

### Formand

Thomas Bryan-Lund  
24681487

[tblund@dsb.dk](mailto:tblund@dsb.dk)

### Næstformand

Jan Aasberg  
24681578

[jaasberg@dsb.dk](mailto:jaasberg@dsb.dk)

### Kasserer

Poul Thomsen  
24681304

[pthomsen@dsb.dk](mailto:pthomsen@dsb.dk)

### Bestyrelsesmedlem

Thorkil Sode  
24681723

[tsode@dsb.dk](mailto:tsode@dsb.dk)

### Bestyrelsesmedlem

Jatinder Pal Singh (Bobby)  
24681431

[jpsingh@dsb.dk](mailto:jpsingh@dsb.dk)

### Bestyrelsesmedlem

Morten Rasmussen  
24682814

[morrasmussen@dsb.dk](mailto:morrasmussen@dsb.dk)

### Bestyrelsesmedlem

Keld Jacobsen  
24681621

[kktornbo@dsb.dk](mailto:kktornbo@dsb.dk)

### Kontortelefon

33533043

### LPO Vagt

24683043

### Info mail

[lpos@dsb.dk](mailto:lpos@dsb.dk)

## Signalforbikørsel—hvad nu?

Det er ikke nogen hemmelighed at vi har nogle signalforbikørsler i ny og næ (en gang imellem). Men hvad er en signalforbikørsel? Hvordan behandles den? Hvem får det at vide og har det nogen konsekvens på mit ansættelsesforhold?

Det har der tidligere ikke rigtig været nogen der har talt om, hvilket vi prøver at rode lidt bod på med denne lille beskrivelse.

Rigtig mange ved hvad en signalforbikørsel er, mens meget få har prøvet det i praksis. Når der sker *"en utilsigtet kørsel forbi et signal der ikke har vist eller givet en køretilladelse"*, bliver toget ofte nød-bremset og man holder der.

Allerede inden toget holder helt stille, er der gået en lille alarm på pulten hos Stationsbestyreren, der betjener det pågældende område.

Når lokomotivføreren kalder op for at finde ud af hvad der lige skete, har Stationsbestyreren ofte allerede givet besked til jernbaneoperatørens sikkerhedsmedarbejder om, at der har været en hændelse.

Denne sikkerhedsmedarbejder er vores Drift- og Sikkerhedsvagt, som melder hændelsen videre til den vagthavende undersøgelsesleder hos Tilsyn & Undersøgelser. Imens skal lokomotivføreren blive holdende, for det kunne jo tænkes at vedkommende er *"farlig at have kørende rundt"*.

Når det er vurderet om det var en højt- eller lavt farepotentiale, og at den aktuelle medarbejder ikke har så mange hændelser af den karakter *"på bogen"*, får vedkommende oftest lov til at genoptage kørslen, for at ende på København H, hvor der skal skrives en synergi, efter at DoSv har hørt lokomotivførerens forklaring.

I nogle tilfælde bliver der sendt en afløser ud til toget, hvis der er lidt usikkerhed på hvad der præcist er sket, eller der har været fare for kollision, hvilket altid kategoriseres som en *"signalforbikørsel med højt farepotentiale"*.

Selve efterbehandlingen af hændelsen er den samme som med "lavt farepotential", mens der dog kan være ansættelsesmæssige konsekvenser evt. i form af skriftlige advarsler.

Den forklaring der afgives ved det første møde på København H hos vores DoSv, danner grundlag for synergien der oprettes på hændelsen. Der indsamles endvidere lydfiler fra radio- og telefonkommunikation samt signalloggen sikres. I nogle tilfælde tages togets havarilog også ud, for at kunne bekræfte hvad der helt præcist er sket med toget.

Nogle dage efter bliver lokomotivføreren så indkaldt til en sikkerhedssamtale hos sin leder eller dennes stedfortræder, hvor der er rig lejlighed (en masse spørgsmål) til at uddybe hvad der er gået forud for hændelsen og hvordan medarbejderen har opfattet hændelsen og hvad der er blevet gjort.



