

K25 og lidt om pilotprojekterne

Af: Peter Kanstrup, turudvalgsmedlem

De indledende øvelser forud for K25 er i gang. Selve K25 er ingen revolution. Af markante nyskabelser kan nævnes den længe ventede ibrugtagning af kørestrøms anlægget mellem Roskilde og Holbæk og deraf følgende direkte togforbindelser mellem Holbæk og Helsingør. Desuden er det forventningen at ETCS ibrugtages mellem Lunderskov og Esbjerg. Tiltagene vil ændre markant på anvendelse af litra MG, som i dag kører størstedelen af togene mellem Holbæk og Østerport og desuden er rygraden i regionaltogssystemet Aarhus – Fredericia – Esbjerg. Sidstnævnte vil i K25 i konsekvens af manglende ETCS-udrustning kun køre Aarhus – Fredericia. I stedet køres regionaltogene Esbjerg – Fredericia i et vist omfang videre i 100-systemet nordpå mod Aarhus og Aalborg. Og ellers står K25 i sporarbejdets tegn, herunder den begyndende ombygning af Aarhus H.

IVU:

Men hvor selve køreplanen K25 ikke er nogen større nyskabelse, ser det lidt anderledes ud med turplanlægningen K25. I skrivende stund tyder alt på, at DSB's nye planlægningsværktøj IVU rulles ud i Drift F&R d. 1. april 2025, hvor det afløser både LTD, Hastus (som bestemt ikke vil blive savnet) og TPLS, som i mere end 25 år har været rygraden i turplanlægningen for lokomotivførerne på Fjern. IVU er allerede ibrugtaget hos kollegaerne på S-tog. Det er måske lidt tidligt at gøre sig klog på systemet og hvad det kan (eller ikke kan), så det vil vi undlade. Hvad vi nok ikke helt kan undlade, er at gøre noget, vi ellers ikke gør det så meget i, nemlig kommentere på rygter. Det forlyder fra Rygters Bureau, at turene forsvinder ved overgangen til IVU! Lad os her slå fast, at selv om det er et godt rygte, der godt kan give "lidt" snak på stuerne og få mange godt op af stolen og direkte op i det røde felt, så er det ikke en historie, som er i tråd med de faktiske forhold. Det er ganske vist korrekt, at IVU sagtens kan planlægge uden ture, men en ændring, som fjerner alle ture og indplacerer alle lokomotivførere i reserven har ikke været drøftet, vel nærmeste tværtimod. En sådan "revolution" vil – som vi ser det – kræve nogle markante ændringer af vores arbejdstidsaftale, hvilket heller ikke har været drøftet. Hvordan verden ser ud om 3, 5 eller 7 år, tør ingen vel spå om, men hvis IVU kan bare det halve af det, som ledelsen mener, at systemet kan i forhold til opfyldelse af medarbejdernes ønsker, kan man måske godt forestille sig, at det kan blive så attraktivt at køre i reserven, så antallet af lokomotivførere i tur over tid vil blive gradvist mindre. Vi kan i hvert fald ikke forestille os, at vores kollegaer vil køre i en fast tur, hvis det er bedre at køre i reserven. Men lad os nu se, hvad IVU kan inden spekulationerne (og rygterne) løber helt løbsk. Og ja, vi ved godt, at togpersonalet, som også skifter til IVU i foråret 2025 har en strid kørende med ledelsen om faste ture, kontra reserven. Det skal i den forbindelse bemærkes, at de har en anden arbejdstidsaftale end os, hvor der findes et begreb, som hedder "præference ture". Som vi har forstået det, handler uenigheden hos dem om, hvad dette begreb indebærer. Det er naturligvis spændende at følge, men – som nævnt – også værd at bemærke, at vi ikke har et tilsvarende begreb i vores arbejdstidsaftale. Vi kigger i højere grad mod kollegaerne på S-tog, der – som nævnt – allerede er skiftet til IVU og som fortsat har faste ture.

