

Dansk Jernbaneforbund

Stationspersonalet

Områdegruppe DSB

- 0 -

Bestyrelsesmøde

Tirsdag den 6. september 2011

klokken 10.30

Hotel Villa Gulle, Østervoldgade 44,

5800 Nyborg, tlf. 65 30 11 88

Referat af 21. møde

Udsendt alene elektronisk pr. e-mail den 7. december 2011

0 Deltagere:

Rgm Jørn Nicolaisen	Områdegruppeformand	gr.10.15	Århus
Rgm Jens Chr. Andersen,	Områdegruppекассerer	gr.10.15	Århus
Stbtj Dan B Kirchhoff,	Områdegruppenæstformand	gr.10.10	Kastrup
Stbtj Henning E Laursen,	Gruppeformand	gr.10.05	Randers
Stbtj Frank M Larsen,	Gruppeformand	gr.10.07	Belvedere
M-ktbtj Erik Christensen	Gruppeformand	gr.10.12	København
Phm Johnny B Olsen	Gruppeformand	gr.10.14	København
Dtm Henrik R Frederiksen,	Gruppeformand	gr.10.16	Fredericia
M-stbtj Per Erik Svendsen,	Gruppeformand	gr.10.17	København H
M-stbtj Kenn O Krøyer	Gruppeformand	gr.10.18	Kastrup

Afbud:

Stbtj Mogens H Christensen	Gruppeformand	gr.10.02	Århus
M-stbtj Jan N Søndergaard,	Gruppeformand	gr.10.04	Esbjerg
M-stbtj Lasse F Andersen	Gruppeformand	gr.10.06	København H
M-stbtj Henrik V Blunck	Gruppeformand	gr.10.09	Kalundborg
M-stbtj Kim Jesper Nielsen,	Gruppeformand	gr.10.11	Nykøbing F

Indkaldelse:

1. indkaldelse udsendt d. 05.08.2011 (4 s.) var vedlagt følgende bilag:

- *ingen*

2. indkaldelse udsendt d. 29.08.2011 (44 s.) vedlagt følgende bilag:

- Referat af Arbejdsmiljørådets møde d. 06.06.2011
- Regnskab april kvartal 2011 (5 s.)
- Prognoseskema april kvartal 2011 (1 s.)

Omdelt på mødet:

- Organisationsdiagram (1 s.)
- DJ Medlemstal oversigt (1 s.)

Dagsorden:

- 1) Mødets åbning.
- 2) Godkendelse af dagsorden.
- 3) Godkendelse af referat fra sidste møde.
- 4) Beretning fra virksomheden.
- 5) Meddelelser fra lokalgrupperne.
- 6) SU-information.
- 7) Regnskab.
- 8) Andet.
- 9) Sager til afgørelse.
- 10) Spørgsmål fra bestyrelsen

Ad 1. Mødets åbning.

Områdegruppeformanden bød velkommen til 21. møde.

Meddelte afbud fra Mogens H Christensen gr. 10.02, Lasse F Andersen gr. 10.06, Kim J Nielsen gr. 10.11, Henrik V Blunck gr.10.09 og Jan N Søndergaard gr.10.04

Meddelte områdegruppen havde modtaget diverse takkeskrivelser for udvist opmærksomhed.

Meddelte afholdelse af folketingsvalg d. 15. september 2011 og opfordrede alle, til at gå til stemmeurnerne. Det er på tide at få skiftet Hans Christian Schmidt ud og få en ny politik på Transportområdet. Schmidt har på under et år, amputeret og lagt DSB ned. Vi skal af med en mand, der styrer efter ren ideologi.

Ad. 2: Godkendelse af dagsorden.

Mødeleder: Henning E Laursen, gr.10.05

Ad. 3: Godkendelse af referat af 20. møde d. 21.06.2011 i Ng

Referat af 20. møde d. 21.06.2011 i Ng til godkendelse

Områdegruppeformanden beklagede at referatet af 20. møde endnu ikke var færdigt.

Ad. 4: Beretning fra virksomheden.

DSBFirst kan fortsætte kørslen i Sverige

07. juni 2011

Den svenske transportstyrelse lader DSBFirst beholde dets licens til at køre tog på den svenske del Øresundstrafikken, skriver Politiken.

Det er første gang, at Transportstyrelsen i Sverige tager stilling til, om et jernbaneselskab har penge nok til at sikre togdriften.

Örjan Ellström, der er chef for jernbanesektionen i Sveriges transportstyrelse, er fortrøstningsfuld, trods DSBFirsts dårlige økonomi:

Følger situationen tæt

- Der foreligger en fornuftig handlingsplan, og vi er blevet forelagt dokumenter, der giver gode muligheder for at selskabet kan overleve sine økonomiske vanskeligheder, siger han.

Dermed er der en foreløbig løsning for de 30.000 danske og svenske passagerer, der dagligt kører over Øresund.

Men DSBFirst befinder kæmper fortsat for overlevelsen, så Örjan Ellström tilføjer, at man vil følge udviklingen tæt.

Transportministeriet d.17.06.2011

Analyse af økonomien i DSBFirst Øresund

Forligskredsen bag udbuddet af Øresundstrafikken (regeringen, DF og RV) anmodede – i lyset af presseomtale af DSB's aktiviteter i Sverige og afskedigelsen af DSB's administrerende direktør – KPMG om at efterprøve, om de forudsætninger, der lå til grund for DSB's og First Groups fælles bud på Kystbane- og Øresundstrafikken, fortsat holdt, samt i forlængelse heraf om der er udsigt til, at der kan skabes balance i økonomien i Øresundstrafikken fremadrettet.

KPMG har nu afsluttet dette arbejde, og KPMG's rapport kan findes på Transportministeriets hjemmeside.

[Link til KPMG's rapport](#)

KPMG's analyse viser, at det realiserede resultat for DSBFirst i 2009 og 2010 tilsammen er 301 mio. kr. dårligere end forudsat i DSBFirsts tilbudsbudget.

Det er overordnet KPMG's vurdering, at der har været væsentlige svagheder og uhensigtsmæssigheder i forretningsgange, systemer og rapportering på det driftsøkonomiske område i den analyserede periode (2009 og 2010) i DSBFirst Øresund. For så vidt angår den fremadrettede økonomi i DSBFirst Øresund finder KPMG, at såfremt DSBFirst viderefører driften i resten af kontraktperioden (2011-2017) uden at foretage tiltag, som kan forbedre økonomien, så vil det resultere i et samlet tab på 1.532 mio. kr.

DSB har i lyset heraf udarbejdet et katalog med en række forbedringsinitiativer. Gennemføres de initiativer, som DSB umiddelbart anser som sandsynlige, forventer DSB, at økonomien i DSBFirst Øresund kan forbedres med i alt 1.076 mio. kr. i perioden 2011-2017. Hermed vil det akkumulerede underskud reduceres til 456 mio. kr. over perioden.

Det er KPMG's vurdering, at de planlagte forbedringsinitiativer er forbundet med betydelig usikkerhed og risiko for manglende implementering, bl.a. under hensyntagen til den nuværende ustabile situation for virksomheden og den hidtidige økonomiske styring.

KPMG konstaterer derfor, at baseret på analysen er det deres sammenfattende vurdering, at der ikke kan skabes balance i økonomien i DSBFirst Øresund, med mindre der kan opnås yderligere og tilstrækkelig betaling fra trafik køberne og eventuelt kombineret med afkortning af kontraktperioden.

17. juni 2011

Fakta om Plan B for Kystbanen

Forligskredsen bag udbuddet af Øresundstrafikken (regeringen, DF og RV) iværksatte på baggrund af DSBFirsts usikre situation den 11. april 2011 et arbejde med at sikre betjening af passagerne i den danske del af Øresundstrafikken gennem aktivering af DSB's assistanceforpligtelse, hvis DSBFirst ikke længere kan videreføre driften – den såkaldte "Plan B".

Der foreligger nu en konkret udmøntning af Plan B, som kan læses [her](#).

Det har desværre indtil nu ikke været muligt for DSBFirst at finde en langsigtet løsning, som sikrer, at økonomien i DSBFirst Øresund kan bringes i balance.

Det må derfor forventes, at Plan B skal bringes i anvendelse, med mindre DSBFirst snarest finder en løsning med de svenske trafik købere.

Plan B sikrer, at det nuværende betjeningsomfang på Kystbanen vil kunne fortsætte efter DSBFirsts overdragelse af trafikken til DSB. Trafikstyrelsen og Banedanmark vil endvidere i dialog med de svenske trafik købere fastlægge trafikken over Øresundsbroen med udgangspunkt i, at danske hhv. svenske tog på skift kører over broen.

Da Plan B skal gennemføres inden for rammerne af DSB's assistanceforpligtigelse, vil det indebære, at danske tog ikke længere kører langt ind i Sverige. Ved at isolere Kystbanetrafikken på denne måde sikres endvidere, at forsinkelser fra Sverige ikke længere vil kunne forplante sig videre op ad Kystbanen.

I den forbindelse udtaler transportminister Hans Christian Schmidt:

- Plan B sikrer, at trafikken på Kystbanen kan videreføres med samme trafikomfang som i dag.

- Ved at isolere trafikken på Kystbanen – ved at togene fra Kystbanen ikke længere kører flere hundrede kilometer ind i Sverige – sikres det, at forsinkelser fra Sverige ikke længere vil kunne forplante sig videre op af Kystbanen.

17.06.2011

DSB-ledelse tager KPMG-rapport til efterretning

Transportministeriet har i dag offentliggjort en rapport fra konsulentvirksomheden KPMG med titlen "Analyse af DSB First Øresund" om DSBs datterselskaber, DSBFirst Danmark A/S og DSBFirst Sverige AB.

DSBs ledelse tager rapportens konklusioner til efterretning, konstaterer Klaus Pedersen, konstitueret administrerende direktør i DSB og konstitueret bestyrelsesformand for DSBFirst siden marts 2011:

"Der er tale om alvorlige kritikpunkter i en meget alvorlig sag, der har sat stort præg på hele DSB de sidste par måneder. Vi må konstatere, at særligt økonomistyringen i DSBFirst ikke har været god nok – og at der ikke har været tilstrækkeligt fokus på samhandlen mellem DSB og DSBFirst. Det er der allerede draget konsekvenser af," lyder det i en udtalelse fra Klaus Pedersen.

Sagen om DSBFirst begyndte den 18. marts i år, hvor DSB offentliggjorde et årsregnskab for 2010 med forvaltningspåtegning fra Rigsrevisionen på grund af blandt andet manglende dokumentation for samhandlen mellem DSB og DSBFirst samt overdragelsen af værkstedet Helgoland fra DSBFirst til DSBs datterselskab, DSB Vedligehold A/S. Revisionsforbeholdene fik DSBs bestyrelse til at afskedige administrerende direktør Søren Eriksen. Senere er også tidligere økonomidirektør Bartal Kass blevet afskediget for utilstrækkeligt opsyn med DSBFirsts økonomi, samt endvidere administrerende direktør i DSBFirst, Karsten Røn Andersen, der blev afskediget for mangelfulde resultater og alvorlige problemer i DSBFirst.

KPMGs rapport peger endvidere på, at der er betydelige udfordringer forbundet med at sikre en fremadrettet bæredygtighed i DSBFirst.

”Det er åbenlyst, at DSBFirst Sverige ikke er økonomisk bæredygtig med det nuværende indtægtsgrundlag. Der er behov dels for en effektivisering af virksomheden, dels for yderligere betaling fra de svenske trafik købere. Vi arbejder intenst på at finde en løsning” siger Klaus Pedersen.

DSBs bestyrelse bad den 9. april ledelsen i DSB og DSBFirst drøfte sagen med de svenske trafik købere fra Öresundståg, med First Group samt andre relevante myndigheder med henblik på at finde ”en bedre og økonomisk mere holdbar model til gavn for kunderne”. DSBs konstituerede administrerende direktør og bestyrelsesformand for DSBFirst, Klaus Pedersen, håber på en snarlig afklaring:

”Jeg forventer, at vi i næste uge kan opdatere DSBs bestyrelse og DSBs ejer om forhandlingerne med Öresundståg,” udtaler Klaus Pedersen.

Klaus Pedersen har ikke yderligere kommentarer til sagen.

27. JUNI 2011

800.000 kroner siver dagligt ud af DSBFirst

Det kører slet ikke for det lukningstruede togselskab. DSB First i Danmark tabte 294 millioner kroner i 2010.

Datterselskabet DSBFirst er en klods om benet om DSB. Det fremgår af årsregnskabet fra den danske afdeling af DSBFirst for 2010.

»Tab hos det svenske søsterselskab er hovedårsagen til et underskud på 800.000 kroner - hver dag«, skriver Ingeniøren på sin hjemmeside, ing.dk.

Netop i disse dage afgøres skæbnen for DSBFirst' aktiviteter i Sverige. Selskabet ønsker, at de svenske trafik købere underskriver en ny kontrakt, der skal sikre DSBFirst flere penge for at stå for driften af Öresundstogene i Sverige.

Sker det ikke, vil selskabet sandsynligvis blive lukket.

»Regnskabet tegner et billede af en virksomhed, hvor pengene fosser ud af kassen i en grad, så egenkapitalen ved årsskiftet var negativ«, skriver ing.dk.

Ekspllosion i underskuddet

I 2009 havde DSBFirst et underskud på beskedne 1,5 millioner kroner. Det eksploderede i 2010 til 294 millioner kroner.

Blandt andet har DSBFirst i Danmark vinket farvel til et tilgodehavende på 190 millioner kroner i det svenske selskab ved at nedskrive beløbet.

»Samtidig hævler den nye ledelse 79 millioner kroner af den værdi, som selskabet har bundet i udstyr til togene, hvilket bidrager pænt til underskuddet«, skriver ing.dk.

2010 levede ikke på til forventningen

Situationens alvor fremgår af ledelsens kommentarer, anført af nyindsatte Gert Frost, til regnskabet. Den økonomiske udvikling levede i 2010 ikke op til det forventede, og det forklarer den miserable tendens i driftsindtjeningen, nævner ledelsen i sin beretning.

Ifølge ing.dk er regnskabet fyldt med forbehold om DSBFirst' overlevelse.

»Ikke bare skal svenskerne skrive under på en aftale, som vil gøre det dyrere at drive togene på deres side af Øresund«.

Det skal også lykkes at overbevise EU om, at DSBFirst ikke skal tilbagebetale den statsstøtte, som selskabet ifølge kammeradvokaten allerede har fået, skriver ing.dk.

