



LPO Info 33

Tillid og gensidig respekt.

Første halvår af 2012 er nu passeret, og derfor kommer her en 'midtvejs-info' til medlemmerne fra LPO.

Det har været et stille halvår, dels grundet et faldende antal henvendelser til LPO om faglige sager og dels grundet det nys overståede direktørskifte. At halvåret har været stille, betyder dog ikke stagnering – ej heller stilstand.

OK12 og tjenester.

OK12, som nyligt er vedtaget, betød mulighed for nem tilgang til lokalforhandling af enkelt punkter i aftalen om tjenestetidsregler. Første udkast vi i LPO blev præsenteret for, indeholdt dog en – efter vores opfattelse – alt for stor andel af tjenester, der krævede en sådan lokal aftale. Vi har været i løbende dialog med DB Schenker, og kom frem til en løsning som var spiselig.

Planlægningsafdelingen lavede, på vores foranledning et sæt tjenester som overholdte nogle, for os, naturlige forudsætninger;

- Ingen vagter over 11 timer
- Ingen mødegange mellem 00:00 og 04:00
- Natbegrebet starter ved 01:30

Naturligt skabte det et større behov for personale, end det absolut mest effektive, men vi fandt det væsentligt, at vi i de kommende forhandlinger desangående, havde noget at holde op imod.

Resultatet, som de fleste ved;

- Få tjenester over 11 timer
- Enighed om at arbejde væk fra mødegange mellem 00:00 og 04:00
- Natbegrebet starter 01:30

Samlet set, må det anses som værende spiseligt, idet vi må erkende at vi fortsat er under pres fra konkurrenter på både bane og vej.

SLS-dokumenter

Nærlæser man SLS-dokument B-43-01, kan man læse flg:

”Det er lokomotivførerens ansvar at vurdere, hvorvidt vedkommende er strækningkendt på de forskellige strækninger, herunder at vurderer hvis et strækningkendskab ophører grundet forældelse.”

Sammenholder man det med teksten fra Områdeinfo nr 3, 2012, hvor man kan læse flg angående genåbningen af strækningen IG-GB:

”Da strækningen ligger hvor den oprindeligt var, anser vi det ikke nødvendigt at gennemføre ny strækningsindøvelse.”

Så er spørgsmålet blot; hvordan kan Schenker anse det for unødvendigt med fornyet strækningsindøvelse, når der i SLS-dokumentet klart står at det er lokomotivførerens ansvar? Banen har været lukket temmelig længe, og selvom visse spor ligger nogenlunde 'som altid', så er der lavet en del om!

Vi henviser til at DSB – en virksomhed i uvejr på flere fronter – sagtens kunne afsætte ressourcer til fornyet strækningsindøvelse.

Akutnetværk

Akutnetværket som vi kender det, ophører snarest.

DB Schenker har ikke ønsket at videreføre det i sin nuværende form, og har derfor opsagt aftalen herom med DJ/LPO.

Vi synes det er beklageligt, at aftalen er opsagt, da vi finder at netværket som det var, fungerede udmærket. Havde DB Schenker overholdt sin forpligtelse til efteruddannelse, havde det formentlig fungeret endnu bedre.

Det nye netværk kommer til at høre under sikkerhedsorganisationen, og vi i LPO afventer naturligt at man der kommer frem til en endnu bedre løsning, end den vi kender.

Vi har en forhåbning, og forventning, om at det selvfølgelig er lokomotivpersonale der sendes ud til LPO's medlemmer. Det er lokomotivpersonalet der bedst kender til de situationer der måtte opstå.

Vi minder naturligvis medlemmerne om det gule alarmkort udsendt fra forbundet.

Har du mistet det, så henvend dig til din lokale tillidsmand.

I tilfælde hvor situationen kræver det, er hjælpen blot et opkald væk.

Med ønsket om en fortsat god sommer

Lokomotivpersonalets Områdegruppe, DB Schenker

Lars Ø. Rasmussen