

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

LPO DSB afholdte ordinær generalforsamling en 27. marts 2014, kl. 1300, på Hotel Gammelhavn i Fredericia. Der var også indbudte gæster til generalforsamlingen.

skulle også have sagt velkommen til Niels Henrik Nielsen fra Togpersonalets Områdegruppe DSB, men han er desværre blevet forhindret med kort varsel i deltagelse i generalforsamlingen.

Der er efterfølgende i referatet vedhæftet følgende bilag:

- Bilag 1: Delegeret liste med stemmetal
- Bilag 2: Til dagsordens pkt. 6b, Overenskomstkrav 2015
- Bilag 3: Gæsteliste (både indbudte og tilmeldte)

Dagsorden for generalforsamlingen:

1. Mødets åbning
2. Fastsættelse af forretningsorden
3. Valg af generalforsamlingens tillidsmænd
4. Aflæggelse af beretning
5. Orientering om økonomi
6. Behandling af indkomne forslag
 - 6a. Forslag til vedtægterne
 - 6b. Øvrige forslag
7. Valg
 - a) Næstformand (4 år)
 - b) Områdegruppekasserer (4 år)
 - c) 2 hovedbestyrelsessuppleanter (2 år)
 - d) 2 bilagskontrollanter (2år)
 - e) 1 bilagskontrollantsuppleant (2 år)
8. Indlæg ved indbudte gæster
9. Mødets afslutning

Do. 1 Mødets åbning

Generalforsamlingen startede med at Områdegruppeformand Søren Max Kristensen startede generalforsamlingen, med at byde alle velkommen.

Søren Max Kristensen:

Velkommen til delegerede og tilhørere, og velkommen til indbudte gæster Henrik Horup fra Dansk Jernbaneforbund, Preben S. Pedersen fra Dansk Jernbaneforbund, Kirsten Andersen fra Dansk Jernbaneforbund, Carsten M. Olesen fra dansk Jernbaneforbund, Jørn Nicolaisen fra Stationspersonalets Områdegruppe DSB, Carsten L. Hansen Lokomotivpersonalets Områdegruppe Kystbanen og Thomas Bryan-Lund fra Lokomotivpersonalets Områdegruppe S-tog. Vi

Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB har desværre i den seneste generalforsamlingsperiode mistet nogle kollegaer, som er afgået ved døden - jeg vil bede generalforsamlingen rejse sig op og mindes følgende kollegaer

- Jens Møller Rasmussen, Fredericia, tidligere lokalgruppeformand Esbjerg, 19. juni 2012
- Ole Oleno, København, 19. november 2012.
- Robert Eriksen, København, 6. februar 2013.
- Steffen André Nielsen, København, 30. marts 2013.
- Christian Gandrup, København, 10. maj 2013.
- Bjarne Per Jacobsen, København, 4. februar 2014.

Lad hos holde et øjeblik stilhed. Æret være deres minde.....(stilhed et minut). Tak

(Områdegruppeformand Søren max Kristensen fortsætter sin velkomst):
Og lad os så komme i gang....

Offentlige virksomheder i Danmark står midt i en brydningstid. Øgede krav til effektiviseringer, rentabilitet og økonomistyring er fremherskende. Metoderne for at opfylde disse krav sker gennem øgede udliciteringer, partnerskaber mellem offentlige og private virksomheder, New Public Management og frasalg af specielt infrastruktur.

Megen virak og politisk tumult er ofte resultatet, hvilket salget af dele af DONG er det nyeste eksempel på.

Hvorfor egentlig det? Hvad er problemet med at en kapitalfond køber dele af det danske arvegods?

For at prøve at sætte tingene lidt i perspektiv, er det nok nødvendigt at kigge lidt på kapitalismens historie. Det vil jeg så prøve. Vi skal lidt tilbage i tiden. Jeg håber, at I vil vise lidt tålmodighed i den

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

anledning. Jeg skal nok prøve at trække nogle linjer i forhold til vores arbejdsplads til sidst.

En vigtig del af kapitalismens virkemåde er, at der findes et bankvæsen, som kan stille midler til rådighed for den private økonomiske udvikling. Sådan har det egentlig været helt tilbage til de gamle romere.

Frem til 1400 tallet var bankvæsen og pengeudlån en vederstyggelighed som ordentlige kristne mennesker ikke skulle beskæftige sig med. Det ændrede dog ikke ved, at der var et behov for at der kunne stilles kapital til rådighed. Da ordentlige mennesker ikke kunne deltage i dette, var det de udstødte, som ikke måtte besidde respektable stillinger, som påtog sig at drive bankvæsen. Denne opgave fik jøderne. Ikke fordi de var grådige, men fordi det var et område, hvor de kunne tjene til dagen og vejen.

I 1400 tallets Italien begyndte de magtfulde fyrster, såsom Medicierne, at indse, at penge er magt. Bankvirksomhed skulle sættes i system, og de store muligheder for fortjeneste skulle ikke gå magthavernes næse forbi.

Omkring år 1600 opstod den første børs i Holland. De europæiske magter var begyndt at tilrane sig kolonier. Det Hollandske Ostindiske Kompagni blev oprettet ved at der for første gang blev udstedt aktier.

I samme tidsrum opstod verdenshistoriens første finansboble. I Holland begyndte en ekstrem spekulation i tulipanløg. Tulipanløg var meget værdifulde. Spekulationen stod ikke tilbage for, hvad vi kender i dag med køb og handel af tulipanløg, som reelt ikke eksisterede. I 1630 brast boblen. Mange gik fallit, bønder måtte gå fra deres jorde og nogle få blev helt ustyrligt rige. I Holland opstod begrebet Windhandel.

Et andet eksempel på spekulation er krydderihandlen. Her blev der spekuleret i, om skibene med krydderier fra Østen kom frem til Europa, og lasten blev ofte solgt og handlet flere gange inden ankomst. Fortjenesterne var så store, at der udbrød en kortvarig krig mellem Holland og England, fordi Holland havde monopol på

muskatnødder. En håndfuld af disse nødder kunne finansiere købet af en større landejendom.

I slutningen af 1700 tallet opstod den Florissante tid. På grund af krige i Europa overtog rige købmænd i Danmark en god del af verdenshandlen. Resultatet af den ekstreme spekulation kan ses i de kæmpe palæer som den dag i dag findes på Kongens Nytorv i København. Til sidst blev englænderne så sure, at de bombede København. Danmark gik fallit og i 1814 mistede vi Norge til Sverige.

I 1850 slog kapitalismen rigtigt igennem. Igen var banker og pengemænd parat til at stille midler til rådighed. Penge skulle stilles til rådighed for virksomheder, der stod bag produktion, jernbaner m.m. Der var altså produktion og varer bag spekulationen. Der blev skabt en masse job, og de første spæde forsøg på at oprette fagforeninger så dagens lys.

På samme tid begyndte den første organiserede kritik af kapitalismen. Karl Marx beskriver kapitalismens væsen. Udbytning, spekulation, bobler og krak er ikke en konsekvens af kapitalismen men en forudsætning for kapitalismen. Nogle få bliver meget rige, men flertallet af almindelige mennesker betaler prisen. Marx og Engels er de første, der sammentænker den utopiske socialisme med økonomiske, historiske og sociologiske teorier. Et reelt ideologisk alternativ til kapitalismen opstår.

I 1871 opstår Pariserkommunen. Socialismen og modstand mod den nationale regering var drivkraften. Pariserkommunen varede dog kun i 71 dage.

I 1890 blev New Yorks børs åbnet i Wall Street. Her blev Goldman Sachs børsnoteret for første gang.

Under 1. verdenskrig blev dollaren den fortrukne valuta internationalt, da flere parter fra begge sider af krigen finansierede den gennem børsen i New York. Disse gældsbeviser gav anledning til ekstrem spekulation frem til 1929.

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

I perioden 1917-22 udbryder der revolution i Rusland, og Sovjetunionen opstår. For første gang i verdenshistorien opstår en stat på baggrund af socialistiske idéer og tanker. Socialdemokratiet i Skandinavien og Tyskland prøver at finde en middelvej mellem kapitalisme og socialisme. Dog er marxisme stadig en del af tankegodset hos mange i den socialdemokratiske bevægelse.

1929 kom det store krak i USA, som udløste en verdensomspændende krise, hvis hovedårsag var, at bankernes udlånsdel og indlånsdel blev overskygget af spekulation i hvad som helst. Bl.a. gæld fra 1. verdenskrig. Krisen var en af hovedårsagerne til nazismens fremgang i Tyskland.

1933 vedtog den amerikanske kongres en lov, som påbød bankerne at skille den almindelige bankvirksomhed fra spekulationsvirksomhed. Dette skulle forhindre den værste form for spekulation.

I 1944 blev guldpolitikken afskaffet i USA. Det betød, at USA ikke længere skulle have tilsvarende mængder guld, som de havde dollar. Dollarkursen fulgte dog stadig gulddens pris. Det med at man skulle kunne veksle en dollar til guld, er grunden til de stadig store gulddepoter i Fort Knox.

1970 afskaffede Nixon den lov, der påbød, at dollaren skulle følge gulddens pris. Det betød, at centralbanken kunne trykke lige så mange dollar som de ville. For at undgå inflation, krævede USA, at al olie skulle handles i dollar. Det var en medvirkende årsag til oliekrisen, da OPEC ikke ville være med. I dag handles olie i dollar og det betyder, at USA kan trykke 17 milliarder dollar hver måned uden at det skaber nævneværdig inflation.

1990 muren falder. Sovjetunionen går i opløsning. Kapitalismen har sejret.

Labour i England udtænker den tredje vej og idéen om New Public Management opstår. Kapitalisme med et venligt ansigt. Offentlige virksomheder skal drives med større markedsorientering og med inspiration fra det private erhvervsliv.

1990'erne. Nyrup og Lykketoft sælger det danske telefonvæsen og Kastrup Lufthavn til kapitalfonde

Nyrup fortryder senere og kæmper imod kapitalfonde i EU. Dog uden større held.

2001. Som noget af det første efter sin indsættelse som præsident ophæver George W. Bush den lov, der forhindrer banker i at blande bankforretninger og spekulationer sammen. Supprime lån eksploderer. Kapitalfonde har kronede dage, og den galopperende spekulation breder sig til hele verden. I Danmark svarer Anders Fogh de, der advarer om, at det vil bryde som i 1929 med, at de økonomiske lærebøger skal skrives om. Det kan ikke gå galt.

I 2004 vedtages lov om at dele af Dong skal sælges

2008 Krise igen som Marx forudsagde. Anders Fogh havde heller ikke i denne sag ret.

2014. Corydon sælger en del af Dong til Goldman Sachs. SF'erne virker overraskede, hvilket de ikke kan være, da de stemte for salget af Dong i 2004. Hvis man vil sælge noget, kan det ikke komme bag på én, at det er dem med penge, der køber. Hykleriet tager ingen ende, og SF benytter sig af lejligheden til at træde ud af regeringen. En regering de nok aldrig burde være trådt ind i.

Hvorfor nu denne lektion i økonomi og kapitalisme? Hvad kommer det os ved?

Salget af Dong og andre samfundsvigtige funktioner er en naturlig konsekvens af et borgerligt og liberalistisk spørgsmål, som går over den vestlige verden. Men er det også en naturlig ting, at Socialdemokratiet aktivt arbejder for denne udvikling.

Desværre er svaret ja. Socialdemokratiets leflen for Den tredje vej, New Public Management og neoliberalistiske ideologier fører helt naturligt til afmontering af det samfundssystem, som arbejderbevægelsen i Norden har knoklet for i snart 100 år. Et samfundssystem, som skulle være en anden vej end den rå kapitalisme og den virkeliggjorte socialisme. En vej som skulle betydes med demokrati, inddragelse og offentligt ejerskab af samfundets kerneværdier. En vej, som stadig havde det bedste fra Marxismen med i fundamentet.