28. JUNI 2011

Ministeren: Der skal ro på, før der igen udbydes togstrækninger

Transportministeren er glad for DSBFirst-aftale, som sikrer tog over Øresund.

Passagererne kommer ikke til at mærke forringelser på Kystbanen, men det kuldsejlede udbud af DSBFirst skal lige sluges, før der igen skal tales om udbud af togstrækninger i Danmark.

Sådan lyder det fra transportminister Hans Christian Schmidt (V), efter at der er fundet en løsning for Øresundstrafikken.

»Nu har vi en kontrolleret afvikling, som giver forbedret rettidighed på Kystbanen. Så alt i alt er det her en god løsning«, siger han og fortsætter:

»Nu kan vi tale med svenskerne og få det her lagt klar til december, så det ikke kommer til at påvirke brugerne af Kystbanen. Vi har en plan liggende, som vi gjorde færdig forleden, hvor der er 10 minutters drift i myldretiden«.

DSBFirst må droppe togdrift i Sverige

Aftalen afværger en truende konkurs, men samtidig må DSBFirst droppe at køre tog i Sverige.

Ifølge transportministeren er læren, at buddet på at drive strækningen var for lavt.

»Alle kan jo se, at det her ganske enkelt var for lavt et bud. Mange vil prøve at pakke det ind i alt muligt andet, men det er bare sandheden«, siger han.

Han vil ikke konkludere overordnet, at udbud af togstrækninger er en dårlig idé.

»Det her med at udbyde togstrækninger var noget, den tidligere socialdemokratiske og radikale regering gik ud med, og det synes jeg, de havde set rigtigt«, siger han og fortsætter:

»Men jeg tror, at alle kan lære af det her, at nu skal der være ro i eget hus, før vi skal videre igen«.

Transportministeren markerede sig ellers i december 2010 med, at der fra 2012 skal være konkurrence på DSB's hovedstrækning København - Aalborg. Om det kommer til at ske nu, svarer han ikke klart på:

»Nu stiller vi lige det her i bero. For jeg vil godt sikre mig, at der ikke er for mange bolde i luften, når vi løser de her ting«, siger han.

Kommer der konkurrence på den strækning i 2012?

»Det får du ingen svar på, uanset hvor mange gange du spørger i dag. Når jeg ser nogle problemer, så løser jeg først dem, og så tager vi derefter de næste opgaver. Jeg kan godt lide, at der er ro på«.

28. juni 2011

Veolia overtager for DSBFirst i Sverige

Når DSBFirst 10. december i år stopper med at køre tog på den svenske del af Øresundskørslen, så bliver det den svenske operatør Veolia Transport, der tager over.

Efter DSBFirst tirsdag har opgivet at stå for togdriften på den svenske side af Øresund, bliver det franske Veolia Transport, som fra og med den 10. december 2011 skal fragte de rejsende over Øresund.

- Det står klart, at DSBFirst Sverige AB den 10. december 2011 overdrager trafikken til en anden operatør i Sverige, mens DSBFirst Danmark A/S indtil videre skal stå for trafikafviklingen på den danske side af Øresund, skriver DSB i en meddelelse tirsdag.

I løbet af efteråret vil DSBFirst Sverige gradvist overdrage ansvaret for togtrafikken til Veolia, som har fået kontrakt på togdriften over Øresund frem til udgangen af 2013. Derefter skal de svenske myndigheder udpege en ny operatør.

- I den bedste af alle verdener havde vi umiddelbart udbudt trafikopgaven, men det er ikke en gennemførlig løsning i det her tilfælde, siger formand for Skånes regionsråd Mats Persson.

- Det er tale om et omfattende trafiksystem, som ikke kan overtages fra den ene dag til den anden. Derfor er vi tilfredse med den her løsning, forklarer Gunnar Wulff, administrerende direktør for trafikudbyderen Öresundståg AB.

Han siger, at det vigtigste hele tiden har været at undgå gener for kunderne, og det burde med Veolia-løsningen være sikret.

- For DSB er der tale om et prestigetab, at selskabet efter to år må kaste håndklædet. men det er i alles interesse, at trafikken fungerer, siger Mats Persson.

Løsningen med Veolia Transport indebærer ingen ændringer i køreplanen i Sydsverige og over Øresundsbroen. Veolia ventes at overtage flere af medarbejderne hos DSBFirst Sverige.

Økonomisk betyder aftalen, at de månedlige tab på driften i DSBSverige AB frem til december 2011 dækkes dels af Öresundståg, dels gennem nedbringelse af de garantier, der er stillet af DSB og First Group.

28. JUNI 2011

DSBFirst undgår konkurs

DSBFirst holder sig på skinnerne, men skal finde ny samarbejdspartner i Sverige.

Efter flere ugers intense forhandlinger mellem DSB og de svenske trafikmyndigheder, Öresundståg, er parterne nu nået frem til en løsning.

Aftalen sikrer en uændret betjening af Øresundstrafikken på begge sider af sundet, og en truende konkurs for DSBFirst er dermed undgået.

I perioden frem til køreplansskiftet 10. december 2011 vil det blive afklaret, hvem der skal køre den svenske del af Øresundstrafikken fremover.

Topchef er tilfreds

DSB's topchef Klaus Pedersen understreger over for medarbejderne, at der er tilfredshed med to ting i den aftale, vi har opnået.

»Vi har undgået en truende konkurs, som ville have kastet såvel kunder som medarbejdere og leverandører ud i en uoverskuelig situation, og aftalen er økonomisk set det bedst mulige udkomme af en vanskelig situation for DSB«, siger han.

Dermed synes de 200.000 passagerer på strækningen over Øresund at være reddet for en stund.

En konkurs ville have skabt en uoverskuelig situation og gjort de nuværende problemer for de mange pendlere med manglende siddepladser og dårlige internetforbindelser mange gange værre.

Flere togsæt fra Sverige til Danmark

Ifølge DSB kan passagererne med aftalen se frem til bedre tider. Det sker blandt andet ved, at man sætter flere togsæt på ruten fra Sverige til Danmark for at gøre bedre plads til kunderne og imødegå kritikken om fyldte tog.

»Der vil fremover køre det samme antal tog i Danmark, i Sverige og over Øresundsbroen som i dag. Vores kunder kommer ikke til at opleve forringelser eller ændringer i deres hverdag. Tværtimod«, siger konstitueret administrerende direktør i DSBFirst, Gert Frost.

Konkret betyder aftalen økonomisk, at de månedlige tab på driften i DSB Sverige frem til december 2011 dækkes dels af Öresundståg og dels gennem nedbringelse af de garantier, der er stillet af DSB og medejeren First Group.

Ifølge Klaus Pedersen betyder det, at DSB fremadrettet ikke vil tabe penge på DSBFirst Sverige.

»Med den indgåede aftale forventer vi tillige, at der kan tilbageføres mellem 200 og 250 millioner kroner af de hensættelser til tab på 725 millioner kroner, som blev indarbejdede i årsregnskabet for 2010«, siger han.

29. JUNI 2011

Opsplitning af udbud kan være ulovlig

DSB's og Öresundstågs redningsplan er muligvis i strid med EU-regler. Arriva lægger allerede nu sag an mod den svenske stat.

DSB, de svenske trafikmyndigheder og Öresundståg siger, at de har fundet en løsning for Öresundstrafikken til glæde for passagerer og skatteydere.

Men redningsplanen kan blive plaffet ned af både konkurrerende transportselskaber og EU-kommissionen.

Det oprindelige udbud, som DSBFirst vandt for snuden af en række konkurrenter, bliver nemlig ændret nu. Og konkurrenter er i god ret til at så tvivl om lovligheden i det, siger en ekspert:

»Det er meget tvivlsomt, om det her kan lade sig gøre inden for rammerne af EU's udbudsregler. Det er normalt ikke lovligt at lave grundlæggende ændringer af kontrakten uden at lave et genudbud. Man forandrer kontraktpartens identitet og laver en grundlæggende ændring af den indgåede aftale, idet man spalter kontrakten op i to«, siger Steen Treumer, professor i udbudsret ved Københavns Universitet.

Erkender tab på halv milliard

kort opridset har DSB nu erkendt et tab ved DSBFirst-affæren på en halv milliard kroner. Senest 10. december dropper DSBFirst sine aktiviteter i Sverige og fortsætter kun driften af Kystbanen. Den svenske del af trafikken overtages af franske Veolia, som de svenske myndigheder i al hast har udpeget til at overtage driften indtil udgangen af 2013.

Men det vil konkurrenten Arriva ikke finde sig i, og selskabet indklagede i går sagen for de svenske domstole. Selskabet mener, det er i strid med udbudsreglerne.

»Konkurrenterne kan gøre gældende, at den ændrede kontrakt er indgået ulovligt, uden at pligten til udbud er respekteret. På det grundlag kan de også anfægte de nye kontrakters gyldighed. Det kan heller ikke udelukkes, at sagen vil føre til sagsanlæg fra EU-kommissionen mod den svenske og danske stat for traktatbrud«, siger professor Steen Treumer.

Undtagelse kan redde DSB

Grith Ølykke, ekspert i udbudsret ved Copenhagen Business School, er for så vidt enig med Steen Treumer. Men hun oplyser, at der eksisterer en undtagelse i en nyere EU-forordning, der siger, at en stat kan indgå kontrakter med et jernbaneselskab uden forudgående udbud.

»Undtagelsen siger, at en stat direkte kan vælge at tildele kontrakter til en operatør uden udbud. I sidste ende vil det bero på en prøvelse ved EU-domstolen«, siger adjunkt Grith Ølykke.

Trafikstyrelsen forventer dog ikke nogen udbudsretlige problemer, da der er tale om to trafikkontrakter og et såkaldt koordineret udbud. Og da forandringerne i kørslen alene vedrører den svenske del af trafikken, regner styrelsen ikke med at få nogen retssag på halsen, siger kommunikationschef Thorbjørn Ancker.

I DSBFirst kan administrerende direktør Gert Frost ikke garantere for aftalens juridiske vandtæthed. »I planen har vi haft fokus på kunderne, og hvis der kommer et juridisk efterspil, må vi stå på mål for det«, siger han.

Transportminister Hans Chr. Schmidt (V) hæfter sig ved, at passagerernes forhold nu bliver bedre og vil bruge det næste halve år på at vurdere juraen:

»Jeg tror ikke, at DSB er klar over sin egen retsstilling. Nu skal vi have nogen til at kigge på, hvad man kan og ikke kan; om DSBFirst kan fortsætte i Danmark, eller om DSB skal køre assistancekørsel. Det har vi nu god tid til at kigge på, men vil i alle tilfælde spille efter reglerne«.

1. juli 2011

Her er DSB's nye topchefer

DSB ansætter Nordjyllands Trafikselskabs administrerende direktør Christian Roslev som ny topboss (Opdateret 9.30)

Christian Roslev bliver den nye frontfigur i DSB og afløser dermed den konstituerede direktør Klaus Pedersen. Christian Roslev er 43 år og har tidligere arbejdet i Finansministeriet, Københavns Kommune, KMD og rådgivningsvirksomheden COWI.

Som ny økonomidirektør har DSB samtidig ansat den 45-årige Jacob Kjær fra TDC Business Nordic. Den nye duo bliver med tiden del af en større direktion, der vil blive udvidet med flere personer.

»Vi har valgt to personer, der bidrager med erfaringer i både transport, forretning og i rollen som offentlig virksomhed. Den nye direktion skal sammen med den øvrige ledelse og medarbejdere skabe et endnu stærkere DSB, der kan skabe nye gode resultater,« siger bestyrelsesformand i DSB Peter Schütze.

DSBs nye topledelse ansættes efter nogle turbulente måneder, hvor først Søren Eriksen den 17. marts blev fyret som adm. direktør for DSB som følge af problemerne i DSBFirst. Herefter fulgte en massiv udrensning af en lang stribe andre DSB-chefer, ligesom DSBs bestyrelsesformand, Mogens Granborg, trak sig.

"Styr på omkostningerne"

Selv siger Christian Roslev selv, at han glæder sig til den nye opgave.

"Og så skal vi styrke stoltheden blandt DSB's medarbejdere, der hver dag gør et flot stykke arbejde med at give kunderne tog til tiden og god service," siger han i en pressemeddelelse fredag.

Jacob Kjær afløser Klaus Pedersen, der blev konstitueret som adm. direktør i DSB efter Søren Eriksens firing og som tidligere er økonomidirektør. Han overtager posten 8. august.

"En forudsætning for at kunne investere i fremtiden er, at vi har styr på omkostningerne og økonomien som helhed. Jeg ser frem til at kunne bidrage til det arbejde og til at styrke DSB som virksomhed", lyder det fra den nye mand, der skal stå i spidsen for DSB's økonomi.

Christian Roslev har første arbejdsdag i DSB 1. august, men overtager først direktørstolen den 12. august, hvor den Klaus Pedersen forlader posten til fordel for et job som økonomidirektør i den børsnoterede ingredienskoncern Chr. Hansen.

03-08-2011

DSB og FirstGroup enige om finansieringen af DSBFirst

Til gavn for DSBFirsts kunder er DSB og FirstGroup nu nået til enighed om den fremtidige finansiering af DSBFirst. Begge parter bidrager med ny kapital til oprydningen og til den kontrollerede afvikling af aktiviteterne i DSBFirst Sverige i december 2011.

"I DSB er vi meget tilfredse med, at det er lykkedes at nå en aftale med FirstGroup. Både DSB og FirstGroup vil bidrage finansielt og praktisk til den kontrollerede afvikling af DSBFirst Sverige i december 2011. DSBFirst vil forvalte overgangen til en ny operatør i Sverige og sikre en stabil drift for kunderne," siger Kim Munch Lendal, chefjurist hos DSB.

DSB og FirstGroup vil hver bidrage med 35 millioner kroner for at retablere egenkapitalen i DSBFirst Sverige. Som en del af aftalen vil FirstGroup genindtræde i bestyrelsen for DSBFirst ApS, det fælles holdingselskab for Øresundstrafikken.

"Vi er tilfredse med afslutningen af forhandlingerne med DSB om rekonstruktionen af DSBFirst, så vi sammen på en ansvarlig måde sikrer den fortsatte drift af togtrafikken for DSBFirsts kunder i både Sverige og Danmark," siger Dave Gausby, økonomidirektør i FirstGroups UK togdivision

Fakta

- DSB og FirstGroup tilfører hver 35 millioner kroner for at retablere egenkapitalen i DSBFirst Sverige.
- FirstGroup genindtræder i bestyrelsen for DSBFirst ApS, der er det fælles holdingselskab bag Øresundstrafikken.
- Aktiviteterne i DSBFirst Sverige afvikles med køreplansskiftet den 10. december 2011, hvor en ny operatør overtager den svenske del af Øresundstrafikken.

