

Jernbanenyheder fra BL

Sendt onsdag 11. november 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 20**

mandag 11. maj 2015 – søndag 17. maj 2015.

Side Emne

7 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Tog 7515 meget stor

7 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf skriver om dagens forløb

Næ-lkf skriver om nattens forløb

8 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 97519 krydses i Uf

8 **KØREPLANER**

Måletog med litra MX og UFM 120 Hr-Ho-Fa-Ar-Fa

Tog 5520 fra Thisted til Struer, afgang kl. 15:13

Ændret behov Fa-Hr, Vem-Hr-Vem

Sporarbejde i Kristi himmelfart: 14. maj – 17. maj 2015

Sporarbejde Struer-Thisted 15.-17. maj 2015

TRÆKKRAFT

10 **GODSVOGNE**

Godsvogne i Rg

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

10 **FÆRGER**

Hjejlen, Rylen og Hejren på frankeringsmærker

11 **VETERANMATERIEL OSV.**

VaGJ M 1 er flyttet

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

11 **FASTE ANLÆG**

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Esbjerg-Ringkøbing

Banedanmark udbygger og forbedrer banen i Kristi himmelfart

Ingen tog på Thybanen i Kristi himmelfartsferien

Anlæg af Ar Letbane på Ar

Inspektion af Ar Letbane

Den gamle stationsbygning i Mp
Thybanen lukker i Kr. himmelfartsferien
Usikret ovk 171 Hæ-Sne
Tunnel i Thy
Dobbeltspor Vamdrup-Vojens
Ny gangbro Tinglev Station
Broarbejde Ringsted-Borup
Broarbejde på Lille Syd
Tunnel mellem Hæ og Sne bygges
Sporarbejde på Vestfyn

26 **UDLAND**

(ex.) Contec Rail Fccs i Sverige

26 **DIVERSE**

Dygtig DSB'er vinder studiepris

26 1. kvartal 2015 giver et tilfredsstillende resultat

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 Acrobat Reader DC

Må citeres med tydelig kildeangivelse

Søgemuligheder i Adobe Acrobat DC

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

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Acrobat Reader DC til at læse pdf-filer med er version

Dansk 15.009.20077. Kontroller opdatering med **Hjælp, Søg efter opdateringer ...**

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

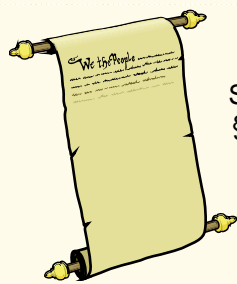
Fortegnelse over forkortelser

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	Lokalbaner A/S	DK	in use	lokalbaner.dk
LJ	LJ	Lollandsbaner	DK	in use	lollandsbaner.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	Sydjyllands 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ensen og rangergrensen

Grensen mellem den fri bane og en station benvnes stationsgrensen. 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 **SI** 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 Trolldhede 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 **Hh** **Htå** **Gl** **Hif** **Val** Valby **Blv** Belvedere
Roskilde Hedehusene Høje Taastrup Glostrup Hvidovre Fjern **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Kbh. Lufthavn **Cph**
Kastrup klagøringscenter **Kac**

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

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ma 11/5 2015

Tog 7515 meget stor

Stort tog G 7515 (Fa-Hr) i dag med RSC MZ 1456 + 1449. Ankom med 29 gsv. til **Vj**, nok 20 vogne videre til mod **Hr**.

(Jen via BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 11/5 2015

Næ-lkf skriver om dagens forløb

Kl. 13:54 mødte jeg og skulle først køre **Næ-Kh** med RØ 1238 (4 DSB DD + ME 1533).

Ad venstre spor Bo-Vy

På grund af et akut sporarbejde på højre spors udkørsel fra **Bo** skulle jeg ad venstre spor **Bo-Vy**. Først kortvarigt stop ved I-signalet til **Bo**, hvor FC meddelte, jeg ville komme i spor 2 og få et ophold her på cirka 10 minutter. Fin service, så jeg aftalte med togføreren, vi frigav dørene, så passagererne kunne komme ud på perronen. Jeg skulle have passeret **Bo** 14:43½, men først 15:08½ var der afgang, så det blev lange ti minutter ...

Stop igen ved I-signalet til **Kh** (kørte via **Nel** (Ny Ellebjerg)), så den tid, jeg havde kørt ind, blev sat til igen ...

Ingen pause på Kh

På grund af forsinkelsen kunne jeg ikke nå min pause, men jeg fik lkf-disponenten til at køre "rørløbet" **Kh-Kk-Kh** med M 9655 og RØ 2553 med en rådighed, og kunne 16:36 afløse på DSB ME 1535 + 6 DD og køre mod **Hk**.

Kh-Hk

Desværre stop ved I- og U-signal i **Gl** og langsomt vestpå. Når jeg holdt stille, kunne jeg se tog både foran og bag mit tog!

I **Htå** kom jeg i spor 2! – ret usædvanligt med et vestgående tog. Da jeg afgik fra **Htå**, holdt der østgående tog og ventede ved I-signalet fra 1. og 2. hovedspor. Kom ad 3. hsp., men stop igen ved I-signalet til **Ro**, et **Nf**-tog skulle udenom fra 4. hsp.

Hk

Ankom til **Hk** nogenlunde de 12 minutter forsinket, jeg havde til at vende på, og kom fra **Hk** ca. 24 minutter med RØ 2552.

Ro

Var nogenlunde rettidig i **Ro**, men i spor 7 stod DSB BR 605 sæt 17 og så meget død ud. Det viste sig, det var IE 35, der var kørt tør, og kun kunne halte ind til **Ro** på de sidste dampe fra tankene ...

Vi fik nogle lidt besværlige rejsende med fra dette tog, og det medførte desværre, vi igen var forsinkede. De havde været i Bordershoppen og handle og var meget utilfredse, selv om de nu havde smagt lidt på de medbragte varer – og var DSB-ansatte med frikort! Dårlig reklame, de brokkede sig højlydt til togføreren og forsinkede toget!

Kh-Kk-Næ

Efter pause på **Kh** afløste jeg klokken 20 på RØ 2254 (DSB MF sæt 96), og kørte den på vendespor på **Kk**, og derfra hjem til **Næ** som RØ 4261.

(JSL via BL)

Ti 12/5 2015 – on 13/5 2015

Næ-lkf skriver om nattens forløb

Københavnernatten

Denne nat havde jeg Københavnernatten, mødte 23:20 og skulle køre **Næ-Kh** 8274 (Rf-Kh) med DSB MF sæt 09 og efter pause på **Kh** hjem med RØ 2201 (Kh-Rf) med DSB MF sæt 13.

På vej mod **Kh** mødte jeg ved **Vy** et vestgående øltog og mellem **Gl** og **Hif** et vestgående Volvo-tog.

På hjemturen mødte jeg ved **Htå** CFLCD MX 1023 + CFL Res + CFL Res + **gul** UFM 120 + CFL Res (er der nogen, der har numrene på de tre Res-vogne?) og ved **Ky** et østgående godstog med 5-8 tomme

DB Sahmms⁷¹¹. Jeg har de seneste måneder, ja måske halve år, set en del af disse bastante seksakslere køre tomme mod **Sverige** og læssede med store coils mod syd.

– *Hvor mon man henter disse coils?*

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 11/5 2015

Tog 97519 krydses i Uf

Jeg sidder i et nordgående Arriva-tog RA 5261 (Sj-Str) og har i **Uf** netop krydset dagens sydgående Cheminova-godstog. Toget består af: MjbaD MY 28 + 1 læsset bogiecontainerbærevogn + 2 bogietankvogne + 3 læssede bogiecontainerbærevogne. Da vi afgik nordpå 16.28 (2½), havde godstoget endnu ikke sat sig i bevægelse.

(LuJ via BL)

KØREPLANER

Ma 11/5 2015

Måletog med litra MX og UFM 120 Hr-Ho-Fa-Ar-Fa

Operatør: CFL Cargo Danmark

Årsag: Befordring af materiel

Tog CB 8113 (Hr-Ho), MX 120, 100 km/t.

Hr 8.03, Ho 8.48.

Tog CB 8114 (Ho-Fa), MX 120, 100 km/t.

Ho 9.16, Ts 24-26, Hr 50-10.11, Ty 34-39, Ges 11.04-07, Vj 12-16, Fa 11.33.

Tog CB 8117 (Fa-Ar), MX 120, 100 km/t.

Fa 12.11, Vj 28, Ar 13.26.

Tog CB 8118 (Ar-Fa), MX 120, 100 km/t.

Ar 14.04, Vj 57, Fa 15.13.

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

(BL)

Ti 12/5 2015

Tog 5520 fra Thisted til Struer, afgang kl. 15:13, er i øjeblikket ca. 17 min. forsinket. Forsinkelsen skyldes sporskifteproblemer. Vi beklager de gener, dette kan medføre. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 12. maj 2015** 15:39:34

(BL)

To 14/5 2015

Ændret behov Fa-Hr, Vem-Hr-Vem

Operatør: DB Schenker Rail

Årsag: Ændret behov

Tillyses:

Tog G 6215 (Fa-Hr), MZIV 2000, 100 km/t.

Fa 14.52, Vj 17-27, JI (43)-46, Bb (15)-18, Hr 16:40.

Tog G 6219 (Vem-Hr), MY 800, 120 km/t.

Vem 16:27, Rj 54½, Lm 17:(06)-12, Sj (22)-24, Hr 18.04.

Tog G 6228 (Hr-Vem), MY 800, 120 km/t.

Hr 18:51, Bs 19:(14)-18, Sj (27)-28, Rj 52, Vem 20.17.

Bemærkninger Vem Togstørrelse maks. 280 m. Hvis der er rangist med toget, så er togstørrelsen maks. 500 m.

