

Jernbanenyheder fra BL

Sendt torsdag 10. september 2015 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 19**

mandag 4. maj 2015 – søndag 10. maj 2015.

Side Emne

7 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Måletoget i Ar

7 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf skriver om dagens forløb

8 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 97519 krydses i Uf

8 **KØREPLANER**

Sporarbejde Aarhus H – Struer maj 2015

Måletog med litra MX og UFM 120 Pa-Es

Måletog med litra MX og UFM 120 Es-Str

Tog 5361 fra Aarhus til Herning

Måletog med litra MX og UFM 120 Str-Fh

Måletog med litra MX og UFM 120 Fh-Ar-Lg-Ar

Måletog med litra MX og UFM 120 Ar-Sj-Ar

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

10 **VETERANMATERIEL OSV.**

Albani-vogn ikke profilfri

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

10 **FASTE ANLÆG**

Nedlæggelse af usikrede overkørsler mellem Silkeborg og Herning

Sporarbejde på baneterrænet syd for København H

I Balle på ETJ

Depotpladser på Vestfyn

Der er ikke 62 km fra Od til Fa

Togbusser over Vestfyn 9.30-12.30

Reduceret togtrafik over Vestfyn frem til kl. 19

Banedanmark sætter spuns på fem broer

Sporfornyelse og -forenkling på Fyn

Liste over det samlede arbejde
Et gammelt ledvogterhus i Gn
Nedrevne vejbroer på Lille Syd
Vejbro med Ravnstrupvej skal rives ned
"Bridgewalking" på Lillebæltsbroen
Overskrifter i Bridge Walking Small Belt Bridge
Lbt
Oven på Lillebæltsbroen
Anlæggelse af Ar Letbane ved Elstedvej ved Lisbjerg

UDLAND

17 DIVERSE

Sporarbejde: Børnene hyggede sig
Feedback fra kunderne skal samles op
DSB – et enkelt valg
Flere tog af sted på sekundet
Nu banker Passagerpuls
Veloplagt ny direktør på banekonference
Banedanmark lægger nyt lyslederkabel
Trafikkontrakten er underskrevet

20 Perroner

Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.


Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Reader® XI

Må citeres med tydelig kildeangivelse

Søgemuligheder i Adobe® Reader® XI

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen 

Søg efter ved at taste Ctrl+F.

I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

Ikke altid kan søgefunktionen finde overskriften, idet den kan være ændret lidt.

Der kan også vælges avanceret søgning Shift+Ctrl+F **Søg**, hvor søgekriterierne kan justeres.

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.12.

Kontroller opdatering med **Hjælp, Kontroller for opdatering ...**

Software kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ..., Indstillinger, Opdateringsprogram** eller med genvejstasterne Ctrl+K.

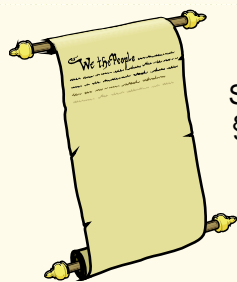
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, torsdag 1. april 1976, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

Vehicle Keeper Marking Register – VKM
Fahrzeughaltercode Register – VKM

	VKM	UNIQUE	Status
Explanation:	Code shown on vehicles	Combination for uniqueness check	in use /blocked/ revoked
Erklrning:	Code an den Fahrzeugen	Kombination fr Kontrolle der Einmaligkeit	Verwendet /blockiert/ Storniert

VKM	UNIQUE	Keeper Name/Halter Name/	Country	Status	www.
ARAIL	ARAIL	Aarsleff Rail A/S	DK	in use	aarsleff.com
AT	AT	Arriva Tog A/S	DK	in use	arrivatog.dk
CFLCD	CFLCD	CFL Cargo Danmark ApS	DK	in use	dansk-jernbane.dk
CONTC	CONTC	Contec Rail Aps	DK	in use	contec.dk
CRSA	CRSA	Contec Rail Safety ApS	DK	in use	
DAN	DAN	DSB aarhus Nrbaner A/S	DK	in use	
DJM	DJM	Danmarks Jernbanemuseum	DK	in use	jernbanemuseet.dk
DSB	DSB	Danske Statsbaner	DK	in use	dsb.dk
DSBS	DSBS	DSB S-tog a/s	DK	in use	s-tog.dk
ENT	ENT	Banedanmark	DK	in use	bane.dk
LB	LB	Lokalbanen A/S	DK	in use	lokalbanen.dk
LJ	LJ	Lollandsbanen	DK	in use	lollandsbanen.dk
MALUS	MALUS	Malus Aps	DK	in use	malus.dk
METRO	METRO	Metro Service A/S	DK	in use	metroservice.dk
Mjba	MJBA	Midtjyske jernbaner A/S	DK	in use	
MjbaD	MJBAD	Midtjyske Jernbaner Drift A/S	DK	in use	
NJJ	NJJ	Nordjyske Jernbaner	DK	in use	njba.dk
RCDK	RCDK	Railcare Danmark A/S	DK	in use	railcare.se
RDK	RDK	Railion Denmark	DK	Revoked	railion.dk
RSC	RSC	DB Schenker Rail Scandinavia A/S	DK	in use	railion.dk
RSEJ	RSEJ	Railservice	DK	in use	railservice.dk
RTOG	RTOG	Regionstog A/S	DK	in use	regionstog.dk
SBF	SBF	A/S Storebelt	DK	in use	storebaelt.dk
SJVT	SJVT	Syddjyllands Veteranog	DK	in use	sjvt.dk
STEAM	STEAM	Rent a Lok Aps	DK	in use	rentalok.dk
VLB	VLB	Vestsjellands Lokalbaner A/S	DK	in use	ohj.dk, vlb.dk
VSVT	VSVT	Vestjellands Veteranog	DK	in use	vsvt.dk
VTV	VTV	Veterantog Vest	DK	in use	veterantog-vest.dk

Kilde: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx>List of VKMs, Related documents: [pdf](#)

Togekspeditionssteder

Togekspeditionssted Fllesbetegnelse for stationer og holdesteder.**Station** Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmessige afvikling af toggangen som togflgestation, eller den kan vre lukket eller ubetjent.**Holdested** Fllesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbret – p den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmessige afvikling af toggangen. Et trinbret kan ligge helt eller delvist p en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

Stationsgrnsen og rangergrnsen

Grnsen mellem den fri bane og en station benvnes stationsgrnsen. Den er kendetegnet ved det I- eller VI-signal, der dkker stationen.

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ti Thisted **Ør** Løgstør **Ab** Aalborg **Abø** Aalborg Øst
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro **Mrg** Mariager
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Fp** Fårup **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Kp** Karup **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle **Fra** Fredericia Ranger-
Ox **Va** Varde **Fa** Fredericia banegård
Oks- **TI** Taulov **Gfa** Fredericia
bøl- **Es** Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding Godsstation
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev **Sno** Snoghøj
Æk Skærbæk **Rq** Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Fib** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harboør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive **Hø**
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg Højslev
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup **Sm**
Bonnet Struer Handbjerg Stoholm
Bmk **Hm** Hjerm
Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum **Kp**
Tm Tim **Id** Vildbjerg Karup
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning
Lm Lem **Stu** Studsgård **Hrm**
Sj **Bs** **Td** **Kæ** Kibæk Herning
Skjern Borris Trolldede Messecenter

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på **Banesiden** under

<http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Da Dalmose **Rdg** Rødvig
Ss Skælskør **Næ** Næstved **Fxl** Fakse Lp.
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Lø 9/5 2015

Måletoget i Ar

I spor 500, der efter anlægget af broen til **Ar Letbane** nu ender V for **Ringgadebro**, holder fra V:

Gul målevogn **UFM 120** + brun MX + 3 R(e)-vogne. Den østligste har **orange** spændebånd mellem sidebøjlerne. Der plejer kun at være to Res-vogne med. I dag har det været kørt **Fh-Ar-Lg-Ar**, og i morgen skal der køres **Ar-Sj-Ar** (se **KØREPLANER**).

