

Referat af Ordinært Lokalgruppemøde for Togpersonalets Lokalgruppe Aarhus

Torsdag d. 08. februar 2018 kl. 11.00

Referat af Ordinært Lokalgruppemøde for Togpersonalets Lokalgruppe Aarhus

Tirsdag den 08. februar 2018 kl. 11.00

Tilstede:

Bestyrelsen i Århus:

Bo Willestofte, Fmd
Bo Sørensen, N.Fmd
Egon N. Andersen, Best.medlem
Jeanette Nielsen, Best.medlem
Tina Bryder, kasserer

Arbejds miljørepræsentanter:

Flemming Parmo Petersen

Togpersonalets Områdegruppe:

Mikkel Channo Jessen, Fmd.

Dansk Jernbaneforbund:

Kirsten Andersen, Kasserer

Antal stemmeberettigede medlemmer:

Ordinært lokalgruppemøde for Togpersonalets Lokalgruppe Aarhus

Torsdag d. 8. februar 2018 kl. 11.00

Dagsorden:

1. Mødets åbning
2. Valg af dirigent og valg af referent
3. Godkendelse af lokalgruppemødets forretningsorden
4. Valg af stemmetællere
5. Bestyrelsens årsberetning
6. Orientering fra Amir
7. Regnskab, godkendelse herunder af budget 2018
8. Valg
 - 1 bestyrelses medlem – Jeanette, genopstiller
 - 1 bestyrelses medlem – Egon N. Andersen, genopstiller ikke
 - 1 suppleant
 - 2 suppleant
9. Indkomne forslag
10. Orientering fra TPO
11. Orientering fra DJ
12. Evt.
13. Mødets afslutning

Generalforsamling, Repræsentationskassen.

1. Fremlæggelse af Årsregnskab

ad 1) Mødets åbning

Formand Bo Willestofte byder velkommen.

Susanne B. Jensen, TPO og Henrik Horup, DJ har grundet andre møder meldt fra.

Ad 2) Valg af dirigent og referent

Dirigent: Lasse Thorsøe

Referent(er): Jeanette Nielsen

Ad 3) Godkendelse af lokalgruppens forretningsorden

Godkendt

Ad 4) Valg af stemmetællere

Peter Pedersen, N.B. Christiansen

Ad 5) Bestyrelsens skriftlige årsberetning

Har været fremlagt på skrivestuen.

Bestyrelsens mundtlige beretning v/ Formand Bo Willestofte

Kære kollegaer

Velkommen til lokalgruppemødet

Endnu en gang velkommen til Mikkel, TPO og Kirsten, DJ

Dejligt at I kunne komme.

Nu har jeg de sidste år par undskyldt mig lidt med at jeg har været ny på formandsposten og tænker jeg prøver igen. Men det går nok ikke helt i år men dog vil jeg sige at vi altid er lidt nye og at vi hele tiden lærer noget nyt og prøver at tage det til os og på den måde forbedre os i bestyrelsesarbejdet mm

Men hvad er der sket i 2017 som har berørt os ja der har været en hel del og desværre ikke helt til den positive side.

De 2 helt store ting var jo nok da vi fik meddelelse om depotstrukturen og DSB's indmeldelse i DI.

Det sidste vil jeg ikke sige så meget om, men overlade til vores gæster. De ved mere om det og kan bedre fortælle status mht opsagte aftaler og måske gå lidt i dybden ifht løn/arbejdstidsregler for tjenestemænd/overenskomstansatte.

Depotstruktur

Men 2017 startede vel nærmest i 2016 med oplysning om at DSB/DJ afholdt indledende møder/forhandlinger om en kommende depotstruktur.

Forhandlingerne var færdig forhandlet i starten af 2017 og meddelelsen blev leveret d. 22.03 i Århus som det første sted.

Det var bestemt ikke en rar meddelelse og den var værre end selv jeg havde frygtet.

3 x 22 m/k på 3 år skulle flyttes fra ar til fa/sjælland og det er jo den proces vi er i gang med lige nu.

Status er pt at vi er 136 m/k i Aarhus og således "kun" mangler 10 for at være i mål i 2018.

Men tilbage til den famøse dag i Aarhus hvor vi fik beskeden af DSB. Jeg vil aldrig glemme de ansigter Jeg så den dag. Frustration var malet i mange ansigter og gulvtæppet blev rykket væk. Der var gråd og chok over hele linjen.

Alle var store **spørgsmåls** tegn.

Hvad nu ?

Det var mega trist.

Det der også var særligt beklageligt var at ledelsen som skulle præsentere det for os ikke var skarpe nok **mht. præcist** hvor mange som skulle flytte/stoppe.

Og det på trods af at vi, TR`er, i to timer inden mødet havde prøvet **at** klæde ledelsen på med de spørgsmål vi forestillede os de kunne blive mødt af. Og også bedt dem om at være skarpe på hvor mange der skulle forflyttes og hvordan og hvorledes man havde tænkt sig at gøre mht udvælgelsen af personalet.

Og alle er jo bekendt med at det blev DSB anciennitet og det har vi vist alle en mening om og tror det er blevet debatteret rigtig mange gange og om måden er retfærdig eller ej.

De af Jer der var tilstede oplevede også at jeg måtte tage ordet for at få præciseret hvor mange og hvorledes det skulle foregå for at få klarhed.

Men jeg, tror heller ikke den øvrige bestyrelse, glemmer den dag og vi vil absolut ikke huske tilbage på den dag med glæde overhovedet.

Efterfølgende havde vi medlemsmøde i disse lokale for opfølgende spørgsmål fra Jer.

Tak til Mikkel for at deltage i dette møde også.

Rigtig mange deltog og der var mange spørgsmål som vi besvarede så godt som vi kunne.

Men som sagt så er vi godt på vej mod at nå målet for 2018 selvom **vi ikke er glade for at sige farvel til så mange gode kolleger.**

Medlemsmøder

Mht Medlemsmøder har vi også prøvet at afholde et par stykker men desværre ikke med den store succes.

