

BOULEVARD UPDATE

LOKOMOTIVFØRERPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE S-TOG

Årgang 16 nr. 1

Formand

Thomas Bryan-Lund
24681487
tblund@djtr.dk

Næstformand

Kasserer

Poul Thomsen
24681304
pthomsen@djtr.dk

Bestyrelsesmedlem

Thorkil Sode
24681723
tsode@djtr.dk

Bestyrelsesmedlem

Henrik Jess
24681166
hjess@djtr.dk

Bestyrelsesmedlem

Lars Christiansen
24681590
lchristiansen@d.dk

VAGTTELEFON

24683043

Dansk Jernbaneforbund

36132500
www.djf.dk
djf@djf.dk

Svar var BDK omkring anvendte spor

LPO S-tog har efter en række henvendelser fra medlemskredsen rejst en række spørgsmål om den daglige drift. Nedenfor findes svar fra Banedanmark (BDK) og lidt fra DSB. Driftschef Jens Jørgen har været behjælpelig med at skaffe svarene.

Brug af spor 61 i Hellerup.

Der er naturligvis altid fordele og ulemper, ved alt hvad vi gør. Togene der kommer fra ringbanen har samme ankomsttid i spor 5, som tog til ringbanen har afgangstid fra spor 61, så der burde ikke være ventetid af betydning på rute fra spor 5. Da toget i spor 5 jo også skal tømmes. Fordelen her, er at vi ikke behøver lave en masse rækkefølger, som kan give bøvl ved aflysninger.

Desuden har både vi og trafiklederen, et spor vi kan bruge, hvis der tillyses ekstratog, eller et tog skal tages ud af drift pga. defekt eller manglende lokomotivfører.

Dette uden, at vi skal helt ud i 15/16, hvortil adgangen tager noget mere tid ved genindsættelse og den slags.

Køretilladelse i god tid.

Der er 75 sekunder før afgangstid på alle ruter, det kan ikke differentieres. Så det er ikke kun afgangstationer men også f.eks. Rute fra Bft til Hl, hvis tiden sættes op generelt vil det give for mange bindinger i konfliktende togveje, de 75 sekunder vurderes til at være mest optimal.

Sporbenyttelse i Frederikssund.

C2 kører i minuttal 14/34/54 fra Frederikssund, mens Linje C1 ankommer ét minut senere i minuttal 15/35/55. Linje C2 er derfor nød til at afgang fra Spor 1 for at linje C1 ikke skal vente på, at linje C2 er kørt. Linje C1 har en vendetid på 7 min og kan derfor ikke vente på at C2 er kørt fra spor 2, hvis C1 skulle vende i spor 1.

Linje C1 afgang i minuttal 02/22/42 fra spor 2 mens linje C2 ankommer 3 minutter efter i minuttal 05/25/45. Linje C2 kunne godt være ankommet i minuttal 03/23/34, da den ikke standser på Kildedal og Vinge, men ville ikke kunne køre ind alligevel før C1 var afgang. Derfor har linje C1 og C2 samme køretid til Fs, men forskellig køretid mod Kh. C2 kommer derved desværre til at vente før indkørsel til Fs.

Køge

I vores køreplanssystem, Roman, er det kun muligt at vælge én vej fra I – signal til perron. Til spor 6 er der valgt forløb venstre i første skifte, med begrundelse at der kan rangeres til /fra depot til spor 7 uden at påvirke indkørsel til spor 6. Det er stadig muligt manuelt at sætte indkørsel til spor 6 i forløb højre i første skifte, men altså ikke på automatik.

Når der kommer CBTC i Køge kan der differensers også på automatik

København H

Enig i at optimale sporbenyttelse er spor 11 imod Åmarken og spor 12 imod Valby, men togene kommer i blokke 2-3-2-3, så flere tog igennem samme spor i træk vil betyde at sporkapaciteten på Kh ikke udnyttes optimalt og også stor sandsynlighed for at efterfølgende tog vil blive nedbremset eller holde for stop mellem Vpt og perron Kh. Ved skiftevis sporbenyttelse på Kh er der længere reaktionstid hvis et tog har problemer ved perron. Hvis der først holder tog bagpå mod spor 11/12 kan der ikke køres fra Vesterport.