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 6/5 2015

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Arbejdsmiljøseminar i **Ng**.

I dag trak DSB **ME 1533 MR sæt 89** til **Næ**, hvor den blev parkeret i spor 33 på C-pladsen, og hvor den i skrivende stund (**lørdag 9. maj 2015**) stadig står, nu med træplader for de ødelagte vinduer og med udvendig bremseslange på **MR 4089**.

(JSL via BL)

To 7/5 2015

Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte 06:59 og skulle som første opgave køre **Næ-Kh** med tog RØ 4208 (Rf-Kh), et af de vigtige pendlertog med fire MF-sæt.

Desværre var det ikke lige banens dag, for i **Rg** kom jeg i spor 5, mens toget i spor 4 skiftevis skulle køre og ikke skulle køre, og mens de stakkels rejsende gik ind og ud af toget og savnede information om, hvornår de kunne komme videre. Til sidst kørte toget fra spor 4 tomt mod **Ro** og jeg fik endelig afgang 211:40.

Undervejs steg forsinkelsen; der var vist problemer ved **Htå**, og ved **Trk** var forsinkelsen som mest med 216:30, ankomst **Val** 211:50, men så gik det helt galt, og efter laaang ventetid kom jeg først til perron 221:20. Det er heldigvis meget sjældent, vi er så forsinkede.

Til Hk og retur til Kh

Efter en kortere pause gik turen til **Hk** med tog RØ 2525 (DSB **ME 1506** + 4 DD) og retur til **Kh** som tog RØ 2524.

Da jeg passerede **Htå** med RØ 2524, holdt en 185'er klar til at køre vestpå med tomme vogne fra **GI** og **Kj**, bl.a. tomme DB Snps⁷¹⁹, en del blå CFL Rbnps og en enkelt **grå** ditto. På pladsen i **GI** stod bl.a. en DB Rins⁶⁵⁵ og to DB Rijmmns⁶⁶⁰.

På **Kh** fotograferede jeg det pink øresundstog **X31K 4410**, "Nöjeståget", som tog ØR 1349 (Cph-Ni).

På **Nordvestbanen** noterede jeg **lysegul** raps følgende steder:

Lj	syd for banen mellem gangbroen og den næste bro mod vest
Pe	syd for banen vest for Vipperød
Tø	er der raps syd for vejen, der skærer Tølløsebanen , øst for banen.

Til og på Kak

Igen pause og så skulle jeg have kørt tog IC 58424 **Kh-Kak**, men blev ringet op af Ikf-disponenten, der fortalte, at toget i øjeblikket var minus 50 minutter, og at jeg skulle komme i lufthavnen på anden vis. Jeg tog det første tog fra **Ni** derud, men da der ikke var noget IC-tog, var der desværre ingen chancer for at få fotos med tog og fly sammen der. Men der var da en del fly og skibe at kigge på sammen med **Nordre Røse** fyr.

Fra **Kak** skulle jeg så køre tog IC 58451 til **Kh**, det bestod af fire MF, og er vist det største tog, jeg har kørt derfra. Stop ved I-signalet til **Kh**, hvor jeg kunne se **EA 3007** rangere til vogne på **Blv**.

(JSL via BL)



Næ-ikf skriver om dagens forløb

På arbejde 06:09-14:49. På grund af mangel på køreklare MR i **Næ** havde DSB MF sæt 66 huseret på **Lille Syd** siden aftenen før, men desværre kom jeg ikke til at køre den, men måtte "nøjes" med DSB MR sæt 58 i tog 2416 og tog 3413 samt DSB MR sæt 85 i tog 2432 og tog 3429.

Herefter var det meningen, jeg skulle have koblet og klargjort to MR-sæt, men da alt, der kunne køre, var ude at køre, slap jeg for dette og kunne holde weekend lidt tidligere.

Godstog i Kj

Da jeg passerede **Kj** med tog RØ 2416, havde MK'en kørt fem tomme DB Hbbillns^{304/305} frem, og i **Lw** krydsede jeg RSC MZ 1452 med tog G 6755 (Htå-Kj) bestående af fire læssede DB Snps⁷¹⁹, en tom DB Roos-t, to læssede DB Roos-t, en læsset DB Snps⁷¹⁹ og en læsset DB Roos-t samt en DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} + en DB/AAE Habbi.. + en DB Hbbi(II)ns^{304/305/306} + en DB/AAE Habbi.., altså et flot langt tog.

Da jeg kom til **Kj** med tog RØ 3413, holdt toget stadig i spor 0, ja faktisk var MZ'en i midten, og syd for den var seks DB Hbbi(II)ns^{304/305/306}, tre læssede DB Roos-t og de fem Hbbi(II)ns^{304/305/306}, jeg havde set første gang, jeg passerede **Kj**. MK'en holdt i sporet mod **Søndre Havn**, men det var nok bare for ikke at holde i vejen nu der ikke er så mange spor at rangere på.

Sidst på eftermiddagen kom med DSB MF sæt 43 endnu en MF til **Lille Syd**; den kom fra **Nf** som 2F2 i tog RØ 2246.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

To 7/5 2015

Tog 97519 krydses i Uf

Jeg sidder i et nordgående Arriva-tog, tog RA 5261 (Sj-Str) og har i **Uf** netop krydset dagens sydgående Cheminova-godstog, G 97519 (Vem-Hr). Toget består af MjbaD MY 28 + 1 tom bogiecontainerbærevogn + 3 læssede bogiecontainerbærevogne + 1 bogietankvogn. Toget afgik fra **Uf** kl. 16.28 (+1).

(LuJ via BL)

KØREPLANER

Ma 4/5 2015 – to 7/5 2015 + ma 11/5 2015 – on 13/5 2015
+ ma 18/5 2015 – to 21/5 2015 + ti 26/5 2015 – on 27/5 2015

> [Forside](#) > [Sporarbejde](#)

sporarbejde

Aarhus H – Struer maj 2015

Arriva kører med ændringer i køreplanen for strækningen Aarhus H – Struer i følgende perioder:

Mandag d. 4. – torsdag d. 7. maj

Mandag d. 11. – onsdag d. 13. maj

Mandag d. 18. – torsdag d. 21. maj

Tirsdag d. 26. – onsdag d. 27. maj

Dette skyldes, at Banedanmark skal udføre sporarbejde.

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/sporarbejde>

(BL)

On 6/5 2015

Måletog med litra MX og UFM 120 Pa-Es

Operatør: CFL Cargo Danmark

Årsag: Befordring af materiel

Tog CB 8100 (Pa-Fa), MX 120, 100 km/t.

Pa 7.56, Fa 9.11.

Tog CB 8101 (Fa-Es), MX 120, 100 km/t.

Fa 9.35, Es 10.39.

