilket svarer til antallet af overenskomstansatte lokomotivførere ved DSB Struer. Ja, måske skulle de bruge 7 ekstra mand, men det bliver først omkring årsskiftet 2019–2020, de kan melde klart ud. Ved hurtig hovedregning gav det en mango på 34 tjenestemandsansatte lokomotivførere, der ikke kom med over. Heraf forventes der at være 3, der går på pension inden december 2020. Altså 31 mand (M/K) med håret i postkassen.

Anette Haugaard kunne love, at DSB gerne ville sikre de overskydende et tilbud. Ja, endda indtil flere. De personer, der var over 60 år, kunne få tillagt sølle to pensions år. Eller få forlænget de tre måneders opsigelse med yderligere tre måneder. Resten kunne inden den 1. februar 2020 melde tilbage til DSB, om de ønskede at blive forflyttet til Esbjerg, Aarhus eller Fredericia. Så ville DSB se, om der var plads de pågældende steder. Taget på Folkets Hus blev ikke løftet af glæde ved denne melding. Nej, der var ren begravelsesstemning.

Det var nogle spøjse uger, der fulgte siden. Mange rygter har floreret på stuen, og de, og alle små forhåbninger, er blevet drøftet. Der blev allerede på mødet d. 22. maj spurgt indtil, om det var muligt at få en udlånsaftale med MJBA (Midtjyske Baner / Lemvigbanen). De første meldinger fra Lemvig var ikke positive. Det er dog efterfølgende lykkedes for Anette Haugaard at få overbevist Lemvigbanen om, at tjenestemænd også er gode lokomotivførere. Der er nu skabt

Lokalnyt

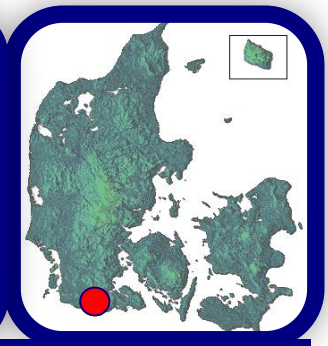
mulighed for – som tjenestemand – at søge en stilling som lokomotivfører ved MJBA med mødested i Vemb. Der skal bruges 13 mand, og det er muligt at blive udlånt i en 2-årig prøveperiode med mulighed for forlængelse.

Det er vores overbevisning, at det vil blive til stor glæde for begge parter. Vi vil fra LPO Struer gruppen gerne sige mange tak for hjælpen til Martha fra Lemvigbanen og Anette Haugaard for deres indsats.

Det løser desværre ikke alle problemer for der mangler stadig beskæftigelse i lokalområdet til ca. 18 mand. Vi håber, at Arriva bliver nødt til at opjustere deres behov for lokomotivførere. Ligeledes kigges der ind i muligheden for at lade de lokale DSB-lokomotivførere køre nogle af de resterende DSB (fjern)tog til / fra Nordvestjylland fra en satellit i Struer. Lykkes det, nærmer vi os en brugbar løsning, men vi er absolut ikke i mål. Det vil hjælpe, hvis det blev muligt at hæve tilbuddet til de ældste, så de kunne komme hjem på nogle fornuftige pensionsvilkår.

Vi må nu se, hvad efteråret bringer. Vi vil her i bladet sørge for, at alle får mulighed for at følge med i vores kamp for at sikre en brugbar afslutning for LPO DSB Struer gruppen. Jeg vil slutte indlægget med at sende vores varme tanker til nogen, som er i samme båd, nemlig kollegaerne ved Arrivas depot i Skjern. De har også lige fået at vide, at deres fremtid ligger ved andre depoter ☹

Struer ønsker alle en god sommer – trods alt



Tinglev

Af:

Torben Rydahl Due

I skrivende stund er vi dagen før valget og et par dage før TR-mødet hos Dansk Jernbaneforbund, hvor sløret løftes for de indgåede lokalaftaler. Undertegnede ser dog allerede nu frem til, at de forhadte skubbeweekends og meningsløse tidslommer er nær fortid. Det er også håbet, at de kommende lokalaftaler er så entydige, at de ikke fremadrettet kan tolkes, som vinden blæser. Forhåbentligt har nogle dygtige jurister nærlæst indholdet og intentionen i aftalerne, samt herefter publiceret en lille pixie-bog, hvor reglerne / tolkningerne er tydelige for enhver. Det er nok ikke tænkeligt, at man forlods kan tolke samtlige tænkte situationer fra den virkelige jernbaneverden, men så er det ønskeligt, at de føromtalte dygtige jurister hurtigt kan samles og afgøre ugens tvister. Herefter er det indlysende, at der efter nogle uger / måneder falder ro på igen, så vi alle kan samle energien og kræfterne på at levere god jernbanedrift til glæde for de ansatte og for vores passagerer. Håbet har man vel altid lov til at have …

I de senere år har et skræmmende ord spøgt overalt, hvor vi kommer frem: PRIVATISERING. Definitionen på privatisering er: Overførsel af offentlig virksomhed til private. Indenfor jernbanedriften kan det have 2 scenarier. I det første stiller staten nogle krav og fortsætter med at finansiere driften. Det kan være krav til et x-antal daglige afgange, hvor staten så giver en pose penge til at løse opgaven med. I det andet scenarie sælges hele virksomheden råt for usødet og staten modtager så en pose penge for salget, som f.eks. kan dække offentlig gæld eller gå til skattelettelser. Effekten af et salg afhænger af, om der er konkurrence på markedet. Konkurrence er en vigtig forudsætning for en hensigtsmæssig privatisering. Ellers risikerer man let det modsatte, nemlig ringere service, højere priser og mere profit til bagmændene / ejerne.