- De månedlige tab på driften i DSBFirst Sverige frem til december 2011 dækkes som tidligere fortalt dels af de svenske trafikmyndigheder i Öresundståg, og dels gennem det kapitalindskud, som DSB og FirstGroup nu foretager.
- Garantierne stillet over for de svenske trafik købere nedskrives med 55 millioner kroner som led i kapitaltilførslen.
- FirstGroups hidtidige mulighed for at træde ud af DSBFirst i henhold til en såkaldt put option er nu erstattet af en ny og præciseret put option, der kan udnyttes af FirstGroup efter den endelig afvikling af DSBFirst Sverige i 2012.

For yderligere kommentarer kontakt DSB Kommunikation på 24 68 00 00.

Mvh. DSB

15-08-2011

DSB står foran nye effektiviseringer

Økonomien i DSB er anstrengt, og den nye administrerende direktør ser ingen anden udvej end nye effektiviseringer. DSB skal være mere lønsomt

Selvom Christian Roslev kun lige er tiltrådt som ny administrerende direktør i DSB, er han ikke i tvivl om, hvilken medicin der skal til for at rette op på en skrantende økonomi.

»Vi kommer til at gennemføre yderligere effektiviseringer i DSB. Vi har allerede iværksat en række initiativer, for eksempel har vi indført et ansættelsesstop og stoppet annonce-kampagner, men det er ikke nok. Jeg har derfor et stramt fokus på vort omkostningsniveau og på, at DSB skal blive i stand til at levere nogle gode økonomiske resultater,« siger Christian Roslev.

DSBFirst-sagen og et generelt overforbrug har drænet DSB's kasse, så Christian Roslev finder det bydende nødvendigt at slanke organisationen. Derudover skal der også findes midler til at investere i fremtidens endnu bedre kundeservice, så han ser ingen vej udenom.

»Vi skal være klar til at se på alle områder i virksomheder, når det handler om at gøre tingene mere effektivt og omkostningsbevidst. Vi vil kigge på administrationen og vurdere, om vi kan lave flere digitale løsninger i for eksempel salg, så vi måske kan lukke flere betjente salgssteder. Vi skal også se på, om vi er dygtige nok, når det gælder driften og vedligeholdelse og se på vort serviceniveau. Intet er fredet,« siger han.

Billetpriser ikke fredet

End ikke billetpriserne er fredet. Det kan ifølge den nye direktør også komme på tale at hæve billetpriserne.

»Vi er jo reguleret af et takstloft. Men jeg tænker da på, om vi på nogle områder leverer ydelser, som er for billige. Vi skal for eksempel blive endnu dygtigere til at sprede kundetilstrømningen over hele dagen. Her har vi allerede god succes med vore Orangebilletter, så det er billigere at købe en billet på ydertidspunkter, og tilsvarende dyrere på de mest eftertragtede tidspunkter,« siger Christian Roslev.

Stort og stærkt DSB

Christian Roslev er meget optaget af, at DSB skal være i stand til og gøre sig fortjent til at blive dem, der skal trække læsset, når det handler om at indfri politikerne ambitiøse mål om at fordoble antallet af kunder i togene inden 2030.

Derfor skal DSB levere et så godt produkt, være så dygtige til at drive forretningen og være så åbne, at politikerne ikke føler behov for at udlicitere yderligere på jernbaneområdet.

»Danmark har brug for et stort og stærkt DSB. Sådan tror jeg faktisk også, at vore ejere ser det. Vi skal så sikre, at vi leverer et produkt og nogle resultater, som samfundet kan være tjent med,« siger han.

22-08-2011

DSB har et historisk underskud

DSB's dugfriske halvårsrapport vidner om markant kundevækst, men også om en alvorlig økonomisk situation.

Som helt ny administrerende direktør i DSB kommer Christian Roslev i dag med sit første regnskab, regnskabet for første halvår. Og der er masser af udfordringer og en bunden opgave: At bringe DSB sikkert ud af krisen, gøre underskud til overskud, fortsætte den gode kundevækst, at sørge for flere tog til tiden samt at sikre tilfredse ejere, kunder og medarbejdere.

»Regnskabet markerer tydeligt sort på hvidt, at de store udfordringer, som jeg og mine kolleger i DSB står over for, er meget konkrete og nærværende. Vi har i en periode haft højere udgifter end indtægter, og vi taber penge hver dag. Det er alvorligt, og situationen skal løses. Men regnskabet fortæller også, at danskerne i rekordhøj grad søger mod toget og gerne vil DSB og toget.«

Et godt fundament

En af de største udfordringer for den nye direktør og DSB står at læse på den økonomiske bundlinje: Koncernens økonomiske resultat før skat for årets første seks måneder udgør nemlig et underskud på 67 millioner kroner hvilket medfører, at DSB løbende øger sin gæld.

»Vi går nu målrettet i kødet på de udfordringer, som vi står over for i DSB. Og vi har et stramt fokus på vores omkostninger og er meget bevidste om, at det er tvingende nødvendigt, at DSB bliver i stand til at levere gode økonomiske resultater i fremtiden, hvilket nødvendiggør flere effektiviseringer i virksomheden,« forklarer han.

Til gengæld satte danskerne sig 87 millioner gange til rette i et DSB-tog i samme periode. Det er det højeste antal kunder nogensinde på et første halvår i virksomhedens historie – hele seks procent eller knap fem millioner flere rejser end i første halvår 2010.

Og kunderne får samtidig i høj grad tog til tiden. Således kørte 90,5 procent af alle DSB's Fjern & Regionaltog til tiden, og 95,2 procent af S-togene forlod perronerne til tiden i årets første seks måneder, hvilket er forbedringer sammenlignet med det første halve år af 2010.

»Vores flotte og historiske passagerfremgang giver sammen med en fornuftig rettidighed for togene et godt fundament for, at vi fortsat kan udfylde vores vigtige samfundsrolle. Fremgangen fortæller, at danskerne vil kollektiv transport og tog. Det gør mig

fortrøstningsfuld. For hvis vi både skulle slås med for høje omkostninger og en vigende tilgang af kunder, så var der for alvor grund til at være bekymret,« siger direktøren.

Toneangivende aktør

Christian Roslev betoner, at det klare mål for DSB's nye ledelse og resten af virksomheden er hurtigst muligt at genskabe en rentabel forretning og samtidig at spille en markant rolle i forhold til transportsektoren og samfundsudviklingen generelt:

»Vi skal arbejde hårdt på at genskabe stoltheden omkring DSB hos både ejere, medarbejdere og kunder. DSB skal målrettet styrke positionen som danskernes foretrukne kollektive transportmiddel, da vi ønsker at være den toneangivende og primære aktør i politikernes ambition om en fordobling af togtrafikken frem mod 2030,« siger Christian Roslev.

[Hele DSB's halvårsrapport 2011 med særligt forord af bestyrelsesformand Peter Schütze og administrerende direktør Christian Roslev kan læses her:](#) 

Mvh. DSB

DSB's økonomi er ved at køre af skinnerne

Mandag den 22. august 2011

Ny ledelse erkender togselskabets store udfordringer efter underskud på 67 millioner kroner i første halvår.

DSB står over for store udfordringer med at få rettet op på økonomien, og selv om antallet af rejsende vokser, så går det i modsat retning med indtjeningen. Det viser halvårsregnskabet fra DSB offentliggjort mandag.

I de første seks måneder af 2011 havde DSB et underskud før skat på 67 millioner kroner. En kraftig forværring i forhold til samme periode sidste år, da togselskabet havde et overskud på 180 millioner kroner.

- Regnskabet markerer tydeligt sort på hvidt, at de store udfordringer, som jeg og mine kolleger i DSB står overfor, er meget konkrete og nærværende, siger den nytiltrådte administrerende direktør Christian Roslev.

- Vi har i en periode haft højere udgifter end indtægter, og vi taber penge hver dag. Det er alvorligt, og situationen skal løses, fortsætter Roslev.

Samtidig glæder han sig over, at "danskerne i rekordhøj grad søger mod toget". I første halvår havde DSB 87 millioner rejser eller fem millioner flere end i første halvår 2010 og det højeste antal passagerer nogensinde

DSB fremhæver i regnskabsmeddelelsen også, at togene kører mere præcist end for et år siden. 90,5 procent af alle fjern- og regionaltog forlod perronerne til tiden, mens S-togene var endnu mere præcise med 92,5 procent.

Christian Roslev betoner, at målet nu er hurtigst muligt at få genskabt rentabiliteten i foretagendet. Og det indebærer blandt andet effektiviseringer. Hvilke nævnes der ikke noget om.

Ifølge den ligeledes nytiltrådte økonomidirektør, Jacob Kjær, der sammen med Roslev udgør direktionen i DSB, vil det tage tid, før ubalancen mellem indtægter og udgifter er fjernet.

- DSB er som mange andre store virksomheder en supertanker, der tager tid at vende. Så jeg har ikke en forventning om, at den nye direktions tiltag og fokus på situationen kan aflæses i næste kvartals regnskab, siger Jakob Kjær.

Ændringerne vil tidligst kunne mærkes i regnskabsåret 2012, fortsætter han og fastslår, at fundamentet til en lønsom forretning er på plads.

- Vi møder udfordringerne med åben pande, og er helt overbeviste om, at vi kan genskabe en sund økonomi i DSB.

For bare fem år siden havde DSB et overskud før skat på 1008 millioner kroner. Resultatet er således blevet mere end milliard kroner dårligere siden 2006.

Udsigter for DSB's indtjening er forværret

Mandag den 22. august 2011

Tidligere ventede DSB overskud i 2011. Nu venter togselskabet et minus på op til 150 millioner kroner.

DSB var for optimistisk, da selskabet i marts fremsatte sine forventninger til indtjeningen i 2011. Dengang ventede togselskabet et resultat på mellem nul og 50 millioner kroner.

I mandagens halvårsregnskab er forventningen ændret til et underskud på mellem 125 og 150 millioner kroner efter et underskud i de første seks måneder af regnskabsåret på 67 millioner kroner.

- Nedgangen i forventningen skyldes en revurdering af igangværende og afsluttede anlægsprojekter, højere omkostninger til de nye operationer i Sverige og omkostninger til forsinkelser af IC4-indkøringen, forklarer DSB i halvårsrapporten.

Opgaven for den nye ledelse og bestyrelsesformand er nu at få stoppet den slingrende kurs og få rettet op på økonomien.

- Det vil være en prioritet at øge DSB's indtægter, lige som alle muligheder for besparelser og effektiviseringer vil blive afdækket, lyder det i en fælles udtalelse fra administrerende direktør Christian Roslev og bestyrelsesformand Peter Schütze.

For bare et år siden afleverede DSB et halvårsregnskab med et overskud før skat på 183 millioner kroner. Og selskabet fremhæver, at for bare fem år siden var der et overskud på den gode side af en milliard kroner.

Den løbende forværring skyldes især satsningen på togdrift i udlandet.

- Desværre har der været store problemer med at styre økonomien i flere af DSB's udenlandske selskaber. Sagen om DSBFirst har belastet DSB's økonomi og omdømme betragteligt, skriver ledelsen.

Konsekvensen af de mislykkede eventyr, især i Sverige, er, at den internationale ekspansion er opgivet.

- DSB skal ikke byde på nye togstrækninger i udlandet, fastslår Roslev og Schütze.

Ser man de enkelte poster i halvårsregnskabet, er der opmuntrende tendenser:

Passagerindtægterne er øget to procent i forhold til samme periode i 2010. Indtægter fra trafikkontrakter er forbedret med 14 procent, og selv salget af kioskvarer viser fremgang.

Samlet er indtægterne steget med fem procent til 5870 millioner kroner. Problemet er, at omkostningerne er øget ni procent.

DSB-direktør: Udgifterne skal ned

Mandag den 22. august 2011

Flere tager toget, men det kan ikke i sig selv rette op på, at DSB's udgifter er løbet løbsk.

Flere kunder, flere tog til tiden og flere indtægter. Umiddelbart er DSB en virksomhed i fremgang, men så alligevel ikke.

Udgifterne i togselskabet er for store, og ubalancen mellem indtægter og udgifter kan kun rettes op gennem besparelser og effektiviseringer.

Det fastslår DSB's nytiltrådte administrerende direktør, Christian Roslev, efter mandagens offentliggørelse af regnskabet for de første seks måneder, der viste et underskud på 67 millioner kroner før skat.

Året før var der et overskud på 183 millioner kroner.

Den markante forværring i løbet af bare 12 måneder skyldes for en meget stor dels vedkommende engangsforhold, som altså ikke dukker op i næste års regnskab, men det til trods, skal der strammes op i hele selskabet.

- Det ændrer ikke på på den kendsgerning, at vi skal låne penge hver eneste dag for at holde forretningen kørende, siger Christian Roslev.

I de første seks måneder af 2011 havde DSB 87 millioner rejsende. Det højeste antal kunder nogensinde i et første halvår, og seks procent eller knap fem millioner flere rejser end i første halvår 2010.

- Man kan sige, at målt på antallet rejsende har det seneste halvår været historisk godt, men på omkostningssiden er vi vokset så meget, at situationen er uholdbar, siger han.

Christian Roslev vil ikke sætte hverken kroner eller procenter på, hvor meget omkostningerne skal nedbringes.

- Vi er allerede så småt i gang. Blandt andet med løntilbageholdenhed og konservatisme på en række områder. Nu går vi i gang med en proces, hvor alle parter, medarbejdere og bestyrelse inddrages, siger Christian Roslev.

- Vi skal ind og kigge i alle hjørner for at se, hvad vi kan gøre. Det ville være glædeligt, hvis vi kunne nøjes med at kigge på indtægterne, men det er desværre ikke tilstrækkeligt. Omkostningerne skal reduceres betydeligt, siger han.

Roslev ønsker ikke at udtale sig om, hvor meget DSB på sigt kan tjene, når virksomheden er trimmet.

- Det vil jeg ikke kommentere, men målsætningen er at få skabt en robust økonomi, siger han.

For bare fem år siden havde DSB en indtjening på over en milliard kroner.

23-08-2011

DSB har fokus på økonomisk genopretning i Sverige

De to midtvenske operationer, DSBFirst Väst AB og DSB Småland AB, er kommet økonomisk skuffende fra start, mens Roslagsbanan ved Stockholm og de tyske selskaber lever op til forventningerne.