Tog CB 8102 (Es-Lk), MX 120, 100 km/t.

Es 11.16, Lk 11. 53.

Tog CB 8103 (Lk-Es), MX 120, 100 km/t.

Lk 12.23, Es 13.06.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9596, **torsdag 30. april 2015**

(BL)

To 7/5 2015

Måletog med litra MX og UFM 120 Es-Str

Operatør: CFL Cargo Danmark

Årsag: Befordring af materiel

Tog CB 8107 (Es-Str), MX 120, 100 km/t.

Es 10.16, Øg 48-59½, Lk 11.20-21, Uf 44-46½, Ho 12.06½-07, Hm 13½-25, Str 12.32.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9596, **torsdag 30. april 2015**

Tog 5361 fra Aarhus til Herning afg. Aarhus kl. 15:49 er i dag d. 7/5-2015 et enkelt togsæt grundet materielproblemer. Afg. fra Aarhus kl. 16:09 og 16:49 vil være dobbelt togsæt. Mvh Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 7. maj 2015**

(BL)

Fr 8/5 2015

Måletog med litra MX og UFM 120 Str-Fh

Operatør: CFL Cargo Danmark

Årsag: Befordring af materiel

Tog CB 8106 (Str-Lg), MX 120, 100 km/t.

Str 12.01, Røb 19-20, Ra 42-13.07, Rk 27-33, Up 46½-47, Lg 13.54.

Tog CB 8107 (Lg-Fh), MX 120, 100 km/t.

Lg 14.19, Hb 53, Ab 15.33-38, Lih 42-44, Hj 16.23-24, Kv 41-42, Fh 16.50.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 7. maj 2015**

(BL)

Lø 9/5 2015

Måletog med litra MX og UFM 120 Fh-Ar-Lg-Ar

Operatør: CFL Cargo Danmark

Årsag: Befordring af materiel

Tog CB 8108 (Fh-Ar), MX 120, 100 km/t.

Fh 8.13, Kv 20-23, Hj 42-9.22, Bl 37-44, Ab 10.04-31, Hb 11.11½, Ar 12.10.

Tog CB 8109 (Ar-Lg), MX 120, 100 km/t.

Ar 12.40, Lg 13.09.

Tog CB 8110 (Lg-Ar), MX 120, 100 km/t.

Lg 13.40, Ar 14.11.

Kilde: Arriva Tog, sms, **torsdag 7. maj 2015**

Tog 5065 fra Esbjerg til Ribe, afgang kl. 18:04, er i øjeblikket ca. 20 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes materielproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **lørdag 9. maj 2015 18:29:20**

(BL)

Sø 10/5 2015

Måletog med litra MX og UFM 120 Ar-Sj-Ar

Operatør: CFL Cargo Danmark

Årsag: Befordring af materiel

Tog CB 8111 (Ar-Sj), MX 120, 100 km/t.

Ar 7.45, La 8.13-15, Hr 8.55-55½, Bs 9.16-17, Sj 9.25.

Tog CB 8012 (Sj-Hr), MX 120, 100 km/t.

Sj 10.12, Hr 10.46.

Kilde: Toganmeldelse nr. 9596, **torsdag 30. april 2015**

(BL)

**TRÆKKRAFT
GODSVOGNE
PERSONVOGNE
TOGSÆT
S-TOG
METRO
FÆRGER**

VETERANMATERIEL OSV.

Lø 9/5 2015

Albani-vogn ikke profilfri

Den kraftige blæst skulle være årsagen til, at **Albani** 25 RIV 86 DSB 225 0 564-6 Hbis blev skuffet mod de tre træsveller for enden sporet ved drejeskiven på **mdt Str**, hvor vognen stod. Arriva Tog meddelte, at spor 101 B (B = bagpå i forhold til remisen) ikke er farbart. Først **søndag 10. maj 2015** skulle den være på »sporet« igen. **Mandag 11. maj 2015** var der ingen hjulspor at se i ballasten, *men måske standsede akslen grundet de tre skubbede træsveller lige før skinnerne endte?*
(BL)

**SPECIALKØRETØJER
SKROTBUNKEN**

FASTE ANLÆG

/5 2015 – /5 2017

Forside > Baneprojekter > Landsdækkende projekter > Usikrede overkørsler > **Nedlæggelse af usikrede overkørsler mellem Silkeborg og Herning**

Nedlæggelse af usikrede overkørsler mellem Silkeborg og

Banedanmark skal i perioden fra maj 2015 til maj 2017 nedlægge de usikrede overkørsler på strækningen mellem Silkeborg og Herning.

De usikrede overkørsler hører fortiden til og skal nedlægges for at øge sikkerheden på jernbanen. Banedanmark påbegyndte arbejdet med at nedlægge de usikrede overkørsler i 2009, og målet er i al væsentlighed at fjerne eller sikre samtlige usikrede overkørsler inden udgangen af 2018

Strækningen mellem Silkeborg og Herning er sammen med strækningerne mellem Esbjerg og Struer, Herning og Kibæk, Bramming og Tønder samt Aarhus og Grenaa de sidste strækninger på det statslige jernbanenet, hvor der stadig er usikrede overkørsler.

Det er en lang proces at lukke en overkørsel. Mange overkørsler bruges jævnlige, og de kan og vil ikke blive fjernet, uden at det sikres, at der er en erstatningsvej. Derfor skal både ejerne og brugerne af overkørslerne involveres i processen.

[Læs mere detaljeret om, hvordan processen foregår](#)

Tidsplan for strækningen mellem Silkeborg og Herning:

Maj-juni 2015: Skrivebordsgennemgang og besigtigelse af overkørslerne

Herefter vil der blive udarbejdet et foreløbigt løsningsforslag, som vil blive gennemgået sammen med kommunen. På baggrund af det foreløbige løsningsforslag vil der blive indkaldt til borgermøder.

Efterår 2015-forår 2016: Borgermøder

Borgermøderne annonceres i god tid og foregår i lokalområdet. Efter borgermøderne vil Banedanmark udarbejde sit løsningsforslag, inden besigtigelsesforretningen,

Forår-efterår 2016: Besigtigelsesforretninger

Hver enkelt overkørsel besigtiges af Ekspropriationskommissionen og Banedanmark. Undervejs taler Ekspropriationskommissionen med de berørte lodsejere. Ekspropriationskommissionen kan pålægge Banedanmark opgaver, som skal undersøges inden ekspropriationsforretningen.

Efterår 2016-forår 2017: Ekspropriationsforretninger

Til selve ekspropriationsforretningen gennemgår ekspropriationskommissionen den vedtagne løsning. Efter ekspropriationsforretningen er arealet eller rettighederne eksproprieret.

Forår-efterår 2017: Anlægsfasen

Overkørslen lukkes. I enkelte tilfælde vil der være tale om, at overkørslen i stedet opgraderes med et sikringsanlæg. Typisk med bom, blink og klokke.

Nedlæggelsen af overkørslen afsluttes altid med, at der udarbejdes eventuelle tinglysninger samt nye matrikelkort.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=22479>

(BL)

Ma 4/5 2015

Forside > Baneprojekter > København > Naboinformation København > **Sporarbejde på baneterrænet syd for København H**

Sporarbejde på baneterrænet syd for København H

Udsendt til Tivoli Hotel, Wakeup Copenhagen og DGI-Byens Hotel

Banedanmark begynder i næste uge at udskifte ni sporskifter på banearealet mellem Carsten Niebuhrs Gade og Ingerslevsgade. Samtidig ombygger vi ca. 500 meter af sporene. Både sporskifter og spor er slidt og skal fornyes.