I konsekvens af ovenstående skift af planlægningssystem inde i planperioden, er det besluttet at lave K25 i TPLS og overføre data til IVU. Så det bliver rimelig "old school", hvilket ikke nødvendigvis er dårligt. Grunddagen og dermed plangrundlaget udarbejdes på baggrund af den

planperiode i K25, der er gældende fra april 2025. Det giver på mange måder god mening, men giver også den udfordring, at perioden fra K25 start (turens ikrafttræden primo januar) og frem til april i princippet vil blive kørt som korrigering, hvor den tjeneste, der ligger i turen blot er en ramme, hvori der placeres en tjeneste, jf. korrigeringsreglerne. Så der bliver helt sikkert noget, den enkelte lokomotivfører skal forholde sig til. Måske vi her må anbefale jer i tur at få læst op på korrigeringsreglerne, som fremgår af [LKF-håndbogen](#) på side 6.

Weekendture K25:

Som det har været tilfældet de senere år, indledes den kommende turplansperiode med en undersøgelse af, hvem der ønsker at køre i weekendtur. D. 24. juni udsendte Personaleplanlægningen (Jeppe Juul Holst) mail vedr. søgning af weekendture. Behovet i K25 er stort set identisk med K24.

		Behov for dobbelt weekend	
		2024	2025
Depot		Antal LKF	Antal LKF
Øst	Kh	20	20
	Hg	2	1
	Næ	0	0
	Nf	1	2
	Kb	2	0
Vest	Od	1	2
	Es	1	2
	Te	2	2
	Str	0	0
	Ab	3	5
	Fa	10	8
	Ar	5 (8)	9

Man behøver – baseret på tidligere års erfaringer – ingen avanceret krystalkugle for at kunne slå fast, at vi kommer til at skuffe et antal lokomotivførere på Kh, hvor interessen typisk er markant højere end antallet af pladser i weekendturene. Omvendt kommer vi til at slide i det for at finde det nødvendige antal lokomotivførere, som vil køre i weekendtur på provinsdepoterne, hvor interessen – i hvert fald historisk set – er markant lavere end i København. Især sidste år sled vi hårdt i det for at finde jyske weekendturskandidater. Det kunne sagtens blive tilfældet igen i år. Derfor vil vores tilgang i LPO også være, at der både skal kigges på om weekendarbejdet kan placeres i færre tjenester og om det på en hensigtsmæssig måde kan flyttes rundt mellem depoterne. Dette naturligvis for at begrænse – og allerhelst eliminere – risikoen for skubbeweekender i ture, som ikke ønsker det.

Det skal i øvrigt – jf. den omtalte mail fra Personaleplanlægningen – bemærkes, at oplægget til weekendtur indeholder rammer, så du kender forløbet i turen. Den lokale turgruppe vil på turseminaret i efteråret fastlægge de konkrete tjenestetider til turen. De bliver offentliggjort efter turseminaret. Mindre justeringer kan forekomme, hvis det samlet set giver bedre ture på depotet, eller hvis endelig kanaltildeling fra Banedanmark i september skubber på tjenesterne / turens indhold. Interessenter vil inden det ordinære turvalg (oktober) få besked på om de er indplaceret i weekendtur eller ej. Det skal bemærkes, at dem, der allerede er indplaceret i weekendtur, har fortrinsret til disse (hvilket vi så fortsat ikke er enige med ledelsen om 😊).

Og så skal det ligeledes bemærkes, at tilmelding til weekendturen er bindende (og sidste svar frist er d. 28. juli, så det haster lidt ...).

Og når nu artiklen her handler om ture, var det måske på sin plads lige at tage en runde på pilotprojekterne, både det, der blev væk (længere overgange – kortere fridage), det der blev evalueret (mulighed for at køre flere nattjenester gældende for reserven) og det pilotprojekt, som kommer i K25 (reserveuger i turene)

Pilotprojekt vedr. længere overgange, kortere fridage:

Historien meget kort. Det pilotprojekt, vi aftalte på Turudvalgsmødet i midten af marts måned og som vi har fortalt vidt og bredt om på en række medlemsmøder, bliver ikke til noget. Pilotprojektet skulle have givet mulighed for at afprøve tjenestefordeling med længere overgange (min. 12 timer) og mulighed for kortere fridage (ned til 36 timer, hvis fridagen indeholder et helt kalenderdøgn) for en mindre gruppe lokomotivførere på Kh. Du kan læse mere om det kuldsejlede pilotprojekt i [medlemsinformation nr. 20-2024](#).