DJ afholdt også et medlemsmøde i Randers i december uden den store succes.

Når jeg siger møderne ikke var den store succes hentyder jeg ikke til indholdet i møderne.

Men mere til det manglende fremmøde.

Hvilket jeg selv finder meget skuffende.

Synes dog der har været godt indhold i møderne og der har også været gode debatter og gode spørgsmål blandt de fremmødte.

Men til forskel fra DSB så valgte vi og DJ at gennemføre vores møde selvom der var få tilmeldte.

Vi kan jo altid undre os over at ikke flere møder op til medlemsmøder og får oplysninger om situationen ved togpersonalet.

Der kan jo være mange årsager til at der ikke kommer flere.

Får man oplysning nok i hverdagen ?

Eller er folk mætte og orker ikke mere ?

Føler man at det kan være lidt meget ?

Men der skal ikke herske tvivl om at vi står i en omvæltningstid med det der sker i DSB mht depotstruktur – indmeldelse i DI – udlicitering mm og derfor er sammenholdet mega vigtigt i fremtiden også på tværs af faggrupperne.

Arbejdstidsregler

Vi får lidt sager ind vedr. brud på arbejdstidsreglerne men garanteret ikke alle og derfor vil jeg opfordre til stadig at aflevere arbejdsedler, **bemandingslister** og vistoglister.

Vi har blandet andet selv opdaget nogle ture over 9 timer hvor indholdet er blevet lavet om. Dette er ikke lovligt da disse ture er specielt godkendt i planlægningsudvalget ud fra et arbejdsmiljømæssigt forhold.

Og disse ulovlige ture har vi fået lavet om inden de blev kørt.

Mht arbejdstidsregler og opbakning så tror jeg det er vigtigt at vi fremadrettet **kører** det vi bliver udsat til.

Vi hjælper ikke altid os selv ved blindt at sige ja til bytning mm. Nogle gange så bliver kollegaer jo efterladt alene med masser af arbejdsopgaver !!!

Kan godt være i tvivl om DSB faktisk ved **hvor** flexible vi er både med at bytte ture så trafikken **kører** men så sandelig også med arbejdet i toget hvor vi jo løser mange opgaver i **presse** **de** **situationer** og også bare i det daglige.

Og jo det er altid dejligt med ros men skrivi om at vi er dygtige og **gør** det godt derude klinger hult når der gennemføres depotstruktur og aftaler bliver opsagt og det er aftaler som er forhandlet på plads af begge parter.

Holdvalg

På grund af depotstruktur havde vi i TPO bestyrelsen nedsat et udvalg hvor man skulle udarbejde nogle fælles vedtægter (gældende for alle depoter) som var gældende for holdvalg og ventelister **til hold**.

I september blev der lavet et protokollat vedr. holdvalg og ventelister som en enig TPO bestyrelse godkendte.

Dette protokollat "overrølede" alle lokalgruppers vedtægter.

Holdvalg er ikke noget vi, som bestyrelse går ind for, men til tider er der ikke meget fornuft i at kæmpe for undgå holdvalget.

Det kan sommetider vise sig at være fornuftigt at have et holdvalg.

Få rystet posen som man siger og få ryddet lidt op i holdene.

Ikke fordi vi mener der var det her. (var holdvalget ikke fornuftigt?)

Men det er vigtig for os i bestyrelsen at sige at vi bestemt ikke ønsker holdvalg hvert år eller hvert andet år.

Grunden til at en enig bestyrelse valgte at udskrive holdvalg var at DSB havde pålagt os at skære 24 holdpladser væk.

En af grundene, som vi selv syntes er vigtige, til at udskrive holdvalg nu var at vi efter lange snakke med planlægningsafdelingen mere eller mindre er lovet at de holdpladser vi har fået tildelt til 2018 er det samme antal som vi har når 2020 slutter.

Der er jo selvfølgelig ikke 100 % garanti, for der kan ske ting og sager som man ikke er herre over. Regeringen kan sende strækninger i udbud mm

Vi har også fået spørgsmål gående på hvordan vi valgte hvilke hold der skulle være ?
Antal holdpladser ifht traditionel fri? Weekendfri? Skubbeweekend?
Hvorfor så få pladser til aftenhold/morgenhold ?

Vi kiggede på den produktion vi fik tildelt (grov skitse/udkast) og det kunne blive til 12 pladser hhv morgen og aften hvis der bare skulle være et minimum chance for at lave en nogenlunde "fornuftig" turliste.

Vi kiggede også på hvor mange som kørte traditionel og fri hver anden weekend og hvordan vi kunne dele det ligeligt med skubbeweekender?

Måske kunne vi have lavet 2 x 6 mands hold med sen og tidlig kørsel.
Men for det hold der skulle møde sent ville hverdagene ikke kunne laves så sene som ønsket
Og weekenderne for tidlig hold ville ikke være så tidlig som ønskeligt.
Og hvordan ville de hold der skulle have blandet kørsel så se ud.
Vi skal jo huske at tænke hele vejen rundt og på alle.

Og ikke kun på os selv.

Nå det er sagt så mener vi at holdvalget gik godt og at vi fik løst de knuder der var, på en god og rimelig tilfredsstillende måde.
Ca 70 % fik deres førstevalg opfyldt og ca 70 % beholdt deres fridagessystem.

Efterfølgende åbnede vi op for ventelisterne og der var selvfølgelig "run" på ansøgninger til hold B (aftenhold) da det jo var her der skåret flest holdpladser.

Det gav lidt tryk på vores hjemmeside da vi havde lavet det således at man **også** kunne søge via den.

Det har der været lidt skriveri og snak om og vi er klar **over** der **er** et forslag vedr. måden vi har håndteret holdvalg/ventelister på.
Men der skal ikke herske tvivl om at vi har fulgt protokollatet som er vedtaget af TPO's bestyrelse.