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014 - afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

Socialdemokratiet har nu endelig lagt sig ned på maven. Corydons udtalelse om, at velfærdssamfundet er dødt og skal erstattes af et konkurrencesamfund, nærmer sig klasseforræderi.

At tro, at man kan sikre velfærd og demokrati gennem Børsen, er en strategisk fejl af historisk dimension. Som beskrevet ovenfor, kan kapitalismen ikke tøjles. At kriser kommer og går, er ikke en konsekvens af kapitalismen. Det er en forudsætning for kapitalismen. Systemet fungerer kun, hvis nogle vinder og nogle taber. Gæet, hvem der står til at tabe?

Nu skal noget af Dong sælges. Goldman Sachs skal forberede, at Dong kan gå på Børsen. Når de har gjort det, tager de deres 30 sølvpenge, altså milliarder af vores penge, stryger fortjenesten og lader markedskræfterne klare resten. Alle, der har råd, kan købe. Måske fremtidens energi til det danske samfund skal styres af det russiske Gazprom. Måske man skulle spørge i Ukraine, hvilke erfaringer de har med den russiske energigigant?

DSB er som Dong underlagt samme betingelser. Da DSB blev oprettet som en Selvstændig Offentlig Virksomhed var det for at New Public Management skulle være drivkraften. Er virksomheden først drevet på betingelser som ligner en privat erhvervsvirksomhed, er den lettere at sælge. Borgerlig politik. Ingen overraskelser i vente. Men at en socialdemokratisk finansminister og en socialdemokratisk transportminister kan mene, at det samfundsmæssigt er sundt at sælge vores arvesølv til højstbydende, er intet mindre end skræmmende.

Desværre kan det forventes, at vores nye trafikkontrakt bliver udformet således, at hele eller dele af DSB kan sælges fra, i stedet for at sikre, at DSB kan udvikle sig over en længere periode til gavn for samfundet.

Socialdemokratiets svar på den rå kapitalisme er altså at tilslutte sig kapitalismen. Men mere af det samme giver desværre - det samme.

Vi er nu i gang med at spare op til at den næste boble brister og en ny krise begynder. Det er en

naturlov i et kapitalistisk samfund, hvor grådighed er den fremmeste drivkraft. Men næste gang bliver det værre. Vores samfundsværdier, såsom infrastruktur, vil være solgt, og vil være fuldt udsat for krak, konkurs og nedbrud. Hvem skal så køre togene? Hvem skal give os el i lamperne og varme i stuerne? Hvem skal passe vores syge og undervise vores børn?

Måske socialismen tabte, da muren faldt. Men en ting er sikkert. Kapitalismen skal nok sørge for, at vi alle taber næste gang. Her mangler vi et Socialdemokrati, som kan komme med andre løsninger. Lige som de gjorde, da krisen rasede i 1930'erne.

Er alt håb da ude? Nej selvfølgelig er der masser af muligheder. Da Socialdemokratiet har valgt en anden vej, er det os i fagbevægelsen der må komme med andre løsninger. I 1930 var vi sammen om dette. Sådan er det ikke mere. Lad os benytte den mulighed, det giver. I stedet for at fagbevægelsen er så bange for at blande sig i politik og samfundsudvikling, så lad os da komme ud af busken. Lad os gå forrest med demokratisk debat og politiske diskussioner. Heri kan vores fremtid ligge. Også her kan vi adskille os fra de gule. Der er et hul, der skal fyldes. Lad os derfor fatte om skovlen og begynde at grave.

Det var ordene til velkomsten. Lad os nu komme i gang med selve generalforsamlingen.

(Områdegrupeformand Søren max Kristensen fortsætter):

Punkt 1, er der bemærkninger til dagsorden for generalforsamlingen (ingen bemærkninger)
Punkt 2, Der er en lille bemærkning til forretningsorden, da der med det første materiale til generalforsamlingen var sket en fejl med den udsendte forretningsorden - med 2 gange pkt. 9 - men der er efterfølgende udsendt en gyldig, i øvrigt udsendt samme dag. Nogen bemærkninger (ingen bemærkninger)
Punkt 3, Valg af Sekretær for generalforsamlingen, stemmetællere og en dirigent (Hans S. Merstrand blev valgt som Sekretær for generalforsamlingen, Thomas Knudsen (LPO Kh) og Henrik Schøtt (LPO

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

Aarhus) blev valgt som stemmetællere, og Jørn E. Weiss valgt som dirigent for generalforsamlingen.

Med disse ord vil jeg (Søren Max Kristensen) overgive generalforsamlingen til dirigenten - tak for ordet.

Jørn E. Weiss:

Jeg takker for valget og tilliden, og håber det bliver en god generalforsamling - men næstformand Erik Vang Olsen gav mig noget i hånden da jeg af generalforsamlingen blev valgt til dirigent for denne generalforsamling - nemlig nogle hørerværn - men det er ikke sikkert jeg får brug for dem.

Jeg foretager et navneopråb af de delegerede, så det sikres de er tilstede (red. det blev konstateret at alle var tilstede)

Jeg vil lige gennemgå et par praktiske ting, nemlig at det ikke er tilladt at ryge under generalforsamlingen (på hele hotellet), men dog i pauserne hvis det foregår udenfor. Mobiltelefoner skal være på lydløs. Vi skal gerne være færdige med generalforsamlingen kl. 1730, da der her er spisning. Generalforsamlingen vil blive optaget på "bånd", dog ikke indlæg fra gæster. Ønsker en delegeret ordet, skal de fremlagte sedler om "begære ordet" benyttes, og afleveres til mig. Alle indlæg skal foregå her fra talerstolen.

(Jørn E. Weiss gennemgik for en god ordensskyld dagsordenen, indkaldelsesvarsler for generalforsamlingen, og navneopråb af delegerede og fortsatte herefter):

Jeg kan nu konstatere at vi skal til dagsordenens punkt 4 - aflæggelse af dagligledelsesberetning (mundtlig), og vil dermed give ordet videre til Områdegruppeformand Søren Max Kristensen.

Ad4

Søren Max Kristensen:

Jeg vil nu aflægge den mundtlige beretning er et supplement til den fremsendte skriftlige beretning, og skulle der være spørgsmål om emner der ikke bliver berørt i den mundtlige beretning, så er I alligevel meget velkommen, til at spørge ind til det,

eller blot kommentere dette. Jeg vil nu gå over til den mundtlige beretning.

Denne beretning vil tage udgangspunkt i fremtiden. Hvad der er sket siden sidste generalforsamling er beskrevet i den skriftlige beretning og samtidig har I alle lige haft lokale generalforsamlinger, hvor meget er blevet behandlet på en god og saglig måde. Det betyder selvfølgelig ikke, at de sidste par år ikke skal behandles i beretningsdiskussionen. Så når vi kommer dertil, og I delegerede mener, at der er noget fra fortiden, som skal behandles, så kom endelig frem med det.

(Politik)

Som altid er offentlig trafik en del af den politiske dagsorden. Her er jernbanen central, og derved er DSB altid forrest. Specielt når politikerne har noget, de vil kritisere og profilere sig på. Man kan roligt sige, at DSB er Prügelknabe for mange bedreviddende politikere, højtråbende meningsdannere og sensationshungrende journalister. Intet nyt i dette. Sådan bliver det nok også fremover.

Netop fordi DSB altid er i vælten, så byder fremtiden nok, at både DSB og specielt os i fagbevægelsen skal bruge mere tid på at få vores historie frem. At DSB bliver kritiserede for noget, som politikerne selv har besluttet, er ikke retfærdigt. At vi bliver kritiserede for at være for dyre, når mange af vores omkostninger er politisk bestemt, er heller ikke rimeligt.

Den berygtede Quartz rapport er et godt eksempel på, hvor galt det kan gå. Desværre er denne rapport ikke væk. Den eksisterer desværre i bedste velgående. Derfor må vi fremover bruge mere af vores tid på politisk arbejde.

Skal mere af DSBs produktion i udbud, som meget tyder på, så er det pokkers vigtigt, at DSB får lov til at deltage på lige fod. Vi er konkurrencedygtige, når vi kigger på omkostningsniveauet i Driften. DSB har så en masse udgifter på det administrative lag og i forbindelse med fejlslagne investeringer. Det er ikke rimeligt, at vi i driften skal måles på det.

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

Samtidig med at politikerne herhjemme tilsyneladende har travlt med at bruge DSB som boksebold, så foreskriver udviklingen, at flere og flere forhold omkring jernbanen bliver bestemt i EU. Her har vi også en kæmpe opgave. Både i at påvirke beslutningstagerne i EU, men bestemt også hvorledes EU regler udmøntes af politikerne herhjemme i lille Danmark.

Selvfølger vil meget af det politiske arbejde ske i Dansk Jernbaneforbund. Mere om det senere.

(Togfonden-Nye tog)

DSB, og dermed os, står altså overfor meget store forandringer og udfordringer i årene der kommer. Men alt nyt er heldigvis ikke dårligt nyt. I de kommende år vil der blive investeret massivt i det danske jernbanenet. Ud over de allerede besluttede tiltag, såsom en Femern forbindelse, nyt spor København – Køge – Ringsted og det nye signalsystem, så er det også besluttet, at den eksisterende bane skal moderniseres gennem Togfonden. Jeg vil ikke her komme så meget ind på indholdet. Det har været fremme i pressen, og i det sidste nummer af Det Blå Blad er der en ganske udmærket overblikartikel.

Det varer selvfølgelig en del år, før vi rigtigt mærker de positive resultater af Togfonden. Tvært i mod vil vi til at starte med, sikkert opleve en masse ulemper ved f.eks. mange sporarbejder, lukning af baner periodisk med mere. Men ulemperne må vi håndtere som de kommer. Det er trods alt lettere at leve med besvær, når man ved, at belønningen venter for enden af regnbuen.

Togfonden betyder også, at der skal investeres massivt i elektrisk togmateriel. DSB skal i løbet af april aflevere en rapport til Transportministeriet om, hvilke behov, der er ved forskellige senarier, og hvilke materieltyper der kan komme i spil. LPO DSB er med i dette arbejde gennem gr. 3.1. Meget af arbejdet er fortroligt. Det skyldes, at DSB ikke må blive beskyldt for at udarbejde rapporter til politikerne og myndighederne der fremmer én producent frem for en anden. Lidt om hovedprincipperne kan dog godt nævnes her:

Der skal bestilles tog, som fungerer efter princippet "Established Product Platform". Det betyder ikke, at

der nødvendigvis skal bestilles tog, der kører i forvejen. Men moderne togfremstilling fungerer ved, at producenten har et grundprodukt, som den enkelte køber så kan bygge videre på. Det vil sige, at vi skal have tog, hvor vi ved, at grundproduktet er ude at køre et eller flere steder. Men det skal tilpasses danske forhold. Det er de forhold, som skal dokumenteres. At tanken om, at DSB kun måtte købe tog, der var færdigproduceret, er fraveget, er til vores fordel. Derved kan vi få indflydelse på f.eks. førerrumsindretningen. Men vi skal nok ikke forvente, at vi bare kan designe alt selv, og at vi kan komme med en lang liste, som ved f.eks. IC 4 projektet. De tider er for længst overstået.

Endemålet er, at DSB i stedet for ti forskellige togtyper skal ende med omkring fem, hvor en type stadig er dieseltog. Alt efter hvad politikerne bestemmer, så kan det betyde, at der skal indkøbes flere hundrede togsæt af forskellige typer. Det ligger nok fast, at der skal købes et elektrisk regionaltog. Intercity og Lyntog skal der også købes materiel til. Men hvilke, og om vi taler om flere typer, er en politisk beslutning.

