

Togpersonalets Områdegruppe DSB.

August 2014

Idékatalog og ønsker til kørselsmønstre.

Det følgende katalog, skal betragtes som TPO's og AMIO's ønsker og ideer i forbindelse med planlægningen.

Kataloget er opbygget med først en overordnet del, som vedrører alt planlægning. Siden en mere lokal del med ønsker fra de enkelte depoter.

Ingen depoter forventer at alle ønsker bliver opfyldt, men målsætningen er, at der bliver taget udgangspunkt i disse ønsker når planlægningen laves.

På denne måde sikres medarbejdernes medindflydelse på et bedre arbejdsmiljø i hverdagen. Dette må anses for at være meget vigtigt i forhold til at skabe et godt arbejdsmiljø, til gavn for virksomheden og dens medarbejdere.

1. Depotstruktur samt styrke på de enkelte depoter.

Første og sidste tog skal placeres på de depoter, hvorfra togene udgår/slutter.

Den ubekvemme arbejdstid, skal så vidt muligt være ligeligt fordelt, Så den enkelte får så få ubekvemme ture som muligt. Dog skal det være muligt at etablere et special hold, der hvor det giver mening for den enkelte medarbejder.

Det nødvendige antal af det enkelte depots daglige ture, skal være placeret midt på dagen, således at det vil give større muligheder for at lave et fornuftigt turforløb. Det vil give en større tilfredshed og dermed også et bedre arbejdsmiljø.

Der skal være mulighed for at få arbejdstiden tilrettelagt, så man kan få sit familie- og sociale liv til at fungere sammen med arbejdslivet.

På baggrund af de enkelte depoters størrelse, fordeles den aktuelle kørsel. Der tages derudover altid hensyn til togpersonalers ønske om tilhørsforhold til depot.

Holdvalg pga. overordnede ændringer ønskes undgået.

2. Kørselsmønster.

Kørslen skal være alsidig og nye arbejdsopgaver lægges ind efter behov, og hvor det vil være naturligt.

Kørslen skal endvidere falde naturligt for de enkelte depoter uden geografiske begrænsninger, så arbejdet bliver bredest muligt også hvad angår tog arter og arbejdsopgaver.

Turene skal planlægges så tæt som muligt på den daglige gennemsnitlige arbejdstid. Det er belastende med meget lange arbejdsdage og deraf følgende hviledage.

Der skal planlægges med en ligelig fordeling af lange og korte ture, således at det er muligt at placere alle ture i hold samt turudsætte i reservehold. Dette gælder uanset om der på de enkelte depoter er et eller flere hold med speciel aftale om kørselstidspunkter.

Der skal i placeringen af turene tages størst mulig hensyntagen til fridagenes længde. Særlig fokus skal gives enkeltstående fridage.

Vi anbefaler, at kørslen for den enkelte bliver så alsidig som muligt. Det giver mere adspredelse i hverdagen, og dermed også flere udfordringer.

Der anbefales, under hensyntagen til kørslen for alle depoter, så få togskift som muligt, i løbet af en tur. Desuden så få skift som muligt mellem arbejdsfunktionerne.

De tidligste morgenture laves kortest mulige på de enkelte depoter.

Der skal være mulighed for ordentlig hvile imellem to ture, hvorfor der anbefales overgange på minimum 13 timer.

3. De enkelte depoter.

Kalundborg.

Vi vil gerne have så alsidig kørsel som muligt. Som turlisten p.t. er opstillet kører vi både til Rg. og Næ og det vil vi gerne fastholde. Hverdags ture efter samme mønster ville også være velkomne.

Vi ser gerne princippet om lige fordeling af korte og lange af ture genindført. I dag er der ikke den optimale fordeling. Turene falder ofte i "klumper" med primært lange ture og andre med primært korte ture.

"Det tilstræbes ved opstilling af turlister at tjenesten op til en fridag slutter senest kl. 17.00 og påbegyndes efter en fridag tidligst kl. 08.00."

Vi ser meget gerne, at man lægger sig ekstra i selen for at ovenstående opfyldes. Vi har lidt for mange eksempler på at det ikke er tilfældet

Næstved.

Næstved ønsker at køre så meget forskelligt som muligt. Vi ønsker at køre til Odense, Kalundborg, København og Nykøbing F og lille syd.