I Danmark er det svært at argumentere for konkurrence fra andre togselskaber, da vi næsten ikke har nogen overlap, men sekundært findes konkurrencen jo fra de mange lavprisbusselskaber, Go More og billige biler. Rettes fokus mod de allerede udrullede privatiseringer, kan det vist uden at træde ret mange over tæerne konkluderes, at der ingen

Lokalnyt

mærkbar forskel er på togdriften på f.eks. Tønderbanen før og nu. Kun navnet er skiftet og snart venter Svendborgbanen på alle lyksalighederne. Men hvor svært kan det egentligt være at drive jernbane i Danmark, når der både følger personale, materiel og en stor pose penge med. Service og økonomi VIL ALDRIG blive forbedret i vores lille land ved at føre gode statslige virksomheder over på privat drift. I heldigste udfald vil vi bevare status quo, i værste vil der blive reduceret i driften og lavet køreplaner, som langt fra matcher ankomst- og afgangstiderne på landets øvrige jernbanedrift. Gang på gang sidder jeg og ryster på hovedet, når jeg f.eks. ankommer rettidigt til Slagelse og ser, at Tølløsebanens fine tog netop sætter i gang. Havde vi været ét firma, var det aldrig sket. Privatiseringer i Danmark handler mere om fejlslagen ideologi, udhuling af den danske velfærdsmodel og om at grave en stadig større kløft mellem de rige og de fattige. Kim Larsen sagde altid, at regeringen er for de fattige, for de rige skal nok klare sig. Hånden på hjertet. Er vi som land blevet bedre stillet med private skoler, sygehuse, daginstitutioner, plejehjem og hjemmehjælp? Jo, bevares, nogle udvalgte rige mennesker får hurtigere og bedre behandling på sygehusene, bedre normeringer og dyrere vin til aftensmaden på plejehjemmene. Men har Danmark og danskerne generelt fået et løft og et bedre liv? Jeg vil undlade at svare på det spørgsmål, da mine få læsere er både kritiske og kompetente mennesker …

Infrastrukturmæssigt er her en kioskbasker fra det lokale: Flere unavngivne lokalpolitikere arbejder for at gøre strækningen Tinglev-Padborg dobbeltsporet igen. Da strækningen var under tysk overherredømme (1864-1920), var den i en periode dobbeltsporet, hvilket også tydeligt ses, når der køres på den. Pladsen til det nye spor er der næsten hele vejen. Det forlyder ikke, hvornår det bliver en realitet. Kære læser, gå stille med denne nyhed, da de involverede selv skal have lov til at fremføre den og tage æren for deres fremsynede tænkning. Der følger noget mere konkret i Det Blå Blad – om et par år. Til gengæld er det nu en realitet, at hastigheden på en stor del af strækning 28 (Tinglev – Sønderborg, red.) hæves til 100 km/t, hvilket strækningen i øvrigt også er bygget til. Det drejer sig om banestrækningen mellem Kliplev og Gråsten, hvor nogle tændsteder til overkørslerne er flyttet. Desværre er "hele herligheden" endnu ikke godkendt, så i stedet for den oldgamle faste hastighedsnedsættelse på 75 km/t, er der nu i stedet kommet en LA – på 75 km/t?

I skrivende stund er mange kompetente mennesker samlet for at planlægge sammenlægningen på depotet mellem tog - og lokomotivførerne. Der kommer til at ske en del "ommøblering", hvor vægge skal væltes, døre blændes af og nye rum indrettes. Planen er fortsat, at det skal finde sted i forbindelse med den kommende køreplan omkring årsskiftet. Det bliver spændende at følge i de kommende måneder, og også her har undertegnede et lysegrønt håb. Lad os nu i god ro og samhørighed finde sammen i de nye rammer. Tinglev bliver ikke fremover ene om at have fælles lokaler. Det bør vi, som dygtige medarbejdere, kunne klare, på en måde så vi alle kan udføre vores arbejde under hensyntagen til hinanden. For Tinglev vil det blot styrke depotet, at vi som foregangsmænd kan gå forrest og vise, at landets sydligste depot kan løse selv de vanskeligste udfordringer. Det skal nok gå.

Slutteligt vil jeg ønske alle kolleger og læsere en rigtig god sommer.

MR-togsæt på sin sidste rejse til Beredskabscenter Haderslev

Foto: Jan Lundstrøm

Skiftedage