Turlistearbejde

Bo har brugt meget tid på at arbejde med turlister og i samarbejde med holdrepræsentanterne er det lykkedes at få lavet en turliste som kunne give lidt mening ifht arbejdsliv contra privatliv. Altså set ud fra den produktion vi har fået tildelt.

Vi har også taget lidt ved lære fra K17 hvor vi syntes det var en god ide med SAR-lommer i faste hold. Netop for at sikre os at SAR kørslen () ikke bare forsvandt.

Det faldt ikke så heldigt ud og det var svært at holde øje med norm i holdet og vi oplevede at nogen blev trukket 12 timers frihed imod kun 7.24.

Så det har vi været meget obs på at det ikke var den vej vi skulle i K18.

Men det, der har gjort det svært at lave turliste, er at planlægningsafdelingen har en ide om det er vigtigt at have lange ture hvilket giver mindre antal mødegange.

Så bliver turene lange og en turliste der ikke kan bygges op uden hviledage.

Det ved vi godt der er nogle der gerne vil, men det er slet ikke rimeligt og det er alt for hårdt at køre på den måde.

Og køre man i reserven så kan man køre mange lange ture i træk i starten af en måned og hvad er en enkelt hviledag så værd sidst på måneden når man dårligt nok kan hænge sammen.

Men på den positive side fik dog vi minimeret ture over 9 timer i weekenden.

I udkastet var der 9 og vi endte på 3 for Aarhus.

Tryghed/Vold

Egentlig høre dette emner nok under AMIR men jeg vil dog bruge lidt tid på det alligevel.

Vi oplever desværre flere og mere voldelig episoder i toget.

Vi bliver spyttet på, der bliver slået på os, der bliver taget kvælertag.

Der bliver snakket meget grimt til os mm og det fordi vi i bund og grund bare passer vores arbejde. Det er ikke ok og slet ikke rimeligt.

Men hvad kan vi gøre ?? Det er jo et godt spørgsmål og jeg ved godt at vi passer på os selv derude men til tider ender vi i situationer som er uforskyldte. Og der er ikke mulighed for at trække sig

Vi har opfordret til det før men gør det gerne igen. Gå to og to sammen med hensyntagende til serviceguidens "spilleregler" hvis i kan komme til det?

Og skulle I være udsat for bare det mindste så meld det ind til vagt tlf.

Få det registreret uanset om I synes det bare er en lille sag og uden betydning.

Der er jo sager som er startet med små episoder og endt i afskedigelser på grund af angst og stress fordi man har været udsat for episoder ifbm at man har været på arbejde.

Og så kan vi synes dette er uretfærdigt at det ender med afskedigelser når det er sket mens vi har passet vores arbejde.

Men måske kunne en tidligere indmeldelse have gjort forskel.

Så pas godt på Jer selv og meld endelig enhver episode ind til hjælp for jer selv og togpersonalet.

Afslutning

Som jeg sagde i starten så har jeg meget bevidst undgået DSB's indmeldelse i DI for jeg er sikker på at både Henrik og Mikkel vil komme ind på det i deres indlæg. Og de ved mere om hvad der sker pt på det område.

Vi har været vidt omkring og inden jeg overlade beretningen til lokalgruppemødet og dirigenten vil jeg læse en udtalelse fra LPO Aarhus op som vi mener der stemmes om vi kan støtte. Flg. blev oplæst:

Udtalelse fra DSB lokomotivpersonale i Aarhus

Lokomotivpersonalet ved DSB i Aarhus, har på den ordinære generalforsamling d. 18 jan. 2018 enstemmigt vedtaget nedenstående udtalelse omkring manglende tillid til koncernledelsen i DSB. Generalforsamlingen har desuden pålagt den lokale bestyrelse at underrette koncernledelsen om den manglende tillid.

Det er med stor undren at lokomotivpersonalet nu oplever at DSB har opsagt alle aftaler og kutymer i forbindelse med DSB's ønske om at komme ind under Dansk Industris overenskomstområde.

Lokomotivpersonalet er af den opfattelse at lokomotivpersonalet har leveret effektiviseringsgevinst og besparelser i forbindelse med aftalen om "Robust DSB" med virkning frem til udgangen af 2020. Derfor undrer det lokomotivpersonalet at DSB opsiger alle aftaler og kutymer og dermed skaber usikkerhed omkring løn, aftaler og andre ansættelsesforhold med udgangen af 1. kvartal 2018.

Når DSB's koncernledelse på den måde skaber uro omkring fremtidige ansættelsesforhold, kutymer og andre aftaler for lokomotivpersonalet så mener lokomotivpersonalet ikke at den nuværende koncernledelse er egnet til at lede DSB hvis der ikke hurtigst muligt "skiftes kurs" fra koncernledelsens side.

At koncernledelsen vælger at skabe frustration og uro på arbejdspladsen frem for at forbedre forholdet til medarbejderne så vi sammen kan udvikle DSB med de udfordringer DSB står over for er komplet uforståeligt for lokomotivpersonalet. De seneste to MTAPV undersøgelser som ledelsen selv har stået for viser at der i forvejen og med al tydelighed at der er store kulturelle forskelle mellem ledelsen i DSB og driftspersonalets virkelighed – en forskel koncernledelsen nu desværre kun øger yderligere.

Lokomotivpersonalets generalforsamling i Aarhus vil på det kraftigste opfordre koncernledelsen og den øvrige ledelse i DSB til at genoptage et seriøst samarbejde med vore valgte tillidsrepræsentanter uden skjulte dagsordener og andet der kan give mistillid til et godt samarbejde i DSB – for en fælles fremtid for DSB.

Da tilliden til koncernledelsen for indeværende er væk så pålægger generalforsamlingen den til enhver tid siddende lokalgruppebestyrelse for lokomotivpersonalet i Aarhus at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling medio marts måned (2018) for at drøfte om koncernledelsen har valgt at lytte til vores henvendelse – og desuden arbejdet for at normalisere forholdene i DSB

Lokomotivpersonalets generalforsamling 18. januar 2018

Udtalelse fra lokomotiv personale til afstemning

Vi tilslutter os men bemærker at togpersonalet igennem længere tid har siddet med samme følelse.