Nykøbing F.

Arbejdskrævende tog er lig med stor pas. udveksling, et stort antal vogne samt antallet af standsningssteder. Derfor er det centralt, at ture med disse tog kombineres med tog, der har få standsningssteder – 12xx- + 3x-tog, der generelt er knap så arbejdskrævende. Turene ønskes planlagt med maks. 8 timer.

Naturlige kørselsmuligheder ønskes udnyttet, set i forhold til turlængde m.v. på diverse mulige strækninger.

Odense.

Odense ønsker at køre alle typer togsæt, og alle tog arter. Vi er åbne for nye opgaver og tiltag. For at skabe størst mulig afveksling i dagligdagen, ønskes kørsel til Kh, KAC, Str, Ab, Ar, Es, Sdb, og Flb.

Vi ønsker kørsel i alle tog, der udgår og afsluttes i Od, samt kørsel i tog der op og nedformeres i Od.

Nødvendig tid til klargøring.

København.

Kørslen skal være alsidig og passe geografisk for København, og det der ligger naturligt for os.

I ture over 7,24 skal der tages hensyn i indholdet af turen og indlægges så få togsift som muligt.

Der skal i planlægningen tages hensyn til fridagenes længde, særligt de enkeltstående

Alle faste hold skal spørges om de ønsker hviledage i de faste hold. Max 3 på en 12 ugers periode

Tinglev.

Vi vil vi gerne køre alle 5700 togene da det ligger rigtigt godt for vores depot og vi er rigtig gode til internationale tog/ kørsel Vi vil også gerne køre fætter BR tog Derudover vil vi gerne køre alt som ligger naturligt for Tinglev, med kørsel fordelt over hele døgnet.

Esbjerg.

Vi vil gerne køre ture til Århus og ture til Sønderborg som afveksling i vores faste mønster med kørsel Es-Kh og 2xFa.

Opholdet i vores ture til København vil vi gerne have på Hovedbanen - specielt på nogle af de ture hvor pausen er i support og turlistens åbningstid.

Fredericia.

Vi ønsker den nuværende holdstruktur med specialhold.

Kørsel på alle strækninger, hvor turene kan holdes indenfor 9/10 timer.

Vi ønsker kørsel med alle tog og materieltyper.

Vi ønsker at begrænse de ture der har mødetid imellem 01.30 og 04.30.

Rene naturre ønskes ikke..

Struer.

Depotet ønsker at fortsætte den nuværende struktur.

Vi vil gerne køre de tog vi kører i dag, men vil gerne køre dem til Odense.

Vores nat tur skal køres som i dag (Str – Fa - Str) og ikke som før , hvor der var to ophold i turen.

Ålborg.

At følge passagerne / toget længst muligt inden for tjenestetidsreglerne.

IC/Lyn og kombinationer heraf så langt som muligt indenfor tjenestetidsreglerne.

Alle lyntog nord for Århus ønskes kørt af Aalborg personale

Dobbelt ture på samme strækning som f.eks. Aalborg – Århus bør undgås/begrænses

Nat ture placeres samlet i 3 eller 4 dages omgange.

Aalborg ønsker at køre BGU ture.

Aalborg ønsker ER uddannelse snarest muligt.

Aarhus.

Vi ønsker at minimere dobbeltture på samme strækning mest muligt. (Eks. Ar-Ab-Ar-Ab-Ar)

Turene ønskes opbygget med så få togsift som muligt.

Kørsel med BR 605 ønskes stadigt, samt internationale tog til Hmb. Og evt. andre udenlandske stationer.

Vi ønsker ikke faste overnatningsture, hvilket vil sige aften- og nattjenester med ophold på mere end 2 timer, på fremmede depoter.

Vi ønsker stadigt øget fokus på, at pauser afholdes på KH frem for på Kac.
Af arbejdsmiljømæssige hensyn ønskes IC ture til Kac undgået.

Vi ønsker, at man stadigt arbejder hen imod at turenes længde kommer så tæt på 7.24 som muligt.

Vi ønsker - som udgangspunkt - at turlister bliver planlagt uden brug af hviledage.

Vi ønsker, at hold, som har specielkørsel eller uddannelse skal kunne afløse sig selv mht. denne kørsel.

Dette vil medføre fast placerede RES tjenester i disse hold.