For ti dage siden gjorde DSB's nye administrerende direktør, Christian Roslev, det klart, at DSB på ubestemt tid vil undlade at byde på flere udenlandske togstrækninger. Men det blev lige så klart meldt ud, at DSB agter at leve op til alle aftaler i forhold til de tilbageværende fire svenske og to tyske operationer.

»Vi har gjort det meget klart, at vi ikke fremover ser en ekspansiv udlandsstrategi for DSB i den nuværende situation,« siger DSB's nye økonomidirektør og medlem af direktionen, Jacob Kjær, i forbindelse med offentliggørelsen af DSB's halvårsregnskab.

»Men det er vigtigt at sige, at DSB ikke smider tøjlerne og løber fra noget, men agerer som en professionel leverandør over for de forskellige trafik købere i Sverige og Tyskland,« siger han.

Økonomisk genopretning

DSB Sverige - som udgøres af Roslagståg AB og det nystartede selskab DSB Uppland AB begge ved Stockholm samt DSBFirst Väst AB og DSB Småland AB - kommer samlet ud af første halvår med et utilfredsstillende underskud på 38 millioner kroner.

»Det er nødvendigt fremover at indføre arbejde med en langt strammere økonomistyring og dermed et stærkere fokus på at drive rentabel drift i vores udenlandske selskaber. Det kræver en strammere opfølgning, end jeg fornemmer, der har været tidligere. Det vil sige, at lige som vi skal forvente at blive holdt op af trafik køberne på at levere det, vi har lovet, så skal vi også være skarpe i forhold til at få faktureret det, som vi leverer - og dét, som trafik køberne muligvis vil have ekstra,« siger Jacob Kjær.

Grundlæggende er økonomien sund og fornuftig i de to tyske selskaber samt i Roslagståg AB, som DSB har drevet siden 2003, mens DSBFirst Väst AB og DSB Småland AB har afvejet negativt i forhold til budgettet.

Som konsekvens af den utilfredsstillende økonomi er Jacob Kjær indtrådt i bestyrelsen for de svenske selskaber.

»Der er nu udarbejdet handlingsplaner for selskaberne DSBFirst Väst AB og DSB Småland AB, der medfører, at vi forventer, at de vil blive overskudsgivende,« siger økonomidirektøren.

DSB Sverige varsler afskedigelse af 25 medarbejdere

DSB Sverige har i dag varslet afskedigelse af 25 medarbejdere. De stillinger, der berøres, gælder administrativt personale, der i dag arbejder med tværgående opgaver for DSB's øvrige selskaber i Sverige.

På baggrund af, at DSB i slutningen af året ikke har lige så mange selskaber i Sverige som tidligere, da Øresundstrafikken i Sverige overdrages fra DSBFirst Sverige til franske Veolia Transport, vil DSB Sveriges organisation nu blive tilpasset til de tre tilbageværende selskaber - DSB Småland, DSBFirst Väst og DSB Uppland.

Den 12. september er der forhandlinger med de faglige organisation, hvor den nye organisation vil blive præsenteret.

DSB Sverige AB i Malmö er et selskab, der løser tværgående opgaver og bistår DSBFirst Väst, DSB Småland, DSB Uppland, DSBFirst Sverige og Danmark i spørgsmål, der blandt andet gælder økonomi, planlægning og HR.

29.08.2011

Mørklagt: DSB-chef fyret uden grund

Advokatkonklusioner sætter alvorligt spørgsmålstejn ved fyringen af Søren Eriksen.

DSB har ikke givet ulovlig statsstøtte til DSBFirst, og dermed var der intet grundlag for fyringen af DSB's administrerende direktør Søren Eriksen i foråret.

Det fastslår den endelige undersøgelse, som DSB har modtaget fra advokatfirmaet Bech-Bruun af sagen om DSBFirst og den mulige, ulovlige statsstøtte i forbindelse med Helgoland-værkstedet, skriver Berlingske.

En bombe

Berlingske Business er kommet i besiddelse af advokatundersøgelsens konklusioner, som for godt et par måneder siden blev præsenteret for den samlede DSB-bestyrelse.

Siden har DSB-ledelsen drøftet, hvordan man skulle fremlægge undersøgelsens konklusioner, som ifølge Berlingske er en regulær bombe under hele DSB-sagen.

En mand blev ofret

Professor Anders Drejer fra Handelshøjskolen i Aarhus siger, at advokatundersøgelsen sætter alvorlige spørgsmålstejn ved baggrunden for fyringen af Søren Eriksen:

- Der rejser sig en række spørgsmålstejn efter frifindelsen, herunder om Rigsrevisoren fortsat vil give en påtegning i DSB-regnskabet, og om ministeren stadig ville fyre Søren Eriksen, udtaler Anders Drejer til Berlingske og tilføjer:

- Det er værd at huske, at Søren Eriksen ikke blev fyret på grund af økonomiske problemer i DSBFirst-sagen. Fyringen skyldtes, at ministeren mistede tilliden til Søren Eriksen på grund af det forbehold, som Rigsadvokaten satte ind i DSB-regnskabet for 2010.

Ønsker om mørklægning

Ifølge Berlingske Business' oplysninger har DSB ønsket at nedtone undersøgelsens konklusioner så meget som muligt.

Det skyldes, at konklusionerne på mange måder går stik imod de ønsker og konklusioner, som ikke mindst transportminister Hans Christian Schmidt (V) har givet udtryk for.

CFU

Samarbejdssekretariatet:

Samarbejdsaftalen 2011

Den nye Samarbejdsaftale for 2011 er nu trykt og kan både downloades og bestilles på Samarbejdssekretariatets hjemmeside.

Download Samarbejdsaftalen 2011 [her](#)

Åbne kurser om SUs arbejde med kompetenceudvikling

- Hvad er SU's rolle i forhold til kompetenceudvikling?
- Hvad er strategisk kompetenceudvikling?
- Hvordan tilrettelægger SU en kompetencestrategi?
- Har I udfordringer i SU med at omsætte kompetencestrategi til praksis?

Samarbejdssekretariatet og Statens Center for Kompetenceudvikling afholder åbne kompetencekurser for SU-medlemmer **den [3. november i Ry](#) og den [30. november i København](#).**

Samarbejdsudvalget har en nøglerolle i at udstikke de strategiske rammer for arbejdspladsens kompetenceudvikling, herunder udarbejde kompetencestrategier, blandt andet med kriterier for uddeling og anvendelse af midler fra Kompetencefonden, afholdelse af MUS og m.m. (Samarbejdsaftalens § 5, stk. 6).

Mange Samarbejdsudvalg oplever, at det kan være vanskeligt at komme skridtet videre fra de store ord på papir, mens andre ser et mere generelt behov for at få nyt liv i kompetenceudviklingen.

Formål med kursus:

- At SUs medlemmer kender og forstår SU's strategiske rolle og opgaver i forhold til arbejdet med kompetenceudvikling
- At arbejde i dybden med udvalgte områder inden for kompetenceudvikling
- At SU arbejder strategisk og konkret med handlingsplaner for kompetenceudvikling

Tag på SU-kursus

Der er stadig ledige pladser på åbne SU-grundkurser

Kurserne tager udgangspunkt i SU-aftalen. Kursets formål er at give deltagerne en grundlæggende forståelse for samarbejdsudvalgssystemet og skal:

- Gøre deltagerne bevidste om de holdninger, der kan føre til et bedre samarbejde
- Give deltagerne forståelse for samarbejdets muligheder og begrænsninger

- Sætte fokus på samarbejdsudvalgets strategiske arbejde

Kurserne har særligt fokus på de roller, som medlemmerne af samarbejdsudvalget har og udvalgets opgaver omkring mål og strategi.

Husk at SU-medlemmer inden for de første 6 måneder efter udpegning skal have tilbudt et kursus for samarbejdsudvalgsmedlemmer.

Husk også, at Samarbejdssekretariatet tilbyder rekvirerede SU-kurser. Kurset henvender sig til samlede samarbejdsudvalg. Kurset har en dags varighed med mindre andet aftales og tilrettes specielt til det enkelte samarbejdsudvalgs behov og ønsker.

Tilmelding kan ske på:

www.samarbejdssekretariatet.dk

Forbundet:

Afholdt Hb-møde den 25.08.2011

Ekstra ordinært Hb-møde afholdt d. 21.03.2011 i Valby (OK2011)

Ekstra ordinært Hb-møde afholdt d. 08.06.2011 i Valby

Hb møde afholdt d. 16.06.2011:

Dansk Jernbaneforbund godkendte på hovedbestyrelsesmødet 16.06.2011 nedenstående protokollat vedr. nedlæggelse af forbundssekretær-funktionen i Dansk Jernbaneforbund. Funktionen er nævnt i Dansk Jernbaneforbunds love og vedtægter § 5. stk. 5.1.8., § 6. stk. 6.0., stk. 6.1., §7. stk. 7.1.. og § 12. stk.12.0. af 9. oktober 2008.

I forlængelse af Dansk Jernbaneforbunds forbundssekretærs fratrædelse pr.30.09.2011 har en enig hovedbestyrelse besluttet, at forbundssekretær-funktionen ikke genbesættes med heraf følgende konsekvenser for forbundets love og vedtægter frem til Dansk Jernbaneforbunds ordinære kongres 2012.

§ 6. stk. 6.0.

Forbundets hovedbestyrelse består herefter af

- forbundsformand
 - forbundsnæstformand
 - forbundshovedkasserer
 - samt områdegruppeformænd fra områdegrupper med mere end 104 medlemmer.....
- (resten af bestemmelsen er uændret)

§ 7. stk. 7.1.

Forbundsledelsen består herefter af forbundsformand, forbundsnæstformand, forbundshovedkasserer, der i et samarbejde udøver den daglige ledelse af forbundets virksomhed.

Øvrige §§, der er nævnt i første afsnit, får ingen indflydelse på forbundets arbejde frem til Dansk Jernbaneforbunds ordinære kongres 2012, men indgår i Dansk Jernbaneforbunds lovudvalgs arbejde frem mod kongressen.

Dette protokollat træder i kraft med virkning fra 30.09.2011.

Hb møde d. 25.08.2011:

Status OK11:

Fællesoverenskomsten mellem DSB og OAO, virksomhedsoverenskomsten mellem DSB S-tog og OAO samt

virksomhedsoverenskomsten mellem DSB Vedligehold og OAO er underskrevet.

Overenskomsterne er lagt

på Dansk Jernbaneforbunds hjemmeside.

Fællesoverenskomsten mellem Finansministeren og OAO er endnu ikke underskrevet.

Organisationsaftalerne mellem DSB, DSB S-tog og DSB Vedligehold er ved at være klar til underskrift, dog er der endnu et par udeståender, som først skal drøftes.

Der er aftalt nyt møde mellem forbundet og DSB den 18. august 2011.

Rangering i DSB Vedligehold a/s

I forbindelse med oprettelsen af DSB Vedligehold A/S er der opstået lidt tvivl om udførelsen af rangeropgaver på DSB Vedligehold A/S' lejede arealer. Derfor blev regler mv. gennemgået med henblik på at sikre en sikker og korrekt rangering på de lejede arealer.

På baggrund af ovennævnte er der aftalt følgende generelle spilleregler, som danner grundlag for en aftale om rangering på DSB Vedligehold A/S lejede arealer:

1. Ansatte i DSB Vedligehold A/S må kun rangere inden for DSB Vedligehold A/S lejede arealer uanset uddannelse. Rangering ud over de afgrænsede arealer må kun foretages af en uddannet køremand eller lokomotivfører, der er ansat i DSB Sov eller et andet operatør selskab. Denne køremand eller lokomotivfører kan eventuelt også agere som lods. DSB Vedligehold A/S skal rekvirere en køremand eller lokomotivfører hos DSB sov eller en anden operatør virksomhed, der er godkendt til kørsel på Banedanmarks arealer.
2. Rangerarbejde i DSB Vedligehold A/S udføres af lokomotivførere og stationsbetjente, dog udfører håndværkere mindre rangeropgaver i forbindelse med ind og udkørsel af togmateriel, der er i værkstedsproces, herunder CAB 2000 samt kørsel i forbindelse med test og afprøvning. Dette kan eksempelvis være i forbindelse med ATC, ERTMS, udsynstest, sekundmaster, døre, til og fra belastning samt rangering i forbindelse med fejlsøgning. Disse processer fremgår for hvert værkstedsområde efter nærmere aftale. Herud over vil håndværkere også kunne foretage mindre flytninger af togsæt af hensyn til produktionsafviklingen.
3. Der vil blive udarbejdet ledelsesinstrukser, der præciserer hvor konkret i forhold til de enkelte lejede områder, der må rangeres af de forskellige faggrupper.

København den 1. juli 2011

05.07.2011

DSB situation

Der er nu fundet en løsning rangeringsproblematikken. Ligeledes er der god fremdrift på de andre uløste sager mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund, og slutteligt er der faldet så meget ro på situationen i DSBFirst, at de udestående sager også her er ved at finde en løsning.

Grundet sommerferie, vil hovedbestyrelsen ikke blive indkaldt til en ekstraordinær orientering om ovenstående, der vil i stedet blive givet en detaljeret orientering på førstkommende ordinære hovedbestyrelsesmøde.

Med udgangspunkt i ovenstående har forbundsledelsen dd. besluttet at meddele DSB, at samarbejdet kan genoptages.

Årsregnskab 2010

Indtægter kr. 31.895.788

Omkostninger kr. 36.677.712

Årets resultat kr. (4.781.924)

Fri egenkapital kr. 54.363.226

Egenkapital konfliktfond kr. 16.753.516

Egenkapital solidaritetskassen kr. 2.300.240 (begravelseskasse + jubilæum/afskedsgaver)

Balancen 77.280.654

Signal forbikørsel

Hb blev enige om i gangsatte et dybdegående udgravningsarbejde af signalforbikørsler.

29.07.2011

Som det er alle bekendt, har der d.d. været meget medieomtale om signalforbikørsler.

Det skal i den forbindelse oplyses, at baggrunden baseret sig på en undersøgelse foretaget af Havarikommissionen i 2010, altså ikke i dagens tal.

DJ har ikke modtaget undersøgelsesrapporten, men vil rekvirere den hos Havarikommissionen.

Når denne er modtaget, vil den tilgå hovedbestyrelsen.

29.07.2011

500 tog kører over for rødt

Nationalt Mere end én gang om dagen kører et dansk tog forbi et rødt signal. Meget farligt og meget bekymrende, mener ekspert i togsikkerhed.