Følgende udtalelse sættes til afstemning:



Aarhus den 8. februar 2018

Til DSBs ledelse:

Togpersonalet ved TPOs lokalgruppemøde (generalforsamling) i Aarhus, har med interesse læst udtalelsen fra lokomotivpersonalet i Aarhus.

Togpersonalet i Aarhus udtaler sympati og støtte til udtalelsen fra lokomotivpersonalet i Aarhus, dateret den 18. januar 2018 idet bemærkes at togpersonalets lokalgruppe i Aarhus mener, at togpersonalet ligeledes har bidraget med massive besparelser og effektiviseringer i de forgange år.

Enstemmigt vedtaget på TPO-AR gruppens lokalgruppemøde d 8. februar 2018!

Udtalelse enstemmigt vedtaget.

Spørgsmål:

Gerda:

Hvorfor er der ikke lavet reservehold til aften og morgen?

Anders Thomasen:

Tak til bestyrelsen for deres arbejde og Egon som nu takker af.

Mht. tryghed, er det ikke hvor mange vi er men et spørgsmål om uddannelse. Der skal fokus på det, fra både TPO og DJ.

For tredje år i træk, spørger jeg igen, hvad sker der med norm udregningen? Vi kan ikke se hvad vi har og hvad der bliver trukket. Hvad har bestyrelsen gjort?

Bo W.:

Vi kan ikke love at der er kørsel til et reserve hold for morgen og aften, og derfor er det ikke lavet. Man kan indgive et ønske, mht. kørsel, men ikke lave aftale om et specifikt tidspunkt, at køre på i reserven.

Vedr. uddannelse, er der talt meget om det i TPO, for selvfølgelig skal vi have efteruddannelse, også indenfor konflikthåndtering.

Takst vest. Vi har ved sidste Lamsu sagt at skrivestuedage ikke var nok.

Mht. normopgørelse. Det er taget op til PU møde og vi bliver ved med at tage det op.

Når I sender afvigelses rapporter ind, så vær opmærksom på at I får det, I er berettiget til.

Gerda:

Forsinkelser bliver først lagt ind efter at afvigelsesrapporten er klar den 11. i måneden, så træk en seddel senere på måneden.

Anders T.:

Det er rystende, at i efter så mange år, ikke har fået styr på det hverken i bestyrelsen eller i TPO.

Rene S.:

Tak for en god beretning.

Jeg forstår ikke at TPO ikke får sammensat nogle retningslinjer i forhold til TOF.

DJ holdt et godt møde i Randers og det er skuffende at ikke flere mødte op.

Det er noget utilfredsstillende at SAR kørsel ikke er planlagt bedre. Mange møder ind til SAR kørsel på en gang. Lad os få det spredt noget mere ud eller få folk ud som TGC i IC og IClyn, så DSB ikke kan bruge det imod os, at vi igen er for mange.

Voldssager i toget, som ender i retten, ønsker jeg at vi får præget politikerne om, så voldssager ikke trækker ud i flere år. Det er ikke holdbart at gå og vente så længe på en dom.

Peter M. Pedersen:

Tak for en god beretning.

Forstår ikke at man laver samlede regler hos TPO ved holdvalg uden at det har været taget op på vores generalforsamling.

Bo W.:

Mht. SAR kørsel, har vi rettet henvendelse om at det bliver spredt noget mere tidsmæssigt.

Mikkel Channo.:

At vi i TPO besluttede at lave fælles regler ved holdvalg, var at det ikke var rimeligt at folk f.eks. fra Århus, som rykkede til Fredericia, ville ryge bagerst i rækken, da de der havde depot anciennitet. Derfor valgte man at det skulle være DSB anciennitet. På denne måde, er alle lige, lige meget hvilket depot man måtte være stationeret på.

Vi vil selvfølgelig gerne have at tingene bliver løst lokalt på depoterne, men lige i denne situation, syntes vi at vi tilgodeser alle **bedst muligt**.

Gerda:

Jeg har haft en del ulovlige SAR turer, så vær opmærksom på at hvis der er lagt tognumre ind, at de er lovlige. Der kan mangle overgang, pause, møde- og sluttid.

Anders:

Vi har lige enstemmigt støttet op om lokoførernes protokollat. Det er fællesskab, og derfor undrer det mig at vi i andre henseender ikke kan stå sammen.

Poul Holmgaard:

Jeg kan kun bakke op om at vi går sammen to og to. Det giver en anden arbejdsdag og mere ro. Hvorfor kan jeg i fast hold ikke få lov at køre SAR kørsel? Det ville være rart at der blev lagt nogle rådigheder ind i faste hold, så dette var muligt.

Flemming Parmo Petersen:

Vi Amir, bakker kraftigt op om at gå sammen i par.

Mht. lønsedlerne, er jeg røstet over at DSB kan fortsætte med de uoverskuelige lønsedler. Det står højt og tydeligt i loven, at disse skal være overskuelige for lønmodtageren.

Bo W.:

Rådigheder i hold, kan ikke lade sig gøre, pga. normudregning. Der er dog lagt reserver ind, som kan bruges til SAR.

Gerda:

Normberegninger i fast hold, hvordan er det med ændringer?

Søe:

Jeg har flere gange bedt om at der blev taget nogle kollegaers normberegninger, som DJ kunne regne efter og gå videre med, for de passer ikke hvis man går dem efter. Vi kan ikke selv overskue at regne efter og vi har krav på at få rette løn udbetalt.

Hvis vi har for mange folk, på depotet, så få dem ud i lyntogene på de udvidede afgang, hvor det er meget stressende at køre alene.

Dorte Brandt:

Jeg laver personligt meget få afgifter når jeg kører SAR i regionaltoget. Det er på de lange skinner at vi laver flest, så jeg opfordre til, at vi får folk ud i IC/lyn togene i stedet.