Vi går i gang mandag den 18. maj, og vi regner med at være færdige torsdag den 9. juli. Vi arbejder i døgndrift for at blive hurtigt færdige, så vi generer togtrafikken mindst muligt.

Sådan gør vi

Vi fjerner sporskifterne, skinner, sveller og skærver. Derefter monterer vi de nye sporskifter, lægger nye sveller og skinner og nye skærver.

Sporskifter, skinner, skærver, grus og andre materialer køres fra oplagspladsen ved Otto Busses Vej til arbejdsstedet ad sporene, og de gamle sporskifter, skinner, skærver og jord køres væk på samme måde.

Undskyld vi forstyrrer

Vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi tager spor og sporskifter op, skærer skinner og læsser skærver af. De mest støjende aktiviteter vil så vidt muligt finde sted i dagtimerne. Der kan dog også forekomme støj om natten, når vi skærer skinner og graver ud til de nye sporskifter. Arbejdet kan desuden medføre støvgener i mindre omfang. Banedanmark beklager eventuelle gener for vores naboer.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22170>, **mandag 4. maj 2015**

(BL)

I Balle på ETJ

På ugens første dag besøges **Balle**, hvor byens gamle, hvidmalede station er kommet i søgeren. Sporet løb til venstre bag om bygningen, og varehuset er placeret bag Gs-vognen, som kan ses hjørnet af til venstre.

(HWS via BL)

Ti 5/5 2015

Forside > Baneprojekter > Fyn > Sporarbejde Vestfyn > Information til naboer > **Depotpladser på Vestfyn**

Depotpladser på Vestfyn

Sendt med post til naboer inden for 500 meter fra de to depotpladser

Banedanmark fortsætter arbejdet med at renovere den 62 km lange banestrækning mellem Odense og Fredericia. Arbejdet indeholder en gennemgribende renovering af hele sporets underlag, udskiftning af sporskifter og sidespor, udskiftning af perroner, rensning af skærverne, afvanding og ombygning af seks broer. Arbejdet betyder, at sporet bliver mere stabilt, og at der vil blive færre forsinkelser på strækningen.

Tørvegyden og Ellebækvej

Ved Viby Mark indretter vi en depotplads tæt på banen ved Tørvegyden og tilsvarende en depotplads ved Ellebækvej i Svenstrup. Her har vi depot af skærver og andre materialer. Der vil være store maskiner, som kører til og fra for at hente og omlæsse materialerne, og en del af arbejdet vil desværre være støjende. Vi beklager generne for dig som nabo til depotpladsen.

Vi forventer at benytte depotpladsen måneden ud.

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22168>, tirsdag 5. maj 2015

Der er ikke 62 km fra Od til Fa

I flere artikler på **banedanmarks** hjemmeside er afstanden afgivet til at være 62 km. **Od** ligger i km 160,3 og **Fa** i km 220,6 ifølge **Strækningssinformation (TIB)** <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=132>.

Afstanden mellem **Od** og **Fa** er 60,3 km. Det er en simpel regnefejl, der burde være rettet ved korrekturlæsning.

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > **Togbusser over Vestfyn 9.30-12.30**

Togbusser over Vestfyn 9.30-12.30

Banedanmark indstiller togtrafikken over Vestfyn fra kl. 9.30 og ca. tre timer frem, da der akut skal udbedres en fejl i sporet mellem Middelfart og Kavslunde.

Det er en tilbagevendende signalfejl i det ene spor over Vestfyn, som bevirker, at togene ikke kan køre for signal.

Banedanmark har indkaldt alle ressourcer på at udbedre fejlen, så togtrafikken kan genoprettes hurtigst muligt.

Signalfejlen har ikke relation til det igangværende sporfornyelsesprojekt som er i gang i det andet spor over Vestfyn.

DSB indsætter togbusser mellem Fredericia, Middelfart og Odense.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22171>, tirsdag 5. maj 2015

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > **Reduceret togtrafik over Vestfyn frem til kl. 19**

Reduceret togtrafik over Vestfyn frem til kl. 19

I forbindelse med sporfornyelsen på Vestfyn blev der ca. kl. 13:30 gravet et lyslederkabel over.

Derfor kører der kun InterCityLyntog over Vestfyn, der bliver suppleret af togbusser mellem Odense og Fredericia.

Prognosen er, at trafikken vil være normal ca. kl. 19.

"Vi har desværre fået ødelagt et lyslederkabel, der transmitterer alle signaler videre ud i strukturen til vores signaler og sporskifter på strækningen mellem Odense og Fredericia i forbindelse med den igangværende sporfornyelse på Vestfyn. Her og nu sætter vi alle kræfter ind på at udbedre skaden, så trafikken kan normaliseres. Samtidigt ser vi også på, hvordan vi undgår, at dette sker igen," siger Rene Hestbæk, områdechef i Banedanmark.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22173>, tirsdag 5. maj 2015

Forside > Baneprojekter > Sjælland > Elektrificering Køge Nord – Næstved > Nabo til banen > **Banedanmark sætter spuns på fem broer**

Banedanmark sætter spuns på fem broer

Sendt ud til naboerne ved broerne på Egøjevej, Svansbjergvej, Sæddervej, Tollerødvej og Testrupvej

Banedanmark sætter spuns på fem broer

Banedanmark rammer snart spuns til de nye broer. Dvs. vi sætter store jernplader dybt ned i jorden. Vi rammer spuns ned i jorden med en stor maskine, der vibrerer spunsen ned i jorden. Det er den mest skånsomme metode for omgivelserne. Hvis din ejendom er velfunderet i henhold til de (på opførelses-

tidspunktet) gældende normer, kan modstå den lette påvirkning der kommer fra nedbringelsen af de store jernplader. Det rammeudstyr, vi bruger, er noget af det mest miljørigtige der findes i dag, og vores entreprenør har stor erfaring med at ramme spuns.

Hvornår arbejder vi?

Vi sætter spuns mellem fredag den 8. maj og mandag den 11. maj på Egøjevej og Svansbjergvej. På Sæddervej, Tollerødvej og Testrupvej sætter vi spuns mellem den 13. maj og den 16. maj. Vi arbejder i døgndrift for at blive færdige, mens banen er lukket for togtrafik.

Fotoregistrering

Entreprenøren har fotoregistreret bygninger, der ligger tæt på byggepladserne, og huse inden for 30 meter fra spunsen har fået monteret en vibrationsmåler.

Undskyld vi støjer!

Vi kan desværre ikke undgå at støje, mens vi arbejder. Både gravemaskinerne og den store rammemaskine, vi rammer spuns med, støjer og vil give vibrationer i området. Vi beklager de gener, du som nabo vil opleve i forbindelse med arbejdet og håber på din forståelse.

Kilde: <http://www.bane.dk/>, **tirsdag 5. maj 2015**

(BL)

On 6/5 2015

Sporfornyelse og -forenkling på Fyn

Det har gennem de senere år været almindelig praksis, at der ved enhver sporfornyelse tyndes ud i antallet af sidespor og sporskifter – så længe der er noget tilbage at tynde ud i.