Leverancetidspunkter er afhængige af, hvilken løsning politikerne vælger. Men et godt gæt kunne være, at vi ser de første nye tog i drift omkring 2021 og de sidste omkring 2028. De forskellige løsningsmodeller, som DSB er ved at skrive ind i rapporten, har materielplan 2030 som udgangspunkt.

Det forventes, at politikerne beslutter sig senest i efteråret 2014. Før dette er sket, kan vi ikke arbejde konkret med nye tog. Igen på grund af udbudsreglerne.

At der en lang periode til at udarbejde udbudsmateriale, finde de rette typer, teste dem m.m er positivt. Men det giver selvfølgelig en kæmpe udfordring med at holde det eksisterende materiel kørende. Her kommer gr. 3.2 på en stor opgave. Det kan heller ikke afvises, at der i perioden frem til de nye tog kommer, skal lejes materiel, for at DSB stadig kan levere et ordentligt produkt. Se bare debatten i sidste uge om stående passagerer i myldretiden.

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

(Trafikkontrakt)

Inden sommerferien skulle DSB gerne have en ny trafikkontrakt. Hvad den indeholder, kan vi i sagens natur ikke sige så meget om. Men vi kan dog sige noget om, hvad vi opfatter som en nødvendighed, hvis DSB skal udvikle sig til et moderne og effektivt offentligt transportselskab.

Det er altafgørende, at DSB får en kontrakt, der udstikker økonomien og kravene i mange år frem. Det ideelle ville være en kontrakt, der løber i ti år. Planlægning af en effektiv jernbanedrift kræver en langtidshorisont. Vi i DSB skal vide, hvilke krav, vi skal leve op til. Hvilke strækninger og køreplaner vi skal levere på. Samtidig skal en kontrakt sikre, at alle de store investeringer i Togfonden bliver udnyttet maksimalt.

Vi har blandt andet en stor opgave i at gennemgå vores depotstruktur. En god og rimelig depotstruktur laves ikke for et par år af gangen. Her taler vi ikke om et styrtløb, hvor det gælder om at være hurtigst. Her taler vi om langdistance langrend hvor udholdenhed, styrke og fremsynethed er et must. En ny depotstruktur skal beskrive, hvor vi skal have depoter, og hvor mange lokomotivførere, der skal være på de enkelte tjenestesteder. Desværre spøger Quartz rapporten også her. Jeg forventer, at LPO DSB, sammen med DJ, kommer til at kæmpe nogle alvorlige kampe med DSB om dette. Specielt med tanke på, hvilken ledelse vi i øjeblikket er velsignet med.

En depotstruktur er også en rekrutteringsplan. Igen er langsigtet planlægning en forudsætning for, at vi får rekrutteret i rette omfang og til de rette steder. Derfor er det LPO DSBs klare holdning, at der ikke skal rekrutteres lokomotivførere, før depotstrukturen er på plads. Ledelsen er ved at få kolde fødder, fordi der er begyndt at opstå mangel på personale visse steder. Ledelsen er også ved at få grå hår i hovedet i forbindelse med uddannelsen i ERTMS som vil give nogle alvorlige træk på personalestyrken i løbet af 2016. Men vi må holde fast. DSB skal ikke ud og ansætte nye kollegaer, for kort tid efter at fyre dem eller meddele dem, at hvis de vil være ansat i DSB, så bliver det i en anden ende af landet.

Vi kan derfor i perioder have en situation, hvor vi nogle steder har mangel på personale, og andre

steder har et overskud. Det må vi prøve at løse med kørselsfordeling i en periode. Andre tiltag kan også komme på tale. Det vil give grund til uro i medlemskredsen. Men her er det vores opgave som tillidsmænd at forklare vores medlemmer den rette sammenhæng. Vi uddanner ikke lokomotivførere til arbejdsløshed. Her kommer vi også til at slås med ledelsen. Jeg er ikke i tvivl om, at DSB vil slå sig i tøjret, hvis vi i en periode ændre kørselsfordeling for at udligne en ubalance. Specielt, hvis det bliver dyrere. Vi har før gjort dette, men tiderne er anderledes. Kortsigtede økonomiske hensyn er vigtigere end langsigtet planlægning og hensyn til personalet. Måske det blandt andet har noget at gøre med direktørernes resultatkontrakter.

For at vende tilbage til Trafikkontrakten. Vi kan som sagt ikke sige meget om selve indholdet. Men desværre er de politiske meldinger ikke positive. Måske kontrakten bliver delt i to fem års kontrakter, hvor dele af DSBs strækninger skal i udbud midtvejs. Måske det bliver en ti års kontrakt, men med en passus om udbud, hvis DSB ikke lever op til de skærpede krav. Alt i alt eksempler på kontrakter, der vil give en stor usikkerhed om omfanget af DSBs produktion i årene, der kommer. Transportministerens udmeldinger er indtil nu ikke godt nyt. Lad os håbe, at det er spil for galleriet. Lad os håbe, at der er forstandige mennesker, både i DSB og i ministeriet, der kan skrive en ordentlig kontrakt. Meget kan lade sig gøre, når kameralysene er slukket og journalisterne er taget hjem for at pleje deres eget image på Facebook. Der skal herfra lyde en klar opfordring til DJ om at bruge al deres politiske indflydelse for at sikre en tålelig kontrakt. Det ved jeg i øvrigt, at DJ allerede gør.

(DSB)

Man kan jo blive både træt og ked af det, når man tænker på den ledelse, som i øjeblikket er ved at ødelægge DSB. I kender alle de genvordigheder som Jesper Lok og hans håndgangne mænd har fundet på. Jeg vil derfor springe let hen over dette, men blot konstatere, at ledelsen ikke er færdige med at komme med rå besparelser. At virksomheden er ved at gå i stykker betyder intet. Det bliver ledelsen ikke målt på. Økonomiske resultater er det eneste, der tæller. Og ved

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

jernbanen er det tit sådan, at konsekvenser af besparelser først ses længe efter, beslutningerne er taget. Der er en vis forsinkelse i systemet. Så ledelsen står som helte i ministerierne og i den borgerlige presse. Når konsekvenserne viser sig i sit fulde omfang, er ledelsen for længst væk. Der er andre virksomheder, der skal ødelægges. Der er andre bonusser, der skal indkasseres.

En ting skal Jesper Lok dog vide: LPO DSB giver ikke op. Vi bliver ved, uanset hvor blodigt det bliver, og uanset hvilke angreb de kommer med. De bestemmer kampformen. Men vi bestemmer våbnene.

(OSU i DSB Operation)

I uge 41 2013 lancerede Direktør Anders Egehus sin nye organisation. Dette valgte han at gøre uden forudgående inddragelse af de faglige organisationer, men dog med den oplysning, at hvis vi havde bemærkninger, så ville han gerne have en dialog om dette.

Bemærkninger havde vi. Den såkaldte funktionsopdelte organisation viste sig hurtigt at være hullet som en si. Det hele bar præg af, at planen var udarbejdet uden kendskab til virksomheden. Det er nok også gået op for Anders Egehus. Hans plan var, at vi skulle have en dialog og i løbet af et par uger kunne det sidste så falde på plads. Her i slutningen af marts 2014 er organisationen endnu ikke på plads. 22 uger er der gået, hvor forvirring og manglende kompetenceafklaring har præget hverdagen. At virksomheden har kørt videre skyldes kun, at mange gode medarbejdere i hele organisationen har arbejdet videre på deres sædvanlige samvittighedsfulde facon. Det burde få Mærsk folkene til at tænke sig om. Men jeg tvivler.

Nu er samarbejdsstrukturen ved at være på plads. Det stod hurtigt klart, at vores underudvalg, som vi i mange år har haft på ESU niveau, skulle flyttes op på OSU niveau. Dette som en konsekvens af, at cheferne i Anders Egehus organisation ikke har nogen som helst beslutningskompetance, hvilket ville medføre, at vores Uddannelsesudvalg, Teknikudvalg m.m ikke ville fungere.

Det er nu lykkedes at få underudvalgene flyttet op under OSU. Vi har desuden fået et nyt underudvalg der omhandler sikkerhed. Det er positivt. I starten af året satte Anders Egehus et arbejde i gang med at udarbejde kommissorier til udvalgene. Der blev udpeget nogle chefer til dette, og fra de faglige organisationer deltog formændene fra TPO DSB og LPO DSB. Vi udførte vores arbejde, og som aftalt blev kommissorierne fremlagt til endelig vedtagelse på OSU den 14. marts. En ren formsag. Men sådan er det ikke med Mærsk direktører. Nogle få dage før OSU, hvor materialet var sendt ud til medlemmerne af OSU, havde Anders Egehus lige seks krav der skulle indarbejdes. Nogle var småting, men han ville have, at der som første punkt i alle kommissorier skulle fremgå, at udvalget ikke havde nogen selvstændig beslutningskompetance.

At en direktør kan have så lidt respekt for et samarbejdsudvalg skriger til himlen. På mødet den 14.marts meddelte m-siden at det var uacceptabelt. Anders Egehus bad derfor arbejdsgruppen om at gå tilbage og komme med nye forslag. M-siden ville ikke gå tilbage i arbejdsgruppen. Det var jo værdiløst, når han bare afviste det, vi kom med. Vi henviste til, at hans chefer tilsyneladende ikke kunne beslutte noget som helst, så hvis vi skulle genoptage arbejdet, blev det med ham selv for bordenden. Det gav han os ret i. Det må være dybt underligt, som chef i DSB Operation, at sidde på et møde og høre direktøren sige, at man ikke kan beslutte noget som helst.

Anders Egehus havde et ønske om at SU og arbejdsmiljøfunktionerne blev lagt sammen. Det afviste M-siden, så vi har stadig to forskellige systemer. Det blev besluttet, at i de underliggende udvalg, ESU og LSU skulle man tage beslutning om, hvilken form de ville have der.

Der er slet ingen tvivl om, at for en tidligere Mærsk direktør, er et samarbejdsudvalg et nødvendigt onde. At sager skal behandles officielt, og at der skal føres referat er i ledelsens optik et angreb på deres ledelsesret. Hvorfor kan man ikke snakke sammen over en kop kaffe? Så kan ledelsen lytte til os, og ud fra det tage den beslutning, som de finder mest værdiskabende. Hvorfor skal afgørelser og beslutninger taget i fællesskab skrives ned? Hvis

Referat fra

Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB

ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

ledelsen så tager en anden beslutning end vedtaget, så kommer vi jo bare rendende med et referat eller en aftale.

Det kommer til at definere arbejdet i OSU. M-sidens emner til møderne er ikke behandlet af ledelsen inden selve mødet. Ingen svar kan drives ud. Snik snak er der masser af. Vores opgave bliver frem over at få belyst alle de funktioner i DSB Operation, der ikke virker. Vores opgave er at stille alle relevante spørgsmål. Ikke for at finde løsninger. Desværre. Det vil ledelsen ikke. Men alene for at kunne bevise, gennem referater, at vi har advaret om sager, som før eller siden rammer ledelsen i nakken.

Hvis ledelsen tror at vi giver op, tager de fejl. Vi tager kampen, men arbejder selvfølgelig aktivt på at vi kommer tilbage til et samarbejde, som er ligeværdigt, konstruktivt og ja, værdiskabende.