Bo W.:

Vi går videre med SAR kørsel.

Jeg synes at der har været en god snak om de forskellige emner.

Vi tager emnerne op i de forskellige udvalg/møder.

Bestyrelsens beretninger blev enstemmigt godkendt.

Ad 6) Orientering fra Amir v/ Flemming Parmo

Gode kolleger

Det var tæt på at vi arbejdsmiljørepræsentanter, for første gang i mange år, ikke kunne være en del af generalforsamlingerne rundt om i landet. DSB kort før årets lokalgruppemøder pludselig at fratage os muligheden for at deltage i alle TPO indkaldte møder og arrangementer, hvis det var noget der skulle foregå i arbejdstiden.

Heldigvis - lykkedes det TPO i 11 time at få udskudt denne beslutning midlertidigt.

Det har ellers været kutyme og en tradition i rigtig mange år og tidligere været et stort ønske fra netop DSBs side, at der var et tæt bånd mellem TPO og AMIR.

Selvom vi i arbejdsmiljøorganisationen, skriftligt informere om nyheder og at alle vores referater og nyhedsbreve også findes på intranettet, så tror vi ikke det altid når ud til alle medlemmer.

Derfor burde det også - set fra DSBs side - være vigtigt, at vi minimum en gang om året kan fortælle lidt om vores daglige arbejde.

Jeg vil i forlængelse af dette gerne fortælle lidt om vores daglige arbejde.

Personligt kan jeg sige, at jeg bruger rigtig meget tid på arbejdsmiljø, hvilket jeg også gerne gør. Der sker nemlig ofte det, at når man bliver en del af arbejdsmiljøgruppen, så begynder man at se og tænke i arbejdsmiljø, også privat. Så jeg kan godt gi' en røffel hvis Camilla knækker en negl eller jeg selv brænder mig på bradepanden – AHHH - Der burde du jo nok lige have lavet en risikovurdering.

PT - i hvert fald indtil det kommende AMIR valg er afholdt, er Helle og jeg arbejdsmiljørepræsentanter for Århus og Aalborg. Vi indgår i den lokale arbejdsmiljøgruppe som udover os, også består af Jan Lundgaard som er ledelsens repræsentant.

I Aalborg samarbejder vi med Frank Østerbro. – vi mødes normalt 3-4 gange om året hvor vi gennemgår det lokale arbejdsmiljø – både fysisk og psykisk. En gang om året, gennemgår vi også vores lokaler i forbindelse med APV'en, for at se om vi kan forbedre de fysiske rammer. Forbedringer, som DSB i sidste ende skal give økonomisk tilsagn til.

Vi indgår også i en arbejdsmiljøgruppe for vest, hvor vi sammen med de lokale arbejdsmiljørepræsentanter fra Odense, Tinglev, Esbjerg, Fredericia og Struer mødes til 4 lovpligtige halvdagsmøder, hvor vi sammen med Jane Skov, som er denne gruppes arbejdsmiljøleder, taler om tendenser og udveksler erfaringer samt bringer lidt større emner på bordet.

For den anden halvdel af disse mødedage - bliver 2 af dagene brugt sammen med arbejdsmiljørepræsentanterne i DSB drift hvor Franciska er koordinator. De 2 andre dage er vi med til Lamsu, hvor togpersonalelederne, TPO og arbejdsmiljørepræsentanterne fra vest mødes, informeres og diskuterer om aktuelle emner i den daglige drift.

Derudover har vi indtil sidste DSBs udmelding også deltaget på de lokale bestyrelsesmøder i Århus og Aalborg i det omfang det har været muligt. Det vil være ærgerligt og uundgåeligt et trin ned for arbejdsmiljøet, hvis DSB fastholder deres beslutning - for netop disse møder har gjort det muligt for et tæt og konstruktivt samarbejde TPO og arbejdsmiljøgruppen imellem.

Vi har en kontordag hver 2. måned, som vi bruger til at tale med jer og til at blive "up to date" med div. hængepartier. Desuden er der det daglige arbejde med at hjælpe, viderebringe, informere, holde øje, tale, lytte - altså det vi er valgt til, nemlig at være jeres forbindelse til DSB Arbejdsmiljøorganisationen skal dokumentere stort set alt hvad vi laver, derfor bliver der lavet referat fra alle møder vi deltager i, ca. 10-15 referater om året. Engang i mellem kommer der også et lokalt nyhedsbrev, derudover er der ca. 6 gange om året et fælles nyhedsbrev fra koordinator Franciska og indtil for nylig også et månedligt nyhedsbrev fra Thomas Knatrup. Alle referater og nyhedsbreve er frit tilgængelige på intranettet.

Vi har det seneste år brugt megen energi på et ønske om en opdatering af nogle af vores ophold og pauselokaler. Vi har især haft fokus på Vejle, Ringsted, Skørping, Kolding samt vores opholdslokale i Kastrup - og efter længere tids pres endte problemet hos Annette Haugaard som sagde god for det, det skulle bare laves. Der blev fra TPLerne i Vest hurtigt taget hånd om problemet, Vejle har fået den helt store tur, Skørping er blevet malet og i Kolding var det nok med en hovedrengøring. Nu mangler vi bare lokalerne i øst.

En anden af vore arbejdsmiljømæssige kæpheste er at man selvfølgelig skal kunne have et socialt og almindeligt liv uden for DSB.

Jeg skal ikke gøre mig til dommer over, hvis folk har lavet en special aftale, eller hvis TPO har ønsket specielle hold hvor man kører lange ture, men set ud fra en arbejdsmiljørepræsentants synspunkt, så er anbefalingen stadig til både kolleger og især til DSB, at man holder sig til ture omkring normtiden, dog op til max 8 timer.

Jeg ærgrer mig derfor over, at DSB planlægger med hviledage, både i faste hold, i reserven og i hos folk på deltid.

