

Formand

Thomas Bryan-Lund
24681487
tblund@djtr.dk

Næstformand

Henrik Jess
24681166
hjess@djtr.dk

Kasserer

Poul Thomsen
24681304
pthomsen@djtr.dk

Bestyrelsesmedlem

Thorkil Sode
24681723
tsode@djtr.dk

Bestyrelsesmedlem

Lars Christiansen
24681590
lchristiansen@djtr.dk

VAGTTELEFON

24683043
Dansk Jernbaneforbund
36132500
www.djf.dk
djf@djf.dk

Hvordan og hvad er toguorden?

Sidst, LPO S-tog havde drøftelsen med DSB var der enighed om følgende formulering, som efterfølgende blev udsendt af Driftschef Jens Jørgen Hansen:

Kære lokomotivførere i S-tog,

I efteråret blev der lavet en aftale mellem DSB og Dansk Jernbaneforbund, LPO S-tog: *"For at sikre den bedst mulige balance mellem gennemførelse af trafikken på dagen og hensyn til arbejdsmiljø er DSB og LPO S-tog blevet enige om at drøfte mulighederne for at indstille "optimizeren", så der i størst muligt omfang tages hensyn til planlægningsforudsætningerne for tursættet, eksempler herpå kan være placering af pause, længde på køretid mv."* Efter et langt, men konstruktivt forløb med mange gode drøftelser, kan vi hermed meddele, at vi er blevet enige om udarbejdelse af et sæt retningslinjer.

Det nye sæt retningslinjer, der fremgår af vedhæftede dokument, træder i kraft med virkning fra den 1. marts 2020.

Det er ikke hensigten, at retningslinjerne skal anvendes i dagligdagssituationer, hvor trafikken på S-banen afvikles (helt eller næsten) i henhold til køreplanen. Det er derimod hensigten, at retningslinjerne skal danne grundlag for trafikafviklingen på S-banen de dage om året, hvor S-togstrafikken af forskellige årsager er moderat til stærk uregelmæssig.

Som det fremgår af retningslinjerne, er disse opdelt i henholdsvis en gul og en rød kolonne afhængig af vurderingen af omfanget af de trafikale uregelmæssigheder på S-banen. Vurderes de trafikale uregelmæssigheder som moderate vil driftsdisponenterne tage afsæt i den gule kolonne, mens udgangspunktet for driftsdisponenterne vil være den røde kolonne, såfremt de trafikale uregelmæssigheder vurderes som stærke.

Det skal i den forbindelse understreges, at det udelukkende er driftsdisponenterne, der foretager denne trafikale vurdering på baggrund af hændelsens karakter, de trafikale konsekvenser, omfanget af lokomotivførere, hvis tjeneste bliver påvirket af hændelse med videre. Det betyder, at det kun er i de ekstraordinære situationer, hvor en given hændelse påvirker hele eller dele af trafikken på S-banen, at der disponeres med afsæt i retningslinjernes gule henholdsvis røde kolonne.

De dagligdagssituationer, hvor de trafikale hændelser er så begrænsede i omfang, at det eksempelvis kun er enkeltmand eller en mindre gruppe lokomotivførere, der bliver påvirket, vil ikke føre til en driftsdisponeringsmæssig eskalering til gule henholdsvis røde retningslinjer. Det er derfor forventningen, at den røde del af retningslinjerne kun vil blive taget i brug et fåtal gange om året, mens den gule del af retningslinjerne kan forekomme et par gange om måneden.

Retningslinjerne vil gælde, **uagtet om genplanlægningen foretages maskinelt eller via driftsdisponenterne.** Det er tanken, at den daglige kontakt mellem driftsdisponenter og lokomotivførere intensiveres, ligesom der tages kontakt ved ændringer på arbejdsedlen på en god og respektfuld måde.

Disse beredskabslys skal tjene til at sikre, at du som lokomotivfører ikke er tvivl om, når der bliver disponeret med afsæt i enten de gule eller de røde retningslinjer, skulle du være på arbejde en af de dage, hvor denne eskalering vurderes at være nødvendigt.

Vi vil løbende evaluere brugen af retningslinjerne for derved at sikre, at de anvendes efter hensigten og i den ånd, de er blevet udarbejdet i.

Ovenstående blev meldt ud af driftschef Jens Jørgen Hansen, i marts måned 2020.

Det er i virkeligheden smukt skrevet, når der står, at tanken er, at kommunikationen mellem driftsledere og lokomotivførere intensiveres. Oplevelsen er nok snarere, at der står flere beskeder på vores arbejdssedler.

Den kvikke læser, vil lægge mærke til, at der intet står omkring manglende lokomotivførere. Til gengæld står der, at man kun går ud over planlægningsforudsætningerne, hvis der er hændelser, som påvirker trafikken i så stor udstrækning, at det påvirker mange tjenester.

Korrigering af tjenester fylder også meget i dagligdagen. Dels er der en stigning i, at der korrigeres i tjenester i ”8 dages vinduet”, hvor tjenesterne ellers er låst. Vel at mærke korrigeringer i møde/sluttid.

LPO S-tog oplever en stigning, ikke markant, men dog en stigning i henvendelser, hvor der er sat kørsel ud over 5 timer op til en lokomotivfører. Alle de tilfælde, hvor vi inddrages, får vi rettet til, så overenskomstbruddet ikke køres.

Endelig har DSB alene besluttet at forlænge rådighederne – uden forhandling med LPO S-tog.

LPO S-tog er indkaldt til en drøftelse på mandag med følgende emner:

- Rådigheder på 9 timer
- Korrigering på udover 8 timer og 10 min
- Tjenester uden tid til skift
- Tjenester uden pause inden for 5 timer/3,5 timer

Vi skal selvfølgelig nok vende tilbage med eventuelle resultater af dette møde.

Den 8. september, er turudvalget sat i stævne til drøftelser om S23 og de tjenester og ture, som skal køres til næste års køreplan.

For at skabe åbenhed over de krav vi vil blive mødt med, så er tanken, at LPO S-tog vil afholde nogle medlemsmøder i efteråret.

Vi ved også, at Dansk Jernbaneforbund pønser på et medlemsmøde for os medlemmer i DSB S-tog. Her er det tanken, at dagordnen vil rumme de spørgsmål du måtte komme med.

Så hold øje med din mail.