I al den tid hvor SU systemet ikke har virket, altså 22 uger, har arbejdsmiljøfunktionen også været sat på stand by. Den 14. marts vedgik OSU den nye arbejdsmiljøorganisering. Mange fine ord og glittet papir er brugt på dette arbejde. Det vigtigste er dog, at vi har sikret, at arbejdsmiljø skal være lokalt funderet. De lokale arbejdsmiljørepræsentanter skal have den fornødne tid til deres arbejde og de skal have den uddannelse, som de har behov for og ret til. Det kommer vi fremover til at slås om. Hvad betyder det i praksis? Jeg er ikke helt sikker på, at vi har samme opfattelse som ledelsen, af hvad der er nødvendigt.

(ESU)

I ESU Togdrift råder samme forhold som i OSU. Det skyldes måske, at det er Anders Egehus, der selv er chef i Togdrift.

På vores første møde skulle vi beslutte, om SU og arbejdsmiljøarbejdet skulle slås sammen. LPO DSB var parat til dette, ud fra at vi nok kom til at stå stærkere overfor Anders. Nu er vi på et niveau, hvor vi skal tale dagligdag og praktiske løsninger. Desværre var der ikke enighed på m-siden om dette. Derfor er de to funktioner adskilt. Det skal nok gå, men jeg vil ikke være meget overrasket, hvis m-siden om et år eller to kommer til at genoverveje dette.

Ellers er det samme forhold som ved OSU. Anders Egehus er klart irriteret over at han skal bruge tid på sådan noget pjat. En god ting er dog, at både LPO DSB, LPO S-tog og LPO Kystbanen er repræsenteret. Det har givet et meget tættere samarbejde mellem de tre LPO grupper i DSB. Det kommer til at styrke os i tiden der kommer.

(Sikkerhed)

Som I alle nok er bekendt med, er der store problemer med sikkerhedsarbejdet og organiseringen af dette i DSB. Det har givet anledning til mange dårlige sager. For bare at nævne nogle: Udsendelse af sikkerhedsbrevene i marts 2013, TUC sagen, sagen vedr. bek 985 vedrørende strækingsindøvelse, problemerne med indførsel af enmandsbetjening og ikke mindst meget dårlig sagsbehandling i undersøgelse af konkrete sikkerhedshændelser.

Det betød, at sikkerhedsdirektøren og nogle af hans chefer blev fyret. En ny direktør er kommet til. Det er positivt. Der er nu en bedre dialog mellem de faglige organisationer og DSB Sikkerhed. Men meget mangler endnu. Der er stadig ikke styr på sagerne. Specielt det, at der i praksis findes to sikkerhedsorganisationer i DSB, DSB sikkerhed under Lars Nordahl og DSB Operation Sikkerhed og Arbejdsmiljø under Carsten Dam giver anledning til forvirring. LPO DSB har gentagne gange gjort opmærksom på dette problem. Ledelsen har meddelt, at de anser de to organisationer for en styrke. DSB Sikkerhed skal tage sig af regelskrivning, kontrol, undersøgelser og kontakt til myndighederne. Sikkerhed og Arbejdsmiljø skal tage sig af det konkrete sikkerhedsarbejde i driften.

Nedsættelse af et sikkerhedsudvalg i DSB Operation er en positiv udvikling. Nu får vi et forum, hvor vi kan rejse sikkerhedsemner på en mere formel facon. Desværre vil der i sikkerhedsudvalget ikke være en repræsentant for DSB Sikkerhed. LPO DSB har meddelt Anders Egehus, at det er problematisk, da vi oplever at ansvarsfordelingen ikke er klar, og at de to sikkerhedsorganisationer flytter opgaverne imellem sig for ikke at tage stilling. En stillingstagen der er ansvarspådragende. Anders Egehus har meddelt,

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

at løsningen ikke er, at begge sikkerhedsorganisationer er til stede i udvalget. Løsningen er at få ansvarsfordelingen fastlagt. LPO DSB har indtil videre godtaget dette argument. Men vi har også meddelt, at løses problemerne ikke, sådan som vi har oplevet siden Mærsk folkene er kommet til, vil vi finde løsninger på sikkerhedsproblemerne uden for DSB. Det kommer til at give meget store udfordringer i tiden der kommer. Men som ansvarlig faglig organisation må vi aldrig give op. Specielt ikke når det omhandler sikkerhed.

En anden stor opgave med sikkerhedsarbejdet i DSB bliver, at sikkerhedsledelsessystemet skal revideres. Det skyldes at DSB ønsker at have et system, der dækker både DSB Operation, DSB s-tog og DSB Øresund. På sigt skal DSB Vedligehold også være omfattet. Samtidig er der i 2013 kommet en bekendtgørelse, der kræver ændringer i det nyværende system. Ifølge bekendtgørelsen skal alle jernbanevirksomheder have et nyt og godkendt system klar medio 2015, ellers mister virksomhederne deres operatørtilladelser.

Der er derfor i DSB sat et meget omfattende arbejde i gang med at udarbejde et nyt sikkerhedsledelsessystem og udvikle/indkøbe et nyt IT system. I den forbindelse er der nedsat en styregruppe, hvor DJ er repræsenteret gennem os i LPO DSB.

Vi har nu deltaget i to styregruppemøder. Indtrykket er, at opgaven er meget omfattende. Desværre er indtrykket også, at projektstyringen ikke er særlig professionel. Her har "Management by fear" også vist sit fæle ansigt. Når de forskellige direktører er til stede i styregruppen, er det kun LPO, der stiller kritiske spørgsmål. Når direktørerne er fraværende, så giver de underordnede chefer, der skal udføre arbejdet, udtryk for stor frustration. Opgaven er ikke særlig klar, hvem skal lave hvad? Der er pt. ikke afsat penge til arbejdet. Personaleressourcer skal bare tages indenfor de enkelte chefområder, men de ressourcer er enten ikke til stede, eller personalet udfører andre vigtige opgaver. Samtidig har projektledelsen valgt ikke at analysere det nyværende system for styrker og mangler. Det betyder, at vi risikerer at bruge værdifuld tid på at

opfinde den dybe tallerken igen, men hvad værre er; at vi risikerer at tage fejl og mangler med over i det nye system. LPO DSB har bedt om at få dette problem på risikolisten. Det forventes, at det vil ledes ikke. Igen er holdningen, at alt hvad der er sket ved jernbanen før Mærsk inficerede DSB, ikke har nogen interesse.

Ændres projektledelsen ikke, forudsiger vi store problemer med at få udviklet et godt og professionelt sikkerhedsledelsessystem før Trafikstyrelsens deadline. Men hvis det går som det plejer, udsteder Trafikstyrelsen nok blot endnu en dispensation.

(MTA)

Som I alle er bekendt med, var MTAen, som blev offentliggjort i starten af året, som forventeligt meget dårlig.

I slutningen af februar skulle alle enheder indmelde handlingsplaner til MTA portalen. Ude lokalt har I alle arbejdet med dette vigtige emne. Desværre har ledelsen også her vist deres utilstrækkelighed. Hvordan skal man arbejde lokalt med MTAens hovedpunkter såsom image, manglende tillid til den øverste ledelse og faldende arbejdsglæde, når der ikke er afsat så meget som en krone til arbejdet? Tror den øverste ledelse, at alt vil ændre sig, fordi der bliver indkøbt en ny FM radio til stuen, og fordi en væg bliver malet? Tiltag som er en del af det almindelige vedligehold.

Vi har endnu ikke set en samlet MTA handlingsplan fra den øverste ledelse. Vi har endnu ikke set en MTA handlingsplan fra Anders Egehus som chef for Togdrift. Vi har ikke engang set en MTA handlingsplan fra Rolf, som er vores nærmeste chef.

Det vil vi selvfølgelig, i tiden der kommer, fremfører vi det på alle møder i det forskellige samarbejdsudvalg. Ledelsen har udtalt, at de mener, at det dårlige resultat skyldes, at de faglige organisationer har ført det enkelte medlems hånd. Det er selvfølgelig noget forvrøvet sludder. Men en ting er sikkert. Når den næste MTA kommer i slutningen af året, behøver ledelsen ikke hjælp til at få en endnu dårligere MTA'er. Det klarer de helt fint selv. Den ros skal de have.

(MUSV)

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

Flere lokomotivførere har nu allerede været til det nye MUS med vurdering. Jeg vil ikke bruge så meget tid på det her. Det har vi ligesom været igennem på samtlige lokale generalforsamlinger. Det skal dog nævnes, at flere lokomotivførere har givet klart udtryk for hvad de mener om dette Mærsk påfund, og har meddelt, at da de ikke kan ændre ved en leders vurdering, så må lokomotivføreren jo give udtryk for sin holdning til næste MTA. Det skal nok fremme et positivt resultat.

LPO DSB er allerede indkaldt til møde om udarbejdelse af parametre til MUSV 2015. Så må vi jo se, hvad ledelsen kommer med denne gang, men vi forventer en ny diskussion vedrørende Greenspeed og vi er også ret sikre på, at fravær dukker op igen. Hvis nogle af Jer synes, at ledelsen måske mangler lidt fantasi, så er det meget forståeligt.

(DSB Øresund)

Det er nu besluttet, at DSB Øresund skal tilbage til DSB senest til K16. Allerede nu er ledelsen ved at undersøge, hvilke funktioner der snarest kan føres tilbage til DSB.

Anders Egehus har kvitteret for, at vi i fællesskab skal arbejde med at få processen til at gå så smertefrit som muligt. Der skal derfor nedsættes en arbejdsgruppe, hvor LPO DSB og LPO Kystbanen, sammen med relevante chefer, går i gang med at få belyst alle de opgaver, der allerede nu kan forberedes en løsning på. På ESU i morgen vil vi få de første indikationer på, hvor alvorligt Anders Egehus tager denne opgave, og hvor dedikeret han er i forhold til, at vi løser opgaverne i et ligeværdigt samarbejde.

(EUM 4)

Fra januar 2014 er en ny runde af vores tre årige efteruddannelse begyndt. Den såkaldte EUM 4. Indhold, niveau og prøveform er behandlet i bestyrelsen og der er sendt information ud til lokomotivførerne.

Når tilpas mange har været igennem EUM 4, vil uddannelsesudvalget evaluere. Evalueringen skal sikre, at niveauet af undervisningen og

sværhedsgraden af prøverne er korrekt kalibrerede. Der er allerede nu en del lokomotivførere, der ikke har bestået alle prøverne. Men det er pt. alt for tidligt at konkludere noget som helst.

I vores efteruddannelsesaftale fremgår, at alle lokomotivførere har ret til tre timers praktisk efteruddannelse pr. litra hvert 3. år. Det er et system, som fungerer godt de fleste steder, dog er der enkelte steder, hvor der har været problemer med at få denne praktiske efteruddannelse. LPO DSB har gennem Uddannelsesudvalget fået ledelsens bekræftelse af, at praktisk efteruddannelse skal prioriteres. Dog skal det ske, når tjenesten tillader det. Derfor kan der være lidt ventetid fra en lokomotivfører meddeler, at han vil på praktisk efteruddannelse, til den gennemføres.

I 2015 og 2016 vil uddannelsessystemet blive meget belastet af andre uddannelsesopgaver. Der skal derfor herfra kraftigt opfordres til, at I går hjem på jeres depoter og slår på tromme for, at lokomotivførerne snarest meddeler, at de vil på praktisk efteruddannelse, så det kan planlægges i løbet af 2014, som er et mere stille uddannelsesår.

Samtidig med at arbejdet med EUM 4 blev igangsat, blev der også igangsat et arbejde med at opgradere EUK. Dette arbejde er endnu ikke færdigt, bl.a fordi projektet blev ramt af sygdom.

Opgraderingen vil ske med inspiration fra kørelærerseminarerne. Når det nye Uddannelsesudvalg begynder at arbejde, vil LPO DSB minde DSB om, at dette arbejde skal færdiggøres.