Jeg har snakket med flere som har valgt at gå på deltid, mange har gjort det fordi de syntes at vores ture er hårde og lange, så ved at gå på deltid, havde man derfor håbet på en mere normal arbejdsdag. Hvis man havde ønsket flere "fridage" havde man valgt en anden deltidsordning,

Jeg vil gerne tale lidt om tjeneste kupeer eller rettere sagt manglen på samme.

Jeg har AMIR pladsen i Fremtidens tog gruppen og den er vigtig, for sammen med Mikkel fra TPO er vi togpersonalets repræsentanter og det er vores eneste mulighed, togpersonalet har for at komme med input til vores arbejdsplads i Fremtidens tog.

Vi deltog i udbuds præciseringen med en lang ønskeliste over ting som personalet og passagererne ville sætte stor pris på, ex. god plads til bagage, flere toiletter, gode og behagelige sæder, pantry, tjenestekupe og en del andre relaterede forslag.

I udbudsmaterialet der blev offentliggjort for nylig og som interesserede producenter skal byde ud fra, er der som I nok ved, desværre ikke nævnt noget om hverken, pantry eller personale kupe.

Både Mikkel og jeg har protesteret højlydt over den manglende tjenestekupe, men vi kæmper desværre nok forgæves på nuværende tidspunkt. Så uanset de første indikationer, så kæmper vi videre for vores arbejdsplads og en senere indbygning af en tjeneste kupe.

Det bringer mig videre til et andet tog som heller ikke blev leveret med en tjenestekupe. IC4 - det blev godt nok leveret med et pantry.

Og da salgsvognen forsvandt indgik man en aftale om at ombygge pantryet til en tjenestekupe.

Jeg tegnede da også en fornuftig skitse, på hvordan man kunne udnytte pantryet bedst.

Det var noget med at flytte rundt så vi kunne sidde i køreretningen, nyt bord, trådløst udkald og mange andre gode forslag.

Her ca 3 år efter er forslagene stille og roligt blevet opgivet, pga tekniske udfordringer. Så alt hvad der stort set er tilbage er, at cateringsdøren er blevet tætnet, køleskabslågerne er justeret, der er kommet 2 stikkontakter i stedet for 1 - og i den nærmeste fremtid kommer der et aflåst skab i den gamle elevator og sidst men ikke mindst en ny og forhåbentlig betydelig bedre dør med et smartere åbne/lukke/låse system.

I arbejdsmiljøgruppen er vi meget bevidste omkring den nye depot optimering og det er stadigt noget som påvirker mange mennesker. Optimering kan være en god ting, hvis der er behov for det og man gør det rigtigt. Men at lave en optimering blot for optimeringens skyld er sjældent rentabelt.

Jeg synes det er ærgerligt at man til at starte med, ikke østvendte al kørsel fra vest depoterne syd for Århus, det virker da tåbeligt at Odense, Tinglev og Fredericia har ture til Århus og Aalborg og at København har flere daglige ture til Århus, når der mangler folk i øst.

Jeg ved godt at DSB snakker meget om effektiv kørsel, men som jeg ser det, er det ikke muligt at udnytte sit personale 100% optimalt, når man er en virksom som driver persontransport, det er da klart at der skal være flere medarbejdere på arbejde de timer i myldretiden, hvor der kører flere og større tog.

For mig at se er der igen forskel på om man er togfører fra øst mod vest og så er i "overskud" den anden vej eller om det er omvendt.

DSB har allerede, sagt farvel til mange gode og stabile medarbejdere, medarbejdere der minimum havde været i firmaet i 9-10 år og som kendte præmissen ang. arbejdstiderne 24-7/365

Efter mange års ansættelsesstop har DSB over det sidste 1 1/2 år ansat 9 nye hold af 10-12 personer i København. I øjeblikket er hold 10-11 og 12 på vej. - Det er dyrt at ansætte nye folk.

Jeg har lige modtaget status på hold 1-5

Der blev ansat 57 - indtil i dag er 17 stoppet. Cirka 30% eller næsten en 1/3 del. og tendensen fortsætter desværre for de nye hold.

I forbindelse med de store ændringer, har vi haft stor fokus på arbejdsglæde og sygefravær blandt de berørte. I forhold til situationens alvor, har det stort set ikke påvirket sygefraværet. Det tror jeg blandt andet skyldes nogle kolleger, som uselvsk og totalt ulønnet bruger deres fritid på at hjælpe/tale/lytte/rådgive kolleger, som lige på det tidspunkt har behov for et råd eller et kram - Tak til kollega netværkene, for en kæmpe indsats.

Jeg synes især, at der i øjeblikket er brug for fuld opmærksomhed på arbejdsmiljøområdet, togpersonalet bliver presset på alle fronter. DSB skæres ind til benet, der er fuld fokus på økonomien, der "trues" konstant med endnu mere udlicitering – samtidigt kæmper vi med offentlige udtalelser om at DSB har: for ringe service, forsinkede tog, for dyre billetter, for dovne og urimeligt højt lønnede medarbejdere.

Denne altid negative omtale er noget der selvfølgelig påvirker os medarbejdere meget, noget som jeg håber at vi, gerne i samarbejde med TPO og DJ fremadrettet kan ændre den generelle holdning til, men det er op af bakke.

Jeg tror dog det ville gavne os meget, hvis ledelsen engang i mellem turde sige fra. Slå igen og fortælle at det ikke altid er DSBs skyld at toget er forsinket, og at udlicitering ikke i øjeblikket vil gøre den store forskel, for lige meget om man hedder DSB, DB eller Keoliss, så er skinnerne og togene nu engang i den stand de er.

Der er ingen hurtig genvej til bedre togdrift lige om hjørnet, snarere tværtimod – De næste 10-15 år bliver endnu mere op af bakke, IC3 og IC4 togene skal urealistisk set holde 15-20 år endnu, inden de er helt udfaset. Hvor mange nedbrud og sporarbejder vil der ikke komme i fremtiden, hvem skal hjælpe og servicere passagererne.

Vores arbejdsglæde blandt togpersonalet er fortsat historisk lav.

