

Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 22. november 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ti 8/11 2011

MZ + 4 MG frekventerer Od

Ved ankomst til fods kl. 20.50 høres en MZ^{ll}-lyd i sted ude i mørket. Hen at kigge: DSB MZ 1425 + MG 5841+41 + 5????+?? at se i spor 3. MZ holder med næsen mod **Ng**, så særtoget kunne tyde på at være ankommet fra **Oj** eller **Ar**.

Kl. 22.04 er MZ 1425 "på den ende", så de 4 MG skal tilsyneladende tilbage samme vej, som de kom fra. Der var ikke muligt i mørket fra et forbi kørende tog at læse nummeret på det vestligste togsæt. (BL)

To 10/11 2011

Fra en tur med IC 132

Fra en tur hjem fra Vejle i IC 132 så jeg bl.a.:

I **Vj** holdt MQ-togsæt 21 med tog RV 3634 (Vj-Kd), et tog mod **Kd** bestående af et MQ-sæt

– *Er det normalt med MQ mellem Vj og Kd?*

Ved broen over **Fra** holdt to schweizertrojler med presenning over. Desuden stod der to sæt Scandia-snepløve.

Inde i nærheden af **mdt Fa** holdt en række tomme flade bogievogne, der havde været kommet læssede med rør. Kilerne, rørene havde været læsset på lå, endnu på en del af vognene. Der var tre af de nye DB Rglns⁶⁷³ imellem.

På **Vestfyn** overhalede vi øltoget med EA'er (3004 + 3007) på en af krydsningsstationerne.

På **Østfyn** mødte vi et godstog, hvor der var mange tomme tømmervogne, så der har sikkert været mange vogne fra **Kj** i dag.

Klokken 14 – lige uden for **Ng** – kom CFLCD MY 1146 med en dobbeltlommevogn med en eller to Van Dieren trailere samt tre-fire tankvogne.

I **Rg** holdt RCT MY 1134 på pladsen.

I øvrigt har Green Cargo meddelt, de ved årsskiftet stopper med "LKW-togene" mellem **Malmö** og **Krefeld** samt **Malmö** og **Hannover**. Som grund angives manglende kvalitet på togene og store sporarbejder i Danmark i 2012, men der er ikke planlagt store sporarbejder mellem **Pagr** og **Phm** (Peberholm) i 2012!

For nylig udtalte direktøren for Green Cargo til Deutsche Verkehrs Zeitung at der var udviklingspotentiale i de to kombiforbindelser ...

(JSL via BL)

Ti 15/11 2011

Skærvetog i Hr

CFLCD MY 1134 + 6 Fccs holder i spor 6 i **Hr** kl. 6.05

CFLCD MY 1146 + 6 Fccs holder i spor 6 i **Hr** kl. 18.05.

(BL)

Sø 20/11 2011

Tre GM-lok i Ar

I Kulgården holder RSC MZ 1457. At se trækraft oppe fra 500-sporgruppen er snart umuligt, da det ikke varer længe, før de nye bygninger bliver bygget, hvor olietankene lå.

I spor 501 holder fra V: Bivogn 33A + TR 097, 323a + TR 088, snepløve 145-3 + 137-0

I spor 500 holder fra V: DSBM MX 1001 + 945 1 123-4 Es DSB Museumstog

I spor 504 DSBM MY 1101.

(BL)

Ma 21/11 2011

MY til snerydningstog

DSBM MY 1101 tom passerer km 100,0 **Vp** → **Str** kl. 11.19 (-½) som tog BM 6177 (Ar-Str)

Snerydningstog

Ude på Stumpen på højbanen hentes først sneplov 129-7, hvorefter der køres hen i 1. pakhusspor for at tilkoble sneplov 130-5.

Det bliver til et lysmæssigt kedelig novembergråvejrsbillede ved jernbanebroen over **Nørgårdvej** kl. 12.08 (+1) af tog BM 306178 (Str-Vp).

Et par vejtræer er igen forgrund, at tog BM 306179 (Vp-Str) dukker op kl. 12.34 (+2) ved km 100,0.

MY fra snerydningstog

Kl. 13.06 (+4) afgår MY 1101 tom fra spor 5 i **Str** under behørig "udstødningsmusik" som tog BM 6180 (Str-Ar).

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ti 18/10 2011

Storstrømsbroen lukket

Jeg har lige (22.38) fået en sms om, at RØ 4274 er aflyst **Nf-Kh** (skulle nu kun være kørt til **Htå**), fordi der er fundet revner i **Storstrømsbroen**. Jeg skulle køre RØ 4274 fra **Næ** til **Htå** og derefter til **Nf** med den tomme stamme og senere på natten til **Htå** med en anden tom stamme, og derefter til **Næ** med RØ 1701 i morgen tidlig.