(ERTMS)

Endnu er vi ikke så ramt af det nye signalsystem. Dog skal de lokomotivførere, der fremfører tog på Lille Syd, have genopfrisket uddannelsen i STM modulet. Samtidig vil den nye GSM-R radio snart begynde at blive monteret. Først MR og siden i MF. LPO DSB har bedt ledelsen om en vurdering af uddannelsesbehovet i forbindelse med GSM-R. Her er ledelsen meget uvillige til at komme med et klart svar. Vi har derfor bedt om at få udleveret den vurdering af instruktionsbehov, som DSB Sikkerhed er pligtige til at udføre. Vi får forhåbentlig svar på

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

ESU i morgen. Så må vi håbe, at DSB sikkerhed har gennemført denne vurdering. Det fremgår af DSBs ledelsessystem, at det skal DSB sikkerhed.

(DJ fremtid)

I den skriftlige beretning er der en beskrivelse af tiden fra kongressen frem til nu. Samtidig har de fleste af jer været en del af den nuværende kongresperiode. Derfor vil jeg ikke bruge så meget tid på dette.

I den nærmeste fremtid står DJ overfor meget store opgaver. Opgaver, som alle er relateret til DSB. IFO 13-14 beskriver, hvad DJs medlemmer skal bidrage med i forbindelse med et Sundt DSB. Alligevel fortsætter ledelsen med at komme med ublu besparelseskrav. Krav som direkte omhandler vores arbejdstidsaftaler og andre forhold, som er overenskomstdækket. Når Henrik senere i dag vil sige noget til os, så kommer han nok ind på dette. Men fra LPO DSBs side skal der ikke herske nogen tvivl. Vi har givet til et Sundt DSB og vi har intet ønske om at forhandle om forhold, som er dækket af vores overenskomst, før overenskomstforhandlingerne går i gang.

Næste store opgave er OK 1S. Her er der ingen tvivl om, at der bliver kamp på knive. CFU forliget bliver svært nok med den finansminister vi har. De udmeldinger, han er kommet med, og den måde lærerne blev behandlet på, tegner et sort billede af, hvad der venter.

Normalt vil overenskomsterne på det private arbejdsmarked give et fingerpeg om indholdet af de offentlige overenskomster. Lad os håbe, at det stadig holder stik. Det nylige forlig på Dis område er om ikke til jubelscener, så dog ganske acceptabelt.

På DSBs område kan vi allerede nu se, at det bliver meget svært. Der er ingen tvivl om, at DSB gerne så at vores arbejdstidsaftale blev fjernet fra overenskomsten. Får den status af en lokalaftale, kan den blot siges op.

Senere i dag skal vi vedtage LPO DSBs krav til overenskomsten. Det forslag, der ligger, er et godt og rimeligt forslag samlet set. Men vi skal nok ikke sætte næsen op efter at ret meget af det kommer igennem. Men et forslag til en overenskomst er også et politisk signal om, hvor vi gerne vil hen, og

hvilket områder vi ønsker forbedringer på. Så må vores forhandlere se, hvor langt buksebagen kan strækkes, før den revner.

På længere sigt har DJ, om muligt, endnu større udfordringer. Vi er et lille forbund. Vi nærmer os snart 5000 medlemmer. 5000 medlemmer er ved at være et minimum for at økonomien hænger sammen. Ikke forstået sådan at forbundet er ved at være rabundus. Der er pt. penge nok. Men alle ansvarlige tillidsfolk i DJ skal tage denne udfordring alvorligt. Derfor er det utroligt vigtigt, at DJ får overenskomsten på Letbanen i Aarhus. Mange af vores medlemmer i Aarhus er selvfølgelig begyndt at spørge om, hvad der sker. For en dels vedkommende handler det måske om deres fremtidige arbejdsplads. Lokalgruppe Aarhus er også ved at være en kende frustreret over de uafklarede forhold. Vi må dog have en vis tålmodighed med forbundet i denne sag. Forbundets hovedopgave er at få overenskomsten. Det er altafgørende. Når dette forhold er afklaret, kan forbundet begynde at arbejde med de konkrete forhold. Og det bliver en kæmpe opgave. Positivt skal det dog siges, at der er ved at komme en dialog lokalt. Her skal Lokalgruppen i Aarhus have stor ros.

Uanset om DJ får overenskomsten på Letbanen, er vi stadig udfordret af vores størrelse. Som sagt tidligere, bliver det mere og mere afgørende at arbejde politisk. Både herhjemme og i EU. Det kræver meget store ressourcer. Både mentalt, arbejdsmæssigt og økonomisk. LPO DSB er overbevist om, at udfordringen omkring DJs fremtid, på længere sigt, bliver et vigtigt emne til kongressen i 2016.

(LPO fremtid)

Det er ikke kun DJ, der er udfordret. Det er LPO DSB også. Det massive pres fra ledelsens side har allerede ramt os. Men der er langt mere i udsigt. Vi vil blive udfordret på friheden til vores arbejde som tillidsmænd, antallet af tillidsmænd, depotstruktur og meget mere. Dette samtidig med, at vores medlemmer forventer, at vi fortsætter med at levere resultater, som det skete ved det tagselvord, som Søren Eriksen havde placeret os foran for nogle år siden. Vi har derfor en kæmpe opgave med at fortælle vores medlemmer, at

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014 - afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

tiderne er skiftet. Selv om deres krav og forventninger er rimelige og naturlige, så skal man være to til tango. Og i øjeblikket er vi noget alene på dansegulvet. Det betyder ikke, at vi skal give op. Tvært i mod. Det betyder, at vi i alle forhold skal bide os fast i haserne på ledelsen. Men det betyder også, at vi må fortælle medlemmerne, at de gode og konstruktive løsninger, som de er vant til at vi leverer, ikke længere kommer af sig selv. Alt, selv simple sager, skal der kæmpes om.

Ud over at vi altså skal fortsætte vores arbejde, uanset hvor besværligt det end er blevet, så skal vi altså gøre mere ud af fortællingen. Vi skal være bedre til at informere vores medlemmer om den faktiske situation i jernindustrien. Det gør vi først og fremmest gennem jeres arbejde i lokalgruppen. I er det vigtigste led i hele tillidsmandssystemet. Det er jer, der har den daglige kontakt til medlemmerne. Det er jer, der står forrest, og derved er det også først og fremmest jer, der får de fleste tæsk.

Daglig ledelse i LPO DSB og DJ har selvfølgelig vigtige opgaver. Opgaver, som har stor betydning for vores medlemmers dagligdag og tilværelse. Men fortællingen, historien, den er jeres.

Vi skal derfor være endnu bedre til at kommunikere. Vi skal derfor være endnu bedre til at informere. Det gør vi allerede gennem Det Blå Blad og vores medlemsinformationer. Overfor jer lokale tillidsmænd gør vi det gennem vores bestyrelsesmøder, seminarer og ugebrev. Men vi kan blive bedre. Vi har for nyligt opdateret og forbedret vores hjemmeside. Den skal der laves reklame for. Der er stadig mange lokomotivførere, ja, selv nogle af jer tillidsmænd, der ikke er logget på. Det skal gøres bedre. Her må I som lokale gå hjem på jeres depoter og slå på tromme.

For at blive bedre, må vi i gang med at forbedre og udvikle vores informationsstrategi. Her har Daglig ledelse en stor opgave, som vi skylder et bud på.

Med disse ord overlader jeg og resten af den daglige ledelse beretningen til videre behandling i forsamlingen.

Tak for ordet

Jøren E. Weiss sagde tak til Søren og bekendtgjorde at der pt. var to der ønskede ordet til beretningen fra daglig ledelse - nemlig Henrik Schøtt fra Aarhus og Jesper R. Pedersen fra Tinglev

Henrik Schøtt:

Mange tak til Søren for en god og informationsgivende beretning.

Jeg vil gerne knytte en kommentar til den sidste MTAPV, hvor den øverste ledelse får en ganske fortjent syngende lussing. Det viser sig nemlig og ganske forudsigeligt, at medarbejderne er helt uenig i den måde vores "kære" direktør svinger sparekniven, mens en flok tavse mellemledere ser til, uden hverken at tilkendegive deres egen mening om dette, eller i øvrigt agere på en måde, hvor de kunne støtte deres ansatte. Efterfølgende skal resultaterne på denne vurdering behandles, og man kunne vel forvente, at den øverste ledelse ville behandle deres dårlige vurderinger, men nej også her springer de i skjul, de sender nemlig aben nedad i systemet, man ønsker ikke engang selv, at behandle det dårlige resultat man har modtaget. Jeg syntes det er en hån, mod de ansatte der har brugt tid på, at vurdere deres direktører og de må i fremtiden forvente, at de ansatte vil overveje helt at undgå kommentering. Det hele skrider til himlen, når man så samtidig kan læse i dagbladene, at vores direktør bliver forgyldt, jo flere grene han skærer af træet, det vil blive vanskeligt efterfølgende at vende tilbage til jorden. Nok om det !! som der bliver sagt til MUS samtalerne "her er plads til forbedringer".

I Aarhus står vi over for store udfordringer, når startskuddet til letbanen i 2016 lyder. Her må vi i LPO holde tungen lige i munden, jeg er ganske sikker på vi i Aarhus bliver prøveklud for de kommende letbaner i både Ålborg, Odense og København. Som det står i øjeblikket, er der ikke meget der blæser i vores retning, når man tænker på overenskomst på dette område. Vi har i letbaneudvalget ikke tænkt os bare at kapitulere, nej vi har tænkt os at kæmpe, jeg er sikker på Hans Merstrand er enig i dette. På mandag er der repræsentantskabsmøde i LO Aarhus, her har vi tænkt os at være tilstede, og vi har samtidig

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

inviteret Forbundsformanden til den ene af vores tre pladser i repræsentantskabet. På dette møde deltager flere folketingsmedlemmer, ministre, byrådsmedlemmer, medlemmer af LO ledelsen og ikke mindst regionsdirektører, som formentlig vil sidde med når overenskomsten skal på plads. Herudover er vi ved at få kontakt til bestyrelsen for letbaneselskabet, dette er vel heller ikke nogen dårlig indgangsvinkel, hvis man skal fortælle lidt om vores kvaliteter på skinnebåren trafik. Når man samlet set ser på togtrafik i Aarhus/Odder og Ålborg/Frederikshavn, må vi jo erkende at det ser svært ud, og jeg regner selvfølgelig med generalforsamlingens opbakning med hensyn til, at bevare arbejdspladser i både Aarhus og Ålborg.

Som vi altid har sagt i Aarhus " Vi skal fremad sammen, alle sammen ".

Jesper R. Pedersen:

Ja, men sjovt nok vil jeg jo også sige noget som ligger i forlængelse af det Henrik Schøtt nævnte lige før - men i første omgang tak til daglig ledelse. Søren du kæmper med en lang indledning og beretning, for at komme til at tale lige så lang tid som den tidligere formand for LPO DSB Preben S. Pedersen, men slip det nu, du kommer ikke til at matche dette han er mesteren.

Det er ikke så tit man får lov til at adresser hele verden, og i den anledning vil jeg godt have lov til at sende en hilsen til den hårdt prøvede befolkning i Nord Korea, som lever under nogle ledelsesvilkår som de vi ser i vores virksomhed. De er dog så heldige, kan man sige, at de selv har fået lov til at vælge deres leder - dog måske lidt af en skueproces, en skueproces som minder lidt om den MTA vi har i DSB, hvor ledelsen har draget nogle konklusioner - hvad jeg godt vil komme lidt mere ind på bagefter - men hvis vi skal trækkes gennem den ydmygelse konklusionerne er, så vil jeg godt anbefale at LPO DSB boykotter den kommende MTA undersøgelse, eller arbejder på at man går over til MTT. MTT er en medarbejder tilfredsheds og tilkendegivelse, hvor man får et fortrykt skema hvor svarene allerede trykt på, og som man kan få læst op til sin MUSV. Og så er der også en mulighed for at man kan komme op på nogle valgresultater (red. svar procent) der ligger på

højde med Nord Korea. Så det er hermed givet videre.