Kilde: Toganmeldelse nr. 11756, mandag 11. maj 2015

(BL)

Sporarbejde i Kristi himmelfart: 14. maj – 17. maj 2015

Banedanmark fortsætter renoveringen af spor og infrastruktur flere steder i landet henover sommeren. Arbejdet er ganske omfattende og betyder desværre, at enkelte strækninger i perioder vil være lukket.

Det medfører ændrede køreplaner, længere rejsetid og Togbusser mange steder.

Sporarbejdet er opdelt i forskellige faser, og herunder kan du få et overblik over, hvordan vi kører i perioden fra 14. maj til og med 17. maj.

Sådan kører vi 14. maj indtil kl. 21.00:

Tog

- Vi kører tog en gang i timen mellem København H og Odense (Med stop i Viby og Borup)
- Vi kører tog en gang i timen mellem København H og Fredericia. Togene fortsætter mod Aarhus, Frederikshavn og Struer
- Vi kører tog en gang i timen mellem Fredericia og Esbjerg. Den 14. maj kører vi tog to gange i timen
- Vi kører tog eller Togbus hver anden time mellem Fredericia og Sønderborg/Flensburg
- Vi kører tog en gang i timen mellem Esbjerg og Fredericia og mod Aarhus og Aalborg/Lindholm

Her kører vi supplerende Togbusser

- Mellem Odense, Middelfart og Fredericia

EuroCitytogene mellem Aarhus H, Fredericia, Hamburg og Berlin

- Der er ændret kørsel med EuroCitytogene fra 14. maj til og med 18. maj med Togbusser undervejs
- [Tjek din rejse til Tyskland her inden afgang](#)

Sådan kører vi 14. maj efter kl. 21.00 – 17. maj kl. 05.00:

Tog

- Vi kører tog to gange i timen mellem København H og Nyborg
- Vi kører tog en gang i timen mellem Fredericia og Aarhus, Aalborg og Frederikshavn
- Vi kører to tog i timen mellem Fredericia og Esbjerg
- Vi kører tog en gang i timen mellem Fredericia og Struer
- Vi kører en gang i timen mellem Esbjerg-Fredericia-Aarhus og Aalborg/Lindholm
- Vi kører tog en gang i timen mellem Vojens og Tinglev.
Hver anden time fortsætter toget til Sønderborg

Her kører vi kun Togbusser

- Mellem Nyborg, Odense, Middelfart og Fredericia
- Mellem Fredericia og Vojens
- Mellem Kolding, Lunderskov, Vamdrup og Vojens

EuroCitytogene mellem Aarhus, Fredericia, Hamburg og Berlin

- Vi kører efter en ændret køreplan for EuroCitytogene fra 14. maj til og med 18. maj
 - [Tjek din rejse til Tyskland her inden afgang](#)
- Vær opmærksom på, at der kan være ændringer i de tidlige morgen- og aften-/nattetimer

Sådan kører vi 17. maj efter kl. 05.00 til og med midnat:

Tog

- Vi kører tog en gang i timen mellem København H og Odense
- Vi kører tog en gang i timen mellem København H mod Aarhus/Frederikshavn/Struer
- Vi kører tog to gange i timen mellem Fredericia og Esbjerg
- Vi kører tog en gang i timen mellem Fredericia og Struer
- Vi kører tog en gang i timen mellem Esbjerg, Fredericia, Aarhus og Aalborg/Lindholm
- Vi kører tog en gang i timen mellem Vojens og Tinglev.
Hver anden time fortsætter toget mod Sønderborg

Her kører vi supplerende Togbusser

- Mellem Odense, Middelfart og Fredericia

Her kører vi Togbusser i stedet for regionaltog

- Mellem Odense og Middelfart

Her kører vi kun Togbusser

- Mellem Fredericia og Vojens
- Mellem Kolding, Lunderskov, Vamdrup og Vojens

EuroCitytogene mellem Aarhus, Fredericia, Hamburg og Berlin

- Vi kører efter en ændret køreplan for EuroCitytogene fra 14. maj til og med 18. maj
- Tjek din rejse til Tyskland her inden afgang

Lille Syd (Roskilde-Køge-Næstved) og Sydbanen (København H – Rødby Færge)

- [Her kan du læse mere om hvordan vi kører på Lille Syd fra den 13. maj – 15. maj](#)
- [Her kan du læse mere om hvordan vi kører på Sydbanen fra den 13. maj – 16. maj](#)
- [Her kan du læse mere om hvordan vi kører på Sydbanen fra den 16. maj – 18. maj](#)

Tjek [Rejseplanen.dk](#) inden du rejser

Siden opdateres løbende

Kilde: **downloadet lørdag 16. maj 2015 kl. 0.25**

<http://www.dsb.dk/trafikinformation/andringer-i-trafik-og-drift/p-14-17maj-sommerens-sporarbejder/>
(BL)

Fr 15/5 2015 – sø 17/5 2015

> [Forside](#) > [Nyheder](#) > [Nyhedsarkiv](#) > [Sporarbejde Struer-Thisted 15.-17. maj 2015](#)

Sporarbejde Struer-Thisted 15.-17. maj 2015

Arriva kører med ændringer i køreplanen på strækningen mellem Struer og Thisted d. 15. til d. 17. maj 2015. Dette skyldes, at Banedanmark skal udføre sporarbejde

> [Hent plakaten her](#)

Kilde: <http://www.mitarriva.dk/nyheder1/nyhedsarkiv/603-Sporarbejde-Struer-Thisted-15-17-maj-2015>

I **Ugeavisen Struer dinby**, onsdag 6. maj 2015, side 17, er det meget bedre beskrevet, hvad der sker: Ingen kørsel med tog, men togbus, se **FASTE ANLÆG**.
(BL)

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

Ma 11/5 2015

Godsvogne i Rg

I Rg stod en DB Eanos-x⁰⁵⁹ på pladsen, hvor der er fremmednet til lokomotiver. Det er den tredje DB Eanos, jeg ser her de seneste uger; først stod en anden DB Eanos-x⁰⁵⁹, så en DB Eanos-x⁰⁵⁵ (eventuelt en ⁰⁵²). *Jeg ved ikke, om man eventuelt lægger skrot i vognene?*

På stationen stod stadig GYSEV Hirrs 5 21 43 2942 894-7; den var kommet fra Electrolux Lehel Kft i **Ungarn**. Det er faktisk ret sjældent, jeg ser tidligere Cargowaggon-vogne.
(JSL via BL)

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

Lø 26/9 2015

Hjejlen, Rylen og Hejren på frankeringsmærker

I anledning af SILFI 2015 udgiver Post Danmark tre frankeringsmærker, som du kan købe et sæt med værdierne 7,00 kr., 10,00 kr. og 14,50 kr. Motiverne på de tre frankeringsmærker er Hjejlen, Rylen og Hejren, der alle sejler i den smukke egn ved Silkeborgsøerne. De tre både indgår i Hjejleselskabets flåde

på i alt ni fartøjer. Alle ni både, der sejler på ruten fra Silkeborg til Laven via Himmelbjerget, har status som postbåde og er derfor udstyret med røde postkasser, ligesom de har tilladelse til at sejle med splitflag. Alle breve og postkort, der ekspederes af Hjejlebådene, bliver stemplet med et særligt stempel. Det er Hjejleselskabet, der har leveret de tre fotos til frankeringsmærkerne.

FAKTA OM FRANKERINGSMÆRKER

KATALOG NR.: 15SI

PRIS: 31,50 KR.

UDGIVELSESDAG: 26. SEPTEMBER 2015

LÆS MERE PÅ www.silfi.dk

Kilde: **JOURNAL** 3•2015, side 20-21 & <http://www.e-pages.dk/postnord/54/20>
(BL)



VETERANMATERIEL OSV.

Lø 25/4 2015

VaGJ M 1 er flyttet

Sporet, hvor VaGJ M 1 har stået med en flået presenning, er tomt. I hvert fald den ene motor på et MR-tog kunne godt starte; at få den til at flytte sig med eget gear drillede. Det tog i hvert fald entusiastene en time, før den kunne komme væk fra drejeskiven. Det skulle være sket **lørdag 25. april 2015** ifølge fortællinger.

Ved at kigges ind i Struer Jernbane Klubs remise ses nærmest porten en lanterne og en **orange** farvet ende.

– *En Køf?*

Næste køretøj kan anes i mørkes bag de algedækkede vinduer med vægge lavet af teaktræ uden beskyttelse: M 1.

Tredje køretøj er SJK MH 302 (r/s), hvor »motorhjelm« længe har fungeret som læskur uden for remisen.

– *Hvem mon har taget initiativ til, at M 1 har fået lov at komme under tag?* Denne teaktræsbeklædte motorvogn, bygget i **1926**, **Danmarks** næstældste, har lidt under at stå under åben himmel med en presenning, vinden for længe siden har flået i stykker. LJ M 1 er bygget af DEVA

Se en tegning af M 1 på http://www.jernbanen.dk/pbane_main.php?s=174&g=m

DSB MT 163 (r/s) er flyttet (ikke ved egen kraft) fra et drejeskivespor over i spor 98 ved olietankene.
(BL)

SPECIALKØRETØJER SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Ti 12/5 2015

Nedlæggelse og sikring af overkørsler Esbjerg-Ringkøbing, besigtigelses- og ekspropriationsforretningen den 12. maj 2015

EKSTRAKT
UDSKRIFT
AF
FORHANDLINGSPROTOKOLLEN
FOR
STATSEKSpropriationsKOMMISSIONEN
FOR JYLLAND

NEDLÆGGELSE OG SIKRING AF OVERKØRSLER
ESBJERG-RINGKØBING

(Besigtigelses- og ekspropriationsforretningen den 12. maj 2015)

Tirsdag den 12. maj 2015 kl. 14.00 samledes kommissionen ud for ejendommen Al-slev Møllevej 5, Varde for at afholde en kombineret besigtigelses- og ekspropriationsforretning vedrørende overgang km 68,820.

