

Nyheder og informationer fra lokomotivpersonalet ved DSB



(<http://lpo-dsb.dk>)

LPO-DSB Lokomotivpersonalets områdeg



(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

(<http://lpo-dsb.dk>)

Hjem (<http://lpo-dsb.dk>) » Odense (<http://lpo-dsb.dk/category/odense-2/>) » LPO Odense_Svendborgbanen – tiltag der virker, her og nu

LPO Odense_Svendborgbanen – tiltag der virker, her og nu

Svendborgbanen – tiltag der virker, her og nu

Nedenstående er dags dato sendt som læserbrev til Fyns Amts Avis...

Da nu landets trafikpolitikere har brugt den seneste uge på at bygge politiske luftkasteller på Svendborgbanen, er det nok tid at komme ned på jorden igen og koncentrere os om nogle konkrete og brugbare løsninger i forhold til den virkelighed banens brugere oplever.

Lokomotivpersonalet i Odense har i den anledning en række forslag, som tager afsæt i, at der fortsat skal være plads til alle 3 togsystemer. Udgangspunktet er, at Svendborgbanen er ét samlet transportsystem, hvor alle tiltag griber ind i hinanden, og hvor løsningerne som følge heraf skal ses i sammenhæng. En plan som:

- Samlet set giver Svendborgbanen 6 min mere køretid – hver time
- I tilfælde af forsinkelser tilfører banens største flaskehals (Stenstrup – Svendborg) op til 12 min ekstra køretid hver time, og...
- Forbedrer mulighederne for at indhente forsinkelser med op til 18 min hver time.

Planen inkluderer desuden nogle ændring af disponeringsreglerne, så de, der har en berettiget forventning om at blive transporteret fra A helt til B, også bliver det. Endelig indeholder planen en række mindre tiltag som samlet set giver ovenstående effekt og flere tog til tiden.

I modsætning til politikerne seneste plan, har vi ingen planer om at forlænge køretiden mellem Odense og Svendborg med op til 15 minutter, eller nedlægge stationer. Og så kan tiltagene gennemføres her og nu – ikke i 2019, eller hvornår man nu mener at have et uпрøvet signalsystem klar, et signalsystem som i parentes bemærket ikke løser Svendborgbanens største kapacitetsproblemer og kun i nogen grad vil kunne bidrage til flere tog til tiden.

Planen, som er indsat herunder, efterlader kun ét spørgsmål – "Hvad venter vi egentlig på?"

Svendborgbanen – tiltag der virker (tidsgevinster pr. time i parenteserne)

Driftsforbedringer – her og nu:

- Den ekstra – såkaldte overliggende togstamme – i Svendborg genindføres i hele det tidsrum, der kører halvtimes drift til Svendborg (2×6 min)
- Det såkaldte bomlukningscirkulære – aftalen mellem Banedanmark og Vejdirektoratet om hvor længe bomanlæg må spærre vejtrafikken ændres / ophæves (6×45 sek.)
- Svendborgbanen køres primært med de nye Desiro togsæt, da disse tog har bedre accelerationsevne og teknik som gør det væsentlig lettere at fastholde togene tophastighed (6 tog á 1,5 min)
- Der køres 1 min før fra Odense med alle Svendborg tog så krydsningen med indkørende tog fra Svendborg finder sted i stationens udkørselsende i stedet for ved perron
- Der køres 2 min før fra Odense med alle tog til Ringe så krydsningen med indkørende tog fra Ringe finder sted i stationens udkørselsende i stedet for ved perron
- Der køres 1 min før fra Svendborg med alle tog mod Odense
- Der afsættes et togsæt som driftsreserve i Odense i hele det tidsrum, der kører halvtimes drift til Svendborg

Driftsforbedringer på meget kort sigte (uger / få måneder):

- Der etableres en midlertidig træperron i Kværndrup spor 1 nord for den eksisterende, således standsende tog kan ekspederes i dette spor med højere ind- og udkørselshastighed til følge (2×1 min)

- Togkontrolanlæg i sydenden af Årslev flyttes ind mod perron, så togene kan køre ud af stationen med højere hastighed (2×30 sek.)
- Der indføres såkaldt behovsstandsning i Højby og Kværndrup, når der er signalmæssig tilladelse til at fortsætte kørslen (2×30 sek.)

Disponering:

- Disponeringsreglerne optimeres således:
 - Der vendes kun tog i Stenstrup, hvis der er signaluorden mellem Stenstrup og Svendborg, og selv i den situation opretholdes togdriften indtil busser er fremskaffet og holder på stationerne i Svendborg og Stenstrup
 - Tog der er kørt fra en udgangsstation kører helt til endestationen
 - Ved uddynding af tog fjernes de såkaldte "bytog" (dem der kører fra Svendborg minuttal 32 og minuttal 44 fra Odense) først. Er der brug for yderligere reduktion fjernes også Ringe togene og der køres med kun ét tog i hver retning og stop på alle stationer indtil driften er genoprettet
- Etablering af perron i Kværndrup spor 1 giver mulighed at benytte stationen som effektiv krydsningsstation ved forsinkelser
- Banedanmark sikrer, at der i hele det tidsrum, der kører halvtimes drift til Svendborg, er en trafikstyringsmedarbejder til rådighed for driftsafvikling af Svendborgbanen, så der ikke fjernstyringen køres på automatik, når der er forsinkelser og behov for styringsmedarbejderens fulde opmærksomhed.
- Driftsdisponeringen flyttes – i hvert fald i tidsrummet 6-18 på hverdage – tættest muligt på brugerne
- Der afsættes ressourcer til optimering af klargørings af de Desiro togsæt som holder i Odense om natten, således disse altid er tanket, mv. inden de påbegynder dagens produktion

Synes godt om Vær den første af vennerne, der synes godt om dette.

« Det Blå Blad 4-2016 er udkommet (<http://lpo-dsb.dk/det-blaa-blad-4-2016-er-udkommet/>)

LPO Odense_lokalinfo oktober 2016 (http://lpo-dsb.dk/lpo-odense_lokalinfo-oktober-2016/)

»

Medlemsinformationer

Det Blå Blad 4-2016 er udkommet (<http://lpo-dsb.dk/det-blaa-blad-4-2016-er-udkommet/>)

Medlemsinformation nr. 16_2016 (http://lpo-dsb.dk/medlemsinformation-nr-16_2016/)

Medlemsinformation nr. 15_2016 (http://lpo-dsb.dk/medlemsinformation-nr-15_2016/)