Pilotprojekt mulighed for mere nat for LKF i reserven i Fa, Ab og på Kh:

Pilotprojektet er blevet (del)evalueret. Der var enighed om at forlænge pilotprojektet endnu en gang gældende for K25 med ny evaluering medio 2025. Årsagen til forlængelsen er, at vi ønsker at indhente så mange erfaringer, som muligt, inden vi beslutter os for, om muligheden for at køre mere nat end foreskrevet i arbejdstidsaftalen, skal forankres i en lokalaftale, eller skal bortfalde. Der var i øvrigt i forbindelsen med evalueringen enighed om at reducere antallet, som kan deltage i den del af projektet, hvilket primært vil have betydning for dem, som kører flere morgennætter. Det skyldes, at de væsentligste indvendinger, vi har fået fra deltagerne er, at de ikke kører nok af den type nattjenester, de har ønsket.

Pilotprojekt reserveuger i turene:

Reserveuger i turene har de senere år været afprøvet på flere depoter. Det har givet anledning til mange diskussioner og et enkelt sted (Fredericia) har man på den lokale generalforsamling pålagt bestyrelsen, at den skal arbejde for, at der ikke opbygges ture med reserveuger. Omvendt har reserveugerne løst nogle udfordringer på de mindre depoter, hvor en del lokomotivførere, som ellers ikke ville være kommet i tur, har fået muligheden, da turene er blevet udvidet med et antal reserveuger. Hvis vi i LPO mener noget med vores ønske om at sikre alle, der ønsker en fastere ramme for deres arbejde (Og det gør vi), kommer vi ikke uden om forsøg med at udvide turene med et antal uger, hvor man kører i reserven, f.eks. 2 uger ud af 8. På de mindre depoter er der simpelthen ikke et brugbart alternativ, da reserverammeture flere steder ikke rigtig giver mening, idet rammerne – for at kunne dække et hensigtsmæssigt antal tjenester – bliver væsentlig længere end de normale 12 timer.

Turudvalget har i K25 besluttet at iværksætte et pilotprojekt på en række mindre depoter, hvor vi prøver at vende hele tænkningen på hovedet. I stedet for at klatte lidt reserveuger ind hist og pist, bliver tilgangen i stedet, at vi simpelthen spørger baglæns. Hvem vil gerne køre i den løse reserve? Dem der ikke ønsker det, beder vi forholde sig til, hvilke type tur, de ønsker (morgen, aften, blandet) og så bliver ture i udgangspunktet (så langt det overhovedet er praktisk muligt) bygget op i forhold til de fremsatte ønsker. Har depotet f.eks. 50 LKF og kun 10 ønsker at køre i reserven, vil der blive bygget ture op til de 40, også selv om der måske kun er produktion til 32. De resterende pladser skabes ved at lægge reserveuger ind, i ovenstående

eksempel 8 uger. Der skal ikke være nogen hemmelighed, at vi i LPO er meget spændte på, hvorledes pilotprojektet bliver taget imod på depoterne i Esbjerg, Helsingør og Odense og hvordan forløbet bliver i K25. Fokus for os (og helt sikkert også for de berørte lokomotivførere) vil være på i hvilken udstrækning morgenturene, henholdsvis aftenturene, kan få den type tjenester, der passer ind i turens øvrige faste uger (morgen eller aften) i de uger, hvor man kører i reserveugerne og derfor kun kender sin weekendfrihed og eventuelt også den ugentlige fridags placering. Og så krydser vi ellers fingre for, at IVU, og de krav og udfordringer dette system har i forhold til reserveuger i ture, ikke spænder ben for pilotprojektet.

Nu skal man aldrig love noget, man ikke kan holde, men lige her tør vi godt love, at nærværende pilotprojekt kommer til at give anledning til debat. Og det er ikke fordi vi ønsker dette, eller har det som et selvstændigt mål for vores arbejde. Årsagen er meget mere simpel. Det er ganske enkelt nødvendigt at få indhentet nogle erfaringer, som der kan arbejdes videre med, eller som kan danne baggrund for at få lagt alle tanker om, at reserveuger er vejen frem, på is.