Til stede var kommissarius ved statens ekspropriationer i Jylland, ... En af de af anlægget berørte lodsejere var mødt.

Kommissarius fremlagde brev af 11. maj 2015 fra Transportministeriet, hvorved sagen blev forelagt for kommissionen, og hvorved der samtidig blev givet den fornødne ekspropriationsbemyndigelse.

...

På strækningen mellem Esbjerg og Struer ønsker Banedanmark at nedlægge en række usikrede overkørsler og overgange. Dette sker i en overordnet målsætning om at forbedre sikkerheden på banen, skabe et bedre arbejdsmiljø for lokoførerne ved at reducere antallet af nærvedhændelser og for på sigt at kunne hæve hastigheden på strækningen.

Banedanmarks overordnede politikker på overkørselsområdet er, at antallet af overkørsler/overgange reduceres mest muligt, og at usikrede overkørsler/overgange enten sikres eller nedlægges.

Med regeringens og forligspartiernes vedtagelse af "En grøn transportpolitik" blev de tidligere afsatte ca. 36 mio. kr. årligt i perioden 2009-2014 til nedlæggelse og sikkerhedsforbedring af overkørsler besluttet forlænget. Aftalen indeholder videreførelse af puljen frem til 2020 med 36 mio. kr. pr. år. Det er efterfølgende besluttet at fremrykke midlerne fra 2020 og 2019, således at alle usikrede overkørsler i væsentlighed er nedlagt med udgangen af 2018.

Ved overgang km 68,820 har der forud for denne besigtigelses- og ekspropriationsforretning været afholdt borgermøde den 24. februar 2015 for lodsejerne ved overgangen. I det følgende beskrives de ejendomme, som har færdselsret til overgangen.

Tegningsoversigt. Målforhold. Besigtigelses og ekspropriationsplan 1:4.000

Projektbeskrivelse

Projektet ligger i Varde Kommune i Region Syddanmark.

Banen er stationeret fra Esbjerg mod Ringkøbing.

Nedlæggelsen af overgangen nødvendiggør sikring af anden adgang til de berørte arealer og ejendomme. I videst muligt omfang benyttes eksisterende veje og vejudlæg som ny vejadgang til de berørte ejendomme.

Generelt vil alle servitutter, der er uforenelige med nedlæggelse af overgangen blive aflyst i tingbogen i forbindelse med ekspropriationsforretningen.

Det foreliggende projekt omfatter nedlæggelse af følgende overgang.

Varde Kommune:

Privat niveau overgang km 68,820

Økonomi

Alle omkostninger i forbindelse med nedlæggelse af overkørslerne, herunder ekspropriationserstatninger, vil blive afholdt af Banedanmark.

Allerede nedlagte overkørsler

Følgende overkørsler er formelt blevet nedlagt, jf. banens ejendomskort og banens arkiver, men forholdene er ikke blevet berigtiget på matrikelkortet:

– Overkørsel nr. 129 – matr. nr. 60 Alslev By, Alslev

– Overkørsel nr. 130 – matr. nr. 60 Alslev By, Alslev

Disse overkørsler slettes på matrikelkortet.

Derudover findes der et antal overkørsler beliggende i områder på strækningen, der ikke er i berøring med de overkørsler, som projektet omhandler. Disse er ikke medtaget i dette projekt.

Projektets indflydelse på de enkelte ejendomme blev herefter gennemgået for kommissionen og den fremmødte lodsejer, der havde lejlighed til at udtale sig.

Kommissionen besigtigede herefter forholdene i marken.

Efter besigtigelsen i marken drøftede kommissionen det fremlagte projekt.

Følgende passerede:

Privat niveau overkørsel nr. 129

...

Nuværende forhold

Ved aftale indgået 20. september 1940 med Statsbanerne gav ejerne af de daværende matr. nr. 5h, 4c, 18g og 7z Alslev By, Alslev afkald på overkørsel nr. 129.

Overkørslen blev herefter nedlagt, men forholdene blev ikke matrikulært berigtiget.

Forslag

Overkørslen slettes fra matrikelkortet, og vejarealet over matr. nr. 60 Alslev By, Alslev (banen) overgår til ejerens frie råden.

Bemærkninger til forslaget

Der var ingen bemærkninger.

Kommissionens beslutning

Kommissionen tiltrådte Banedanmarks forslag.

Privat niveau overkørsel nr. 130

...

Nuværende forhold

Ved aftale indgået 20. september 1940 med Statsbanerne gav ejerne af de daværende matr. nr. 5h, 4c, 18g og 7z Alslev By, Alslev afkald på overkørsel nr. 130. Overkørslen blev herefter nedlagt, men forholdene blev ikke matrikulært berigtiget.

Forslag

Overkørslen slettes fra matrikelkortet, og vejarealet over matr. nr. 60 Alslev By, Alslev (banen) overgår til ejerens frie råden.

Bemærkninger til forslaget

Der var ingen bemærkninger.

Kommissionens beslutning

Kommissionen tiltrådte Banedanmarks forslag.

Privat niveau overgang km 68,820

...

Nuværende forhold

Overgang km 68,820 er privat og blev etableret i forbindelse med jernbanens anlæggelse i 1875. Overgangen er beliggende i km 68,820 og er sikret med gamle drejekors og krydsmærker. Området omkring overgangen er et skovområde, og adgangen frem til overgangen fra øst er via en skovsti. De sidste 10 meter frem til overgangen er tæt bevokset og kun svært fremkommelig. Der er ingen ramper op til sporet og ingen overgangsbelægning i sporet. Overgangen vurderes på stedet ikke at have været benyttet i flere år.

Eksisterende rettigheder til overkørslen

Ved jernbanens anlæggelse blev der ved ekspropriation stiftet vejret ad overgangen for det daværende matr. nr. 1 Alslev Mølle.

Matr. nr. 1 Alslev Mølle er i dag udstykket til matr. nr. la, lc, le, 1f, 1h, 1i og del af 3 Langsom Gde., Alslev på banens østlige side og til matr. nr. lg ibd., del af matr. nr. 1k ibd. (5,8 ha) og del af matr. nr. 1b ibd. (10,1 ha) på banens vestlige side.

Arealerne på den østlige og vestlige side af overgangen hører i dag under forskellige ejendomme.

Overgang km 68,820 er vist med vejudlæg på matrikelkortet, men der er ikke matrikulær vejadgang fra det offentlige vejnet frem til overgangen.

Forslag

Overgangen nedlægges, og krydsmærker og rester af drejekors fjernes.

Vejudlægget i overgangen slettes på matrikelkortet. Al trafik over banen henvises fremover til at benytte det øvrige offentlige vejnet i området.

Bemærkninger til forslaget
Der var ingen bemærkninger.

Kommissionens beslutning

Kommissionen tiltrådte Banedanmarks forslag.

Der fremlagdes herefter arealfortegnelse nr. 4 med tilhørende ekspropriationsplan.

Kommissionen foretog de rekvirerede ekspropriationer vedrørende de i fortegnelsen under løbenumrene 128.138 inkl. opførte ejendomme.

Der gælder følgende generelle bestemmelser vedrørende ekspropriationerne: Rentefoden er 0,00 %.

Eksproprierede arealer afgives pr. 12. maj 2015, og erstatningsbeløbene forrentes fra denne dato, med mindre andet er anført under det enkelte løbenummer.

...

Sag om spørgsmål af ekspropriationernes lovlighed skal anlægges ved domstolene inden 6 måneder fra ekspropriationsdatoen.

Med hensyn til de enkelte løbenumre passerede følgende:

.....

Hermed afsluttedes forretningen.

Kilde:

<http://www.kommissarius-jyl.dk/content/nedl%C3%A6ggelse-og-sikring-af-overk%C3%B8rsler-esbjerg-ringk%C3%B8bing-besigtigelses-og-ekspropriationsfo-0>

(BL)

On 13/5 2015

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > **Banedanmark udbygger og forbedrer banen i Kristi himmelfart**

Banedanmark udbygger og forbedrer banen i Kristi himmelfart

Mens mange passagerer holder fri hen over Kristi himmelfart, arbejder Banedanmark i døgndrift flere steder i landet med at udbygge og forny jernbanen, så den både er klar til fremtidens behov og til at levere en daglig togtrafik med høj rettidighed.

På hovedstrækningen hen over Fyn er det nødvendigt at spærre togtrafikken i 56 timer for at lave omfattende arbejder i forbindelse med den gennemgribende sporfornyelse på Vestfyn og etableringen af Langeskov Station.

Vestfyn

"Der skal udskiftes sporskifter og sporkasser samt etableres nyt underlag på fire stationer. Derfor er det nødvendigt at spærre sporet, mens arbejdet står på," siger Christian Landsberger, projektleder på sporfornyelsesprojektet over Vestfyn.

Sideløbende skal der etableres to nye perroner på henholdsvis Ejby og Gelsted Station samt ombygges en bro mellem Tommerup og Holmstrup.

Udlægningen af et ekstra lysleder kabel mellem Middelfart og Odense fortsætter i Kristi himmelfartsdagene for at sikre en mere robust togtrafik under sporfornyelsesarbejdet.

Langeskov

Arbejdet med at etablere en ny stitunnel under jernbanen ved den kommende station ved Langeskov fortsætter i Kristi himmelfartsdagene.

"Vi skal blandt andet banke store jernplader i jorden på tværs af banen, og det kræver, at vi fjerner skinnerne. Derfor er det nødvendigt med en totalspærring, når det arbejde står på," siger Christoffer Bogh, projektleder for Langeskov Station.

Dobbeltspor Vamdrup-Vojens

I Jylland fortsætter arbejdet med dobbeltsporet i en spærring mellem Vamdrup og Vojens.

"Der skal udføres justering af en række sporskifter på Vamdrup Station og en del af sporet på strækningen. Endelig skal vi montere køreledningsportaler og etablere køreledningsfundamenter på Vojens Station," siger Tom Serup Andersen, projektchef for Vamdrup-Vojens.

