

### Kære medlemmer

Som meddelt d. 15. november så er bemandingsplanen (version 2.0) på M1/2 der trådte i kraft samme dag kl. 06.00, helt og aldeles ledelsens beslutning, områdegruppen har ikke haft indflydelse på denne beslutning.

Det skyldes at evalueringsmødet der var planlagt til d. 10. november ikke blev afviklet, pga. forhold hos ledelsen der var af en sådan karakter, at jeg var nødsaget til at forlade mødet, de to andre stewards der var tilstede valgte ikke at fortsætte i mødet, da jeg pga. hændelsen havde forladt mødet.

Inden jeg forlod mødet meddelte jeg, at stewards ønskede den tidligere områdebemanding fremfor bemandingsplan version 1.0 eller 2.0, dette ønske er ikke blevet hørt.

Bemandingsplanen 1.0 blev promoveret med baggrund i, at der i det sene efterår eller ved årsskiftet skulle indsættes 8 nye tog yderligere i driften. Det har været kendt i ledelsen siden uge 44, at det ikke kommer til at ske. Angiveligt pga. økonomiske årsager, vil de nye 8 tog blive indsat i den nuværende 31 togs køreplan over de næste 24 måneder, de overskydende tog af den ældre generation vil således kunne udtages til service m.m.

Der er med andre ord ingen årsag til, at banen er bemanded ud fra en bemandingsplan 1.0 eller 2.0, med mindre det er med baggrund i at effektivisere billetteringen.

Der har forud for det planlagte evalueringsmøde været en mangelfuld kommunikation med driftsledelsen, endvidere har jeg erfaret, at supervisere har været involveret i processen vedr. skabelsen af bemandingsplan 2.0, det kan undre, at stewards fællestillidsrepræsentant ikke har været involveret i denne proces.

Jeg har kun samme kendskab til bemandingsplan 2.0 som i øvrige medlemmer har, men kan allerede nu se at bemandingsplanen sammenholdt med "whiteboardprojektet" hænger meget nøje sammen med henblik på at optimere billetteringen mest muligt.

Jeg har tidligere rejst spørgsmål ang. visualisering af det store data flow der tilsyneladende nu er adgang til, men det kan konstateres at stewards ingen adgang har til se disse data på daglig bases, i form af kpi, oplyst på briefing tavler eller andre platforme.

Opfølgningen fra supervisere på den daglige billettering blev iværksat uden at supervisere havde adgang til brugbare data, hvorfor opfølgningen ofte omhandlede antal aktuelle afgifter og ikke om antal billetterede pax, som det tidligere har været meldt ud. Jeg kan forstå, at beslutningen om at iværksætte denne form for opfølgning på et mangelfuldt grundlag, har medført udbredt frustration.

I kontrakten mellem Metro Service og Metroselskabet er der fastsat et mål om, at mellem 5 og 7% af alle pax skal kontrolleres, det er et meget klart mål, som jeg er sikker på at alle kan forholde sig, det er blot ikke muligt at følge dette mål, da det ikke er visualiseret. Der er heller klart, om det med de nuværende antal stewards er muligt at nå dette mål.

Det er mit håb, at der i et konkret, målrettet og konstruktivt samarbejde hurtigst muligt kan komme klarhed over ubesvarede spørgsmål.

Med venlig hilsen

**Frank Johansson**

Formand & Fællestillidsrepræsentant  
Områdegruppe Metro  
[fjo@djtr.dk](mailto:fjo@djtr.dk) / [omr-metro.dk/](http://omr-metro.dk/) / 20963420