19. august sidste år forlod et tog Ålbæk Station i Nordjylland, kørte forbi et signal der viste »stop« og fortsatte direkte mod toget, der var på vej sydfra. Stationsbestyreren nåede at få radiokontakt med begge tog, som standsede kun 1.000 meter fra hinanden.

11. januar i år blev en lokomotivfører distraheret ved Viborg. Han så derfor ikke stopsignalet og kørte fra stationen, mens et modkørende tog fra Rindsholm nærmede sig. Han nåede at bremse, inden situationen udviklede sig.

De to episoder, som fremgår af Havarikommissionens rapporter, er langt fra usædvanlige.

531 tog kørte i 2009 over for rødt, viser tal fra Trafikstyrelsen. Og flere af signalforbikørslerne udgør en risiko for passagererne: Havarikommissionen fik i 2010 18 indberetninger om signalforbikørsler, hvor de involverede selv vurderede, at togsikkerheden havde været »udsat for alvorlig fare«. I år er tallet indtil videre 13.

Og da Banedanmark i 2006 analyserede en kraftig stigning i signalforbikørsler, var vurderingen, at 26 episoder det år »reelt har indebåret en sikkerhedsrisiko.« Det viser undersøgelsesrapporten, som Berlingske har fået aktindsigt i.

Ekspert: Det må aldrig ske

Men også alle de signalforbikørsler, der ikke har udgjort en fare for passagererne, bekymrer lektor på Københavns Universitet, Lisbeth Harms, der tidligere har forsket i de menneskelige årsager til togulykker på Vej- og Transportforskningsinstituttet i Sverige.

»Inden for togdriften skal man have en sikkerhedskultur, der grænser til det neurotiske,« siger hun.

Med i statistikken over signalforbikørsler tæller også, når hastigheden er lav eller når et tog glider få meter forbi signalet, fordi bremselængden er længere på efterårsfedtede skinner.

Samtidig bliver mange signalforbikørsler bremset af sikkerhedssystemet ATC, før de udvikler sig, men Lisbeth Harms advarer imod, at dette system bliver en »sovepude«:

»Jernbanens sikkerhed er baseret på signalsikkerhed, og det må aldrig ske, at en lokomotivfører passerer et stopsignal. Den skandinaviske togdrift er meget sikker, men det er fordi, den bygger på et meget strengt sikkerhedskoncept. Begynder man at slække på det, kan togdrift blive meget farligt, for man kan ikke bremse et tog på synsafstanden,« siger hun.

I Banedanmark, der er ansvarlig for størstedelen af de danske skinner, fremhæver man, at det er langt sikrere at køre i tog end bil. Sektionschef for Sikkerhed & Undersøgelser Allan Corneliussen understreger, at risikovurderingen, når en signalforbikørsel bliver indberettet til Havarikommissionen altid er relativ, men at alle episoder alligevel bliver taget seriøst:

Banedanmark: Ingen grund til bekymring

»Vi tager signalforbikørsler alvorligt, for teoretisk set udgør de en indikation af uagtsomhed og en fare. Men alle jernbanesikkerhedssystemerne bygger dels på mennesker, dels på teknisk sikkerhed. Der er flere faktorer, der skal kikse, før der er risiko for en ulykke,« siger han.

Har passagererne grund til at være bekymrede?

»Nej, det mener jeg absolut ikke,« siger han.

Som led i Banedanmarks indsats mod signalforbikørsler sætter de fokus på problemstillingen over for lokomotivførerne, og alle der kører forbi et rødt signal skal til samtale med Banedanmark, hvor årsagerne til fejlen klarlægges.

I Dansk Jernbaneforbund, der organiserer lokomotivførerne, erkender man, at deres medlemmer har ansvaret for det tog, de kører.

Men de mener ikke, at hele forklaringen skal findes hos lokomotivførerne:

»Man bør også se på synlighedsforholdene af signalerne. Og en anstændig virksomhed ville melde ud til lokomotivførerne, at de ikke skal køre så hårdt, som de gør. Man presser folk til at indhente forsinkelser, og det bør høre op,« siger formand Ulrik Salmonsén.

Nyt signalsystem på vej

Hverken Dansk Jernbaneforbund eller Banedanmark tror på, at tallet for oversete røde signaler kommer til at nå helt ned på nul på nuværende tidspunkt. Men Folketinget vedtog i 2009 at investere 24 mia. kr. i et nyt signalsystem, som forventes at gøre de farlige signalforbikørsler til fortid, når det er fuldt udbredt på alle strækninger i 2021. Det har ikke været muligt at få en kommentar fra transportminister Hans Chr. Schmidt (V).

Bekendtgørelse om meddelelse og rapportering af jernbaneulykker og -hændelser til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Anvendelsesområde og definitioner

§ 1. Denne bekendtgørelse gælder for rapportering af ulykker og hændelser her i landet, jf. dog stk. 2.

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

1) Hændelse: Enhver anden begivenhed (i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed m.v. (jernbanesikkerhedsdirektivet) benævnt tildragelse) end en ulykke, der er forbundet med jernbanedrift (i jernbanesikkerhedsdirektivet benævnt togdrift), og som berører sikkerheden ved jernbanedriften.

2) Jernbaneinfrastrukturforvalter: Enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet er drift af jernbaneinfrastruktur med dertil hørende regulerings- og sikkerhedssystemer samt tildeling af infrastrukturkapacitet.

3) Jernbanevirksomhed: Enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, herunder virksomheder, som kun sørger for trækraften.

4) Ulykke: En uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger; ulykker opdeles i følgende kategorier: sammenstød, afsporinger, ulykker på jernbaneoverkørsler (i jernbanesikkerhedsdirektivet benævnt overskæringer), personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand m.v.

Rapportering

§ 3. Ved følgende ulykker og hændelser skal jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere straks underrette Havarikommissionen på vagttelefon (33 14 70 80):

2) Overtrædelse af sikkerhedsbestemmelser i forbindelse med signalforbikørsel, klargøring/rangering og andre forhold, såfremt sikkerheden har været i fare.

3) Situationer, hvor der i øvrigt er sket skade på personer, materiel eller infrastruktur, eller hvor sikkerheden har været udsat for fare, medmindre disse er omfattet af de i stk. 1, anførte situationer.

Stk. 3. Underretningen til Havarikommissionen skal indeholde oplysninger om følgende:

- 1) ulykkens eller hændelsens karakter,
- 2) tidspunkt og sted for ulykken eller hændelsen,
- 3) omfanget af skaden (personer, materiel, anlæg og miljø),
- 4) hvilke jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, jernbanekøretøjer m.v. der har været indblandet,
- 5) hvem der hos pågældende jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvalter er ansvarlig for den videre kontakt til Havarikommissionen, og
- 6) hvem der er repræsentant for virksomheden på ulykkesstedet.

§ 6. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. august 2008.

Transportministeriet, den 23. juni 2008

Carina Christensen

Udførelse af vagtopgaver

DSB Vedligehold har anvendt rengøringspersonale til udførelse af vagtopgaver, der hører under Dansk Jernbaneforbunds overenskomstområde.

Det er sket to gange. Første gang var en fejltagelse og anden gang havde selskabet ikke bedt de pågældende om at udføre opgave. Forbundet undersøger i øjeblikket sagen, for at klarlægge, hvilke skridt der skal tages overfor virksomheden.

I den forbindelse blev DSB First idømt en bod.

Fejl i lønregulering for stationsbetjente/depotservicemedarbejdere

Under mødet med DSB tirsdag den 28. juni gjorde DSB forbundet opmærksom på, at der er sket i fejl i den almindelige lønregulering for stationsbetjente/depotservicemedarbejdere.

Fejlen betyder, at stationsbetjente/depotservicemedarbejdere ikke har fået den almindelige lønregulering pr. 1. april 2009.

Fejlen berører stationsbetjente/depotservicemedarbejdere både i DSB og datterselskaber. DSB vil snarest foretage en efterregulering. Forbundet vil udsende en Medlemsinfo til alle medlemmer, men dette vil af praktiske grunde først ske, når vi i samarbejde med DSB har fået styr på lidt flere detaljer. Dette for at undgå for mange spørgsmål, som vi ikke på nuværende tidspunkt kan svare på.

Næste HB møde d. 13.10.2011

DJ Sektion DSB:

12. møde afholdt d. 06.05.2011

Referat af 12. møde d. 06.05.2011 (2 s.) udsendt d. 15.06.2011

13. møde afholdt d. 01.9.2011

Uniform / Arbejdstøj

Møde i uniformstyregruppen afholdt d. 07.12.2010

Referat uniformsstyregruppe 7. december 2010 udsendt med kalender uge 05 - 2011

Næste møde: d. 30.03.2011 blev aflyst (møde indkaldt d. 26.09.2011)

Møde i arbejdstøjgruppen afholdt d. 23.03.2011

Referat af arbejdstøjgruppemøde d. 23.03.2011 udsendt med kalender uge 13 – 2011

Næste møde: ikke aftalt

Områdegruppen:

Tr/Amr møder med gæst den 3. oktober i Ng

Tr/Amr møder med gæst den 3. oktober i Ng – Meddelte at Mikael Christensen og Niels Sørensen var inviteret, områdegruppen afventer svar.

Notat 5. møde i SPO Fagkategorien d. 09.06.2011 i Valby

Til Stede:

Jørn Nicolaisen; Jan Kaj Christiansen, Mogens Carlsen, Cristian Ghetz, Hans Viggo Hvestendahl, Per Jenner, Jørn Jessen; Jan Bent. Andersen, Jan R Christensen, Dan Kirchhoff ref.

1. Mødets åbning:'

Jan R Christensen bød velkommen til mødet. Dan blev udpeget som sekretær, igen.

2. Orientering fra HB:

Meddelte at der ud over HB mødet d. 14. april, er afholdt økonomiseminar og yderligere et ekstraordinært HB møde omhandlende det afbrudte samarbejde imellem Dansk Jernbane Forbund og DSB.

Vedrørende økonomiseminaret blev det udsendte ”Forbundets aktuelle økonomi” gennemgået og debatteret.

Enighed om at der måtte være sket en fejl i LPO DSB's årets resultat (side 4), hvilket også havde betydning for det samlede resultat for egenkapitalen i områdegrupperne.

DSB S-tog meddelte at de havde stillet besparelsesforslag vedrørende Dj's vagttelefonordning, samt faglige sekretærers modtagelse HB honorar.

Ønske om fortsat differentieret udbetaling til områdegrupperne, da det er administrativt dyrere at drive en landsdækkende organisation.

Ønske udtrykt om at vende tingene om og i stedet lave et visionsseminar, altså hvad er det vi vil med forbundet og dermed hvad er det så at vi skal bruge pengene på.

Hb medlemmerne forventede ikke at kontingent forhøjelser kom på tale.

Det meddeltes at Niels Sørensen stopper pr. 1.8.2011, Niels fortsætter her efterfølgende som seniorkonsulent frem til kongressen 2012. Også Per Pedersen vælger snart at stoppe. Forbundet overvejer pt. at ansætte en arbejdsskade konsulent mere, dette vil evt. være i stedet for en politisk valgt.

Opfølgings HB seminar afholdes d. 6.10.2011 og gruppen tænker input til næste fagkategori møde.

Fra ekstraordinært hovedbestyrelsesmøde d. 8.6.2011 meddeltes det at samarbejdet imellem DSB og DJ atter var genoptaget.

- De udmeldte afskedigelser i DSB First, er trukket tilbage.
- Rangere grænse aftale i Vedligehold A/S udarbejdes i løbet af de næste 14 dage.
- Forbundet bruger 14 dage til indsamling af uafsluttede sager, hvor efter disse behandles hurtigt muligt efterfølgende.

Konstateret at hverken SPO Ralion eller SPO First er blevet informeret i denne sag. JRC følger op på dette.

Fra HB. Møde d. 14.4.2011 meddeltes det at mødet omhandlede Hus sagen, Søren Eriksens afsked, ubrugelig køreplan i DSB First, evt. konkurs af DSB First, økonomi og at OK 11 netop var stemt hjem.

3. Orientering fra områdegrupperne:

SPO DSB First:

Meddelte at, områdegruppenæstformanden var blevet nægtet organisationsfrihed til et meget vigtigt sektionsbestyrelsesmøde, hvilket er et brud på aftalen "tillidsrepræsentant aftalen".

Oplevede et dårligt samarbejde med den lokale ledelse.

Ønskede en drøftelse af arbejdstidsreglerne i fagkategorigruppen og fælles forståelse af disse. Evt. kunne tjenestelisterne gennemgås sidst på året og en evt. sag køres.

Enighed om at områdegrupperne kommer med input til næste møde.

SPO DSB Vedligehold A/S:

Manglende samarbejde med ledelsen, vedrørende rangergrænse aftale. En af årsagerne til at samarbejdet med DSB er opsagt.

SPO Ralion:

Mangler informationer fra forbundet, eksempelvis vedrørende kvalifikationsløn og senest vedrørende det opsagte samarbejde med DSB

Meddelte at en tjenestemand har haft 110 timers overarbejde på en måned, der også indeholdt 1 uges ferie.

Meddelte at der er problemer med frihed til organisationsarbejde, HR chefen indkaldes til et afklarende møde.

Meddelte at Jørn Jessen er ny sektionsformand og at forbundet er underrettet

SPO S-tog a/s:

Meddelte at "Fut i tur", er et projekt hvor der frivilligt dyrkes motion i arbejdstiden. Ses som et positivt tiltag.

Indsyning hver 24 time, overholdes ikke pga. manglende ture.

Problemer med korte overgange, hvilket løses lokalt.

SPO DSB:

Meddelte at DSB fik et underskud på 18 mio. Kr. i 1. kvartal. Forventet overskud i 2011 er 200-250 mio. Kr. i 2011, dette skal ske ved salg af ejendomme (150 mio.) samt 50 mio. I bod fra Ansaldo breda.

Meddelte at omsætningen er steget med 200 mio., og personaleudgifterne er steget med 900 mio. Kr. siden 2006.

Meddelte at det tidligere udmeldte "strategi DSB +" er sat på pause og at en ny handlingsplan for 2011 "tilbage på sporet" vil blive præsenteret for medarbejderne på et road show.

4. Overenskomst:

Meddelte at 3F er indskrevet i virksomhedsoverenskomsten mellem DSB og OAO.

Meddelte at organisationsaftalerne er indgået.

5. Uddannelse:

Henrik Horup vil rykke for et møde med DSB vedr. kommissorium for udvikling af ny kompetencegivende Stbtj grunduddannelse.