Elektrificering på Lille Syd

Som forberedelse til elektrificeringen af strækningen mellem Køge Nord og Næstved skal en række broer rives ned og bygges op igen for at gøre plads til kørestrøm.

Mellem Borup og Ringsted forbereder Den nye bane København-Ringsted tilkoblingen af den nye jernbanestrækning mellem København, Køge og Ringsted.

Læs mere om Kristi himmelfartsdagens arbejder

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=22235>, onsdag 13. maj 2015
(BL)

Ingen tog på Thybanen i Kristi himmelfartsferien

BANEDANMARK OPLYSER, at der bliver ingen togtrafik på Thybanen i Kristi himmelfartsferien, altså fra fredag 15. maj til og med søndag 17. maj.

Sidste tog kører fra Struer fredag kl. 18.50 og fra Thisted kl. 20.54, mens det første tog efter ferien kører fra Struer mandag kl. 04.44 og fra Thisted kl. 06.11. I ferien indsættes der i stedet togbusser, hvis tidspunkter fremgår af rejseplanen. dk eller dsb.dk.

Årsagen til lukningen er, at en enkelt overkørsel over jernbanen, nemlig den vest for Tøvelingvej mellem Hørdum og

Snedsted, skal erstattes af en kvægtunnel, før den kan helt nedlægges.

Arbejdet indgår i det langsigtede sikringsarbejde, som betyder, at 2018 skal i alt 355 usikrede overkørsler enten være sikret med bomme eller nedlagt.

Kilde: **Thylands Avis**, onsdag 13. maj 2015, side 16
(BL)

To 14/5 2015

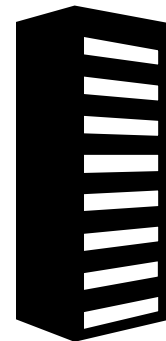
Anlæg af Ar Letbane på Ar

Dagens besøg gå ad den sædvanlige rute fra **Ar** ad **Ny Banegårdsgade**. På **Østre Plads** ser der ikke ud til at være sket noget siden sidste besøg **tirsdag 7. april 2015**. Spor 1 er færdiganlagt, mens spor 0 stadig kun er anlagt på østsiden af traktorvejen mellem perronerne. Dog rager der store, lodrette rør op, hvor spor 0 skal ligge under bygningen over sporene.

Forbi rutebilstationen, og nu ligger der spor for **Ar Letbane** ned til ovk 01. DSB **MQ 4125+25** passerer **Eu** (Europaplads), der er fjernet fra TIB-S, kl. 14.44 (+½) som tog RV 4840 (Gr-Ar).

Comwell

På turen ned ad **Ny Banegårdsgade** blev der lagt mærke til en høj terrasse ved det sorte højhus beliggende mellem det nedlagte **cvk Ar** og havnebanen til **Østhavnen**. Deroppefra må der kunne laves et par billeder, så tilbageturen går ad **Spanien** og **Værkmestergade**. Vejen langs det fjernede spor 8 og spor 9 må fodgængere og cyklister ikke benytte, men tværs over **Værkmestergade** er der tilsyneladende adgang mellem de gamle, **lysegule** murstensbygninger ind til det sted, hvor skydebroen lå.



Cvk Ar

Ved indgangen fra **Frederiks Plads** er der monteret en række rektangulære ¶ = = = = = ¶ buffer, og i passagen derinde står der jernbanehjul i de mørke, **gule** mure.

Inde på pladsen mellem værkstedsbygninger kan der ses:

På den vestlige bygning fra S: Spor 29 30 31 32 33 34 35 (skiltet mangler)

På den østlige bygning fra S: Spor 55 56 57 58 59

Mellem bygningerne lå der en kort skydebro med en længde på kun omkring 7½ meter. Kigges der på www.krak.dk, Hybrid, kan den korte skydebros opfyldte grav ses dækket af et grønt område og brunlige fliser. Derimod mangler der i spor 32 en **HD-vogn**, senere •Gklms 138 8 785, der her i eftermiddag er til forsinket »revision«. Pænen malet ■, men mangler forskellige dele, bl.a. et trinbræt og vognnummer. Heldigvis står stelnummeret på vognrammen ind mod den vestre bygning, og det er **38785**. Vognen er REV omkring **1970** (afskallet maling på ramme). Vognen har et svagt krumt tag og skruebremse med platform. Den ligner **IKKE** den afbillede •Gklms med høj bremsplatform tegnet på <http://www.jernbanen.dk/gvognsolo.php?Aar=1941&VognID=2105>. En »stelnummeroversætter« til litra savnes.

For at vognen skal være sat/efterladt »korrekt«, sættes de to frit dinglende bremsekoblingers koblingshoved fast i de rustne befæstelser for blindkobling, og den ene, frit hængende kobling rumpes op i krogen under koblingskrogen ↴.

På den øverste del af vinduet i remiseport 29 er der malet henvisningen **Centralværkstedet** og en pil nedenunder.

Spor 1

Der er muligt at forlade **cvk Ar** ved at gå mellem nye bygninger, nok liggende på det tidligere **Ar Oliefabriks** areal, og op ad en trappen ind i **Bruuns Galleri** (staves på dansk uden apostrof ved ejefald/genetiv). Derefter ad **Hallssti** hen til **Frederiks Allé**. Herfra ses, at spor 1 er lagt, men spor 0 og blindsporet mellem spor 1 og det kommende spor 0 endnu ikke er anlagt. Det skal ende op (rettere ned mod, for det falder) mod den kommende perron til letbanen.

Der er rammet en meget høj spunsvæg ned langs den nordlige skråning, og et gelænder er monteret i hele dets længe for at forhindre nedstyrtning, når der arbejdes i buskadset. Den tidligere sti, begyndende lidt fra perronovergangene, fra ambulancevejen og op til lågen med kupélås ved **Kriegersvej** er fuldstændig fjernet og »ædt« op af spunsvæggen.

Store rør rager op af gruset, hvor spor 0 skal være lige V for **M.P. Bruuns Gade**. Det nogenlunde faktiske udseende dags dato kan ses forsiden af <http://www.letbanen.dk/>

Læs om **LETBANEN BYGGER PÅ AARHUS H** på <http://www.letbanen.dk/nyheder/2015/wammen-aarhus-h/>

Spadsereturen rundt varede en time.

(BL)

To 14/5 2015 – sø 17/5 2015 + ma 22/6 2015 – sø 12/7 2015

Forside > Baneprojekter > Fyn > Ny station i Langeskov > **Trafikinformation**

Trafikinformation

Arbejdet med at anlægge de nye perroner på Langeskov Station indebærer at, det i perioder desværre er nødvendigt at spærre sporene mellem Ullerslev og Marslev for togtrafik. Sporspærringerne er hovedsagelig placeret i sommerperioden, så færrest mulige pendlere berøres.

I Kr. himmelfart fra den 14. maj kl. 21.00 til 17. maj kl. 5.00 kl. 8.00 totalspærres begge spor. Da der i samme periode arbejdes med sporombygning på Vestfyn, indsætter DSB togbusser på hele strækningen mellem Nyborg og Fredericia.

Fra den 22. juni til og med den 12. juli spærres ét spor ad gangen mellem Ullerslev og Marslev. DSB kører InterCity-tog – der kører dog kun ét tog i timen frem for som normalt to, da der kun er ét spor farbart Herudover vil sporet blive spærret enkelte nætter.

Du kan se, hvordan togbusserne kører på Rejseplanen. Klik på link til højre.

Ændret togtrafik på Vestfyn

I perioden fra marts 2015 frem til efteråret moderniserer Banedanmark jernbanen mellem Odense og Fredericia. Under det omfattende sporarbejde lukkes det ene spor fra uge 18 til uge 32. Banen på Vestfyn er således åben for togtrafik i begrænset omfang. DSB indsætter togbusser i stedet for de tog, der ikke kører.

Læs mere om [sporarbejdet på Vestfyn](#).

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=21719&fromNetup=fromNetup>

downloadet **lørdag 16. maj 2015**

(BL)

Fr 15/5 2015

Inspektion af Ar Letbane

Efter at have set dejlige telebilleder af letbanes snoninger ned og op over dalen mellem **Skejby Sygehus** og **Lisbjerg** og en **gul** Køf med to tilkoblede **gule** Xtg, må – nærmere betegnet skal – anlæggelsen af en ny jernbane ses. Der er ikke noget, der sker ret tit her i **Jylland**. Målet med dagens inspektion er at forevige anlæggelsen for fremtiden. Der er nogenlunde lige langt fra **Hn** til **Lisbjerg** som fra **Ar**, så det er hurtigst at stige af toget fra **Str** i **Hn** (Hinnerup).

Vejrudsigten er fremragende: Solskin fra en skyfri himmel i løbet af formiddagen.

Rejseplan

Tog RA 5428 (Str-Ar), **Str** af 8.21, **Hn** an 9.59, 124,9 km. Tog 5428 afgår nu aldrig rettidigt fra spor 2, for i spor 5 har tog L 724 (Ti-Fa) standsningstiden 8-18-20. Det er den med krydsende togveje i udkørselsenden af en station ...