Det er lidt sjovt, at det efter min overbevisning er stort set den samme problemstilling der er skyld i vores dårlige MTAPV, som også er skyld i en del af det faldende passagertal i DSB.

Sidste efterår var der fokus på netop det faldende passagertal på ABC siden, kommerciel direktør Jan Sigurdur ville gerne have nye input og svare på spørgsmål fra medarbejderne.

Jeg påpegede lige som andre, nogle af de forhold som måske er nogle af de store syndere. Billige biler - lavpris Busser.

Forhold som jeg ikke tror DSB alligevel kan gøre så meget ved det, da det er politisk besluttet.

- Jeg spurgte også - om DSB måske havde fejlvurderet betydningen af den større utryghed og mangel af service i toget på rejsen fra A til B - at vi måske har ramt bunden over for hvad, vores passagerer forventer. Denne tese kunne jeg fortælle, kom fra et familiemedlem, som ellers altid

havde taget toget og elsket det. Hun var nu begyndt at tage bussen, ikke af nemhed eller økonomiske årsager, men pga. trygheden og servicen.

Er vi gået for langt i jagten på nemme kontrolafgifter til ældre nervøse damer, uopmærksomme og fortravlede rejsende. Misforstå mig ikke: snydere og forbrydere skal selvfølgelig straffes, men det job kunne vi engang adskille.

Direktøren svarede at den påstand kom længere nede på listen, i passager tilfredshedsundersøgelsen, over hvad vores kunder forventer af os, så det var ikke et så vigtigt parameter.

Jeg synes nu at det er et af de vigtigste, når man nu tager højde for de 2 første placeringer. - Rettidighed og kundeinformation.

For mig er det ikke forventninger, men derimod forpligtigelser.

Derfor tillader mig at holde fast på den sidste påstand. Det er et faktum, at - efter vi skilte os af med salgsvognen, minimerede bemandings aftalen, ændrede billetteringssystemet og dermed øgede arbejdspresset på togpersonalet, er passagerer antallet faldet, det samme er medarbejdertilfredsheden.

Jeg er stolt af at være jeres arbejdsmiljørepræsentant, jeg blander mig måske nok i ting som ligger uden for vores lille andegård, men jeg tror på - at for - at vi kan have et godt lokalt arbejdsmiljø og hæve vores arbejdsglæde, så bliver vi nødt til at starte længere oppe i systemet. Jeg håber og tror da også at DSB synes, at jeg til tider er lidt besværlig og ofte er irriterende insisterende, som en sten i skoen - der bliver ved med at trykke, lige meget hvad man gør.

Men den sten i skoen påtager jeg mig gerne at være i endnu en periode, hvis I ønsker det.

Tak for ordet..

Spørgsmål:

Anders T:

Efter synergi er fjernet kan vi kun indmelde tilløb til ulykke, det bliver ikke meldt som arbejdsskade.

Vi/vores kollegaér, ved ikke hvad vi skal stille op ved en arbejdsskade/ulykke.

Jeg har længe efterspurgt et aktion card, som fortæller hvordan man skal forholde sig, men intet er sket.

Rene Sørensen:

Jeg mener personligt at MTAPV burde droppes og de sparede penge brugt på de ansatte.

Flemming Parmo:

Jeg mener at kunne huske Henrik Horup lovede at aktion kortet ville blive lavet.

Kirsten Andersen:

Vi er så småt i gang med at se på det.

Tina Kildehøj:

Ønsker at arbejdstilsynet kommer ud i toget og ser vores opgaver under kørsel.

Flemming Parmo:

DSB er en certificeret virksomhed og ligger derfor ikke under arbejdstilsynet, med mindre der sker en arbejdsskade/ulykke.

Søe:

Godt brølt Flemming.

Mht. front dørene, er at kontakten ikke er sat til luft. Hvorfor fjernes denne knap ikke, så døren altid er sat til luft.

Anders T.:

For at Flemming og resten af Amir kan arbejde for bedre forhold, er det vigtigt, at vi bliver bedre til at melde ind.

Ad 7) Regnskab

Vi har et lille underskud, grundet at der er blevet brugt lidt ekstra på medlemmerne

Regnskab enstemmigt godkendt.

Drift budget for 2018

Drift budget enstemmigt godkendt.

Ad 8) Valg

Jeanette Nielsen genvalgt Best. medlem

Lasse Thorsøe valgt Best. medlem

1. **Suppleant Tina Bryder**
2. **Suppleant Egon Andersen**

Ad 9) indkomne forslag**1. Forslag til lokalgruppens vedtægter §8 (Bestyrelsen)**

26 for

07 imod

05 undlader

Forslag godkendt

2. Forslag vedr. tryghedsbemanding (Rene Sørensen, Gerda M. Larsen)

Ændringsforslag til forslag

”tryghedsbemanding medgives i alle tjenestegørende tog i øst og vest i tidsrummet 22-07 alle ugens dage”

30 for

01 imod

01 undlader
Ændringsforslag godkendt

3. Forslag til lokalgruppens vedtægter §4, stk. 2, pkt. 10 (Rene Sørensen)

19 for
00 imod
16 undlader

Forslag godkendt

4. Forslag til lokalgruppens vedtægter §4, stk. 8 (Rene Sørensen)

23 For
00 Imod
00 Undlader
Forslag Godkendt

5. Forslag til lokalgruppens vedtægter §3, stk. 3 (Rene Sørensen)

Forslag trækkes, men Rene ønsker taget til referat, at der tages en kammeratlig samtale med de kollegaer, der ikke overholder arbejdstidsreglerne.

