

Tjek ind og tjek ud tid

Lad os starte i det historiske hjørne. I 1995 indgik vores forgængere i LPA og DSB's daværende ledelse en ny arbejdstidsaftale. Den kom til verden efter et meget langt og konfliktfyldt forløb, som på mange måder mindede om det forløb, der i 2019 førte frem til den nuværende arbejdstidsaftale. Ikke at det i sig selv er interessant, måske nærmere tankevækkende, og det er da heller ikke pointen i nærværende. Og så måske lidt alligevel. For det handler om aftaler og forhandling.

Omtalte arbejdstidsaftale betød, at den daværende tjek ind tiden blev fastholdt på 15 minutter og tjek ud tiden blev reduceret fra 20 til 10 minutter. De 5 minutter af reduktionen indgik sammen med S+H-dagene og en del af den optjente UA-tid i en aftale om en generel normnedsættelse fra 7:24 til 7:00. De resterende 5 minutter indgik som et af de elementer, der får de sidste ender i en aftale til at nå sammen, idet de dog blev ledsaget af en aftale om, at det daværende krav om daglig aflevering af en lokomotivførerrapport om togenes afgang- og ankomsttid bortfaldt. Altså et reelt opgavebortfald. Det fremgår ingen steder, at tiderne i forbindelse med aftalens indgåelse blev målt op.

Arbejdstidsaftalen fra 1995 blev justeret et par gange, hvor ændringerne ikke omfattede tjek ind og tjek ud, men i 2010-2011 skete der noget. I forbindelse med et ønske fra ledelsen om, at lokomotivførerne dagligt skulle læse mails, blev DSB og LPO enige om at flytte 5 minutter fra tjek ud tiden til tjek ind, da antagelsen var, at det gav mest mening at læse mails ved tjeneestens start. Igen var der tale om en forhandling, ikke en opmåling. Eller rettere; det fremgår ingen steder, at tiderne i forbindelse med aftalens indgåelse blev målt op.

Som et kuriosum til ovenstående er det svært ikke at undre sig. Ikke over aftalen, men den latterliggørelse, den efterfølgende blev udsat for, primært fra vores administrerende direktør, som i forbindelse med DSB's krav om aftalereduktioner i 2018-2019 (og efterfølgende) direkte brugte den såkaldte "e-mail aftale" som et eksempel på, at der var alt for mange og unødvendige aftaler i DSB. Det kan man selvfølgelig have en holdning til, men nogle gange bør man måske også gøre sig lidt umage og sætte sig ind i forhistorien. Den udkældte aftale blev til efter ønske fra DSB og den blev, jf. ovenstående, finansieret 1:1 af os.

I forbindelse med DSB's indmeldelse i Dansk Industri, overgangen til Jernbaneoverenskomst og den deraf følgende aftalerevision for lidt mere end 5 år siden indgik vi en ny arbejdstidsaftale. Der var rigtig mange elementer fra den gamle aftale, der blev forhandlet med over i den nye, bl.a. tjek ind tiden på 20, henholdsvis tjek ud tiden på 5 minutter. Heller ikke denne gang blev tiden målt op, hvilket var fint i tråd med Jernbaneoverenskomsten, som vi dengang netop var skiftet over på og hvori det fremgår, at tidsforbruget skal aftales.

Det var (og er fortsat) LPO's opfattelse, at den forhandlede tid til tjek ind og tjek ud var et væsentligt element, da vi stod ved målstregen og skulle vurdere, om det samlede aftalekompleks kunne godkendes – og mente, at det kunne det. Derfor, men også med tanke på det historiske forløb, som er skitseret ovenfor, finder vi det problematisk (for nu at bruge et forholdsvis neutralt ord), at DSB nu åbenbart mener, at tjek ind og tjek ud tiden ikke længere skal aftales. Den skal opmåles. Det er i hvert fald det krav, vi er blev mødt med over de senere måneder og som indirekte bekræftes i driftschefens seneste nyhedsmail, citat: "*I forlængelse heraf betyder det*

også, at vi med de nye digitale løsningsmuligheder forventer at kigge ind i det tidsmæssige perspektiv i processen for tjek-ind/ud". Det er nu næppe ham, der er "skurken" her. Alt tyder på, at det går højere op og formentlig helt ind i hjørnekontoret i Telegade. Hvis den antagelse er korrekt, står vi med et betydeligt problem, da nærværende sag i sin grundsubstans handler om, hvorvidt vi kan tillade os at opfatte ledelsen, som en troværdig aftalepartner, der står vagt om det, vi har aftalt.

Kan man så slet ikke argumentere for, at tjek ind og tjek ud tiden fra tid til anden burde revideres. Det kan man vel. Det skal blot aftales, hvilket der ikke har været den store lyst til, selv om der har været store omvæltninger undervejs. Digitaliseringen af lokomotivførerne i 2005-2006, stigende antal og mere omfattende regelværker, indførelse af iPad af i 2014 (som i lange perioder nærmest gjorde det umuligt at tjekke ind inden for den afsatte tid) og flere samtidige sikkerhedsreglementer (SR75 og ORF), blot for at nævne nogle. Set i det perspektiv er iPad på førerbord ikke en markant omvæltning, slet ikke. Så hvorfor den skal føre til en revision af den aftalte tjek ind og tjek ud tid, når ingen af ovenstående markante ændringer har, er uklart. Så det må handle om noget andet.

Mens vi venter på ledelsens forklaring om, hvad det andet er, vil vi opfordre dem til at prøve at sætte sig ind i forhistorien. Ikke mindst den del som handler om de 5 minutter, der blev flyttet fra tjek ud til tjek ind (og øgede den til 20 minutter), selv om de retteligt hører til i tjek ud og læsning af de uendeligt mange sider, der hvert år uploades i DDR. Og opfordre dem til at acceptere, at tiden ikke skal opmåles. Den skal aftales. Med deres forhandlingsmodpart, altså os. Det kunne jo være, at vi havde noget i sådan en forhandling, vi gerne ville drøfte og som kunne indgå i en eventuel aftale.

Det skal i øvrigt bemærkes, at vi i LPO i de hidtidige drøftelser har sagt, at tjek ind tiden godt kan reduceres med de 1-2 minutter, der fragår, når kravet om udprintning på et tidspunkt bortfalder. Dette ud fra at der er tale om et reelt opgavebortfald a la det omtalte i 1995. Det havde dog ikke ledelsens interesse.