

Lokomotivpersonalets Områdegruppe S-tog

Årgang 12, Nummer 17

Formand

Thomas Bryan-Lund

24681487

tblund@dsb.dk

Næstformand

Jan Aasberg

24681578

jaasberg@dsb.dk

Kasserer

Poul Thomsen

24681304

pthomsen@dsb.dk

Bestyrelsesmedlem

Thorkil Sode

24681723

tsode@dsb.dk

Bestyrelsesmedlem

Jatinder Pal Singh (Bobby)

24681431

jpsingh@dsb.dk

Bestyrelsesmedlem

Morten Rasmussen

24682814

morrasmussen@dsb.dk

Bestyrelsesmedlem

Keld Jacobsen

24681621

kktornbo@dsb.dk

Kontortelefon

33533043

LPO Vagt

24683043

Info mail

lpos@dsb.dk

Kørsel med sikringer nede

Rigtig mange medlemmer har, hen over weekenden, kontaktet os omkring den seneste farce vedrørende CBTC systemets fortræffeligheder.

Der er, som bekendt, nu konstateret endnu en fejl i systemet - en sikkerhedskritisk fejl, som betyder, at toget i sammenkoblet tilstand, kunne fremføres med maksimal fart uden systemets indgriben. Der ville dog komme et juletræ af glimtende fejlmeddelelser i DMI...

Nu har Siemens og DSB sikkerhed været på arbejde og løsningen er, at vi skal køre rundt med sikringer nede, samt konstant B fejl.

Vi kan, uden at overdrive konstatere, at lokomotivførerne på S-banen er ved at være godt og grundigt trætte af CBTC systemet og alle dets utidige ændringer af regler for at kompensere for opståede fejl. Mange er deciderede utrygge ved, om det nu også er sikkert, at de fremfører tog med op mod 120 km/t i CBTC land.

Spørgsmålene er mange:

Hvad sker der hvis et tog hopper i "RM", bliver toget før nødbremset, mens "RM" toget suser videre?

Hvem er ansvarlig, hvis der sker sikkerhedsmæssige hændelser med baggrund i denne seneste dispensering af vores reglementer?

Er Trafik-bygge-boligstyrelsen bekendt med denne udvikling?

Hvad DSB sikkerhed og andre ikke synes at begribe er, hvor meget man roder med vores sikkerhedsmæssige uddannelse, hver gang man dispenserer.

Man efterlades med det indtryk, at man kun har tanke på, at DSB kan holde togene kørende for en hver pris...

Hvor mange andre fejl ligger der i systemet og venter på at blive opdaget?

Hvor er det konkrete bevis for, at denne løsning med OBCU sikringen reelt løser sikkerhedsbristen?

Hvornår dukker næste fejl op?

Er tidspunktet ikke modent til, at DSB afkræver en kulegravning af det hele?

LPO S-tog har udbedt os konkrete svar på de ovenstående spørgsmål.

Boulevard Update

Kort Status DI Brug nedenstående link fra Dansk Jernbaneforbunds hjemmeside:

<https://www.djf.dk/nyhed/medlemsinfo-dansk-jernbaneforbund-indg%C3%A5r-aftale-med-dsb>

Vi håber, at denne nye aftale kan bibringe nogle fornuftige løsninger.

Dommen fra arbejdsretten lader stadig vente på sig. Så snart der måtte være nyt, så sender vi selvfølgelig noget ud.

Kraftig stigning i personpåkørsler

Desværre går udviklingen den forkerte vej. Statistikken for i år, så rent faktisk god ud indtil september.

Fra starten af september til dags dato, har vi haft 4 personpåkørsler, hvilket har sprunget antallet i år med over 50 %

Hver gang pressen retter henvendelse til os omkring selvmord på banen, overvejer vi nøje om det er en god idé at deltage. Vores erfaring viser, at det (desværre) har en tendens til, at antallet stiger i tiden efter, at personpåkørsler har været oppe i nyhederne.

Det er selvfølgelig umuligt at dokumentere helt faktuel, at der er en sammenhæng mellem, at DSB valgte at være med i et DR program i starten af september, men fakta er antallet af personpåkørsler siden.

Kørsel forbi oprydning ved personpåkørsler

Der har på 14 dage været 2 episoder, hvor man fra Bane Danmarks (BDK) side har sendt passagerførende tog forbi, inden politi og redning er færdige med at rydde op.

Det er simpelthen helt utilstedeligt!

Der er sikkert sagt og skrevet meget mellem DSB og BDK om dette, men BDK er tilsyneladende ikke opgaven voksen.

LPO S-tog har afkrævet af DSB, at det er DSB's ansvar at sikre, at deres personale og kunder ikke sendes forbi, FØR der er ryddet helt op. Det kan godt være, at BDK melder sporet klart, men DSB skal ikke sende tog forbi, før der er ryddet helt op. Hvis det genererer udgifter for DSB i aflysninger, så må det være sådan!

Vi kan kun vejlede jer medlemmer om, at I skal være opmærksomme på, om I kan håndtere det grumme syn, som afkørte lemmer mv., som man kan komme ud for, hvis man passerer før der er ryddet op, vil komme til at betyde. For dig og dine passagerer!