Forud for rejsen har det været ledet på <http://www.letbanen.dk/> efter et kort, så banen kunne følges så tæt på som muligt, men det lykkedes ikke. Der må absolut have de kommende passagerers interesse at vide, hvor det nærmeste standsningssted bliver i forhold til deres bopæl og arbejdsplads. **Randersvej, Skejby, Lisbjerg, Elev og Lp** (Lystrup) har været nævnt i pressen i flere år, men da **Ar Letbane** skal åbne i året **2017**, om to år, bør banen kunne indtegnes på et kort – helst med navne på stoppestederne. Det lykkedes dog at få et strekkort, hvor standsningsstederne er angivet langs en linje. Se stregerne ===== på <http://www.letbanen.dk/drift/>

Ě Lisbjergskolen	Ě Lisbjerg	Ě Lisbjerg-Terp	Ě Nye	Ě Lystrup
	Ě Klokhøjen – P & R			
	Ě (Humlehuse)		Ě Torsøvej	
	Ě Gl. Skejby			
	Ě Universitetshospitalet			
		Ě Olaf Palmes Allé		Ě Vestre Strandallé
		Ě Nehrus Allé – DR		
		Ě Vandtårnet		
		Ě Norden		
		Ě Stjernepladsen		
		Ě Rytterstenen		
		Ě Universitet		
		Ě Nørreport	Ě Østbanetorvet	

På kortet hedder stedet **Lisbjerg**, på <http://www.letbanen.dk/drift/>, **Lisbjerg Bygade** og **Nye Elev** hedder **Nye**. Derefter kigges på **Ar Kommunes** hjemmeside med lokalplaner, og her savnes et kort over kommunen, hvor der i forstørret grad kan klikkes på de med farve angive arealer, hvor der er udstedt en lokalplan. Det lykkedes heller ikke. **GS** kan heldigvis levere et kort med signaturen Ě ved hvert standsningssted.

Navneskifte af togekspeditionssteder

På et ny kort <http://www.letbanen.dk/om-letbanen/>, iagttaget **onsdag 11. november 2015**, har forgreningstationen »**Lisbjerg**« skiftet navn til »**Lisbjerg Bygade**«. Yderligere er der skiftet navne på »**Klokhøjen – DR**« til »**Klokhøjen**«, »**Nehrus Allé – DR**« til »**Nehrus Allé**«, »**Norden**« til »**Olof Palmes Allé**« og »**Dokk1**« til »**Dokk 1**«.

Til Lisbjergskolen

Ankomst til **Hn** 9.59 (±0). I kortholderen på styret sidder et DMI-kort i målforholdet 1:100.000 (1 cm = 1 km). Det stiger jævnt kilometer efter kilometer op gennem **Søt** (Søften **1926-1963**), og kølevandstemperaturen stiger hurtigt, til østenden af **Lisbjerg**, hvor et blå-hvidt skilt leder ad en vej til højre ned til **Lisbjergskolen**.

Ě Lisbjergskolen

En ret ny, grå bygning med flot udsigt over markerne og over til bakken op til vandtårnet på vej **180 Randersvej**. På andre kort er der vist en ny ringvej SV om **Lisbjerg**, men lige neden for skolen ender anlægget af skærver i en bredde til dobbeltspor. Der må være her – på et kraftigt fald – endestationen **Lisbjergskolen** skal være.



Det kan undre, at sidebanen op til **Lisbjergskolen** er anlagt, for eleverne kunne da godt gå de måske 600 meter ned til vej **180 Randersvej**, hvor standsningsstedet **Lisbjerg** anlægges. Forklaringen herpå kan fås ved at kigge på kortet på

<http://www.letbanen.dk/udbygning/nye-etaper/>

NYE ETAPER

LETBANE TIL BRABRAND, HINNERUP OG HASSELAGER

Planlægningen af de næste letbaneetaper i Aarhusområdet er godt i gang sideløbende med anlægsarbejdet på letbanens første etape.

Det drejer sig i første omgang om:

- A: Lisbjerg Vest – Hinnerup Station
- B: Aarhus Ø – Brabrand
- C: Banegårdspladsen–Hasselager/Kolt

<http://www.letbanen.dk/udbygning/nye-etaper/>

Til Nye (Elev)

Så er det bare at bremse og bremse ned ad den smalle sti, hvor det i løbet af ¼ km falder 25 meter! *Det bliver måske den nye adgangsvej fra **Terp** til standsningsstedet?* Derned krydses vej **15 Djurslandmotorvejen** på en ny bro, så kirkestien bliver ikke nedlagt. Ø for **Terp** krydses vej **15 Djurslandmotorvejen** atter på en vej, nu en tosporet kommunevej. Fra kote 9 over 0,8 km til kote 32! Det stiger!

Lige før **Larsmindevej** til venstre mod  **Lisbjerg**, ligger der betonelementer i **Elstedvej**. Her skal det være en dobbeltsporet baggrunden og trinbrættet **Lisbjerg-Terp** på ovk.

Skinnerne ud for gravemaskinen bærer påskriften DO = 15 54E1, vel sagtens 54 kg/m-skinner. Oven for den kommende ovk er der kun en stubmark ved siden af ballasten at cykle på.

Ě Nye (Elev)

Kun et par hundrede meter oppe (ikke vertikalt) opdages en perron på hver side af ballasten. Nå, midt her i en **gul** rapsmark skal der være et standsningssted med navnet **Nye (Elev)**. Kun et par få huse er der at se længere oppe. Det minder om visse privatbanernes trinbrætters beliggenhed i det åbne land, eksempelvis **Abildhede** i km 18,1 på VGJ. Motorvognsføreren af tog 9 (Va-Gi) skulle under forbikørslen kaste en avis fra **Va** ud fra **Scandia-skinnebusen** og så vidst muligt ramme åbningen i skuret.



Der er kun én vej tilbage og det igen tilbage, nedad langs ballasten.

Nye (Elev) – Lp

Videre ad **Elstedvej** til en arbejdsvej dukker op til højre. Herfra er der kun marken at cykle på. Det falder og falder ret kraftigt, og nede i det fjerne kan **Grenaabanen** ses.

Ovk 213

Banerne mødes ved ovk 213 i km 10,6. Lige N for ovk 213 er der påfaldende megen plads, og det skyldes ejendommen, der lå på adressen **Høvejen** 68, er revet ned. For år tilbage var der en udsendelse på **DR 1**, hvor ejeren klagede over, at han ikke kunne få at vide, om ejendomme kunne blive liggende eller ville blive eksproprieret. Økonomisk var ejeren således tvangsbundet til at blive boende.

Der skal snart ske en krydsning i **Lp**, men ingen køreplan er medbragt. Tog plejer køre fra **Ar** minuttal 17 & 37, så der vil lige være nogle minutter til at brække nogle for højt op ragende brombærestængler i kilen mellem det fremtidige sammenløb af de to strækninger.



Krydsning i Lp

Kl. 12.24 kommer DSB **MQ 4922+22** rundt i kurven i gennemskæringen i træernes skygger, og til venstre for toget er der fra ovk 213 lagt sveller ud til kun ét spor. Det er RV 4835 (Ar-Gr), der ankommer i spor 1 (±0) som det første tog ved krydsningen i **Lp**. Dernæst ankommer tog RV 4832 (Gr-Ar) i spor 2. Ovk 210 i km 11,5 sikres kl. 12.28½, og tog 4832 afgår 12.29 (22½). Kl. 12.29½ passerer indkørselssignalet med 50 km-tavle **Ě** i km 11,2, en skæv Fast hastighedsnedsættelse **75**-tavle og er derefter på den fri bane.

Kl. 12.30 er ovk 213 passeret og det fremskudte tobegrebssignal, der kun står 0,65 km fra I-signalet. Sådan skete en krydsning set fra knap en kilometer »ude«.

Ě Lp i km 11,7

Stationsgrænse i km 11,2 med Fast hastighedsnedsættelse **75** i km 11,2-11,8, derefter strækningshastighed 100 km/t.

De udlagte skærver til **Ar Letbane** ender ved ovk 210. **Lystrupvej** krydser banen i ovk 210, der har halvbomanlæg. Et træ med lyserøde blomster liver gevaldigt op, men at få et billede fra rette sted midt på kørebanen er meget svært. Der kommer ustandselig biler, og de pynter ikke. Da Deres udsendte ikke ved, hvorledes **Lp** kommer til at se ud, når letbanen får endestation her, må overkørslerne, signaler og perroner fotograferes til minde om »dengang«. Stationsbygning var bygget med **gule** mursten.

Ved det østlige indgangssporskifte ligger ovk 209 i km 11,9 med **Sønderskovvej**, og den østlige stationsgrænse er i km 12,0.

Den næste krydsning opleves fra perron 2 i **Lp**:

DSB **MQ 4925+25**, tog RV 4733 (Ar-Os), er under indkørsel i spor 1 kl. 12.55.

DSB **MQ 4129+29**, tog RV 4734, ankommer som andet tog i spor 2 kl. 12.57½.

Det kører ud ad spor 2 kl. 12.58½
Derefter vendes kareten.

Fra forgreningen til Klokhøjen – P & R

Der er anlagt en asfaltvej langs østsiden af skærverne. En 69 meter lang jernbanebro er anlagt hen over vej **15 Djurslandmotorvejen** og lidt efter er der en 347 meter lang jernbanebro mere hen over vej **505 Søftenvej**. Mærkeligt at anlægge en servicevej, for der skal vel ikke hyppigt køre med bil ud til de to broer.

Ě Klokhøjen

Standsningsstedet skal nok anlægges ved den krumme vej ■■■■■■ angivet med navnet **Klokhøjen** på www.krak.dk, men der er ingen perroner at se.

Ě (Humlehuse)

Vejen **Humlehusvej** ses til begge sider. Der er anført en parentes omkring navnet, så på åbne marker skal der sikkert ad åre bygges ejendomme, og et standsningssted åbnes til den tid.

Lidt længere oppe er der hvide striber på vejen, åh ja, det er en cykelsti. Ved en krydsende cykelsti er der en afspærring og et gult skilt, der giver svaret.

Paludan Müllers Vej nås, hvor **Herredsvej** ender/støder til. Det bliver en niveauoverkørsel, hvor sporene kommer til at stige kraftigt op langs vestsiden af **Herredsvej**.

Stien åbnes
sammen
med
Letbanen,
medio 2017

Ě Gl. Skejby

Hvor **Herredsvej** krydses en gang mere, må standsningsstedet **Gl. Skejby** skulle anlægges.