Der indsættes busser fra Ørslev Turisttrafik mellem **Vo** og **Nf**.

(JSL via BL)

On 19/10 2011

Fra en arbejdsnat

Da jeg cyklede til arbejde i går aftes ved 23:15-tiden holdt der tre ME med DD-stammer i **Næ**. I spor 1 holdt ME 1536 med RØ 4269 og tankede, inden det fortsatte til **Vo**; herfra kørte det i morges RØ 2202. I spor 3 holdt ME 1530, der var kommet med RØ 3967 (der var delaflyst **Næ-Vo** på TA 22614). Efter klargøring i **Næ** skulle den klokken 5.40 køre til **Vo** som M 6005 for at vende til RØ 2206.

I spor 6 stod ME 1528 med 5 DD. Den var kommet fra **Kk** (Østerport) om RØ 3961 og kørt **Vo-Næ** som M 6026.

Efter jeg havde trukket arbejdsseddel, kunne jeg se "mit" tog RØ 4274 var aflyst hele vejen til **Htå**. Jeg ringede derfor til driften, men han kunne ikke lige sige, hvad jeg så skulle lave. Så jeg lagde mig på et af hvileværelserne. Ved 1-tiden ringede telefonen: Jeg skulle klokken 3 klargøre ME 1528 og køre M 9828 til **Htå** for så at køre hjem med RØ 1701.

Det er jo luksus at kunne klargøre en ME med DD-stamme på sit hjemdepot; maskinen stod jo i tomgang, og vognene var tilkoblede. Kort efter RØ 3402 var afgang fra spor 5, fik jeg signal. På vejen til **Rg** regnede det og blæste, så det var temmelig glat, så jeg holdt ME'en på maks. køretrin 6 for ikke at få hjulslip hele tiden, og der var heldigvis rigeligt køretid, så jeg var i **Htå** 10-15 min. før tid. Det første tog, jeg mødte, var en ME med DD, der holdt i spor 1 i **Hh** (Hedehusene); jeg har aldrig før kørt fra **Rg** og indad og mødt så få tog. Hjemturen gik uden bemærkninger; jeg havde frygtet, det var glat, specielt ved **Gz** (Glumsø), men det var kun ganske lidt glat få steder.

Indespærrede stammer på Falster

På grund af spærringen af **Storstrømsbroen** er følgende stammer spærret inden syd for **Storstrømmen**:

ME 1535 + 4 DD

ME 1516 + 4 DD

ME 1508 + 6 DD

ME 1533 + 4 DD

ME 1515 + 5 DD

ME 1513 + 5 DD

ME 1533 og ME 1516 bruges i de to pendulstammer mellem **Nf** og **Nv** (Nørre Alslev). Der er ingen DSB-togsæt syd for **Storstrømmen** og tilsvarende ingen BR 605 nord for **Storstrømmen**, da EC-togene kun kører til/fra **Nf** på grund af den delvise spærring af **Kh**.

(JSL via BL)

Lø 22/10 2011

En lille beretning fra det virkelige lokomotivførerliv

I dag gik turen til **København** med RØ 2238. Efter en god og velfortjent pause skulle jeg køre hjem med RØ 4265. Det var min første tur med MF efter ferien, og jeg troede faktisk ikke, man kørte med MF på **Sydbanen** endnu, men en MF er jo (normalt) et dejligt og letkørt tog.

Arbejdssedlen så således ud:

	Bev	20:09	20:13	Mød	Kh		
	Stg	20:13	20:19	Kh	Kk		
4265	Opp	20:56	20:56	Kk	Kk	TA-22677	
4265	Tff	21:01	21:08	Kk	Kh	5078	TA-22677
4265	Tff	21:11	22:14	Kh	Næ	5078	TA-22677
4265	Ned	22:14	22:14	Næ	Næ	5078	TA-22677
	Bev	22:14	22:19	Næ	Mød		
	Cud	22:19	22:29	Mød	Mød		

Jeg tog i god tid til **Kk** og fandt efter nogen søgen det lille skur der er opholdslokale/container nu.

Igen i god tid gik jeg op til perronen for at være i god tid til afløsningen. Der kom godt nok ikke noget tog, men jeg skulle jo også førte afløse 20.56, og der kom ret mange tog og kørte nordpå, dvs. mit tog kunne ikke komme på tværs på banegården.

Et par minutter før afgang ringede "driften" og ville høre, om jeg var på 4265.

– *Nej, sagde jeg, jeg står stadig og venter, som jeg skal.*

Han – der sikkert var ringet op af **Kmp Kk** – ville lige undersøge det og ringe tilbage. Et par minutter efter var han tilbage i røret. Jo, der stod godt nok på min arbejdsseddel, at jeg skulle afløse ved perron, men nu stod toget i et af 20-sporene, og der må stationspersonalet ikke køre.

