

#### Formand

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

#### Næstformand

Henrik Jess  
24681166  
[hjess@djtr.dk](mailto:hjess@djtr.dk)

#### Kasserer

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

#### Bestyrelsesmedlem

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

#### Bestyrelsesmedlem

Lars Christiansen  
24681590  
[lchristiansen@djtr.dk](mailto:lchristiansen@djtr.dk)

#### VAGTTELEFON

24683043

#### Dansk

#### Jernbaneforbund

36132500

[www.djf.dk](http://www.djf.dk)

[djf@djf.dk](mailto:djf@djf.dk)

### DSB ønsker ændringer i arbejdsmiljøorganisationen (AMO)

På et HSU møde tilbage i maj måned i år, meddelte DSB, at de ønskede at ændre i ovenstående.

DSB ønskede ændringer på trods af, at det kun er få år siden, at rammerne for organiseringen af arbejdsmiljøarbejdet i DSB blev tiltrådt i HSU.

Bare for at ingen skal være i tvivl, så er der tale om, at man ønsker at beskære antallet af både valgte Amir og arbejdsmiljøledere (AML)

Det var ikke nogen fra medarbejdersiden som kunne følge, hvorfor DSB ønsker at skære i antallet af hænder, til at udføre så vigtige opgaver, som arbejdsmiljøarbejdet nu engang er.

Forslaget til om en ny AMO blev også fremlagt i det øverste udvalg i arbejdsmiljøregi, Arbejdsmiljørådet (AMR). Her består medarbejdersiden både af Amir og tillidsfolk. Reaktionen fra medarbejdersiden, var den nogenlunde samme som tilfældet i HSU.

Efterfølgende har der så været et forløb i et forum bestående af arbejdsmiljøchefen (Johnny Jartved), chefen for værkstederne (Søren Boysen), samt Amir og TR.

Her har DSB fremlagt deres ønske om at skabe en bedre AMO med færre hænder til at udføre arbejdet, men med bedre tid og bedre uddannelse. En lidt pudsig tilgang, da arbejdsmiljøloven klart beskriver, at der skal være den fornødne tid og rette uddannelse – uanset hvor mange Amir der måtte være.

Derfor smager hele øvelsen mere af en spareøvelse end et reelt ønske om at forbedre arbejdsmiljøarbejdet i DSB. Færre valgte Amir er lig med større arbejdsbyrde og dækning af flere kollegaer og mødesteder pr. Amir. Er der så ferie eller andet længerevarende fravær, så bliver det helt galt.

Da m-siden ikke bare accepterede DSB's ønske om at justere AMO, var konsekvensen, at man opsagde alle aftaler indgået i forbindelse med oprettelsen af nuværende AMO. Dette skete ca. 30 minutter efter man ikke kunne opnå enighed. Ud over antal Amir, er førerrumsgrupperne også opsagt i deres nuværende form.

Der er ikke tale om et decideret sammenbrud – endnu, da der stadig er møder i kalenderen. Opsigelsen skaber til gengæld rod i hvem der reelt er Amir fra årsskiftet, da rammeaftalen er opsagt med udgangen af 2023.

LPO S-tog oplever, at DSB's tilgang er "take it or leave it". Sig ja til vores model eller sig nej og få vores model alligevel.

Tilbage står nu, at såfremt der ikke opnås enighed, så kører DSB efter deres fortolkning af arbejdsmiljøloven.

LPO S-tog har et tæt samarbejde med vores egne Amir, samt både Amir og TR fra LPO DSB, TPO DSB, SPO DSB, FO-metal, HK og AC.

LPO S-tog har den klare holdning, at der skal være samarbejde om hvordan noget så vigtigt som arbejdsmiljøarbejdet i DSB. Dette fremgår i øvrigt også af arbejdsmiljøloven.

Hvordan det hele kommer til at fungere på den anden side af årsskiftet? Hvor mange Amir skal der vælges? Hvordan vil DSB sikre nærhedsprincippet? Alle gode spørgsmål, som der ikke kendes svaret på for nuværende.