Ě Universitetshospitalet

Derefter drejer banen op gennem en skov og øst om **Universitetshospitalet**, hvor et kæmpe areal lavet om til tracé. Det ser ud som om, der skal være fire spor.

SKEJBY

LETBANEN FORBI AARHUS UNIVERSITETSHOSPITAL

I Skejby Erhvervspark krydser Letbanen Brendstrupgårdsvej og fortsætter i to spor forbi Aarhus Universitetshospital og videre mod Lisbjerg.

...

Letbanen anlægges som dobbeltspor og masterne til kørestrøm bliver placeret mellem sporene. På den østlige side af sporene etableres samtidig en ny dobbeltrettet fællessti til fodgængere og cyklister.

...

LETBANENS LINJE

Letbanen får to standsningssteder på strækningen fra krydset Olof Palmes Allé/Brendstrupgårdsvej og frem til Herredsvej: Ved

det nye Aarhus Universitetshospital på Brendstrupgårdsvej og i Gl. Skejby i krydset Skejbybakkevej og Herredsvej.

Ved Aarhus Universitetshospital anlægges standsningsstedet som to ø-perroner, hvorfra der vil være gangstier til hospitalet mod vest og erhvervsområdet Hedeager mod øst. De to ø-perroner bliver 80 meter lange, så de kan betjene et sammenkoblet letbanetog eller to letbanetog i forlængelse af hinanden.

Aarhus Universitetshospital i Skejby udgør en del af den centrale letbanestrækning, hvor Letbanen kommer til at køre otte gange i timen.

<http://www.letbanen.dk/byggeri/skejby/>

Under **Bredstrupgårdsvej** er der lavet en tilsyneladende forgrening/ny enkeltsporet sidebane, der er ført under **Bredstrupgårdsvej**. Der er vist lavet flere udvidelsesplaner for **Ar Letbane**, men nysgerrigt må der lige kigges på størrelsen af baneunderføringen. En så lav underføring er kun bygget til cyklister.

Ě Olaf Palmes Vej

Langs **Olaf Palmes Vej** er anlægsarbejdet udført Ø for vejen. Det stiger igen kraftigt, og derefter falder det ned til **Nehrus Allé**.

Ě Nehrus Allé – DR

Banen drejer til venstre fra **Olaf Palmes Vej** og følger nordsiden af **Nehrus Allé – DR**. Oppe ved vej **180 Randersvej** er der intet sket, og linjeføringen i krydset må være ud i midten mellem de 2 og 4 kørebaner.

Ě Vandtårnet

Henne ved **ÅRHUS AKADEMI** ligger vandtårnet, der har givet navn til standsningsstedet. Om det bliver N for eller S for vej **180 Hasle Ringvej** med køreretning Ā og vej **505 Vejlbj Ringvej** med køreretning kan ikke ses. Der hører svag motorlarm oppefra. Det er en motoriseret paraglider. Piloten ligger en dragt med en lang lynlås. Der er to landingshjul foran med stor sporvidde og to med lille sporvidde bagtil. **Kirstinesminde** flyveplads betjentes frem til slutningen af 1980'erne byens flyveklubber. **Skejby Sygehus** ligger i dag der, hvor flyvepladsen oprindeligt lå.

Ě Norden

Ingen ændringer at se på **Randersvej**.

Ě Stjernepladsen

Ingen ændringer at se.

Fyret er ved at brænde ud, og da der lige ved et busstoppested i en kælder tilbydes en pizza til 30 kroner inden klokken 16.00, må der læsses kul på tenderen i kulgården.

Ě Rytterstenen

Det må søges andetsteds end i et korts indholdsfortegnelse for at finde placeringen af stedet med **Rytterstenen** S for **01 Nordre Ringgade**. Svaret kommer til syne i **AarhusWiki**:

Rytterstenen er en mindesten placeret ved hjørnet af **Trøjborgvej** og **Nørrebrogade**. Stenen er 3,5 meter høj og af granit.

Den er rejst af **Våbenbrødreforeningen for Aarhus og Omegn** den 31. maj 1899 til minde om **Rytterfægtningen** – en træfning mellem danske dragoner og preussiske husarer i området mellem det nuværende **Stjernepladsen** og **Riis Skov** den 31. maj 1849.

Kilde: <http://aarhuswiki.dk/wiki/Rytterstenen>

Ě Universitetet

Det kan meget vel blive på **01 Nørrebrogade** mellem **Wilhelm Meyers Allé** og **Vennelyst Boulevard**. I hvert fald er der på cykelstien et **gult** vejskilt →, hvor cykler kan køre på afspærring ind gennem det grønne område og ende nede ved **Vennelyst Boulevard**.

Nørrebrogade

Nye tunneller og afspærring af midterspor

I efteråret 2014 begynder anlægget af Aarhus Letbane på en af byens mest trafikerede strækninger fra Nørreport til Nehrus Allé ved Randersvej. Første opgave bliver etablering af to tunneller og udgravning til skinner midt på Nørrebrogade.

Arbejdet på denne strækning indledes sidst i 2014 med anlæg af to nye tunneller for fodgængere og cyklister under Nørrebrogade mellem Aarhus Universitet og Aarhus Universitetshospital. Tunnellerne placeres med ca. 120 meters mellemrum og forbinder universitetet med hospi-

talet. De to tunneller tages først i brug på et senere tidspunkt, men forberedes allerede nu, så byggeriet kan færdiggøres uden at være til gene for trafikken og Letbanen.

Samtidig etableres en ny elevatorskakt til den eksisterende tunnel under Nørrebrogade mellem Aarhus Universitetshospital og Aarhus Universitet ud for Wilhelm Meyers Allé. Da Letbanen på denne strækning skal køre i de to midterste spor, anlægges elevatorskikten midt på Nørrebrogade, hvor den forbindes med den kommende perron til Letbanen.

<http://www.letbanen.dk/byggeri/noerrebrogade/>

Ude igen på **01 Nørrebrogade** ses midten være afskærmet af fritstående kantsten, hvor planum er gjort klar til **Ar Letbane**.

LANDSKABSARKITEKTUR

Letbanens dobbeltspor fra Nørreport ad Nørrebrogade og Randersvej er tænkt som et nyt grønt bidrag til byen og anlægges derfor med græs mellem skinnerne. Letbanesporet vil løbe som et grønt bånd hele vejen fra havnen til toppen af Randersvej og på den måde skabe synlig sammenhæng og genkendelighed på strækningen

På strækningen fra Nørreport til Nehrus Allé placeres elmasterne til Letbanens kørestrøm mellem de to letbanespor. Centermaster giver det mest rolige indtryk for øjet – ikke mindst på Randersvej, hvorfra der er et flot, åbent kig til vandet og de nye, bynære havnearealer for enden af Nørreport

<http://www.letbanen.dk/byggeri/randersvej/>

Ě Nørreport

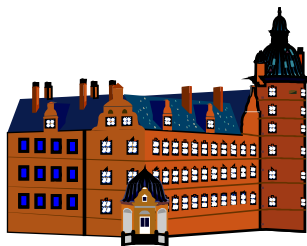
På den sidste del af det store fald ned ad **01 Nørrebrogade** nås hurtigt 50,1 km/t. Stoppestedet har navnet **Nørreport** og er beliggende på **01 Nørreport**. Her står et informationsskilt til de vejfarende. Der er to rækker fritstående kantsten, hvorimellem der meget vel skal anlægges en perron (kun lavet på SV-siden).

Der må blive ret så mange lysreguleringer, når letbanen svinger hen over **01 Kystvejen** for at støde til **Grenaabanen**.

Uret viser nu 16.16, og om tyve minutter afgår det næste tog mod **Str**, så der er ikke så megen tid tilbage. Et problem opstår, og det er set før ved dette kryds. Cyklister må IKKE cykle hen ad **Kystvejen**, hvor der tidligere var en cykelsti, så lige over og efter at have krydset ovk 10 i km 1,6 drejes til højre langs **Grenaabanen**.

Vi bygger
Aarhus Letbane
til dig

2017



Ě Navitas

Navnet kan kun læses på <http://www.letbanen.dk/udbygning/> og må være efter sammenløbet med **Grenaabanen**.

Ě Bak i km 1,2

Om vejtrafikken på **Bak** (Skolebakken) er så kraftig, at der kun bliver enkeltspor, kendes, vides ikke. Cykelstien bliver til fliser i to rækker ved perronen. Derefter skal **Kystvejen** krydses for at komme op til domkirken.

Ě Dokk1 i km 0,9

Da der ikke må cykles til **Dokk1**, hentes gamle oplysninger frem. Perronen ved **Havnegade** blev **lørdag 3. januar 2015** set være anlagt med perronkant og perrongrus med perronende ved indkørselssignalet til "Togekspeditionsstedets navn" **Århus H** (er en gammel stavemåde af **Aarhus**) med mange mærker monteret på masten hertil. Der var hverken ballast eller spor af sporet ved siden af **Grenaabanen**. Mere beskrevet under **FASTE ANLÆG** under datoen **lørdag 3. januar 2015**.

Trinbrættet hed tidligere **Eu** (Europaplads) i km 0,8, og dets nye navn bliver altså **Dokk1** (vist uden mellemrum). Det er ved den meget brede trappe op over indkørselssignalet til **Ar** til **Urban Mediaspace**.

Ě Ar km 0,0/108,5

Tog RA 5455 (Ar-Str) køres af AT **AR 1015** og afgår 16.36.22 (H22 sekunder). Da køretiden fra **Ar** om de 23,3 km til **Hn** kun er 13½ minut lig en gennemsnits fart på 103,6 km/t., vil lkf højst sandsynligt tabe omkring 20-40 sekunder og således ankomme 2½/21 til **Hn**.