Jeg tog hurtigt S-toget til **Nht** (Nordhavn), og ti minutter efter jeg havde talt med driften, stod jeg ved toget.

Hm – det så nu noget sjusket ud. Dørene til bagerste førerrum var ikke låste, men så kunne jeg jo lige så godt gå ind der. Chok – der lå en bremseseddel på førerbordet. Det har jeg aldrig før set på en IC3. Noget med død togcomputer. Jeg riggede toget op for at se, om det virkelig kunne passe, og desværre – togcomputer på MFB 5278 var død, de to gear midtstillet og dørene aflåste. *Kunne det virkelig passe at jeg skulle køre med det?* I forvejen var jeg jo sent på den. Men desværre kunne driften kun bekræfte, at det var dét togsæt, jeg skulle køre med. Derefter ringede jeg til lki-vagten for lige at være sikker på, at jeg huskede rigtigt angående kørsel med død togcomputer. Chok nummer to! Lki-vagten havde intet stående om fejl på dette togsæt. Bremsesedlen var skrevet for tog IC 846 i **TI** (Taulov), så fejlen var adskillige timer gammel. Godt nok havde togsættet da kørt sammen med et (sandsynligvis) sundt sæt, men alligevel burde der havde ringet nogle alarmklokker hos lki-vagt og driften.

Nå, med omkring 30 minutters forsinkelse kørte jeg til perron. Døren mellem passagerafsnit og førerrum kunne heller ikke lukkes, og der var intet lys i førerrummet ligesom "cykelslangen" ved frontdøren ikke kunne pumpes op, så der var meget vindstøj.

Efterhånden kom der også signal, og togføreren fik efter nogen baksen døren ind til førerrummet til at lukke.

På Hovedbanegården tog det mere end fem minutter at få alle de rejsende ud og ind gennem et dørpar!

Med 50 % trækraft og EP-bremseprocent på 92 gik turen ikke hurtigt, og hver gang, der skulle mange rejsende af og på, kostede det tid.

Derfor ankom toget først til **Næ** 22:56½ (-42½) mod køreplanens 22:14.

Togpersonalet kunne heller ikke kalde ud i toget fra hverken deres talested eller bagerste førerrum, så de kunne ikke undskylde over for de rejsende, henvise dem til de bagerste døre ved afstigning eller advisere dem om bustransporten fra Vordingborg og sydpå.

Jeg følte virkelig med de stakkels rejsende, der godt nok kom frem, men meget sent og uden ret meget information.

I min barndom var der et program på TV "Tyllefyllebølleby Banegård", hvor Hans Christian Ægidius var stationsforstander (derfor har det jo noget med tog at gøre), og Gotha Andersen i hvert program spurgte "*Hvad kan vi så lære af det?*"

Jeg får jo overtidsbetaling, og Barnaby var alligevel slut, så det betyder ikke så meget for mig, men de stakkels rejsende – KUNDER – har stået i over 30 minutter på en kold blæsende perron og ventet. Forhåbentlig har de fået besked om forsinkelsen i højtalerne og ikke bare set forsinkelsen vokse minut for minut på togviserskiltene, hvorefter der godt nok kommer et tog, men hvor de må stå i en lang kø for at komme ind.

Det er jo for dårligt "man" ikke reagerer på, at toget ikke står, hvor det tilsyneladende skulle, så havde jeg jo været på plads til tiden, og forsinkelsen kunne have været reduceret.

Det er også for dårligt et tog med så mange fejl parkeres, uden nogen tilsyneladende ved det reelt ikke burde køre videre. Man må formode, toget har holdt stille i **TI**, mens der blev fejlsøgt, midtstillet gear og lavet bremseseddel m.m. Dette burde driften og lki-vagten være informeret om.

Sidst jeg kørte denne tjeneste, gik det også galt, det var den **lørdag 2. juli 2011**, hvor **København** blev ramt af det voldsomme skybrud, så måske er løsningen bare ikke at lade mig køre denne tjeneste? (JSL via BL)

Ti 1/11 2011

Røgdudvikling og nedbrud på Lille Syd

I dag måtte et MR-tog evakueres i **Lw** (Lille Skensved) på grund af røgdudvikling. *Hvor stor røgdudviklingen var vides ikke, men mon ikke årsagen har været slæbende bremses ...?*

Det var DSB **MR sæt 21** på vej mod **Ro** med RØ 2448 lidt før klokken 17. Togsættet kunne dog selv køre tilbage til **Næ** som M 6043, men røgdudviklingen betød aflysning af et par tog på **Lille Syd**.