Møde i TUR indkaldt d. 8.6.2011

DB schenker ønsker at udskrive krankort og stort kørekort fra den nuværende ervedsuddannelse.

6. Den politiske situation:

Intet

7. Aktivitetsliste:

Tilføjet 3 punkter, arbejdstidsregler og tolkning af disse, jobbørs og håndtering af overtallige og opfølgning på aftaler til indgåelse pr. 1.7.2011 (tillæg til organisationsaftalen)

8. Andet:

Intet

Som Referent: Dan B Kirchhoff

6. møde i SPO Fagkategorien indkaldt til d. 14.09.2011 i Valby

Dagsorden:

1. Mødets åbning
2. Orientering fra HB
3. Orientering fra områdegupperne
4. Overenskomst
5. Uddannelse
6. Den politiske situation
7. Aktivitetsliste
8. Andet

Status kvalifikationslønaftalen:

Områdeguppen har deltaget i de aftalte evalueringsforum

DSB Salg: Ok

DSB ejendomme: Ok

Klargøring: Ok

Togservice: Ok

Togproduktion – afventer

DSB Ejendomme – afventer

Beretning godkendt

Ad. 5: Meddelelser fra lokalgrupperne.

Intet skriftligt indgået

Ad. 6: SU-information.

- **HSU møde afholdt d. 23.06.2011 (næste møde d. 15.09.2011)**

Referat ordinært HSU 24. marts 2011 (7 s.) udsendt med kalender uge 33-11

Referat ekstra ordinært HSU 27. april 2011 (4 s.) udsendt med kalender uge 33-11

Referat ordinært HSU 31. maj 2011 (3 s.) udsendt med kalender uge 33-11

Referat ordinært HSU 14. april 2011 (3 s.) udsendt med kalender uge 33-11

Ex ord. HSU d. 19.08.2011:

Morgenkaffe med den ny Adm Direktør og formand for HSU Carsten Roslev

HSU d. 23.06.2011:

Omstillingsvejledning

Lone Lindsby refererede fra arbejdsgruppens møder, hvor ledelsens ønske om bortfald af ordningen med en 6 måneders omstillingsperiode før opsigelse, ikke har kunnet opnå enighed. Denne uenighed har ført til, at ledelsen har fremlagt oplæg til arbejdsgruppen.

Lone Lindsby fortalte, at HR løbende udarbejder oversigter, således at koncernledelsen kan følge ansættelsesstoppet, samt sikre at kritiske stillinger bliver genbesat.

Lone Lindsby opfordrede HSU til en diskussion af mulige alternativer til det nuværende ansættelsesstop.

Preben Steenholdt Pedersen spurgte til status på omstillingsaftalen.

Klaus Pedersen bekræftede, at omstillingsaftalen er opsagt.

Preben Steenholdt Pedersen udtrykte beklagelse og utilfredshed med bortfaldet. Konstaterede, at medarbejderne nu alene er omfattet af overenskomsten, hvilket ikke kan betragtes som erstatning for opsigelsen. Udtrykte, på vegne af de faglige organisationer, beklagelse over at det nu åbenbart er medarbejderne der skal betale regningen. Spurgte om der var sket tilsvarende ændringer for de kontraktansatte.

Lone Lindsby svarede, at det afhang af de pågældende kontrakters udformning, men at det i princippet var det samme som for de overenskomstansatte.

Ole Bjerg mente, at det ikke var dyrere at omstille medarbejdere og at det at DSB ikke hidtil afskedigede medarbejdere har kunnet bruges til at tiltrække og fastholde medarbejdere. Mente at andre tiltag ville give tilsvarende besparelser, og at et øget fokus på indtjening også ville bidrage.

Klaus Pedersen svarede, at omstillingsvejledningen var historisk betinget og skulle sikre, at medarbejdere ikke forsvandt fra virksomheden. Fremhævede, at et overblik som det der

nu er etableret i HR, vil give samme muligheder for at sikre en evt. omplacering af overtallige medarbejdere.

Birthe Østergaard Petersen påpegede, at kompetenceudvikling og omstilling erfaringsmæssigt er for sent, når først en afskedigelse meldes ud. Efterlyste retningslinjer for håndteringen af tjenestemænd og øvrige personalegrupper.

Lone Lindsby svarede, at i og med at overblikket var blevet bedre, var det nu muligt at gennemføre en mere præcis planlægning på tværs af DSB. Alle enheder var blevet bedt om at indmelde eventuelle ændringer hurtigst muligt, hvilket giver mulighed for en vurdering af mulighederne for omstilling, inden ændringerne effektueres.

Hans Christian Kirketerp-Møller udtrykte bekymring over, at det nu bliver nemmere og billigere for DSB at afskedige medarbejdere og at det vil være sværere at lokke nye medarbejdere til, når lønningerne samtidig fastholdes på uændret niveau.

Klaus Pedersen erkendte, at der kunne være en vis afsmittende effekt på nyrekrutteringer, men at DSB nu blot var på samme niveau som andre virksomheder. Gav udtryk for, at en effektiv omstilling på sigt vil være bedre end en almindelig omstillingsgaranti.

Flemming Rasmussen sagde, at han så meget alvorligt på opsigelsen af omstillingsgarantien og henviste til Århus kommune, hvor en aftale om en uddannelsesgaranti var blevet indgået. Gav udtryk for at DSB valgte den nemmeste vej.

Klaus Pedersen afviste, at det at afskedige medarbejdere skulle være den nemmeste vej, men præciserede at det ikke var grundlag for en tilbagevenden til omstillingsgarantien.

Birthe Østergaard Petersen mente ikke at kunne se fordelene ved en større uafklarethed og tilføjede, at der var eksempler på medarbejdere der var kommet i jobbørsen næsten uden kvalifikationer. Påpegede, at der i Salg ikke var afsat penge til kompetenceudvikling af medarbejderne.

Klaus Pedersen svarede, at det var vigtigt at der var en fælles forståelse for den proces der skal gennemføres ved afskedigelser. Lagde vægt på at forudsætningen for en effektiv omstilling var en hurtig afklaring af kompetencer og muligheder og var enig i nødvendigheden af at udvise rettidig omhu i forbindelse med organisationstilpasninger. Lagde vægt på, at DSB ikke har interesse i at afskedige ét sted og ansætte et andet.

Mogens Werner Grøndahl erklærede sig enig i kritikken af omstillingsgarantiens opsigelse.

Preben Steenholdt Pedersen konkluderede, at uanset hvad, så han opsigelsen af omstillingsgarantien som en forringelse. Spurgte til planerne for afskedigelser.

Klaus Pedersen svarede, at der ingen aktuelle planer var om opsigelser.

Revision af personalepolitikken

Preben Steenholdt Pedersen sagde, at på grund af den nuværende situation omkring omstillingsgarantien, ønskede de faglige organisationer ikke at deltage i en revision af personalepolitikken.

Klaus Pedersen tog medarbejdersidens tilbagemelding til efterretning.

Rammeaftale om organisering af arbejdsmiljøarbejdet

Malene Bresson gennemgik baggrunden for den nødvendige ændring af rammeaftalen. Dels var der vedtaget ny arbejdsmiljølov, hvor kravene til organisering var ændrede, dels havde ændringer i DSB's egen organisation nødvendiggjort en revision af rammeaftalen.

Med de af HSU tiltrådte ændringer i aftaleteksten aftalte HSU at underskrive aftalen.

Arbejdsmiljørådet (møde d. 06.06.2011):

----- Original Message -----

From: Jørn Nicolaisen

To: Hans Merstrand

Cc: Dan Kirchhoff ; Preben Steenholdt Pedersen ; Niels Henrik Nielsen (DSB)

Sent: Monday, May 30, 2011 2:27 PM

Subject: Indkøb med omtanke

Kære Hans Merstrand

"DSB I Dag" bragte i nr. 17 side 5 den 10. maj 2011 en artikel "Vejrskifte på indkøbsfronten". Hvor Koncernindkøb varsler med et nyt motto (indkøb med omtanke) stramninger på hele indkøbsområdet i DSB. Spar hvor det er muligt.

Dette initiativ skal efter DJ's opfattelse ikke påvirke arbejdsmiljøet negativt.

På fællesmøde for tillidsrepræsentanter og arbejdsmiljørepræsentanter i DJ Stationspersonalet Områdegruppe DSB den 17. maj 2011 blev artiklen drøftet. Der blev fra DSB Salg Ground Service fremlagt eksempler på ændret indkøb af beskyttelseshandsker. Fra stramtsiddende "hospitals latex handsker" til "tankstations plastic pose handske" med nem bakterie adgang. Et andet eksempel. Fra produkt "skumrent" til mindre effektivt produkt "glasrent".

Vil du spørge i Arbejdsmiljørådet om Koncernindkøbs nye indkøbs strategi, hvor det bl.a. hedder "indkøb med særlig omtanke for virksomhedens økonomi", er blevet underlagt en arbejdsmiljømæssig risikovurdering? - og i givet fald, hvilke konklusioner blev draget?

M.v.h.

Jørn Nicolaisen

DJ SPO DSB

"Få arbejdsmiljøet til at blomstre" – udsendt med kalender uge 25 – 2011

Eo HSU d. 30.08.2011:

DSB står overfor en række store udfordringer:

Stort underskud – halvårsregnskabet 2011

IC4 projektet kræver ressourcer og styring

Vedligeholdelsesselskabet er pt. uden permanent ledelse

Vi skal i mål med budget 2012

Vi starter op med et fælles budgetseminar i næste uge

Vi arbejder med budgetproces hen over efteråret, med endeligt oplæg til bestyrelsen i december

Vi arbejder sideløbende med en strategiproces: der vil blive tale om en række strategiske til- og fravalg og deraf følgende strukturelle ændringer

Vi vil fastholde den nuværende K-ledelse, som et stærk hold, der skal løfte disse udfordringer sammen

Frank Olesen konstitueres som administrerende direktør for Vedligehold A/S og tager samtidig IC4 projektet med

Mogens Jønck konstitueres som direktør for Fjern- og Regionaltog, men fortsætter samtidig som Kommerciel direktør

Ændringerne træder i kraft pr. 1. september 2011

Frank Olesen overtager ledelsen af Vedligehold A/S, og tager samtidig IC4 projektet med

Vedligeholdelsesselskabet skal på ret køl og det kræver et dedikeret fokus i de kommende måneder

IC4 projektet kræver stor opmærksomhed og ledelsestid
Der er et tæt overlap mellem IC4 indsatsen og optimering af vedligeholdelsesselskabet

Mogens Jønck overtager ledelsen af Fjern- og Regionaltog, men fortsætter samtidig som Kommerciel direktør

Vi har foreløbigt sat alle internationale aktiviteter på hold. Det frigiver ressourcer hos Mogens

Mogens har det fornødne forretningskendskab så han sammen med sine chefer kan fastholde fokus på kunder og drift

0

Omdelt aktuelt Organisationsdiagram (1 s.)

Præcisering d. 02.09.2011 - brev fra Christian Roslev til HSU:

De 50 medarbejdere, der i dag er ansat i IC4 programmet og IC4 Drift forbliver i deres nuværende organisatoriske projektenheder i DSB SOV og bevarer referencen til Frank Olesen

- **OSU Fjern- & Regionaltog møde d. 23.06.2011 (næste møde d. 26.09.2011)**

Referat af e.o. OSU møde i Fj&R d. 16.05.2011 (3 s.) udsendt med kalender uge 26-11

Referat ordinært OSU 23. juni 2011 udsendt med kalender uge 32-11

Eo OSU d. 30.08.2011:

Kære kollega

DSB's nye direktion har i dag præsenteret en rokade i koncernledelsen. Rokaden betyder, at jeg bliver konstitueret som direktør for Fjern- og Regionaltog, men jeg fortsætter samtidig som kommerciel direktør som hidtil. Frank Olesen bliver konstitueret som direktør for DSB Vedligehold A/S. Samtidig bliver IC4 overflyttet til DSB Vedligehold A/S. Rokaden er gældende fra 1. september – altså på torsdag.

Baggrunden for rokaden er primært, at DSB står overfor en række store udfordringer, som skal løses.

- DSB Vedligehold og IC4 har brug for massiv ledelsesmæssig opmærksomhed.
- Vi vil sikre, at vi fastholder vores fokus på kunder og drift.

De internationale aktiviteter er sat på hold på ubestemt tid, og det frigiver ressourcer hos mig til, som direktør i både F&R og Kommerciel, at skabe endnu større sammenhæng mellem drift og kunder i det daglige arbejde.

Jeg ser frem til de nye udfordringer.

Med venlig hilsen

Mogens Jønck

OSU m-sidens henvendelse af 06.09.2011 til HSU – KAS evaluering

DSB, HSU Formandskabet

Kære Christian Roslev & Preben S Pedersen

På seneste møde i DSB OSU Fjern- & Regionaltog den 23. juni 2011 blev evaluering af KAS processen november 2010 - januar 2011 drøftet.

På mødet var der enighed om HSU skulle tilstilles drøftelsens konklusioner, hvilket jeg så skal gøre på vegne af m-siden i OSU.

OSU fandt, at større personalereduktioner burde kunne undgås ved en langt bedre og mere langsigtet ressourceplanlægning, samt ved der tilstræbes mest mulig realisme i budgetlægningsprocessen fremfor "visionsbudgettering".

Som hos Tandlægen. Hellere forebyggelse og pleje end at få trukket tænderne ud.

DSB er tidligere kommet gennem store omstillinger f.eks. K-Stb og udskillelsen og frasalget af DSB Gods / Stykgods ikke mindst ved et godt samarbejde med de faglige organisationer på baggrund af aftalte retningslinier og vejledninger. Herunder også tiltag til opkvalificering og omskoling.

Efter bortfald af omstillingsgarantien er situationen i dag en anden. Det kan forudses, at alle interessenter vil kæmpe indædt for deres egen lille Hassan.

Sådanne konflikter skal ikke foregå ude på produktionsstederne, men helst gennem en konstruktiv dialog kunne løses centralt.

OSU skal opfordre HSU til en sådan dialog.

Fyringsrunder, der kommer som en tyv om natten, giver irritation, smerter, sår og - når blødningen er stoppet - ar væv."

M.v.h.