Hn

Ankomst **Hn** 16.50.35 (21), altså tabt 43 sekunder. Dårligt kørt; idet det kan lade sig gøre at køre på 13.30, men skal der også være afgang på sekundet, som DSB gør ifølge opslag. Lkf skal også kende



togets bremselængde i tørt føre, så der kan bremses så sent, at magnetskinnebremsen ikke skal i brug. Der er kun én, og den virker halvt så godt som på litra MR, der har to.

Tilbage i Str

Turen kom således til at vare 11 timer, hvor der blev kørt 273,1 km med tog og cyklet 43,4 km. Dét tog 2:49. En dejlig opdagelses i et fantastisk majvejr – varende til kl. 14, hvor flere og flere kumulusskyer holdt et dominerende indtog.

Den 15. maj er en **mindedato**, for **fredag 15. maj 1970** kørte DSB E 987 de to **sidste DSB-plantog: Tog 2711 (Fra-Hr) og tog 2740 (Hr-Fa)**

(BL)

Den gamle stationsbygning i Mp

Den gamle stationsbygning i **Mp** (Møldrup) ser lidt skjult ud bag den nyere **gule** bygning. Perronforkanterne er der endnu, men hvad bygningen i øjeblikket bruges til, ved jeg ikke, men den har på et tidspunkt været anvendt til posthus.

(HWS via BL)

Fr 15/5 2015 – ma 18/5 2015

Thybanen lukker i Kr. himmelfartsferien

Fra den 15. til den 18. maj kører der busser i stedet for tog mellem Struer og Thisted. Den 15. maj kører sidste tog fra Struer kl. 18.50 og fra Thisted kl. 20.54. Togene kører igen den 18. maj fra Struer kl. 04.44 og fra Thisted kl. 05.11. Du kan se, hvor og hvornår busserne kører på rejseplanen.dk

Kvægtunnel i stedet for overkørsel

Banen er lukket, fordi Banedanmark bygger en kvægtunnel ved en usikret overkørsel sydvest for Tøvlingvej mellem Hørдум og Snedsted. Tunnellen bliver lavet, så markkvæget kan komme på græs uden at skulle over banen. Overkørslen vil senere blive nedlagt.

Nedlæggelsen af overkørslen er en del af en samlet indsats for at højne sikkerheden på banen. Med udgangen af 2018 vil alle Banedanmarks 355 usikrede overkørsler være alle enten være nedlagt eller sikret.

banedanmark.dk

Kilde: **Ugeavisen Struer dinby**, onsdag 6. maj 2015, side 17

Usikret ovk 171 Hæ-Sne

Det er usikret ovk 171 i km 54,527 ved gården **Dalgård N** for **Hæ** (Hørдум) i km 53,7 på banen mod **Sne** (Snedsted).

Landmanden venter tit ved malketid ved ovk 171 sammen med sortbrogede køer på, at et tog passerer. Lidt NØ for ovk 171 står timeglasset til **Hæ**.

Ovk 174 i km 54,847 ligger ved **Tøvlingvej**.

Der findes en usikret ovk mere: Ovk 169 i km 54,105 for enden af **Sportsvej**.

(BL)



Forside > Baneprojekter > Her arbejder vi i Kr. himmelfartsdagene > **Tunnel i Thy**

Tunnel i Thy

Mellem Hørдум og Snedsted i Thy bliver der etableret en kvægtunnel under banen, så malkekøerne i fremtiden ikke skal krydse sporet, men gå under banen. Kvægtunnellen erstatter en usikret overkørsel, der nedlægges som følge af Banedanmarks projekt med at nedlægge eller opgradere alle usikrede overkørsler i landet inden udgangen af 2018.

[Læs mere om nedlæggelsen af usikrede overkørsler](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=22135>

Dobbeltspor Vamdrup-Vojens

Mellem Vamdrup og Vojens er der i Kristi himmelfartsdagene fokus på sporjusteringen. Det gælder blandt andet en række sporskifter på Vamdrup Station og på en del af det nyanlagte spor på strækningen. Mellem Farris og Sommersted, hvor der blev rensset ballast i påskeferien, skal sporet slutjusteres. Herudover er der den række jordarbejder, ramning af køreledningsfundamenter, ligesom der bliver monteret køreledningsportaler i Vojens.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=22136>

Ny gangbro Tinglev Station

Mens sporet er spærret i Sønderjylland benytter Banedanmark lejligheden til at rejse en ny gangbro på Tinglev Station som erstatning for fodgængertunnelen. Der er støbt fundament til gangbroen, og i Kristi himmelfartsdagene bliver selve broen hejst på plads. Gangbroen er klar til brug i begyndelsen af juni 2015.

Monteringen af gangbroen er en del af en ombygning på Tinglev Station, hvor også to perroner bliver bygget om, og en perron bliver fjernet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=22159>

Broarbejde Ringsted-Borup

Som forberedelse til den nye jernbanebro over Køgevej i Fjællebro udfører Banedanmark spunsarbejde ved den eksisterende jernbanebro i Kristi himmelfartsdagene. I samme periode udfører vi også spunsarbejde i forbindelse med to faunapassager ved Fjællebroløbet og Vigerdal Å. Den nye jernbanebro vil efter planen blive bygget fra slutningen af juli og frem til nytår.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=22158>

Broarbejde på Lille Syd

Som forberedelse til elektrificeringen af strækningen mellem Køge Nord og Næstved river Banedanmark en række broer ned og erstatter dem med nye, der er høje nok til kørestrømsanlægget. I bededagsferien rev vi tre vejbroer ned, som vi er startet med at bygge nye op. I den forgangne weekend rammede vi spuns ned på broerne på Egøjevej og Svansbjergvej.

I Kristi himmelfartsdagene rammer vi spuns til nye broer på Sæddervej, Tollerødvej og Teestrupvej. Strækningen er spærret fra 13.-16. maj, mens arbejdet står på. Desuden har banen mellem Køge og Lille Skensved været spærret, fordi Vejdirektoratet skulle udvide en motorvejsbro.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=22139>

(BL)

Lø 16/5 2015

Tunnel mellem Hæ og Sne bygges

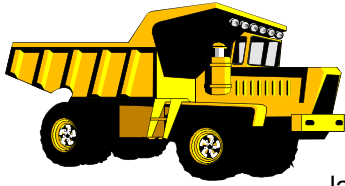
Overskriften **Tunnel i Thy** på banedanmarks hjemmeside er naturligvis dagens trækplaster til at se, hvor en kvægtunnel bygges mellem **Hæ** (Hørdum) og **Sne** (Snedsted) ved gården **Dalgård**. Tunnel er måske nok et lidt overdrevet udtryk, der ikke passer til det vestjyske sprogbrug; underføring havde nok været en mere jysk underdrivelse.

Sporspærringen begynder **fredag 15. maj 2015**, da tog RA 5530 (Ti-Str) er ankommet til **Bn** kl. 21.22½ + 5 minutter. Derefter begynder udgravningsarbejdet, og det vurderes at være bedst at komme **lørdag** middag.

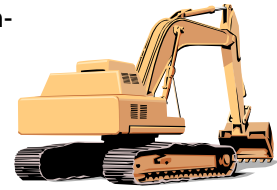
Vejret er regnfuldt, da togbus 15517 (Str-Ti) afgår kl. 10.54½ 23½, idet tog L 719 (Fa-Str) først ankommer 10.51. Der tabes tid undervejs, selv om den kvindelige buschauffør kører godt og ubehageligt til.

Hæ

Ankomst **Hæ** – stadig i regnvejr og blæst omkring 12.01½ (25½). Frem med paraplyen. **Sportsvej** ender ved usikret ovk 169 i km 54,105, og så er der kun 0,4 km at gå ad de våde græsmarker ned til lige før ovk 171 i km 54,527, hvor tunnelen er under bygning. Da kurven rundes kl. 12.10, ses et {}-element blive løftet af en måske 25 meter høj kran. Hurtigt: klik.



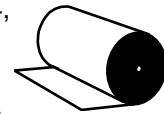
Dernæst nås et par græsdækkede dæmnin-
ger; her eksisterede en gang ovk 170! Herfra
ses det næste {}-element blive hejst ned. Det
tager kun et par minutter, så er det parkeret for
evigt. NV for banen holder en gul dumper
læsset med jord og en gravemaskine på larvefø-
der.



Der er kun finregn, blæst og meget vådt græs.

Ved ovk 171

Da ovk 171 nås kl. 12.21, er der anbragt tre }-bundelementer med nedre halvægge, og det fjerde, vestligste bundelement }- er ved at blive sænket ned på plads. Kl. 12.46-49 sænkes det fjerde {}-element ned. Der er dog ikke helt på plads i de to }-halvægge, for to af de fire bærekæder må løsnes og flyttes om på den anden side af fjernstyringskabler og tændledninger til ovk 174, der er svøbt ind i beskyttende pladestykker Ë lukkede med plastbånd. 12.52 måler en broarbejder med et centimeterstok (tommestokke er sjældne nu om stunder). To broarbejdere er ved med en brænder at smelte et bånd fra en rulle ned i samlingerne mellem elementerne.



Pludselig løftes en sættevogn op og sættes på en anden sættevogn, hvor der stod betonelementer. Smart, for herved skal der kun køres retur én gang med to sættevogne.

Så er de fire }-bundelementer og fire {}-topelementer på plads. En orangeklædt, venlig broarbejder fortæller, nu mangler der kun at komme otte skrå elementer på de fire lodrette side af elementerne for at følge dæmningssidernes hældninger. Til slut skal der sættes otte metalplader – fire på hver side – ud fra tunneloverbygningen for at udligne jordpresset på hver side.

Togbussen afgår om et kvarter, så det er tid til at gå.

