

### Formand

Thomas Bryan-Lund  
24681487  
[tblund@dsb.dk](mailto:tblund@dsb.dk)

### Næstformand

Jan Aasberg  
24681578  
[jaasberg@dsb.dk](mailto:jaasberg@dsb.dk)

### Kasserer

Poul Thomsen  
24681304  
[pthomsen@dsb.dk](mailto:pthomsen@dsb.dk)

### Bestyrelsesmedlem

Thorkil Sode  
24681723  
[tsode@dsb.dk](mailto:tsode@dsb.dk)

### Bestyrelsesmedlem

Henrik Jess  
24681666  
[hjess@dsb.dk](mailto:hjess@dsb.dk)

Kontortelefon  
33533043

### VAGTTELEFON

24683043

Dansk Jernbaneforbund

36132500  
[www.djf.dk](http://www.djf.dk)  
[djf@djf.dk](mailto:djf@djf.dk)

### Manglende evne til at styre normtiden

Det er nok ikke nogen hemmelighed, at DSB heller ikke omkring normtiden, har været i stand til at leve op til medarbejdernes naturlige forventning. Grundet flere forhold, har DSB's planlægningsværktøj ikke været i stand til den svære opgave det er, at det skal tælle antallet af mødegange med 7,4 og holde det op mod den præsterede norm.

Nu har vi så fået en forklaring på, hvad DSB har tænkt sig at gøre - i øvrigt helt uden dækning i aftalerne.

LPO S-tog har i dag en begæring om lokalforhandling for brud på overenskomsten, da der i denne, ikke er hjemmel for at planlægge med overarbejde ved normudløb.

Det er IKKE som tidligere, hvor DSB kunne planlægge med 15 timer pr. måned.

### Manglende løndele

Heller ikke udbetaling af den korrekte løn kan DSB håndtere.

Du kan henvende dig til din nærmeste leder og kræve en straksudbetaling. Spørgsmålet er så bare, om denne straksudbetaling kommer til udbetaling før den af DSB lovede efterbetaling.

LPO S-tog er sammen med Dansk Jernbaneforbund ved at afdække hvilke greb vi har i denne sag.

Fakta er, at der er stærkt utilfredsstillende, at DSB ikke er i stand til at sikre hele lønnen til tiden.

### Brudsag om arbejde ud over 5 timer

I dag har LPO S-tog deltaget i behandling af ovenstående og har fået forhandlet en kompensation hjem til et medlem, som uagtet, at han havde gjort opmærksom på bruddet, stadig skulle køre det tildelte.

DSB erkendte, at der var tale om et brud, hvilket LPO S-tog hilser med tilfredshed.

### Håndbog på vej!

I disse dage lægges sidste hånd på en håndbog, som beskriver de vilkår der nu gælder efter skiftet til jernbaneoverenskomsten og indgåelse af diverse lokalaftaler.

Det er tanken, at denne sendes ud i fællesskab med ledelsen i S-tog, så vi alle har en "køreplan" for måden vi samarbejder på i dagligdagen, samt hvilke rettigheder alle parter har.

Udkastet til håndbogen behandles på et møde på mandag mellem LPO S-tog og ledelsen i S-tog, Togdrift.

### **Ny fraværspolitik gældende fra 1. juli**

Som nogen måske er klar over, så træder ovenstående i kraft den 1. juli. Det er ikke meget vi som lokomotivførere er blevet gjort bekendte med flere grundlæggende forandringer i måden vi har været vant til, at DSB agerer, hvis vi skulle være syge.

Det er vigtigt for os i LPO S-tog at slå fast, at der er tale om en ren ledelsesmæssig gennemtruffet politik, hvor alle medarbejderargumenter fra medarbejdersiden i diverse udvalg, lige fra håndværkernes tillidsfolk over HK til os, er blev fejlet af banen.

Det eneste DSB vil er jo, at de vil drage omsorg for deres medarbejdere på en ordentlig værdig måde...

Største ændring er, at DSB nu ikke længere vil acceptere tilstedeværelsen af en bisidder til almindelige fraværssamtaler.

Dette til trods for, at det ellers står temmelig skarpt formuleret i Forvaltningslovens §8:

*§ 8. Den, der er part i en sag, kan på ethvert tidspunkt af sagens behandling lade sig repræsentere eller **bistå** af andre. Myndigheden kan dog kræve, at parten medvirker personligt, når det er af betydning for sagens afgørelse.*

Det er bydende nødvendigt, at du derfor ALTID kontakter en af os 5 tillidsfolk, når du modtager en indkaldelse til fraværssamtale. Så aftaler vi det videre forløb.

### **Fokus under kørsel**

LPO S-tog skal da ikke holde sig tilbage fra også lige at hjælpe ledelsen i DSB til at forstå, hvad der kan ligge til grund for, at vi ser en stigning i signalforbikørsler.

Hvis vi dividerer alt andet væk fra den konkrete opgave det er, at fremføre toget sikkert fra A til B, så drejer det sig om, at man som lokomotivfører - uden alle mulige forstyrrende elementer, kan fokusere på den sikkerhedsmæssige fremførelse af tog.

Dette kræver, at man i løbet af sin arbejdsdag får de nødvendige muligheder for at koble af mellem opgaverne. Altså, at tjenesten indeholder de pauser den skal, OG, at disse er placeret så pausens formål opfyldes.

Dette gælder også de tekniske tider og vores forberedelsestid, hvor vi skal have mulighed for at forberede os til den dagens tjeneste mv.

### **Farvel til Ole Birk Olesen og hans virkelighed**

Vi skal ikke undlade at markere, at alle tiders dårligste transportminister, i dag har sidste arbejdsdag.

Vi håber på, at hans afløser vil befinde sig mere i den rigtige virkelighed :-)