Jørn Nicolaisen Næstformand
DSB Fjern- & Regionaltog

- **EAMSU DSB Ejendomme møde d. 28.06.2011 (næste møde d. 16.09.2011)**

Referat af møde 10.06.2010 udsendt med kalender uge 25-10

- **ESU Togproduktion møde d. 22.06.2011 (næste møde d. 14.09.2011)**

Ref. ESU TOP d. 22.6.11 udsendt med kalender uge 30-11

Områdegruppenæstformanden berettede at der var kommet en henvendelse
Togproduktion region øst vedrørende repræsentation i ASU region øst. Forespørgslen gik på om vi fortsat ønskede repræsentation (1 medlem). Enighed om at SPO DSB udtræder at ASU region øst.

- **EAMSU Salg møde d. 21.06.2011 (næste møde d. 27.09.2011)**

Lone Riis Hk (Ab) er udpeget som ny næstformand i EAMSU

- **EAMSU OBS møde d. 23.06.2011 (næste møde d. 16.09.2011)**

- **Kolleganetværk – status**

Punktet vil være fast på dagordenens pkt. 6 som statuspunkt indtil netværket er blevet løbet i gang og er selvkørende

Jf. Sir/Tr møderne 04.-05.10.2010 i Ng – gæst Michael Andersen

Omfatter for nuværende Togproduktion og OBS (ESU)

Er begyndt at finde netværkspersoner. Preben Knudsen er nu kommet tilbage og er klar

Togservice har valgt netværkspersoner og disse har været på kursus.

Togproduktion ref. ASU 31.8.2011:

Kolleganetværket

Der er nu aftalt datoer og tider for info møder i hhv. KAC, KGC og Belv. Møderne finder sted i løbet af september

Ad. 7: Regnskab.

Revisionsmøde afholdt den 09.08.2011 i Ng.

Næste revisionsmøde d. 20.10.2011 i Ng.

Revideret regnskab 2. kvartal (5 s.) vedlagt som fil – til godkendelse

Regnskab godkendt

Status / Prognoseskema 2. kvartal 2011 (1 s.) vedlagt som fil

Medlemstal pr. 01.08.2011: 391

Medlemslister af 1. august 2011 udsendt d. 11.08.2011

Lokalgruppemidler juli kvartal udsendt d. 25.08.2011

Revideret "Lokalgruppestruktur / Tillidsrepræsentantsfortegnelse" (6 s.) af 14.08.2011. Med nye medlemstal fordelt på lokalgrupperne jf. medlemslister af 01. august 2011 udsendt med kalender uge 33 – 2011

Ad. 8: Andet.

Ad. 8a: Beretning fra udvalg i områdegruppen

Områdegruppens udvalg:

jf. 18. møde d. 22.02.2011:

www.spdsb.org & IT-politik (6. møde den 10.03.2011)

Repræsentanter: Jørn Nicolaisen, Dan B Kirchhoff, Henrik Blunck og webmaster Kurt Hansen

Notat It/www udvalg af 10.03.2011 (3 s.) erstatter Notat af 30.11.06 www/IT

3. møde afholdt d. 30.11.2006

4. møde afholdt d. 11.09.2007

5. møde afholdt d. 20.02.2008

6. møde afholdt: d. 10.03.2011 i Kb

Status:

har redigeret/opdateret hjemmesiden f.s.v. ang. menu "Aftaler" og "Link" (Lidt på "OK2008). De fleste ændringer er foretaget på menu "Aftaler". F.eks. kan Organisationsaftalen og tre (3) protokollater til denne nu læses på hjemmesiden. (Er med underskrifter.) Div. døde link er genoprettet eller fjernet. Et stort område som mangler en gennemgang er Ministerier o.lign. på menu "Link"

Gennemgå OK2008 portal - afventer

Gennemgå OK2011 portal - afventer

Projekt SPO historie - afventer

Redigering af lokalgruppernes "egne" sider – afventer

lokalgruppernes sider på hjemmesiden er "lokalgruppens egen side". Områdegruppen foretager ingen ændringer på lokalgruppens "egen" side uden det er efter lokalgruppens eget ønske og tilsagn.....

Link til SPO First side er ligeledes etableret - do fra deres side til spdsb

Opdatering af info disk (3. udgave) – afventer

Næste møde: ikke aftalt

DSB Salg (den: 02.08.2011)

Repræsentanter: Jørn Nicolaisen, Dan B Kirchhoff, Lasse F Andersen, Jan N Søndergård, Henning E Laursen (og Næstformænd/ SiR)

Der er afholdt møde i udvalget den 18. november 2008 i Ng.

Emne: Status på "Nyt Salg" og ny SU-struktur i Salg.

Møde mellem Salg og SPO afholdt d. 29.04.2011

(notat af 29.04.2011- 2 s.)

Mødet blev afholdt som opfølgning på seneste møde d. 09.12.2010.

Opfølgningspunkter:

- **Budget 2011**, prognose for 2011 minus på 100 mio. kr. – ca. 60 mio. skyldes ny afregningsmåde mellem trafik selskaberne. Budgetdrøftelse i Fjern- & Regionaltog afventer.
- **Automat strategi**, fuld gennemførsel vil estimeret give 3 mio. kr. i bundlinieeffekt, men barrieren for implementering ligger i OBS (16 stillinger). Der forsøges aftalt møde mellem Niels Henrik Nielsen (TPO), Jørn Nicolaisen (SPO) og DSB Salg og DSB OBS for at finde en løsning.
- **Rejsekortet i relation til Stbtj**, kører bedre end sit rygte. Fuldt implementeret i 2013 under forudsætning af økonomien i form af aktstykket i Finansudvalget godkendes. Pressens skriverier pt. handler om nogle brugerønsker (fastrejsekort) i forbindelse med pendlerkort, der indarbejdes løbende efter planen. Indgået kontrakt mellem DSB og Rejsekortet a/s om udførsel af alm. vedligehold og fejl afhjælpning på Rejsekortets perron aplanering, standere m.v. (Stbtj opgaver) Er startet op i f.eks. Ålborg.
- **Resultatløn i DSB Salg**, Pilot i betjent salg. Oplæg ligger i HR-Service A&F. Parametre er individuel kompetence, kvalitetsmål, kurvstørrelse, overflytning til andre salgskanaler og fravær. Max udbetaling 13 kr. pr. time.

Drøftelse om evt. tilretning af pilot til servicemedarbejdernes forhold afventer.

- **Kompetenceudvikling Stationsbetjente**, Ikke enighed om Førstehjælp kursus opfølgning (1 dag). Afventer testkursus til efteråret.

Arbejdsgruppe nedsættes for undersøgelse af projekt kursus ("Kan du klare mosten"), eventuelle relevante/manglende dele foreslået indlagt på en kursusdag (ordensregler, rettigheder og pligter, §119 SL).

Arbejdsgruppen består af Karen, Mariann og Henning

Omkring "minibillet kursus", IT instruktion og vedligehold af IT kompetencer, handicaphjælp herunder løfte og bevægelsesteknik, køreteknik vinterføre, almex / bagagebokse / rejsekortstandere samt "ledsagerkursus" indkalder Jørgen D til en lokal drøftelse med SPO i DSB Salg.

- **Ok 2011** – indgået og taget til efterretning
- **Kvalifikationstillæg 2011 (kvalifikationsløn aftalen - Evalueringsforum)**, er igangsat. Indstilling fremsendes til HR-partner og Evalueringsforum.
- **Status aktuelle sager**, ved tilbageførsel af udlånt personale fra DB Schenker til DSB i Padborg har sagsbehandlingen ikke været optimal. Bl.a. har SPO DSB som interessant ikke været informeret og inddraget. Søges fremadrettet gjort bedre.

Der aftales et bilateralt møde mellem HR partner, SPO DSB og evt. intern jobformidling om forholdet.

Vedrørende personsager (primært i Københavnsområdet) indkalder DSB Salg, Region Sjælland DJ SPO DSB til en drøftelse af forholdet.

Referent: Dan B Kirchhoff

Møde afholdt d. 26.08.2011 mellem HR og SPO vedr. Padborg sag

Møde aftalt d. 16.09.2011 mellem Salg og SPO vedr. personsager Kh.

Møde aftalt d. 20.09.2011 mellem Salg og SPO vedr. kompetenceudvikling af Stbtj

Næste møde: ikke aftalt

Togservice-udvalg (d. 22.11.2010)

Repræsentanter: Per E Svendsen, Kenn O Krøyer, Dan B Kirchhoff, Jørn Nicolaisen

Næste møde: ikke aftalt

OBS ønsker at nedsætte oppakningsgruppe. (Fmd Sanne Drescher, Allan T Larsen, Amr Francisca Thomsen, Amr Henrik Korshavn, Repr TPO og SPO)

Per Svendsen indmeldes for SPO DSB.

Togproduktion (12. møde den: 11.10.2010)

Repræsentanter: Jørn Nicolaisen, Dan B Kirchhoff, Frank M Larsen, Kim J Nielsen, Henrik R Frederiksen, Henrik V Blunck, Mogens Høje Christensen

Kvartalsmøde mellem Top / SPO afholdt d. 31.05.2010

Kvartalsmøde mellem Top / SPO afholdt d. 15.10.2010

Kvartalsmøde mellem Top / SPO afholdt d. 1.4.2011

Udvalgsmøde afholdt d. 11.10.2010

Næste møde: 12.10.2011

OK2008/2011 (den: 17.03.2010)

Repræsentanter: Jørn Nicolaisen, Dan B Kirchhoff, Jens Chr. Andersen, Jan Søndergård, Kim J Nielsen

Møde afholdt d. 15.07.08 vedr. status OK2008.

6. udgave OK2008 revideret 18.09.2008 (20 s.) udsendt d. 04.09.2008, samt vedlagt som fil kalender uge 40 – 2008

Møde afholdt d. 13.01.2009 vedr. Ny løn nye §5 tillæg. Papir udsendes til behandling på 6. møde.

OK-folder jf. love § 8.13 med gældende overenskomst / organisationsaftale 01.04.2008 – 31.03.2011 mellem DSB / DSB First og OAO / Dansk Jernbaneforbund (63 s.) omdelt til lokalgrupperne, der fordeler videre til alle overenskomstansatte medlemmer i områdegruppen.

Procentreguleringen var pr. 1. april 2008: 126,3640 (før 121,7913)

Procentreguleringen er opgjort til 129,6544 pr. 1. oktober 2009

Aktuel procentregulering pr. 1. april 2010: 131,0660

Nyheder og informationer om OK2008 lægges løbende på hjemmesiden, senest:

Materialet udsendt med 2. indkaldelse af 17. møde d. 08.12.2010

7. udgave Status OK2008 (24 s.)

1. udgave Krav OK2011 (36 s.)

Dokumenterne blev godkendt på 17. møde og lagt på hjemmesiden, og til anvendelse på de ordinære gruppemøder i jan/feb 2011

Møde afholdt d. 26.05.2011

Næste møde: 18.10.2011 i Ng

Møde mellem DJ og HR A&F afholdes d. 29.09.2011 med punktet fleksibilitet med 26 week-end friheder / privat bytning

Uddannelse (5. møde den: 10.11.2008)

Repræsentanter: Jørn Nicolaisen, Per Jenner, Cristian Ghetz, Lasse F Andersen, Henrik R Frederiksen og Dan B Kirchhoff

Notat af 22.11.04 fra 1. møde d. 30.09.04 udsendt d. 06.12.04

Udvalget besøgte den 24.02.05 Odense Tekniske Skole

6. møde afholdt d. 10.11.2008 i Valby

Afklarende drøftelse med DSB afholdt d. 16.01.08, d. 15.06.2010, d. 19.07.2010, d. 08.10.2010, d. 13.01.2011, d. 01.02.2011 og d. 24.03.2011.

Meddelte at kommissorium er klar til underskrift. Møderne bliver nu genoptaget efter perioden med stilstand i samarbejdet mellem DJ og DSB

Næste møde: ikke aftalt

Øvrige/andre udvalg:

Dansk Jernbaneforbunds Sikkerheds og Miljøudvalg (SMU):

Repræsentant Lasse F Andersen (suppleant Jan Søndergård)

SMU møde afholdt d. 26.05.2011

DJ Sikkerheds Branchemøder afholdt d. 10.03.2011 i Valby og d. 17.03.2011 i Vejle

S2 seminar: Onsdag / torsdag d. 2. -3. november 2011

S1: Mandag – onsdag d. 14. – 16. november 2011

SMU møder 2011: den 24.02.2011 / 26.05.2011 / 28.09.2011 / 24.11.2011

Næste møde: d. 28.09.2011

TUR Brancheudvalg for Togklargøring 2011: den 21.02.2011 / den 03.05.2011 / den 05.09.2011 / den 21.11.2011 (Repræsentanter: Jan R Christensen (næstformand), Kirsten Andersen, Jørn Jessen, Jørn Nicolaisen)

Næste møde: d. 05.09.2011

Mødet d. 04.04.06 godkendte forretningsorden for TUR Brancheudvalg Togklargøring med få redaktionelle ændringer - konstituerede med arbejdsgivere som formand, der ud af deres midte valgte Lis Kræmner DSB. Medarbejderorganisatione(r)n(e) valgte ud af deres midte næstformand Henrik Horup DJ. Perioden løber til udgangen af 2007.

Der foreligger godkendt Bekendtgørelse med underliggende FKB (faglig kompetence beskrivelse) og AMU mål.

Vi har stadig kun pinden fra organisationsaftalen som tilsagn – protokollat om fornyelse af organisationsaftaler mellem DSB og DJ d. 01.07.06, "Øvrigt - parterne er enige om at grund- og efteruddannelse af stationsbetjente drøftes med henblik på at etablere en uddannelse i TUR regi" Kan både være en EUD eller AMU.

Resultat af møde i TUR Rådet fredag d. 22.06.2009:

Togklargøring gods og passager uddannelser.

Syddansk Erhvervsskole Odense / Vejle Tekniske Skole indstillet til nationalt udbud - DSB Uddannelsescenter ikke indstillet til udbud.

24.08.2009:

Hej BU Togklargøring

Her er de nye regler omkring AMU udbud gældende fra nytår. VEU Rådet havde i august en fornyet snak med UVM omkring udbud, hvor sekretariatet forsøgte at få DSB Uddannelsescenter godkendt. Dette er ikke lykkedes.

Ad. 8b: Udvikling af områdegruppen

Fortsat udvikling af områdegruppen, jf. konklusionerne fra 18. møde d. 22.02.2011 i Ng pkt. 8d.

Fortsat udvikling af områdegruppen, jf. konklusionerne fra 19. møde d. 27.04.2011 i Ng pkt. 8b og 20. møde d. 21.06.2011 i Ng pkt. 8b.