BOULEVARD UPDATE

LOKOMOTIVFØRERPERSONALETS OMRÅDEGRUPPE S-TOG

Årgang 16 nr. 1

Når der i kommende weekend kommer CBTC på Kh, har vi fået "alternativ togvej" som kan tilkobles og anvendes og det betyder at der vil vælges skiftevis spor 11/12 uden hensyntagen til om toget skal mod Valby eller Åmarken. I CBTC vil der også som noget nyt være længere opholdstid på Kh, til 75 sekunder, idet der er indlagt reservertid her (taget fra køretiden Vpt-Kh), så det vil være endnu mere kritisk med samme sporbenyttelse når der kun er 2 min mellem togene.

Tror at hvis vi vælger at alle tog imod Åmarken spor 11 og spor 12 imod Valby, så vil vi flytte de konflikter der er i Slb til Vpt - Kh

Rækkefølgen på KH er sat op sådan at der er 4 minutter mellem hvert tog i hvert spor, da A og E ligger 2 minutter fra hinanden så vil det være nødvendigt, at en af dem kører til spor 12. Det har været lavet på denne måde fordi det bliver lige tæt nok, hvis man har tog hvert 2. minut i samme spor, især hvis der også er afløsning. Det kan måske lade sig gøre efter RO-C men vi bør nok have lidt erfaring med RO-C inden man evt. laver om, hvis det lader sig gøre. Det kan man godt om er muligt på sigt.

Vi har i DSB være inde over beslutningen om at øge holdetiden på Kh til 75 sek. I dag ser vi, at mange tog kommer til perron lidt før tid, hvilket giver lidt ekstra tid til lokomotivførerskift. Her skal vi gerne undgå, at CBTC "forhindrer" et tog i at komme lidt tidligt til perron, og herved give lidt ekstra tid til lokomotivførerskift. Det synes derfor fornuftigt at flytte lidt tid fra strækningen til opholdstid på Kh.

Vi har noteret os udfordringen i weekenden i Køge, og vil tage en dialog med BDK herom, når næste års køreplan skal lægges fast i begyndelsen af foråret. Det kan være, CBTC løser problemet på den ene eller anden måde. Vi kan jo heldigvis se, at CBTC faktisk har løst andre udfordringer – og desværre samtidig skabt nogle nye, som vi forhåbentlig også får løst over tid. Der er heldigvis ting, der udvikler sig i en positiv retning.

DSB systemer sejler!

Nu er ordet aldrig, et meget absolut ord at anvende, men ikke desto mindre, synes det sådan, at de systemer, som lokomotivførerne har brug for i vores dagligdag, ALDRIG, har været dårligere kørende.

PDS systemet bliver opdateret og wupti, så er vigtige værktøjer som Driftsportalen og bare det at kunne få en brugbar arbejdseddell umuliggjort.

Der må sidde nogen med røde ører og fortryde, at man trykkede på knappen "er du sikker på du vil opdatere?"

Systemerne er blevet langsomme og opdateringshastigheden på Driftsportalen er om muligt blevet endnu længere. Dette har så den kedelige konsekvens, at tog må aflyses, fordi man ikke som lokomotivfører bliver opdateret, hvis der lægges noget ind på eksempelvis en rådighed.

LPO S-tog har spurgt ind til hvornår en løsning kan forventes og svaret er, at man arbejder behårdt, men der er udfordringer med systemerne.

Vi er ikke et sekund i tvivl om, at vores kollegaer, der sidder med disse udfordringer, arbejder det bedste de kan.

Det fjerne bare ikke den daglige frustration over, at man ikke kan bruge de systemer, som DSB "leverer" til os via securehub.