Således ser det også ud til at skulle gå for sig på **Vestfyn** i dette forår og den kommende sommer, idet der ifølge <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=21465> under den igangværende sporrenovering på **Fyn** udskiftes 32 sporskifter, fjernes (eller i al fald "nedlægges") 13 sporskifter og etableres to nye sporskifter i **Md**. Der står også, at man skal fjerne drev fra 38 sporskifter og (gen-)montere på 32 sporskifter. Ergo må de 13 sporskifter, der fjernes eller "nedlægges" vel være 8 med drev og 5 håndskifter.

Sporforbindelsen til **Assensbanen** samt den første stump heraf er allerede fjernet.

(LuJ via BL)

Liste over det samlede arbejde

Forside > Baneprojekter > Fyn > Sporarbejde Vestfyn > **Liste over det samlede arbejde**

Liste over det samlede arbejde

Her er et overblik over de samlede arbejder, Banedanmark skal udføre mellem Odense og Fredericia.

Vi skal:

- udskifte 30 sporskifter
- nedlægge 13 sporskifter
- etablere to nye sporskifter på Middelfart Station
- etablere 20 km ny sporkasse
- etablere nye sporkasser under alle de sporskifter, som vi udskifter
- lave sporarbejde på Odense Station
- ballastrense knap 54 km spor
- ombygge 2,5 km spor
- etablere 15 km nyt dræn
- etablere 5 km grøfter og rense 7,5 km grøfter

Herudover skal vi lave en hel del sikringsarbejder, blandt andet:

- ombygge kørestrøm hvor vi ombygger spor og sporskifter
- flytte et signal og fjerne to signaler
- omkoble et sikringsanlæg med 1.000 ledninger ind og ud
- demontere (65 drev) kørestrøm på 38 sporskifter
- montere kørestrøm (59 drev) på 32 sporskifter

- fjerne sporskiftevarme på 38 sporskifter
- etablere sporskiftevarme på 32 sporskifter

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=21465>

(BL)

On 6/5 2015

Et gammelt ledvogterhus i Gn

I **Gn** (Gjern) er et gammelt ledvogterhus beliggende på adressen **Bjerrehave 2, Gn**, ved overkørslen for vejen **Bjerrehave** i **Gn**.

(HWS via BL)

Den Skæve Bane har på www.kraks.dk-kortet navnet **Banestation**. Vejen **Bjerrehave** skifter navn til **Nørbækvej**, inden **Banestation** krydses i en »overkørsel«.

(BL)

Fr 8/5 2015

Nedrevne vejbroer på Lille Syd

Broen, der førte Teestrupvej i **H2** over **Lille Syd**, er i dag væk, og ledvogterhuset er under nedrivning.

Broen, der førte **Svansbjergvej** i **Hf** over **Lille Syd** **torsdag 16. april 2015**, er i dag væk, og ledvogterhuset under nedrivning. U-signalet står nu lidt nærmere stationen og til venstre for sporet.

Broen, der førte **Egøjevej** i **Kj** over **Lille Syd**, er nu også væk, men ledvogterhuset ser ud til at blive stående.

Vejbro med Ravnstrupvej skal rives ned

En vejbro fører **Ravnstrupvej** over **Lille Syd**. Ifølge naboinformation fra BDK skal broen nedrives **lørdag 9. maj 2015 – søndag 10. maj 2015**, men da jeg passerede først på eftermiddagen **fredag 8. maj 2015** tydede intet på, at der skal ske noget denne weekend.

(JSL via BL)

Sø 10/5 2015

"Bridgewalking" på Lillebæltsbroen

Det er i dag "Bridgewalking" på toppen af Lillebæltsbroen indvies og åbner:

<http://www.bridgewalking.dk/broen/bygningen-af-den-gamle-lillebaeltsbro/>

<http://kongehuset.dk/Menu/kalender/hkh-kronprinsessen-forestar-indvielse-af-bridgewalking-pa-den-gamle-lillebaeltsbro-kl-1>

(LuJ via BL)

Overskrifter i BRIDGE WALKING SMALL BELT BRIDGE

Bygningen af Den Gamle Lillebæltsbro

Fakta om broen

Sænkekasser og strømpiller

Ståloverbbygningen

Overbygning

Middelfart Museum

Nye jernbaner, banegårde og færdselsveje

Udgifter

Kilde: <http://www.bridgewalking.dk/broen/bygningen-af-den-gamle-lillebaeltsbro/>

søndag 10. maj 2015

Kommentarer

En særdeles god hjemmeside med tegninger af de forskellige oplevelser og udfordringer, gæster får ved at skulle gå op i 60 meters højde over vandspejlet. Det er en godt opsat, grundig beskrivelser processerne. Desværre må man **IKKE** have et fotografiapparat med op!!!

Når der klikkes på de forskellige menuer, vises der kl. 9.44 16 minutter før første gangtur:

Der er ikke flere ture idag.

Vælg en dato i menuen til venstre for at se tilgængelige ture.

Der er naturligvis udsolgt!

(»I dag« skrives **ALTID** i to ord)!

Prisen for voksne på 249 kroner for en to timers udflugt, hvor man efterfølgende får ejerskab af den grå heldragt, kan ikke siges at være høj. *Prøv gangturen*, hvis højde-skræk ikke er stede!

Overskriften BRIDGE WALKING SMALL BELT BRIDGE

Når en overskrift begynder med to engelske ord, bør den også gøres færdig med tre engelske ord.

– *Er der meningen med at skrive*

BRIDGE WALKING?

Om bæltets navn kan der bruges **eksonymer** og **endonymer**. Redaktøren anbefaler at bruge endonymer for at vise, at man kender den lokale (ud)talemåde, her dansk om brovandring, og hvad bæltets navn er på dansk: **Lillebælt**; det ligger mellem **Jylland** og **Fyn** i **Danmark**. Dansk overskriftsforslag:

BROVANDRING OVER LILLEBÆLTSBROEN

Lbt

Lbt (Broen T), der lå i km 81,9 fra **Ng**, forsvinder med ophøret af gyldigheden af TK II **lørdag 25. maj 1963**. Der dog fodnoter X□ ved de standsende MO-tog: »Tog XX standser ved Broen kun 27/5-29/9.« Datoen for det sidste standsende plantog har altså været **lørdag 29. september 1962**.

Fredag 2. august 2013 var Deres udsendte på inspektion af **Lbm** (Lillebæltsbroen M) og **Lbt**. På Fyn-siden skulle det være muligt at gå under landfæstet ad den gamle trappe, der forbandt de to perroner

Efterfølgende bringes en del af beretningen fra den periode, hvor kun det vestre spor var farbart på **Lbm**, og det østre blev fornyet.

Eksonym

Et eksonym ..., er et stednavn eller demonym på et andet sprog end det, der tales af indbyggerne på stedet.

Endonym

Et endonym ... eller autonym er modsat et eksonym stednavnet eller demonymet på sproget, der tales af indbyggerne på stedet.

Eksempel: **Allemagne**, **Germany** og **Tyskland** er eksonymer, mens **Deutschland** er endonym. Alle navne betegner det samme land.

På dansk anvendes både eksonymer og endonymer for navne på andre lande, **Tyskland** er allerede nævnt. **Storbritannien**, **Frankrig** og **Japan** er andre eksonymer. Samtidig bruger vi også mange endonymer, især på større og mindre byer. For eksempel bruger vi endonymet **München** på dansk, mens man på engelsk bruger eksonymet **Munich** for den samme by. ...