Understregning betyder seneste udvikling

Kære Henrik - tak for dit input - "Rangisten"

Dan og mig har drøftet din ide og har valgt at lade det indgå i drøftelsen på 19. møde d. 27.04.2011 i Ng under pkt. 8b "udvikling af områdegruppen". Forelægges i skriftlig form med 2. indkaldelse 19. møde - og behandles på 19. møde.

Dit forslag skal samtænkes og koordineres med den drøftelse af "kalenderudvikling" vi havde på www/It udvalgs mødet d. 10. marts - og som vil blive behandlet under pkt. 8b.

Fra mail af 16.03.2011:

"Opfølgning - 6. møde i Områdegruppens IT/www-udvalg afholdt torsdag den 10. marts 2011 kl. 10.30 hos Webmasteren

Andet - ansigtsløftning af uge kalenderen - ide: en fast ramme + en fleksibel ramme til udvikling (ide til drøftelse pkt. 8 på 19. møde)"

Håber det kan være et tilfredsstillende foreløbigt svar. Alternativt må du anmode om, at få forholdet på som særskilt dagsordens punkt. Kh. Jørn

----- Original Message -----

From: Henrik V Blunck

To: Jørn Nicolajsen ; Dan Kirchhoff

Sent: Sunday, April 03, 2011 12:57 AM

Subject: Forslag til elektronisk nyhedsbrev

Hej Jørn & Dan

Inspireret af LPOs **Det blå blad** og TPOs **Togføreren** tænker jeg om vi skal overveje at lave et nyhedsbrev i digitalt format til at skabe noget sammenhold og begynde at vise muskler i forhold til at være en seriøs medspiller i Dansk Jernbaneforbund. Hvis vi - på sigt - vil skabe en ramme hvor vi har vist os som mere end bare wc-tømmere, er det måske på tide at overveje et selvstændigt elektronisk nyhedsbrev med en titel som f.eks. **Rangisten**.

Udgivelsen er gratis og kan fremsendes digitalt til tillidsfolk som derefter udsender til medlemmer - eller direkte til medlemmerne. Jeg laver et oplæg til design af forside som vi bagefter kan debatere. Jeg vil tro det vil sætte os på landkortet i stedet for vi hele tiden skal være i skyggen af TPO og LPO.

Jeg mener tiden er inde til at vi markerer os, og hvorfor trykke på papir når vi kan vise, at

vi er fremme i skoene? Strategien passer perfekt med den langsigtede 2016-strategi vi tidligere har talt om.

Med venlig hilsen Henrik

Foreslået behandlet på 21. møde (under 8b. ”Frem mod næste ordinære Tmm”):
”Udsendelse af information / meddelelser skal det være generelt eller specifikt målrettet?

Afventer ”

Indklip af konklusioner / forslag til handlinger / opfølgning fra referat af 18. møde pkt 8d:

- Områdegruppens lokalgruppestruktur

Områdegruppen vedtog en revideret lokalgruppestruktur på 18. møde d. 22.02.2011 i Ng

- Gennemgang af OK- systemet - fagretslige forhold

For at styrke det faglige arbejde gennem bedre organisering af person-personalesager og ansættelsesretslige sager anvendes skema (2 s.) ”Overdragelse af faglige sager”.

Foreslået at skemaet behandles i IT udvalget, med mulighed for at lægge skemaet på hjemmesiden.

Behandlet på It/www udvalgsmødet d. 10.03.2011.

1 udgave Sagsfremstilling skema (5 s.) vedlagt 2. indkaldelse 19. møde som fil

Behandles i Ok-udvalget på møde d. 26.05.2011 i Ng

- Politisk status

A/S dannelse – DSB Vedligehold a/s igangsat pr. 01.01.2011

ESA / AVA – reducere af overhead omkostninger – KAS projektet gennemført. Afskedigelser gennemført med udgangen af marts 2011.

Jobbørsen – Omstillingsvejledningen opsagt med udgangen af januar 2011.

- 4. udgave handlingsplan – afventer

4. udgave handlingsplan 2012 behandlet og vedtaget på 16. møde under pkt. 9a:

”Indstilling til godkendelse og uddannelsesplan af tillidsrepræsentanter opdateres.

Indstillingen vedtaget”

uddannelsesplan af tillidsrepræsentanter opdateres – Uddelt på 18. møde

- Frem mod næste ordinære Tmm

Resten af perioden – forretningsgange, procedurer, roller, opgaver, ansvar

Formandskabet vender tilbage med en melding om forslag til ændret organisering af områdegruppens opgavevaretagelse på 18. møde d. 22.02.2011 i Ng herunder revision af forretningsordenen for områdegruppebestyrelsen med tilhørende bilag over valgte og udpegede (18. møde pkt. 9d)

Forslag til revision af forretningsordenen for områdegruppebestyrelsen (5 s.) udsendt med 2. indkaldelse 18. møde og blev behandlet første gang på 18. møde.

Revideret forretningsordenen for områdegruppebestyrelsen godkendt på 19. møde d. 27.04.2011 i Ng

Formandskabets tilbagemelding til drøftelse:

Jf. handlingsplanen skal alle møder indeholde 3 ting. Information, koordinering og udvikling.

Derfor kan der fremover være et fast ”udviklingspunkt” under pkt. 8 på områdegruppebestyrelsesmøder. F.eks. opfølgning uddannelsesplaner, talentpleje, input til ledelsen, evaluering / feed back, aktuelt tema, debat.

Pkt. 8 ”Beretning fra udvalg” – der kan udpeges nye udvalgsformænd, der sørger for mødernes tilrettelæggelse. F.eks. 2 årlige møder – flere kan afholdes efter behov?

Pkt 6 ”SU Information” – der informeres fyldigt fra HSU og OSU. For ESU’ernes vedkommende udsendes referaterne, som der så kan spørges ind til.

Taget til efterretning

Udsendelse af information / meddelelser skal det være generelt eller specifikt målrettet?

Indstillet at punktet herunder forslaget om ”Rangisten” placeres i IT-udvalget

Indstillingen taget til efterretning

Folketingsvalg d. 15. september 2011

Valget bliver helt afgørende for om DSB kan holdes samlet. Vi ønsker en anden politik med en ny regering og en ny minister. (18. møde Pkt. 9b)

- 4. ordinære Tillidsmandsmøde 26.-27. april 2012 ”Arbejdersmuseets Festsal”
Rømersgade 22 1362 København K

Forslag til tillidsmandsmødet behandles på 21. møde d. 6. september 2011
(Foreløbig indgået forslag fra Henrik Blunck – stemme ved fuldmagt på grm) Jf.
vedtægt § 6 stk. 2 – afventer

Indkaldelse af tillidsmandsmødet efter beslutning på 24. møde feb. 2012. Jf.
vedtægt § 3

Forslag til tillidsmandsmødet behandles på 24. møde feb. 2012. Jf. vedtægt § 6
stk. 2 – Evt. ændringsforslag senest 1. marts. Jf. vedtægt § 6 stk. 7

Kongresforslag sendes til behandling på tillidsmandsmødet. Jf. vedtægt §14 stk. 3

Dansk Jernbaneforbunds 53. ordinære kongres den 10.-11. oktober 2012
(SPO DSB har med nuværende medlemstal 6 delegerede + Hb medl.)

Hb økonomiseminar d. 24.05.2011 – notat (6 s.) udsendt til 20. møde – Hb
opfølgingsseminar afholdes 06.10.2011.

Øvelsen går ud på at reducere omkostningerne i næste kongresperiode -
kontingentet må ikke røres.

24.05.2011

Kære venner

Tak for et konstruktivt og fremadrettet seminar.

Arbejdet er påbegyndt for at sikre vores medlemmer et stærkt og professionelt
Dansk Jernbaneforbund i fremtiden.

Vi har langt igen; men med den seriøsitet, der prægede seminaret, er
forbundsledelsen ikke i tvivl om, at vi når målet og der bliver truffet holdbare
løsninger frem mod og på selve kongressen.

Mange hilsner

Henrik Horup

Udvikle talent – Videreføre udarbejdelsen en egentlig uddannelsespolitik for
tillidsrepræsentanter. Områdegruppen opfordrer til enhver tid såvel nye som
gamle Tr. til at dygtiggøre sig løbende. Aktivere gruppenæstformændene
yderligere – indarbejdes som nyt pkt. i 4. Handlingsplan

Ad. 9: Sager til afgørelse.

Ad. 9a: Forslag til 4. ordinære Tillidsmandsmøde d. 26.-27. april 2012 i Kbh

Forslag til 4. ordinære Tillidsmandsmøde 26.-27. april 2012 i Kbh

Forslag til tillidsmandsmødet indgået fra Henrik Blunck gr. 10.08 – give mulighed for at stemme ved fuldmagt på gruppemøde. Jf. vedtægt § 6 stk. 2

Områdegruppebestyrelsen drøftede forslaget. Fandt at forslaget ikke var i overensstemmelse med god parlamentarisk skik, samt at vedtægterne gav mulighed for at sende et forhold til urafstemning blandt gruppens medlemmer. (Jf. Forretningsorden for lokalgruppe § 3 stk. 6)

Forslaget blev trukket

Ad. 9b: Medlemslister juli kvartal 2011

Medlemslister udsendt elektronisk d. 11.08.2011 til lokalgrupperne
Medlemstallene blev således opgjort pr 01.08.2011

For at sikre områdegruppens medlemskartotek altid er ajourført meddeler gruppeformanden skriftligt straks alle ændringer og uregelmæssigheder til områdegruppen. Dette i forhold til de udsendte medlemslister.

Medlemslisterne er fortrolige og skal behandles og opbevares forsvarligt

Tjek lister for fejl og meld til Jens Chr.

Kassereren meddelte at han havde indtryk af at registreringen er blevet bedre også i forbundet.

Ad. 9c: Næste møde (Se: <http://www.spdsb.org/kalendermoder.htm>)

Områdegruppebestyrelsesmøder 2011

- 18. møde tirsdag den 22. februar 2011 i Ng
- 19. møde onsdag 27. april 2011 (med næstformænd)
- 20. møde den 21. juni 2011 i Ng
- 21. møde den 6. september 2011 i Ng
- 22. møde den 25. oktober 2011 i Ng
- 23. møde med næstformænd den 16. december 2011 i Ng

Møderække med AMR/TR i 2011:

Tr/Amr møder den 16.-17. maj 2011 i Ng

Tr/Amr møder med gæst den 3. oktober i Ng

Andre berammede møder:

- Dansk Jernbaneforbunds 53. ordinære kongres den 10.-11. oktober 2012
- Hovedbestyrelsen DJ i **2011**: den 08.02.2011 / ekstra ordinært den 15.02.2011 / ekstra ordinært den 21.03.2011 / den 14.04.2011 / ekstra ordinært den 08.06.2011 / den 16.06.2011 / den 26.08.2010 / den 13.10.2011 / den 14.12.2011 (Deltager Jørn Nicolaisen – suppleant Dan B Kirchhoff)

- DJ sektion DSB i **2011**: den 14.02.2011 (SPO) / den 06.05.2011 (LPO) / den 01.09.2011 (TPO) / den 20.12.2011 (SPO) (Deltagere Jørn Nicolaisen, Dan B Kirchhoff, Henning E Laursen – suppleanter Jens Chr. Andersen, Frank M Larsen, Jan N Søndergård)
- SPO Fagkategorien i **2011**: den 16.03.2011 / den 09.06.2011 / den 14.09.2011 / den 24.11.2011 (Deltagere Jørn Nicolaisen, Dan B Kirchhoff)
- HSU-DSB i **2011**: den 02.-03.02.2011 seminar / ekstra ordinært den 18.03.2011 / den 24.03.2011 / ekstra ordinært den 14.04.2011 / ekstra ordinært den 27.04.2011 / ekstra ordinært den 31.05.2011 / den 23.06.2011 / den 15.09.2011 / ekstra ordinært den 19.08.2011 / ekstra ordinært den 30.08.2011 / den 08.12.2011 (Deltager Jørn Nicolaisen – suppleant Niels H Nielsen TPO)
- OSU-møder Fjern- & Regionaltog i **2011**: den 04.04.2011 / ekstra ordinært den 16.05.2011 / den 23.06.2011 / den 26.09.2011 / den 19.12.2011 (Deltager Jørn Nicolaisen – suppleant Dan B Kirchhoff)
- OSU Økonomi i **2011**: (Deltager Erik Christensen – suppleant Michael Nielsen)
- ESU-møder (Salg) i **2011**: den 31.03.2011 / 21.06.2011 / 27.09.2011 / 08.12.2011 (Deltager Henning E Laursen – suppleant Jan Søndergård)
- ESU Togproduktion i **2011**: den 16.03.20.11 / den 22.06.2011 / den 14.09.2011 / den 08.12.2011 (Deltager Dan B Kirchhoff – suppleant Frank M Larsen)
- ESU- møder OBS i **2011**: den 15.03.2011 / den 23.06.2011 / den 16.09.2011 / den 16.12.2011 (Deltager Per E Svendsen – suppleant Kenn O Krøyer)
- HSU, Mangfoldighedsudvalget i **2011**: den 28.04.2011 / den 13.09.2011 (Deltager Jørn Nicolaisen)
- DSB Fjern- & Regionaltog, møder i arbejdsmiljøudvalget i **2011**: afholdes efter behov (Deltager Dan B Kirchhoff, suppleant Tom R Gregersen)
- 0 DSB Fjern- & Regionaltog, møder i uddannelsesudvalget i **2011**: (Deltager Dan B Kirchhoff)
- DSB Fjern- & Regionaltog, møder i licitationsudvalget afholdes efter behov (Deltager Jørn Nicolaisen)
- Dansk Jernbaneforbunds Sikkerhed og Miljøudvalg (SMU) **2011**: den 24.02.2011 / den 26.05.2011 / den 28.09.2011 / den 24.11.2011 (Deltager Lasse F Andersen, suppleant Jan N Søndergård)
- TUR Brancheudvalg for Togklargøring i **2011**: den / den 21.02.2011 / den 03.05.2011 / den 05.09.2011 / den 21.11.2011 (Repræsentanter: Jan R Christensen (næstformand), Kirsten Andersen, Jørn Jessen, Jørn Nicolaisen)

Ad. 10: Spørgsmål fra bestyrelsen.

Brug nu krudtet på Folketingsvalget. Vi skal have en ny politik og en ny minister – også på transportområdet.

Mødet afsluttet kl. 14.30

Jørn Nicolaisen

Dan B Kirchhoff

Jens Chr. Andersen

Henning E Laursen

Frank M Larsen

Erik Christensen

Johnny B Olsen

Henrik R Frederiksen

Per E Svendsen

Kenn O Krøyer