Ledelsen i DSB konkludere i hvert fald, i forbindelse med MTA, at de ikke har været helt gode til at kommunikere, hvor "fede de er", og derfor får vi nu tilsendt noget brændeovnsopstarter (red. DSB Ind og Se, som blev sendt hjem til husstanden) tilsendt med posten. Jeg er enige med dem (red. DSB's ledelse), i at det de siger omkring deres egen dårlige kommunikation ikke har været særlig godt. De (red. DSB's ledelse) skulle nok på deres første semestre i kommunikation - hvor det i øvrigt gik rigtig godt for dem, have overvejet at tage anden semester, som omhandlede "tovejs kommunikation", og lige have kørt det igennem, frem for at stoppe efter første semester. For det med at lytte og se, kan man faktisk også bruge til noget, og det kunne de lærer rigtig meget af, men i stedet for har de jo så valgt at udsendte "GreenSpeed breve" og dekretter om signalforbikørsler - og ansætte "optimeringskonsulenter", hvad nok også er smart hvis man ansætter ti af dem til en halv million kroner om året, så har man (red. DSB's ledelse) allerede lavet et fremtidigt besparelspotentiale på fem millioner. Men når det så er sagt, så har det altid været sådan, at ledelsen var idioter og fagbevægelsen var ret besværlig, og derfor kommer vi nu til noget af det som bekymre mig rigtig meget - det handler om vore medlemmer, og derfor skal det siges her i dag. Brokkehovederne har altid været der, og som tillidsrepræsentant så er det altid en udfordring ikke at løbe efter alt det som folk kan brokke sig over, og prøve at lave alt det om, som folk kan finde på at brokke sig over. men nu kan jeg huske et par år tilbage, i hvertifalde længere tilbage end en personaleleders ansættelsesforhold, hvor der blev talt om "ildsjæle", hvor jeg er lidt bange for at der er nogle i den nuværende ledelse som har fundet som har fundet de papir fra den gang, for man kan levende forestille sig, at de har siddet til et møde, og der er en der har sagt, "*jeg har fundet dette stykke papir, og for fanden vi har ildsjæle, hvad skal vi gøre!*". Ildsjæle hvad gør man med dem, jo, de skal brændes. Når jeg sidder ude på stuerne, og ser på ildsjælene, hvoraf nogle har lært mig at køre tog, og lært mig hvordan man agere når man er ansat i DSB - og ildsjælene er ved at

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

blive slidt op. det er altså ikke bare "brokkehovederne" der bliver slidt op, det er nu også ildsjælene. Vi har nogle vildt dygtige lokomotivførerkørelærere som har været vildt engageret, og som har betjeningsvejledninger, tryklufstdiagrammer og andre reglementer liggende på natbordene - og ikke noget andet, som man let kunne forstille sig. det er vigtigt at daglig ledelse bringer dette budskab videre til DSB, da det nu er ildsjælene man (red. DSB) er ved at brænde op, hvad er meget dumt, da det er en værdi DSB er ved at sætte overstyr.

Når det så er sagt, så vil jeg også godt sige noget positivt, og det er en tak til Peter Kanstrup, for det arbejde han har gjort med Det Blå Blad, og nu sidder jeg jo selv i redaktionsudvalget, sammen med Thomas Knudsen, Jørn E. Weiss og Hans S. Merstrand. Og at Koncerndirektør Jesper Lok skulle have rost sidste udgave, det kommer vi efter i næste udgave.

Jeg håber ikke at den næste ordinære generalforsamling i LPO DSB om ca. 2 år, bliver i skyggen af Jesper Lok.

Jeg vil godt takke for det gode sammenhold i LPO DSB, og dermed også det gode samarbejde i LPO DSB. Tak for ordet.

Dirigent Jørn E. Weiss sagde tak til Jesper R. Pedersen fra Tinglev, og gav ordet videre Områdegruppeformand Søren Max Kristensen, for eventuelle kommentarer til de to indlæg.

Søren Max Kristensen:

Nu var indlægget fra Jesper jo ikke sådan direkte spørgsmål til daglig ledelse LPO DSB, men nærmere en betragtning om situationen i DSB, og det skal en generalforsamling jo også bruges til - og så var det i øvrigt godt.

Til Henrik, så tak for de pæne ord, men det er ikke min beretning alene, men hele daglig ledelses beretning, men det er bare mig der som formand har det lod at fremfører beretningen - men tak for de pæne ord alligevel.

Til Jesper så kan du takke de tre andre i daglig ledelse for at den mundtlige beretning ikke var så

lang, da de holder mig meget i ørene - så jeg er ved at slippe det.

Til Henrik, så siger du noget om tavse gruppeledere, som i øvrigt er meget rigtig. Jeg hørte det også som en kritik af gruppelederne, hvad sådan set også er fair nok, sådan set. men jeg tror også det har noget at gøre med, at de aldrig har været så tavse som nu, hvad nok gælder langt op i DSB's ledelseslag, da "Maersk drengene" som har sat sig på DSB leder ud fra frygt - altså siger du dem i mod, så har du ikke dit job i morgen - hvad der er stor risiko for. Og den pest eller virus om man vil, har simpelthen bredt sig til gele virksomheden (red. DSB). Så de gruppeledere som vi havde før i tiden, som sagde noget fornuftigt, er mere eller mindre tvunget til tavshed, hvis de fortsat vil tjene til smør på bordet. det er jo ikke noget der foregår ved dekretter, eller ordre - det er simpelthen værdien i selskabet (red. DSB). Så inden vi "klæder gruppelederne helt af", så skal vi nok erkende at ledelse med frygt, er den måde topledelsen driver virksomhed på.

Til Henrik så er det godt I deltager i mødet på mandag i LO Aarhus, men jeg forventer dog ikke at der kommer et resultat ud af det på mandag - men bare det at få mødt nogle mennesker, og få fortalt sine synspunkter er simpelthen fantastisk vigtigt - og jeg synes det er rigtig godt Forbundsformanden deltager på det møde, så han kan få indsigt i de problemer LPO Aarhus har omkring Letbanen. Bevarelse af arbejdspladser i Aarhus er et af vore hovedformål, hvad også gælder for andre steder - herunder Aalborg. Vores hovedopgave er jo at bevare de arbejdspladser som er vores. Dog kommer vi nok til at skulle tage stilling til, ud fra at vi skal bevare de arbejdspladser, om det nødvendigvis skal være i DSB - og det er jo den problemstilling vi har, for vi har altid haft opfattelsen af at vores arbejde er i DSB, vi er DSB, de tider er bare ikke sikkert er der mere. Og det er jo derfor flere af disse sager ofte foregår i Dansk Jernbaneforbund, da de skal koordinere og tilkæmpe sig overenskomster. Men jeg er meget enig i at Aarhus jo her er en "prøve klud" på godt og ondt - men desværre nok mest på ondt. Og bare lige for at sikre mig at generalforsamlingen er helt klar over at dette ikke

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

er noget som kommer til at foregå i 2016, det foregår jo nu i Aarhus.

Til Jesper, så er det jo svært at overgå dig i dine sjove betragtninger, men når man lærer dig at kende, så ved man jo godt at der er alvor bag dine ord. Tak for de pæne ord om Det Blå Blad - og det er jo rigtigt at det er en af periodens store nederlag, at Jesper Lok, til dig Hans S. Merstrand, skrev tak for et godt og seriøst blad - hvad gjorde at informationsudvalget (red. redaktionen på Det Blå Blad) gik i total sort, og måtte have psykisk førstehjælp - men jeg tror den misopfattelse nok skal blive rette til næste gang.

Det som jeg mener er utrolig vigtig, er din snak om "ildsjæle", det er gyseligt at se, jeg tror nogle af de herre der er så heldig at færdes i Telegade, og andre steder, hvor der faktisk sidder mennesker der er dygtige, og ved hvad de taler om - men det er trist at se hvor "kyste" de er - og mange af de gode medarbejdere er her jo i øvrigt ikke mere - men dem der er tilbage er meget "kyste", og rigtig mange tør ikke sige noget, da der simpelthen er frygt i hele virksomheden (red. DSB). Virksomheder der styres af frygt - som "Nordkorea" jf. Jesper - dør simpelthen, da dem der virkelig brænder for sagen, altså ildsjælene, for så er der ingen udvikling, ingen drev - og så dør virksomheden simpelthen, og her var jeg lige ved at komme ind på noget Maxistisk noget, noget om kadreudvikling, men det skal jeg fri generalforsamlingen for. men hvis der ikke er den debat der bryder meninger, så er der ingen udvikling, og det er hvad vi ser i dag, altså ingen debat og udvikling.

Jeg håber at vi i den faglige organisation - os der sidder her i dag - at vi holder fanen højt, at vi aldrig giver op, at vi bliver ved med at stille "de dumme spørgsmål", og de kloge spørgsmål, da vi aldrig skal lade os "kyse" af slipse drengene fra Maersk. Lad os give hinanden hånden på at de aldrig skal hverken brænde eller slukke vores ildsjæle. Og så må vi ude på depoterne snakke med vores gode folk, og give lidt psykisk førstehjælp til dem der er lidt frustreret, da det desværre er det eneste vi kan i øjeblikket, da vi jo ikke kan lede virksomheden. Ellers tak for de gode ord.

Dirigent Jørn E. Weiss takkede Søren Max Kristensen, og gav ordet til Ebbe L.L. Drøgel Müller.
Ebbe L.L. Drøgel Müller:

Jeg vil også godt have lov til at sige tak til daglig ledelse LPO DSB, for en fin og god beretning, det skal ikke være nogen hemmelighed at jeg sad under beretningen og tænkte på at vi i Områdegruppebestyrelsen havde behandlet de mange sager der blev berørt, og derfor er der nok ikke den helt store spørgelysten, da vi kender sagerne. Jesper R. Pedersen bemærkede at han havde kørt med dygtige Lokomotivførerkererlærere, hvad jeg kun kan give ham ret i (red. han havde kørt med Ebbe L. L. Drøgel Müller). En ting som jeg alligevel sad og savnede - du (red. Søren Max Kristensen) var lige lidt inde på det da du var oppe at svare sidst - der har jo lige været en artikel serie om DSB's bestyrelsesformand, Peter Schütze som havde været ude at sige at man måske skulle tilpasse DSB's organisation til DSB, og så lade andre drive den organisation vi tilhører, og lade dem køre togene. Måske vi skulle tænke tanken at lade Jesper Lok og hans håndgangende mænd passe telegade, og vi skulle køre vores eget løb, så vi kunne positionere os til en anden operatør, og være et stærkt kort, andre gad købe. Tak for ordet.

Dirigent Jørn E. Weiss takkede Ebbe L. L. Drøgel Müller, og gav ordet til Søren Max Kristensen.

Søren max Kristensen:

Det var en interessant ide Ebbe - måske repræsentanter fra dansk Jernbaneforbund kan svare på dette, da de er noget tættere på DSB's bestyrelse end daglig ledelse.

Dirigent Jørn E. Weiss konstaterede herefter at der ikke var flere indtegnede - beretningen blev herefter godkendt.

Do. 5. Orientering om Økonomi

Dirigent Jørn E. Weiss gav herefter ordet videre til Områdegruppekasserer Hans Schøn Merstrand, for en orientering omkring regnskabet.