6. Forslag vedr. overenskomstforhandler (Rene Sørensen)

Forslag trækkes

7.Forslag vedr. strømpebukser (Rene Sørensen)

Ændringsforslag:

"Togpersonalets lokalgruppe Århus pålægger hermed lokalgruppebestyrelsen at arbejde for, at fjerne begrænsning af bestilling af strømpebukser"

01 for
01 imod
07 undlader
Forslag godkendt

7. Forslag vedr. annullering af holdvalg (Ove A. Stink m.fl.)

15 for
02 imod
26 undlader
Oprindelig forslag forkastet

Ændringsforslag:

”Lokalgruppen i Århus, har konstateret at der har været problemer med ansøgning til venteliste til hold B, da flere medlemmer, ikke har haft lige mulighed for at søge ventelisten.

Derfor pålægger lokalgruppen Århus lokalgruppebestyrelsen at annullere ventelisten til hold B og tilskrive alle medlemmer af lokalgruppen om på ny at ansøge til venteliste til hold B.

Lokalgruppen Århus lader det være op til bestyrelsen, hvornår ny ansøgningsfrist skal være, dog tidligst 14 dage fra dags dato.

Ansøgning til venteliste skal følge de til enhver tid godkendte protokollater fra TPO og lokalgruppevedtægter”.

15 for
01 imod
14 blanke
Godkendt

Ad 10) Orientering fra TPO og DJ v/ formand Mikkel Channo TPO,og kasser Kirsten Andersen DJ

Der er for tiden ikke den bedste kemi med DSB's ledelse.

Til trods for at TPO nu havde bidraget sit meldte DSB nu ud at der skulle fyres 100 i administrationen
AC og HK skulle levere.

Til trods for at Odder/Greenaa og kørsel i Nordjylland var faldet bort var der ikke skåret i administrationen og vi blev lovet at der ikke skulle leveres personale, fra vores side.

Man måtte dog krybe til kors og meldte nu ud at vi alligevel nu skulle afgive personale. DJ skulle afgive 6 medarbejdere, heraf 4 medarbejdere fra TPO.

Depotstrukturen har været en lang og sej omgang og vi ved godt at nogle har tænkt, hvorfor vi i TPO gik med til det.

Vi gjorde det for at få indflydelse. Efter lagt tovtrækkeri, fik vi beholdt yderdepoterne/satellit, som i 2020, ved give 90 m/k arbejde.

Vi ved godt at det har og vil have store konsekvenser, for mange kollegaer, men heldigvis ved vi at de kollegaer, der er rykket til f.eks. Fredericia, føler sig godt modtaget og virker tilfredse.

København, aflevere børneguide turene til Vest, for at beholde ekstra arbejdspladser.

Med hensyn til protokollatet ved holdvalg, har vi lyttet og der vil evt. komme lidt justeringer undervejs inden de kommer ind i TPO's love i 2020.

Vi ønsker hvis folk skal kører fra andet depot, end eget, at der tilskrives frihed eller anden form for kompensation. Indtil en sådan aftale er på plads, opfordre vi jer til, at i passer på jer selv.

Kort før DSB opsagde alle aftaler, blev der lavet en aftale om kørsel fra midlertidig depot. Den tid man kommer til at bruge ekstra i transport vil blive givet dobbelt tilbage, i form af ekstra fridage.

Der er ikke lavet nogen aftale med DSB om fravær. DSB/HR- har valgt at reducere i antal sygedage før man vælger at indkalde til fraværssamtale. DSB har svært ved at forstå hvorfor det kørende personale har højere fravær i forhold til de ansatte i Telegade, til trods for de forskellige forhold der arbejdes under.

Omkring vold og trusler, er det fint at vi arbejder med os selv, vælger at trække os, deltager i pyt kurser osv., men dette kan ikke stå alene. Vi har brug for at DSB siger fra, overfor den stigende vold/trusler i toget. DSB har nu valgt at lave en kampagne til fordel for personalet.

Der kommer en ny voldspolitik fra DSB, mere information kommer senere.

Tak til Amir for deres store arbejde. DSB mindsker samarbejdet med AMO, forstået på den måde at der bliver givet mindre tid til deres arbejde.

Strækninger bliver foræret væk til andre operatører. Erfaringer fra f.eks. England viser at det ikke er ligegyldigt hvilken operatør der betjener strækninger. Kunder bliver "gidsler" når dårlige operatører opererer.

At der ikke er tjenestekupe i det nye tog, forsikrer Flemming Jensen, at det ikke fordi at de vil af med personalet i togene.

Der er umiddelbart intet der tyder på at personalet fjernes i fremtiden, men lad os nu se hvad fremtiden bringer.

Der arbejdes stadig på den nye uniform, og som det ser ud nu, ender det med at DSB køber en stangvare for derefter at sy eget logo på.

I 2018 vil der komme nyt udstyr til afløsning af vores THT. Vi vil få en ekstra mobil telefon til udskrivning af billetter og afgifter.

Spørgsmål:

Poul Holmgård:

Kan kun opfordre til at alle udfylder MTAPV

Rene Sørensen:

Der blev sidste år talt om kompetence kurser, hvad er der sket?

Mikkel:

Der er aftalt med DSB, at vi i stedet for at skulle konkurrerer med kontorpersonalet om midlerne, at vi får vores egne pulje hvor der laves relevante kurser for det kørende personale.

Ad 11) Orientering fra DJ

Kirsten Andersen orienterede om DSB's indmeldelse i DI og det daglige arbejde i Dansk Jernbaneforbund.

Ad 12) Evt.

Søe:

Jeg er i slutningen af 50'erne, kan man ikke rykke pensionist kurset til midt halvtredserne.

Mikkel:

Det vil jeg give videre til Kirsten Andersen

Ad 13) Mødets afslutning

Dirigent Lasse Thorsøe, siger tak for god orden under mødet.

Formand Bo W., siger tak fordi i kom, tak for forslag og god debat.
Tak til bestyrelsen for godt samarbejde, tak til Egon som takker af.
Tak til Tina for dit store arbejde og tak til Lasse for dirigent arbejdet.
Tak til vores gæster Mikkel og Kirsten.

Repræsentationskassens generalforsamling:

Repræsentationskassens regnskab:

Godkendt.

Lasse D. Thorsøe, dirigent

Jeanette Nielsen, referent