Der skal herefter udarbejdes en handlingsplan for medarbejderen, så en lignende hændelse i fremtiden kan undgås, og lederen eller dennes stedfortræder oplyser om hvilken personalemæssige konsekvens den aktuelle hændelse har. I 10 ud af 10 gange ender det med, at man går et trin op ad i den farvede matrice, som herefter står på bogen i 5 år.

Det er **ikke** nogen hemmelighed, at LPO S-tog mener, at denne registrering står på bogen i alt for lang tid. 2-3 år havde måske været mere rimeligt, og i sidste ende er det en ledelsesopgave at sikre, at medarbejderen har de kvalifikationer der skal til for at kunne passe sit arbejde.

Allerede nu bliver alle medarbejdere testet mindst hvert 2. år for kontrol af færdigheder, og det burde være rigeligt. Men altså hændelsen står 5 år i bogen, kommer der så en ny hændelse er det nye 5 år, men kun fra tidspunktet hændelsen skete.

Som det fremgår af ovenstående, så kan man ikke lave en signalforbikørsel i "al diskretion", da der hurtigt er 30-40 mennesker inde over og behandler hændelsen. Alle har tavshedspligt, så selv om du ser din hændelse på sikkerhedstavlen, vil du også lægge mærke til, at der ikke står hvem der har lavet fejlen. Derimod er hændelsen beskrevet så vi andre forhåbentligt kan lære af din fejltagelse, så vi i den situation kan undgå at skulle samme procedure igennem.

Har du spørgsmål til/om signalforbikørsler er du meget velkommen til at rette henvendelse til LPO S-tog, din nærmeste leder eller områdelederens sikkerhedskoordinator Jan Lemvig Larsen.

## Turrepræsentants valg 2017

Så er valget som Turrepræsentant overstået, der har været valg i turene 83, 93, 94, 1.R. og 2. R.

I tur 39 var der kun en kandidat der meldte sig, så han blev udnævnt turrepræsentant.

Vi vil fra LPO S-togs side af ønske de nyvalgte og genvalgte, tillykke med valget og ser frem til et godt samarbejde.

Turrepræsentanterne i 2017 bliver som følgende:

Tur nr.	Indhold	Id nummer	Turrepræsentants navn
11	Køge	812	Claus H. Larsen
21	Høje Tåstrup	508	Stig Carlsen
31	Frederikssund morgen	109	Jacob Lundgaard
32	Frederikssund middag	836	Lars Olsen
34	Frederikssund traditionel	218	Jan T. Schrøder
39	Frederikssund reserve	448 ny	Steen G. Jensen
41	Hillerød	332	Henning Christensen
51	3-3 tur	131	Erik J. Damgaard
61	København morgen	166	Henrik Jess
62	København morgen	113	Rene Hviid Larsen
63	Hundige morgen	235	Jacob Midtgaard
64	Farum morgen	156	John Wagner
65	Klampenborg morgen	585	Brian B. Jensen
71	København middag	834	Alex F. Malling
72	Farum Middag/aften	115	Predrag Boskovic
73	Klampenborg aften/mid.	407	Lars Wennick
81	København Aften	794	Dan M. Larsen
82	København aften/nat	370	Nikolaj P. Larsen
83	København nat	735	Morten D. Carlsen
89	Nat reserve	692	Lars Fugl
91	København Traditionel	444	Hans Reichkender
92	København Traditionel	334	Henrik N. Jensen
93	København Traditionel	280 ny	Morten S. Dyhrberg.
94	Hundige traditionel	605	Thomas Beckman
95	Klampenborg traditionel	615	Ulrik A. P. Nielsen
R1	Reserve 14 timers ov.gang	738	Niels V. Jensen
R2	Måneds reserve	731 ny	Anders D. Petersen
R3	København reserve	692	Lars Fugl