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

Hans Schøn Merstrand gennemgik regnskabet for 2012 og 2013, hvoraf regnskabet for 2012 tidligere var godkendt af Områdegruppebestyrelsen tilbage i maj måned 2013, og regnskabet vil blive gennemgået på det plan lagte Områdegruppebestyrelsesmøde den 20. maj (når regnskabet er kommet tilbage fra revisor).

Områdegruppekasserer Hans Schøn Merstrand oplyste generalforsamlingen om, at det forventede overskud på driftsbudgettet for 2013 ville blive på ca. kr. 148 000,-, da økonomien for LPO DSB havde været tyret meget stramt, samt at daglig ledelse havde taget nogle tiltag for at spare lidt på udgifterne, dog uden at aktivitetsniveauet var blevet mindre - samt at der desuden havde været kalkuleret med et færre antal medlemmer ved budgetlægningen - hvad var godkendt af Områdegruppebestyrelsen tilbage i december 2012, på det 4. Områdegruppebestyrelsesmøde for 2012.

Hans Schøn Merstrand gjorde opmærksom på at LPO DSB har en sund økonomi, og opfordrede til at der blev kigget på lokalgrupperefusionerne, når regnskabsåret 2014 blev afsluttet, da dette vil give et retvisende billede af økonomien i LPO DSB, i forhold til lokalgrupperne. Områdegruppekasserer Hans S. Merstrand takkede for ordet.

Dirigent Jørn E. Weiss gjorde generalforsamlingen opmærksom på, at der ikke skulle stemmes om godkendelse af regnskabet, da det blot var en regnskabsorientering. Jørn E. Weiss forespurgte om der var nogle der ønskede at stille spørgsmål til regnskabet, men konstaterede at det var der ikke, og afsluttede dermed dagsordens punkt 5.

Do. 6 Behandling af indkommende forslag

Ad. 6a.

Dirigent Jørn E. Weiss gjorde opmærksom på, at næste punkt på dagsorden var punkt 6, eller rettere punkt 6a) Forslag til vedtægtsændring for LPO DSB

Dirigent Jørn E. Weiss gjorde opmærksom på at forslaget til vedtægtsændringerne var indsendt af LPO DSB's egen Lovudvalg, som også er forslagsstiller. Jørn E. Weiss oplyste at da

Lovudvalget gik i gang med arbejdet med vedtægterne så havde Lovudvalget ikke påregnet at der ville være ret mange ændringer, men det endte ikke sådan - men det meste er detaljer og tilrettelser af redaktionel karakter.

Dirigent Jørn E. Weiss oplyste generalforsamlingen om at han ville læse de enkelte forslag om, og pointere ændringsforslagene, og så lade det enkelte forslag blive sat til afstemning, og til sidst sætte vedtægterne til samlet afstemning.

Forslag 1:

§5, stk. 4

Stk. 4. Områdegruppen afholder ordinær generalforsamling i marts eller april i lige årstal. Områdegruppens daglige ledelse indkalder til ordinær generalforsamling senest 10. februar i året for afholdelse. Forslag til behandling på generalforsamlingen kan stilles af den daglige ledelse og af lokalgrupperne. Forslag fra lokalgrupperne om ændring af vedtægter og øvrige forslag til behandling indsendes til områdegruppekontoret senest den 10. februar. Forslag til dagsorden, forretningsorden, samt indkomne forslag udsendes til de delegerede senest 14 dage før generalforsamlingen.

Ændres til:

Stk. 4. Områdegruppen afholder ordinær generalforsamling i marts eller april i lige årstal. Områdegruppens daglige ledelse indkalder til ordinær generalforsamling senest 10. februar i året for afholdelse. Forslag til behandling på generalforsamlingen kan stilles af den daglige ledelse og af lokalgrupperne. Forslag fra lokalgrupperne om ændring af vedtægter og øvrige forslag til behandling indsendes til daglig ledelse senest den 10. februar. Forslag til dagsorden, forretningsorden, samt indkomne forslag udsendes til de delegerede senest 14 dage før generalforsamlingen.

Motivation:
Præcisering

Forslagsstiller:
Daglig ledelse

Forslag 2:

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

§5, stk. 6

Stk. 6. Generalforsamlingen vælger:

En daglig ledelse bestående af:

- Områdegruppeformand
- Områdegruppenæstformand
- Områdegruppekasserer
- Et medlem af den daglige ledelse

Desuden vælges: 2 suppleanter til Dansk Jernbaneforbunds hovedbestyrelse. Herudover vælges 2 bilagskontrollanter samt 1 bilagskontrollantsuppleant, hvoraf ingen har sæde i områdegruppebestyrelsen.

Områdegruppeformand og Områdegruppebestyrelsesmedlem, vælges i de lige årstal, hvor der afholdes ordinær kongres i Dansk Jernbaneforbund.

Områdegruppenæstformand og områdegruppekasserer vælges i øvrige lige årstal.

Valgperioden for den daglige ledelse er fire år.

Valgperioden for bilagskontrollanter og bilagskontrollantsuppleant er 2 år

Ændres til:

Stk. 6. Generalforsamlingen vælger:

En daglig ledelse bestående af:

- Områdegruppeformand
- Områdegruppenæstformand
- Områdegruppekasserer
- Et medlem af den daglige ledelse

Desuden vælges: 2 suppleanter til Dansk Jernbaneforbunds hovedbestyrelse. Herudover vælges 2 bilagskontrollanter samt 1 bilagskontrollantsuppleant, hvoraf ingen har sæde i områdegruppebestyrelsen.

Områdegruppeformand og et medlem af den daglige ledelse, vælges i de lige årstal, hvor der afholdes ordinær kongres i Dansk Jernbaneforbund. Områdegruppenæstformand og områdegruppekasserer vælges i øvrige lige årstal. Valgperioden for den daglige ledelse er fire år.

Valgperioden for bilagskontrollanter og bilagskontrollantsuppleant er 2 år

Motivation:
Præcisering

Forslagsstiller:
Daglig ledelse

Forslag 3:

§6, stk. 4

Stk. 4. Lokalgruppeformanden skal holde områdegruppekontoret underrettet om navne og adresser på medlemmer af lokalgruppebestyrelsen og repræsentanter for eventuelle undergrupper, samt dødsfald blandt lokalgruppens medlemmer. Lokalgruppeformanden skal sikre, at meddelelser fra forbundet og områdegruppen til medlemmerne snarest muligt kommer medlemmerne til kendskab. Indgåede lokalaftaler sendes i kopiform til områdegruppekontoret.

Ændres til:

Stk. 4. Lokalgruppeformanden skal holde daglig ledelse underrettet om navne og adresser på medlemmer af lokalgruppebestyrelsen og repræsentanter for eventuelle undergrupper, samt dødsfald blandt lokalgruppens medlemmer. Lokalgruppeformanden skal sikre, at områdegruppens til enhver tid gældende informationsstrategi overholdes således relevante informationer kommer til medlemmernes kendskab snarest muligt. Indgåede lokalaftaler sendes i kopiform til daglig ledelse.

Motivation:

Indarbejdelse af den kommende informationsstrategi som ledetråd for information til medlemskredsen og præcisering af daglig ledelses rolle

Forslagsstiller:
Daglig ledelse

Forslag 4:

§9, stk. 2

Stk. 2. Lokalgruppernes godkendte regnskab indsendes til områdegruppekontoret senest den 10. februar.

Ændres til:

Stk. 2. Lokalgruppernes godkendte regnskab indsendes til områdegruppekassereren senest den 10. februar.

Motivation:
Præcisering

Forslagsstiller:
Daglig ledelse

Forslag 5:

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

§9, stk. 3

Stk. 3. Områdegruppekassereren fører regnskab over områdegruppens indtægter og udgifter, og orienterer løbende bestyrelsen om alle økonomiske forhold.

Bilagskontrollanterne fører kontrol med bilags tilstedeværelse og midlers anvendelse i forhold til såvel vedtægter, som beslutninger i Områdegruppebestyrelsen inden det reviderede regnskab fremlægges til godkendelse af bestyrelsen på førstkommende ordinære bestyrelsesmøde efter den 1. marts.

Ændres til:

Stk. 3. Områdegruppekassereren fører regnskab over områdegruppens indtægter og udgifter, og orienterer løbende bestyrelsen om alle økonomiske forhold.

Bilagskontrollanterne fører kontrol med bilags tilstedeværelse og midlers anvendelse i forhold til såvel vedtægter, som beslutninger i Områdegruppebestyrelsen inden det reviderede regnskab fremlægges til godkendelse af Områdegruppebestyrelsen på førstkommende ordinære bestyrelsesmøde efter den 1. april.

Motivation:

Præcisering og ændring af dato for fremlæggelse af regnskab, således det i praksis bliver det 2. ordinære bestyrelsesmøde i kalenderåret, der godkender regnskabet. Dette skulle øge muligheden for, at årsregnskabet er klar til godkendelse og underskrift.

Forslagsstiller:

Daglig ledelse

Forslag 6:

§10, stk. 3

Stk. 3. Områdegruppebestyrelsen skal træffe afgørelse omkring lokalgruppernes midler i forbindelse med ændringer i medlemmernes organisatoriske tilhørsforhold.

Ændres til:

Stk. 3. Områdegruppebestyrelsen skal træffe afgørelse omkring lokalgruppernes midler i forbindelse med oprettelse, nedlæggelse, samling og deling af lokalgrupper.

Motivation:

Præcisering af at det er lokalgruppernes struktur og ikke medlemmernes tilhørsforhold, der afgør beslutningen om midlernes flytning / samling / deling.

Forslagsstiller:

Daglig ledelse

Således vedtaget den 27. marts 2014

Dirigent Jørn E. Weiss forespurgte om der var nogle kommentar til vedtægtsændringerne, inden de blev sat til samlet afstemning.

Maiken Tomlinson fra lokalgruppe Kalundborg, markerede da hun havde et spørgsmål til Lovudvalget vedr. ændringsforslagene.

Dirigent Jørn E. Weiss gav herefter ordet til Maiken.

Maiken Tomlinson:

Jeg kan se man mange steder ændre ordet Områdegruppe til daglig ledelse, og områdegruppebestyrelsesmedlem til daglig ledelse enkelte steder. Men under §9 stk. 3 vil man gerne ændre til Områdegruppebestyrelsesmedlem, men skal det så ikke også være daglig ledelse.? Bliver det ikke nemt forvirrende med skiftet mellem ordene.?

Dirigent Jørn E. Weiss gav herefter ordet videre til Peter Kanstrup fra Lovudvalget.

Peter Kanstrup:

Nu blev det ikke helt præsideret nøjagtigt nok af dirigenten, da punkterne blev gennemgået, men hvis man læser forslagene meget nøje, så er det rigtigt at ordet Områdegruppe optræder i det fremlagte, men med en eller anden tillægsform som f.eks. områdegruppekontoret. Vi har godt nok et kontor, men der er jo ikke nogen der så ofte sender noget med post (breve, frimærker osv.), og derfor ønskede vi at ændre det til daglig ledelse, da den jo består af fire personer, som man så kan sende en mail til - hvis der er behov for det - da der jo ikke er nogen mailadresse der hedder lpoområdegruppekontoret@mail.dk Derfor har vi i de første ændringsforslag ønsket at ændre til daglig ledelse. Så henviser du til §9 stk.3, der er det rigtigt at vi har sat ordet "områdegruppe",

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014

- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

foran bestyrelse, fordi hvis man kigger på den oprindelige tekst, så stod ordet "bestyrelse" alen. Og for ikke at få rodet noget rundt idet, så har vi sat ordene "Områdegruppe" og "bestyrelse" sammen til Områdegruppebestyrelse, da vi jo har to former for bestyrelse i LPO DSB, nemlig Områdegruppebestyrelse og lokalgruppebestyrelse - så her har vi valgt at fremhæve det er Områdegruppebestyrelsen der er tale om i §9 stk.3, så der ikke er tvivl om hvilken for bestyrelse i LPO DSB der er tale om. Så jeg synes egentlig ikke der er forvirring om brugen af ordene "daglig ledelse", "Områdegruppe" m.fl.