Hæ

Da **Hæ** nås igen tre minutter før togbusafgang 15516 (Ti-Str) kl. 13.09, er regnen taget til, så nu haster det med at komme i læ – helst under et tag. Det er sikkert den samme chauffør og bus, som på udturen. Der går lige forbi **Den gamle station**, som der står på gavlen af den **gule** stationsbygning, hen ad perronen og forbi glasventeskuret, for bussen kommer Ø fra ad **Tårnvej** og drejer til venstre ad **Nyhåbsvej**. En teenagerpige og en mand venter, og de anbefales at stempler deres Rejsekort, for det findes ikke i bussen. Det beordrede den kvindelige chauffør passagerer til at gøre på udturen. Vi går over i læ i en port på sydsiden af **Tårngade**, for regnen tager til i intensitet.



Kun 22½ afgår togbussen, men køreplanen er antagelig for stram, og med ankomsttiden 14.14 til **Str** kan den godt blive »kriminell« med korrespondance til tog L 746 (Str-Fa), afgang 14.18, og tog RA 5452 (Str-Ar), afgang 14.21.

Ankomst til Str – korrespondance?

Ankomst 14.20 (26). En mand spørger under udstigning, *om toget til Ar venter?*

– *Det gør det vell!*

Lyntoget er afgået, for i spor 1 holder kun et MR-tog, beskiltet **Struer**, men i spor 5 holder Arrivas Linttog og venter, selv om PU-signalet viser **S** i bogstavviseren under det blinkende ● lys. Det er for dårligt, at passagerer skal vente 58 minutter på næste DSB-tog kører mod **Hr-Fa**. Når tog 746 har en holdetid i **Ho** 14.31-33, burde der være »råd« til at have korrespondance.

Togbussen har en køretid **Ti-Str** på 90 minutter, hvor plantog har 80½ minut. Mellem togbus 15517's planmæssige ankomst kl. 12.21 til **Ti** og bussens returløb som togbus 15516 kl. 12.44 er der 23 minutter, så der er vendetid nok (tidspunkt for pause til chauffør er ukendt). Det er Arriva Tog, der har lavet en for stram køreplan.

Str-Hæ-Str

Det har været et meget heldigt tidspunkt at komme til **Hæ** og se fire af de otte elementer bliver hejst på plads. En vellykket, men meget våd tur.

(BL)

Sø 17/5 2015 – sø 9/8 2015

Sporarbejde på Vestfyn

Banedanmark bruger i år sommeren på sporarbejder på Vestfyn. Fra fredag 1. maj til og med søndag 9. august vil alle Regionaltog mellem Odense og Fredericia derfor være erstattet af Togbusser, og du vil kunne forvente en forlænget rejsetid på denne rejse.

Kilde: <http://www.rejseplanen.dk/bin/help.exe/mn?tpl=dsbhim>

(BL)

UDLAND

To 14/5 2015

(ex.) Contec Rail Fccs i Sverige

På <http://www.postvagnen.com/forum/index.php?id=927316> kan man se TMX 1042 med ti (ex.) Contec Rail Fccs på **Boden Södra**; det er første foto, jeg ser af vognene i **Sverige**.

(JSL via BL)

DIVERSE

Ma 11/5 2015

Dygtig DSB'er vinder studiepris

En dygtig DSB'er blev ved Den Danske Banekonference en pris og et rejsegavekort på 5.000 kroner rigere. Planlægger Martin Goodman Nielsen fra Langsigtet Planlægning stod sammen med sin skrivemakker for det bedste projekt i BaneBranchens konkurrence Best Student Project Award.

"Det var en stor ære at få overrakt prisen. Særligt fordi der var 700 mennesker til stede fra branchen," siger Martin Goodman. Han startede sin karriere i DSB med et praktikophold, inden han blev ansat som studentermødjhjælper, og nu er han fastansat som planlægger i Langsigtet Planlægning.

Det bedste og mest gennearbejdede projekt

Projektet var Martin Goodman Nielsen og hans makkers bachelorprojekt på uddannelsen Trafik og Transport på DTU. Det handlede om, hvordan man kunne forbedre servicen på Lokalbaneln og S-banen i Nordsjælland.

"Martin og hans partners projekt var det bedste og mest gennearbejdede projekt af de indsendte. De opstillede nogle interessante scenarier, behandlede dem på en god måde og diskuterede deres konklusioner. Alt i alt var det et ganske udmærket projekt" siger en af bedømmerne af projekterne i konkurrencen, Alex Landex fra BaneBranchen.

Prisen fejres med øl i Prag

Martin Goodman Nielsen og hans makkers konklusion at udvide Lokalbaneln i myldretiden og undersøge følgerne af en eventuel forlængelse af S-toget fra Hillerød til Helsingør.

Af disse grunde og flere blev makkerparret den enstemmige vinder af Best Student Project Award.

Rejsegavekortet på 5.000 kroner skal bruges på en tur til Prag med Martin Goodman Niensens medstuderende fra årgangen på Trafik og Transport-uddannelsen på DTU.

"Jeg giver ikke deres tur, men jeg kommer nok til at give øl," siger Martin Goodman Nielsen, der også fik 12 for bachelorprojektet.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 11. maj 2015**

(JSL via BL)

Ti 12/5 2015

1. kvartal 2015 giver et tilfredsstillende resultat

- Resultat før skat på 131 mio. kr. – 13 mio. kr. mindre end i samme periode sidste år (korrigeret for poster af engangskaraktter 19 mio. kr. mindre)
- Rentebærende gæld, netto, på 8.638 mio. kr. mod 10.587 mio. kr. pr. 1. kvartal 2014 og 9.314 ultimo 2014.
- Fortsat god rettidighed – dog et mindre fald for Fjern- & Regionaltog og Øresund
- Kundetilfredshed og omdømme stigende, men fortsat lavt.

På mødet, hvor kvartalsresultatet blev gennemgået, rettede bestyrelsen en særlig tak til medarbejderne hele vejen rundt i DSB for et flot stykke arbejde i forbindelse med sporarbejdet i påsken og ikke mindst i de efterfølgende dage med uplanlagte driftsforstyrrelser på fjern- og regionaltog.

Resultat for 1. kvartal 2015 er tilfredsstillende

Resultatet før skat for 1. kvartal 2015 er som forventet lidt lavere end resultatet i samme kvartal 2014.

De økonomiske nøgletal er – blandt andet som følge af den fortsat mindre gæld – på en række punkter forbedret. Således er soliditetsgraden steget til 29,0.

En ny trafikkontrakt er på plads

Den 10. marts offentliggjorde Transportministeriet en politisk aftale om en ny trafikkontrakt mellem staten og DSB. Folketingets Finansudvalg godkendte den 7. maj den økonomiske ramme, og kontrakten er dermed på plads. Kontrakten fastsætter de ydelser, som DSB skal levere i de kommende 10 år. Den politiske aftale indebærer, at DSB i overensstemmelse med DSB's strategioplæg skal forberede en omstilling af virksomheden som garant for sammenhæng i togdriften i Danmark, også hvis dele af togtørslen udbydes. Samtidig skal DSB fortsætte forberedelserne til indkøb af nye eltog til at møde en forventet fremtidig passagervækst.

Sporarbejder

Banedanmark har planlagt store sporarbejder i 2015, som blandt andet omfatter spærring af det ene spor på Vestfyn gennem i alt ca. 100 dage i løbet af sommeren. Disse sporarbejder vil for DSB betyde mistede billetindtægter og store omkostninger til erstatningskørsel. De planlagte sporarbejder har endnu ikke påvirket resultatet for 2015.

Rejsekortet under kritisk lup

Rejsekortet har atter været i fokus med Rigsrevisionens beretning og Statsrevisorernes konklusion. Det bekræfter, at Rejsekortet desværre er blevet forsinket, for kompliceret og for dyrt.

Det har været nødvendigt at få en ny økonomimodel for rejsekortet på plads. DSB er gået ind i dette arbejde for at finde en holdbar løsning, som samtidig bør sikre en ny og bedre beslutningsstruktur for samarbejdet i Rejsekort A/S.

Transparens i DSB's økonomi

Med den politiske aftale om den ny trafikkontrakt pålægges DSB at forberede en opdeling af virksomheden i forhold til opgaverne med dels togtørsl, dels varetagelse af togsystemet, som omfatter materiel, stationer samt salgskanaler, kundeservice mv. Målet er at sikre sammenhæng i togdriften, også i en fremtid med udbud af togtørsl samt at sikre en større transparens i DSB's økonomi.

Som et bidrag til øget transparens offentliggør DSB samtidig med delårsrapporten en analyse af økonomien i DSB's togtørsl baseret på årsregnskabet for 2014. Analysen er et første bud på den nye opdeling og fremlægges nu for at skabe rum for en dialog om formatet og indholdet.

IC4 i fremgang – men et stykke vej fra mål

I december 2014 bestod IC2- og IC4-togsættene eksamen i form af en uvildig undersøgelse gennemført af schweiziske Prose og SBB. Rapporten anbefalede, at DSB fortsætter med at udvikle togsættene i overensstemmelse med idriftsættelsesplanen for derigennem at opfylde målsætningerne for funktionalitet og pålidelighed. IC4 har siden da vist den forudsatte fremgang, men vi tager et skridt ad gangen og sætter kun togsættene i drift i takt med, at vi er på mere sikker grund.

Ultrafine partikler

DSB fik i januar 2015 udarbejdet en rapport af Institut for Folkesundhed på Københavns Universitet. Rapporten bekræfter, at der i nogle af DSB's tog og på visse stationer er en høj koncentration af ultrafine partikler.

De største koncentrationer af ultrafine partikler er at finde i dobbeltdækkervognene, som trækkes af ME-lokomotiverne samt i de mere end 30 år gamle MR-togsæt. DSB arbejder fortsat med at finde tekniske eller driftsmæssige løsninger til at nedbringe eksponeringen af ultrafine partikler for såvel passagerer som medarbejdere. DSB tester en ny katalysator til ME-lokomotiverne, som sammen med andre initiativer forventes at medvirke til at reducere omfanget af de ultrafine partikler.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 12. maj 2015**
(JSL via BL)