Kilde:

http://da.wikipedia.org/wiki/Eksonym_og_endonym

Lbt

... Begge perroner blev dog liggende en del år derefter, for **onsdag 5. august 1970** kørte MOROP-kongressen med DSB E 991 tog 4017 (Kø-Md), E 300, 110 km/t. med ankomst til **Md** kl. 13.08 (29) og fra **Md** som kl. 13.15 (215) som arbejdstog K (Md-Lbt-Md) op til **Lbt**.

Arbejdstoget befordrer nævnte rejsende fra Middelfart til det nedlagte Broen T.

Straks efter de rejsendes udstigning returnerer toget tomt til Middelfart.

Ved det nedlagte Broen T er der kun plads til udstigning fra 4 personvogne, hvorfor forreste og bageste personvogn aflåses.

Kilde: Særtogsanmeldelse nr. 381, **fredag 31. juli 1970**.

Efter ankomst til **Lbt** suste (antagelig) Deres udsendte ned ad adgangstunnellen under landfæstet og op til stien på vestsiden, hvorfra E 991 + de brune vogne kunne fotograferes uden synlig perron, og AM 1820 stod, som den gør i dag 43 år – på nær tre dage – senere. Ved at vente nede på kysten lykkedes det at få et par billeder af hele toget køre over **Lbm**.

Billeder af MOROP-særtoget, fotograferet af GWC, og særtogsanmeldelse nr. 381 kan ses på http://www.tog-billeder.dk/udflugter_særtog_morop.htm

E 991 havde korrekt SIR-signal nr. 66 »Kendingssignal for arbejds- og hjælpe-tog« **Dagsignal** ☹ .

I dag er den beskrevne gangtunnel kun åben for jba'erne, men det er muligt ad jordede skovveje at gå under det første brofag og kravle op på østsidens skrænt. Her kan jordresterne af den østlige perronen stadig ses.

Der er hårdt funderet sand på planum hen til AM 1820, hvor det østre spor begynder.

Kl. 14.55½ passerer tog 19148 med DSB MFB 5279+79 + 5023+23 + 96 + ?? + 5203+03 forrest i det 15 vogne lange tog. ...

(BL)

Eksistensen af **Lbt** er ikke omtalt på hjemmesiden med brovandringen. Havde **Lbt** stadig eksisteret, hvad det være meget lettere med kollektiv trafik at komme dertil.

(BL)

Oven på Lillebæltsbroen

Fra i dag er det muligt at gå over den gamle **Lillebæltsbro** – altså helt oppe ved de øverste brodragere, 60 meter over vandet. Turen indeholder også en etape på tværs af broen på et af de tværgående stålelementer. En oplevelse jeg kun kan anbefale på det varmeste.

Det koster 249 kr., og hele turen inklusiv omklædning og instruktion varer to timer.

Der er informative foredrag undervejs. Hver anden deltager udstyres med en lille radio (fastgjort i sikkerhedsbæltet) med højttaler, så alle kan høre informationerne.

Via et nyt trappetårn kommer man op på broen på **Fyn**-siden, og man går derefter på den udvendige, vestlige løbegang ved broens øverste stålelementer. Næsten ovre ved **Jylland** klatres op ad en to meter høj stige, for at komme op på en tværdrager. Øverst til venstre skimtes deltagere, der står på tværdrageren (forsynet med rækværk). Efter en pause på tværdrageren klatres ned til broens østlige, udvendige løbegang, og der vandres i gåsegang mod **Fyn**. Kort før **Fyn** går det atter på tværs af broen, så man kan komme hen til trappetårnet, hvor man kom op.

Eneste minus er, at man ikke må medtage løse genstande og altså ikke kamera. Pia blev i fodhøjde, så et par billeder af turen kom der da i kassen – her tre fotos fra dagens oplevelse,

(AC via BL)

Anlæggelse af Ar Letbane ved Elstedvej ved Lisbjerg

Efter et ærinde i en af de sydlige forstæder til **Rd**, slog jeg lige et smut forbi nogle steder på den kommende letbane.

Først ved Høvejens skæring med **Grenaabanen** vest for **Lp** (Lystrup). Jeg ser mod **Ar**, og sporet er **Grenaabanen**. Til højre kan vi se, hvordan letbanen grener fra **Grenaabanen**.

Næste sted er ved letbanens kommende krydsning med **Elstedvej**, og jeg ser mod vest, mod **Lisbjerg**. Man kan se, at der er startet på sporlægningen, og man har vel nået cirka 1 kilometer. Længst borte kan man ane det materiel, der bruges til at køre sveller og skinner ud langs banen. Fra **Elstedvej**,

ses der mod øst eller **Lp. Elstedvej** har i den forløbne uge, **uge 19**, været spæret for vejtrafik, da der skulle anlægges en overkørsel.

Den **gule** Køf rangertraktor, Køf **FD ACR BA 4332 W**, bruges ved udkørsel af materialer til sporet, og der bliver kørt sveller og skinner til et område lige syd for **Lisbjerg**, lidt øst for **Randersvej**.

I det fjerne ses en gravemaskine, som holder ved **Elstedvej**. Forrest kan vi se det, der må være en kommende perron ved et stoppested i den sydøstlige udkant af **Lisbjerg**.

Hele arbejdsstoget, der udover Køf'en, består af **gul** Xtg 950 1 284-4 + **gul** Xtg 950 1 277-8.
(HWS via BL)

Elstedvej »udgår« fra **Elsted** og ender ved vej **180 Randersvej** mellem **Skejby** og **Lisbjerg**.
(BL)

UDLAND

DIVERSE

Ti 5/5 2015

Sporarbejde: Børnene hyggede sig

Banedanmark tog i weekenden hul på renoveringen af sporene på Vestfyn, og ved en fejl blev nogle kabler gravet over søndag. Det gav forlængede rejsetider på op til 90 minutter, og ramte blandt andet to tog, hvor der også var børn ledsaget af børneguiden. Det ene tog blev syv kvarter forsinket og det andet blev aflyst, så børnene måtte skifte og videre med bus fra Middelfart til København.

Børnene tog det dog i stiv arm, fortæller børneguiden, der hjalp børnene godt hjem.

"Børnene klarede det super flot. Vi holdt i Middelfart i halvanden time og på et tidspunkt spurgte de, om vi skulle sove i toget. Men de hyggede sig og legede med hinanden," fortæller togfører og børneguide for 33 børn Anders Brændstrup.

Også børnene, der måtte skifte til bus, tog ændringerne med sindsro, fortæller Gitte Pedersen, togfører og børneguide. I bussen var der dog nye udfordringer. Børnene blev sultne undervejs på turen, der for nogle af dem blev knapt fem timer længere end forventet. Så Gitte Pedersen måtte ind i kiosken på Nyborg Station og rydde hylderne for pølsehorn og doughnuts til de 30 børn.

Alle forældrene blev informeret om de senere ankomster via telefon og sms, og var således nogenlunde beroligede. Men ikke alle tog beskeden lige pænt, fortæller Gitte Pedersen:

"Nogle blev vrede på os, når vi ringede. Men de fleste sagde undskyld for de vrede udbrud, da vi afleverede børnene. En mor gav mig endda et knus og sagde tak, fordi vi havde passet godt på hendes dreng,"

Det er normal procedure, at børneguiden kontakter forældrene, hvis rejsen ikke forløber som planlagt.