Der var også et andet sted - nemlig under forslag 2, hvor der oprindeligt stod at Områdegruppeformand og Områdegruppebestyrelsesmedlem, vælges i de lige årstal, for en fireårs periode, men nu er det præciseret, at der er tale om en Områdegruppeformand og et medlem af den daglige ledelse - da det nødvendigvis ikke skal være et Områdegruppebestyrelsesmedlem der skal vælges til den daglige ledelse. Så igen det er det der er præciseringen - så jeg håber generalforsamlingen har forstået der er tale om en præcisering. Dermed kan det naturligvis ikke udelukkes at der kan være en "skæver" i det fra Lovudvalget, for vi troede da vi startede på arbejdet at det ville være en nem sag, men det udviklede sig til det som er fremlagt her i dag.

Dirigent Jørn E. Weiss takkede Peter Kanstrup for præciseringen af præciseringen, og satte herefter de samlede vedtægter til afstemning.

Vedtægterne blev enstemmigt vedtaget.

Ad. 6b

Herefter meddelte Dirigent Jørn E. Weiss, at generalforsamlingen fortsatte til dagsordens punkt 6b, som omhandlede godkendelse af LPO DSB overenskomstkrav (fremgår af bilag 2 til referatet) - og forespurgte til om der var nogle der havde kommentarer til dagsordens punkt 6b. Områdegruppeformand Søren Max Kristensen markerede for ordet, og fik det af dirigenten.

Søren Max Kristensen:

Det er selvfølgelig bare lige en præcisering, om at når nu vi vedtager disse forholdsvis billige forslag (ironisk), og vi efterfølgende går herfra, og nogle af jer tro dette er hvad Dansk Jernbaneforbund bringer op til overenskomstforhandlingerne, for sådan fungerer det jo desværre ikke. det fungerer på den måde vi aflevere vore overenskomstkrav til Dansk Jernbaneforbund, i lighed med de øvrige områdegrupper - herefter bærer Dansk Jernbaneforbund de krav videre til OAO, som vi i Dansk Jernbaneforbund er blevet enige om at bære videre. Så der er lang vej inden nogle af kravene kommer til reelle overenskomstforhandlinger.

Herefter satte dirigent Jørn E. Weiss overenskomstkravene til afstemning - og kravene blev vedtaget af generalforsamlingen.

Herefter gik dirigent Jørn E. Weiss over til dagsordens punkt 7, og gennemførte valgene - og følgende blev valg:

7a) Jan B. Danielsen blev valg til

Områdegruppenæstformand for 4 år

7b) Hans Schøn Merstrand blev valgt til

Områdegruppekasserer for 4 år

7c) Peter Kanstrup og Hans Schøn Merstrand blev

valgt som hovedbestyrelsessuppleanter for 2 år

7d) Pernille Bernth Thomsen og Brian Lars Møller

blev valgt som bilagskontrolanter for 2 år

7e) Hans Friis blev valgt som

bilagskontrolantsuppleant for 2 år.

Do. 8 Indlæg ved indbudte gæster

Der var indlæg fra indbudte gæster - af hensyn til den frie debat og det de havde at sige, så valgte generalforsamlingen at føre dette punkt uden for referat - Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB takker for de mange gode indlæg fra følgende gæster:

Henrik Horup, Dansk Jernbaneforbund

Preben S. Pedersen, Dansk Jernbaneforbund

Jørn Nicolaisen, SPO DSB

Thomas Bryan-Lund, DSB S-tog

(red. hele gæstelisten er vedhæftet referatet som bilag 3)

Do. 9 Mødets afslutning

Referat fra Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB ordinær generalforsamling 2014 - afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

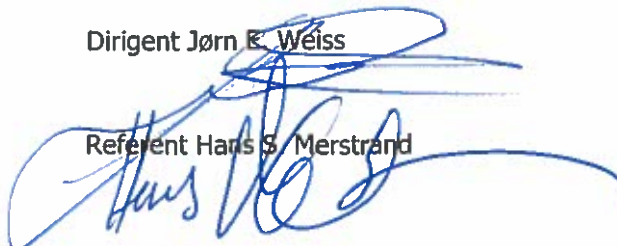
Områdegruppeformand Søren Max Kristensen takkede for en god generalforsamling, og den store opbakning der var til daglig ledelse og LPO DSB generelt.

Referent Hans Schøn Merstrand

Herefter takkede dirigent Jørn E. Weiss for god ro og orden under hele generalforsamlingen - og opløste herefter generalforsamlingen.

Dirigent Jørn E. Weiss

Referent Hans S. Merstrand



Bilag til referatet:

Bilag 1: Delegeret og stemmetal.

Lokalgruppe	Navn	stemmer
Aalborg	Morten Schroll Kristensen	155
Aalborg	Lars Rolving Jensen	155
Aarhus	Lars K. Andersen	314
Aarhus	Henrik Schøtt	314
Esbjerg	Jørgen Renner Christensen	83
Esbjerg	Per Bjarne Baden	83
Fredericia	Ole Bang	198
Fredericia	Flemming H. Jacobsen	198
Kalundborg	Michael L K Albrechtsen	56
Kalundborg	Maiken Tomlinson	56
Korsør	Mogens Kleis	33
København	Ebbe L L Drøgemüller	464
København	Thomas Knudsen	464
LKI gruppen	Jørn Erling Weiss	128
LKI gruppen	Erik Vang Olsen	128
Nykøbing F	Brian Mattsson	99
Nykøbing F	Svend Erik Rasmussen	99
Næstved	Lars G. Jacobsen	72
Næstved	Frederik Ø. R. Petersen	72
Odense	Kent Larsen Jensen	333
Struer	Niels Haunstrup Christensen	78
Struer	Dan Krogh Mortensen	78
Tinglev	Jesper Rodkjær Pedersen	65
Tinglev	Hans Mathis Petersen	65
Dgl. ledelse	Søren Max Kristensen	237
Dgl. ledelse	Jan B. Danielsen	237
Dgl. ledelse	Peter Kanstrup	237
Dgl. ledelse	Hans Schøn Merstrand	237

Bilag 2: Dagsordens punkt 6b. LPO DSB's overenskomstkrav til overenskomst 2015

CFU:

Referat fra
Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB
ordinær generalforsamling 2014
- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

Prioritet	Overenskomstkra
01	Generel lønstigning – reallønsværn pr. 1. april
02	Særlig feriegodtgørelse hæves min. 0,5 %
03	Pulje til lokal løndannelse – puljemidler til kvalifikationsløn minimeres
04	Satser for natpenge og weekend betaling tilpasses DI overenskomsten for jernbaneområdet
05	Reguleringsordningen bibeholdes, men tab af personalegoder skal kompenseres / indregnes, alternativt så fastholdes eksisterende indregning.
06	Minipension hæves væsentligt eller fjernes
07	Natpenge og weekend tillæg gøres pensionsgivende (<i>tilpasses pensionsindbetaling af produktionstillæg</i>)
08	Ændret UA beregning. Ved egentligt aften- og nattjenester, dvs. hvor mere end 4 timer af tjenesten ligger inden for tidsrummet fra kl. 16 til kl. 08 (15-07), optjenes der UA for alle timer i dette tidsrum.
09	En dobbeltfriday skal indeholde mindst 60 timers frihed, når denne indeholder hele lørdags- og søndagsdøgnet
10	Udbetaling fra Forenede Gruppeliv ved kritisk sygdom hæves til 150.000 kr.

OA0:

Prioritet	Overenskomstkra
01	Pulje til lokal løndannelse – puljemidler til kvalifikationsløn minimeres
02	Loss of license bindes sammen med optjening af uddannelses tid, som optjenes if. anciennitet, således man har et valg enten pengene eller uddannelsen. Ret til betalt uddannelse efter 3 års ansættelse. 1 uge pr. måneds ansættelse dog maks. 3 år
03	Loss of license hæves til 300.000 kr.
04	Udligningstillæg ved afsked svagelighed / tab af helbreds godkendelse (loss of license for tjenestemænd).
05	TR aftalen forbedres – OK udvalget bemyndiges til at stille et forslag på vegne af LPO DSB og indsende dette med områdeguppens forslag ultimo april 2014
06	Opsigelsesvarsler forbedres
07	Samme økonomiske forhold ved dødsfald i tjenesten for OK ansatte som for tjenestemænd
08	DSB Seniorpolitik / seniorordning (gældende fra 2011) genindføres
09	Deltidsansatte gives ret til fuldtidsarbejde
10	Omsorgsdage også for børn i alderen 8-18 år
11	Ret til arbejdsgiverbetalt sundhedsfremme indskrives i OK og samtænkes med helbreds krav. Den dertil anvendte tid indgår som arbejdstid.
12	Omstillingsvejledning genindføres
13	Ret til orlov

Organisationsaftale:

Prioritet	Overenskomstkra
01	De 26 dobbelte (lange) fridage skal planlægges som weekendfriheder, dvs. indeholdende 2 hele kalenderdøgn lørdage og søndage. Gældende for lokomotivførere i tur såvel som reserven.
02	Tjenestetid i nat tidsrummet, f.eks. 22:00-06:00 beregnes med faktor 1,10

Referat fra
Lokomotivpersonalet Områdegruppe DSB
ordinær generalforsamling 2014
- afholdt 27. marts på Hotel Gl. Havn Fredericia

03	Puljemidler lokal løndannelse, men midler til kvalifikationsløn begrænses – og målrettes personer med individuelle kompetencer, dvs. primært LKI (og i helt særlige tilfælde lkf / lkf k)
04	Der ydes et tillæg svarende til weekendtillæg på lørdage kl. 00-14
05	LKI basisløn hæves så den matcher lkf k slutløn
06	Lkf k på slutløn efter 10 år
07	Tillæg for kørsel som evakueringsansvarlig. Tillægget ydes pr. tognr. pr. påbegyndt ½ time
08	Pension af produktionstillæg hæves (fra nuværende 6 %)
09	Øvrige jobbestemte tillæg gøres pensionsgivende (<i>tilpasses pensionsindbetaling af produktionstillæg</i>)
10	Medarbejderen har fra det fyldte 62. år ret til 1 dags frihed med løn pr. måned. Friheden skal afvikles efter aftale med den nærmeste leder.
11	Ny "Seniorpension" fra det fyldte 55 år til 62 år, (mål: Via indbetaling til kapital / ratepension at skabe økonomisk mulighed for at gå tidligere på pension). 2/3 arbejdsgiver + 1/3 egen betaling.
12	Tjenester med mødetid fra om med 04:30 til 05:30, må maksimalt have en varighed af 8 timer, dog ikke RDG som køres efter rådighedsreglerne

Bilag 3: gæsteliste

Gæster (navn)	Tjenestested (Gæst)
Henrik Horup	DJ
Preben S. Pedersen	DJ
Kirsten Andersen	DJ
Carsten M. Olesen	DJ
Jørn Nicolaisen	SPO DSB
Niels Henrik Nielsen	TPO DSB
Carsten L. Hansen	LPO Kystbanen
Thomas Bryan-Lund	LPO S-tog
Lars K Andersen	LPO Aarhus
Kristian P. V. Villadsen	LPO Aarhus
Palle Dahl	LPO Fredericia
Jan Hansen	LPO Næstved
Poul Stevns Nielsen	LPO Næstved
Mogens Funch Hansen	Lki-gruppen
René Henri Rasmussen	Lki-gruppe