Både Anders Brændstrup og Gitte Pedersen trængte til at hvile fødderne, da alle børnene endelig var afleveret i god behold hos forældrene.

Gitte Pedersen og hendes kollega sagde godnat og farvel til de sidste ni i København klokken cirka 23. De skulle have været der klokken 19.20.

"Vi var selvfølgelig trætte begge to, for vi havde været på hele tiden. Man sidder ikke lige og kigger ud af vinduet i ti minutter, når man er af sted med 30 børn."

Feedback fra kunderne skal samles op

Hver dag møder DSB's frontpersonale kunder med spørgsmål, undren, klager og ønsker til DSB. Mange af spørgsmålene går på DSB's produkter og services generelt, og handler således ikke om den aktuelle rejse som sådan – og medarbejderne kan derfor ikke afhjælpe kunderne i øjeblikket, da det kræver ændringer i forretningsgange, produktudvikling og måske it-systemer.

Løbende forbedringer

"DSB's daglige møde ansigt til ansigt eller i telefonen med vores kunder er en uvurderlig kilde til at gøre vores produkter og services bedre," forklarer Jörg van den Berk, kundecenterchef for DSB.

"Vi har ikke altid været gode nok til at få samlet op og sikret, at frontmedarbejdernes tilbagemeldinger fra kunderne bliver indsamlet og bragt videre til de rigtige. Det forsøger vi nu at gøre noget ved, så vi løbende kan skabe forbedringer inden for de områder, der betyder meget for kunderne – og samtidig giver forretningsmæssig værdi for DSB. "

Foreløbigt er processen udbredt til salgspersonalet på Københavns H og Aarhus H i en pilot. Henover foråret skal resten af billetsalgene og servicecentre, samt kundecenteret, inddrages i processen, og senere kommer turen til DSB 7 Eleven og togpersonalet.

Enkel og ensartet formular og én ansvarlig afdeling

Kommerciel har som led i "Optimering på DSBsk" arbejdet sammen med to optimeringskonsulenter. Resultatet er blevet et nyt og enkelt feedbacksystem på abc.dsb, hvor 30-40 salgstrænere, salgsledere og andre nøglepersoner vil kunne indmelde den feedback, de får fra frontmedarbejderne om kundeinput i ét samlet formularsystem.

Herudover har Kommerciel strømlinet de interne processer, således at koordineringen og det videre arbejde med de indkomne forslag, ønsker og kritik kan bearbejdes systematisk i Kommerciel med Salgs- & Markedssupport som samlende enhed.

"Vi har oplevet, at vores kollegaer i fronten ikke altid har følt, at deres indmeldinger fra kunderne er blevet fulgt op, og flere kollegaer har mistet motivationen til at videregive kundernes spørgsmål og forslag," uddyber Jörg van den Berk.

Alle indmeldinger følges op

"Med den nye samlede proces for at opsamle feedback og den nye enkle, elektroniske formular på abc vil vi gerne sikre, at den enkelte medarbejder føler, at deres indmelding bliver taget alvorligt og bliver fulgt op på.

Derfor vil den nye proces også sikre, at alle forslag bliver vurderet af Salgs- & Markedssupport og de relevante markedschefer og salgskanalansvarlige. Det handler i sidste ende om at skabe mere tillid til DSB, fordi både kunder og medarbejdere oplever, at deres input bliver fulgt til dørs." slutter Jörg van den Berk.

Eksempler på feedback fra kunderne

Spørgsmål, ønsker og forslag fra kunderne er mange og mangesidede. Fra gyldighedstid på billetter købt i Nautila i god tid inden rejsen, mulighed for pendlere for selv at købe pendlerpladsbilletter på deres app, pladsbillet til barnevogn i forbindelse med print-selv-billetter og et brugbart alternativ til kunderne, der køber billet i DSB App'en, hvis den ønskede plads er udsolgt på en given afgang.

Sidstnævnte ønske har DSB allerede gået i gang med at løse.

DSB – et enkelt valg

Mandag var Flemming Jensens første dag som administrerende direktør.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 5. maj 2015**

På <http://www.banekonference.dk/program/2015> kan man se i hvert fald nogle af foredragsholderne på årets Banekonference, der blev afholdt i tirsdags.

Desværre kan man ikke se DSB's nye administrerende direktør deltog, ej heller hans "slides"; det kan man derimod for Ove Dahl Kristensen, der talte om IC4-togenes fortræffeligheder

(JSL via BL)

On 6/5 2015

Flere tog af sted på sekundet

Team Kalundborg kører hellere i første sekund end i sidste minut, og nu har de taget et nyt middel i brug for at sikre, at så mange tog som muligt begynder turen fra startstationen på det helt præcise tidspunkt. Præcisionsgruppen på Sjælland har introduceret et Nulpunkt, der er et sted markeret af gule stolper, hvor Banedanmark og DSB har aftalt, at togene er senest 12 minutter før afgang. 12 minutter er det tidsrum Banedanmark har brug for, for at kunne sætte signalet i tide.

"Sandsynligheden for at komme frem til tiden er større, når man kører til tiden fra start. Derfor er vi hele tiden på udkig efter forbedringer, der gør vores afgangstidspunkter endnu mere præcise. Nu har vi et sted på rangeranlægget, Nulpunktet, hvor alle kan regne med, at toget er senest 12 minutter før afgang. Det ved Banedanmark, så de kan sætte signalerne i god tid. Det giver togpersonalet mulighed for at sætte afgangsproceduren i gang cirka et minut før afgang, og toget kan dermed køre præcis til tiden," fortæller Tommy Damstedt, gruppeleder for lokomotivførerne i Kalundborg.

Den nye lokale aftale mellem Banedanmark og DSB ser ud til at virke. I februar kom 46,5 procent af togene af sted på sekundet. I marts, hvor Nulpunktet blev introduceret, var tallet 60,3.

"Tidligere har retningslinjerne for, hvornår togene skulle være klar, ikke været skarpe nok. Vi forlangte bare, at toget skulle afgå til tiden. Nu er vi blevet mere detaljerede omkring processerne og har fået

defineret rangertiden. Det, og den generelt større opmærksomhed på, hvordan vi kommer rettidigt af sted, har virkelig gjort en forskel,” vurderer Tommy Damstedt.

Nu banker Passagerpuls

Passagerpuls er kommet i gang med arbejdet som passagerernes vagthund over for landets operatører i den kollektive transport. Det blev fejret mandag den 4. maj 2015 med en åbningskonference under overskriften ”Bedre kollektiv transport med passageren i centrum”, hvor omkring 150 politikere, pendlerrepræsentanter, operatører og andre interessenter bl.a. kunne debattere, hvordan den kollektive transport skal udvikle sig i de kommende år.

Fra DSB deltog informationschef Tony Bispeskov, kommerciel direktør Susanne Mørch Koch og kundeambassadør Helle Fuhrmann.

Passagerpuls benyttede lejligheden til at præsentere vinderne af den nystiftede pris Passagerpulsens Kundeservicepris 2015. Fynbus løb med prisen, men også bornholmske BAT fik anerkendelse for deres telefonservice til kunderne.

Passagerpuls har testet 14 selskabers telefoniske og skriftlige kundeservice, heriblandt også DSB, og har tilbudt selskaberne en individuel redegørelse for bedømmelserne. Og her er der sikkert god inspiration at hente til at gøre DSB's kundeservice endnu bedre, vurderer Tony Bispeskov, der er DSB's kontakt til Passagerpuls.

”Det er interessant og inspirerende at få en tilbagemelding på, hvordan vores kundeservice opleves gennem den undersøgelse, Passagerpuls har gennemført. Vi bliver for første gang målt og vejlet i forhold til de andre transportselskaber inden for kollektiv transport, og der vil givetvis være nogle områder, vi kan blive bedre til at fokusere på. Det gælder for alle,” siger han.

Passagerpuls hører til under Forbrugerrådet Tænk og er indtil videre bevilget penge til at varetage passagerernes interesser til og med 2018. Organisationen vil blandt andet løbende gennemføre forskellige tilfredshedsundersøgelser. De har allerede gennemført en undersøgelse af kundernes ønsker til kollektiv transport.

Læs mere om Passagerpuls og konferencen her

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 6. maj 2015**

(JSL via BL)

To 7/5 2015

Veloplagt ny direktør på banekonference

”Bær over med mig. Det er min anden dag på jobbet og min anden dag i branchen,” Sådan indledte DSB's nye adm. direktør Flemming Jensen sit oplæg på Den Danske Banekonference tirsdag den 5. maj 2015.

Det havde han nu ikke behøvet, for det var en veloplagt direktør, der talte til 700 branchefolk på Tivoli Hotel i København. Folk fra hele jernbanebranchen samles hvert år til konference for at drøfte udfordringer og mulige løsninger for den danske jernbane.

”DSB er en organisation kendetegnet ved utrolig mange kompetente medarbejdere, der hver dag leverer en flot kvalitet til kunderne. DSB har gennemgået en stor og vigtig transformation. I de kommende år vil kundefokus være et kerneområde, ligesom medarbejdertrivsel også vil være det,” sagde Flemming Jensen.

Han understregede også, at der ikke er planer om nye spareprogrammer, men at der fortsat vil være fokus på effektiviseringer – to til tre procent om året. Ligesom at DSB's allervigtigste opgave fremadrettet er at gøre sig fortjent til ejernes og ikke mindst kundernes tillid.

”DSB ønsker at køre togene i fremtiden. Derfor skal vi være konkurrencedygtige og endnu dygtigere til at levere et godt produkt, der lever op til danskernes forventninger,” sagde han.

Den Danske Banekonference slog med 700 deltagere rekord i år. Deltagerantallet afspejler dermed den store dynamik i branchen, som kommer i kølvandet på de politiske visioner og de medfølgende 100 milliarder kroner.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 7. maj 2015**

(JSL via BL)

Banedanmark lægger nyt lyslederkabel

Togtrafikken på Vestfyn har de første dage under sporarbejdet være ramt af signalfejl og sporskiftefejl med efterfølgende forsinkelser og aflysninger. Problemerne er især opstået, fordi lyslederkablet langs strækningen mellem Odense og Middelfart er blevet gravet over flere gange af en ballastrensemaskine.

Nu er Banedanmark i gang med at lægge et ekstra lyslederkabel hele vejen fra Middelfart til Odense, så kablet ligger helt forskudt af sporet.

Forsinkelser og aflysninger af tog stiller store krav til personalet, og de skal have stor tak for den kæmpe indsats, der bliver gjort for at hjælpe kunderne på rejsen, siger Anders Egehus, direktør i Operation.

"Jeg vil gerne takke de medarbejdere i togene, på perronerne, i trafikinformationen og i driftscenteret, der i disse dage leverer en ekstraordinær og flot indsats for at mindske de uventede gener af sporarbejdet over for vores kunder. At vi gør vores allerbedste er afgørende for folks oplevelse af rejsen, ikke mindst når uforudsete hændelser opstår," siger han.

Tusindvis af henvendelser fra kunderne

Også i kundecenteret, billetsalgene, servicecentrene og hos 7-Eleven har hændelserne givet travlhed.

"Der bliver arbejdet på højtryk alle steder for servicere vores kunder. Medarbejdernes store og intense indsats er virkelig flot, og den vil jeg gerne sige tak for," siger Susanne Mørch Koch, direktør i Kommerciel.

I dag, torsdag den 7. maj, har driften over Vestfyn især været påvirket af sporskiftefejl, blokfejl og kabelbrud.

Trafikkontrakten er underskrevet

Den politiske aftale om en ny trafikkontrakt mellem Staten og DSB – den såkaldte "Aftale om Passagertogtrafik i Danmark 2015-2024" lå klar i marts som et forlig mellem Regeringen og støttepartierne SF og Enhedslisten. I dag torsdag den 7. maj blev aftalen stadfæstet efter en godkendelse i Finansudvalget. Det betyder, at DSB nu har papir på retten til at køre tog i Danmark de næste 10 år.

Godkendelsen af aftalen vækker glæde hos DSB's nye adm. direktør, Flemming Jensen:

"Der er grund til at kippe med flaget i dag i DSB. Den nye aftale giver DSB ro til at fortsætte med at udvikle sig som en sund og bæredygtig virksomhed, der også i årene frem skal sikre en sammenhængende og pålidelig togtrafik til vore kunder.

Kontrakten stiller store forventninger til DSB om fortsat at blive mere effektive, levere flere togafgange, flere siddepladser for pengene. Vi skal have flere kunder i mere rettidige tog og blive klar til at sætte strækninger i udbud med mere.

Det stiller krav til DSB om, at DSB holder kursen, skaber løbende forbedringer – og holder et konstant fokus på mål og resultater. Kun derved kan DSB for alvor vise danskerne, og dermed også ejerne, at vi også i fremtiden er det naturlige valg til at drive togdriften i Danmark " siger Flemming Jensen.

Is på vej

"De resultater, DSB præsenterede i årsregnskabet for et par måneder siden, og den tillid, som politikerne med den nye kontrakt viser DSB, har ikke kunnet lade sig gøre uden en kæmpe indsats af alle, der arbejder og brænder for DSB.

Det vil jeg og mine kolleger i direktørkredsen gerne sige stort tak for.

Vi glæder os til sammen med jer at leve op til tilliden og levere vores bidrag til en pålidelig og sammenhængende kollektiv trafik i Danmark. For at fejre de gode resultater og den nye kontrakt vil alle DSB-medarbejdere få en lille forfriskning sendt hjem til privatadressen. Vi håber, I vil nyde den."

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 7. maj 2015**

(JSL via BL)

Perroner

Vidste du, at ...

- **48** meter er længden på den korteste perron i Bygninger & Konstruktioner og kendt under navnet "Den Permanente T". Perronen ligger på Grenaabanen.
- Den længste perron, som er den, der ligger i Rødby Færgehavn, er **460** meter.
- De **762** perronsider i Bygninger og Konstruktioner-

Med Signalprogrammets udrulning stiger den samlede bygningsmasse i Bygninger & Konstruktionet, da nye sikringshytter i forbindelse med Signalprogrammet kommer til. Kommandoposterne, der på sigt ikke skal bruges, vil først efter Signalprogrammets ibrugtagning blive solgt eller revet ned, når de er tømt for teknik. Enkelte bygninger kan måske bruges til andre formål.

porteføljen har en samlet
længde på **154** kilometer
og svarer til en ubrudt per-
rønside fra København til
Odense.

Kilde: **baneavisen**, banedanmarks medarbejderavis, nr. 8, **torsdag 7. maj 2015**, side 4
(BL)