Onsdag 2. november 2011 har jeg fået oplyst, at røgen kom fra dieselmotoren på den ene af motorvognene.

(JSL via BL)

To 3/11 2011

Klokken 16:17 så jeg DSB **MR sæt 08 + 17 + 72 + 03 + 64** ved **Ris** (Rislev) som M 6132 (Fa-Næ). Toget kom i spor 1 i **Næ** (hvor numrene blev noteret).

Da jeg mødte på arbejde klokken 19:45, havde TV2 Øst lige meddelt, at overførslen på Storstrømsbroen var aflyst.

Cowi var ved at køre en stor lastbil "jordbundsundersøgelser" op mod perron 1 – mærkeligt tidspunkt tænkte jeg ...

Da jeg klokken 20.03 var på vej over for at sætte et MR-sæt til side, kom **MX 1001** solo sydfra som M 6185 (Vo-Od) og satte en lokal museumstogfører af i traktorovergangen.

Mens jeg var ude og vaske og tømme MR-sættet, kom de fem MR-sæt fra M 6132 drønende nordpå gennem spor 4.

De var kørt fra **Næ** til **Mn** (Masnedø) som M 6083, og havde holdt på **Mn** i cirka halvanden time, inden de måtte returnere til **Rg** som M 6032. Herfra blev de kørt til **Od** som M 6177, sikkert fordi der ikke var fremmednetmuligheder til så mange sæt ekstra i **Næ**. For lørdag formiddag blev de kørt tilbage til **Næ**, idet man aflyste den ordinære MR-udveksling **Fa-Od**. De fem sæt, der skulle fra **Næ** stod på tre forskellige spor, og nogle af sætterne stod mellem sæt, der skulle blive i **Næ**, men heldigvis var der en rådighed lørdag morgen til at hjælpe til med den omfattende rangering. DSB **MR sæt 34** havde i mindst et døgn stået i spor 6 med mistanke om væskeudsivning fra Aurora-anlægget (klima-anlægget) i det ene førerrum.

Meningen var, at de fem sæt fra M 6083, som de første skulle køre over Storstrømsbroen, og der skulle sandes ned ad broen for at give lidt bedre fodfæste, når **MX 1001** (der skulle følge efter MR-togene, når de var i **Oh** (Orehoved)) skulle op ad broen med ni dobbeltdækkere.

Togene måtte ikke stoppe på broen, og af frygt for ATC-nødbremsningen forlyder det, ATC'en skulle kobles ud, inden man kørte over broen.

Nå, jeg skulle jo bare køre dagens næstsidste togpar på **Lille Syd**, tog 2476 og hjem med tog 2475. Da jeg ikke fik signal, ringede jeg til FC Nf, der fortalte, at en trolje var på vej, men den havde lige "slået" indkørslen. Det var Malus' schweizertrolje Tm^{III} 9511 (desværre overmalet med graffiti) og samme firmas Uikks 44-74 DK-Malus 9911 012-3. Senere har jeg set, Uikks'en læsset med et køretøj til jordbundsundersøgelser fra Cowi, og fået oplyst, at de har været ude i sporspærring mellem **Næ** og **Lu** (Lundby).

Tm^{III} 9511 og Uikks 44-74 DK-Malus 9911 012-3 står stadig i **Næ**.

(JSL via BL)

Fr 4/11 2011

Næ lkf på arbejde

Klokken 16:17 så jeg **MR sæt 08 + 17 + 72 + 03 + 64** ved **Ris** (Rislev) som M 6132 (Fa-Næ). Toget kom i spor 1 i **Næ** (hvor numrene blev noteret).

Da jeg mødte på arbejde klokken 19:45 havde TV2 Øst lige meddelt at overførslen på **Storstrømsbroen** var aflyst.

Cowi var ved at køre en stor lastbil "jordbundsundersøgelser" op mod perron 1 – mærkeligt tidspunkt tænkte jeg ...

Da jeg klokken 20.03 var på vej over for at sætte et MR-sæt til side, kom DSBM **MX 1001** solo sydfra som M 6185 (Vo-Od) og satte en lokal museumstogfører af i traktorovergangen.

Mens jeg var ude og vaske og tømme MR-sættet kom de fem MR-sæt fra M 6132 drønende nordpå gennem spor 4.

De var kørt fra **Næ** til Masnedø som M 6083, og havde holdt på Masnedø i cirka halvanden time inden de måtte returnere til **Rg** som M 6032. Herfra blev de kørt til **Od** som M 6177, sikkert fordi der ikke var fremmednetmuligheder til så mange sæt ekstra i **Næ**. For lørdag formiddag blev de kørt tilbage til **Næ**,

idet man aflyste den ordinære MR-udveksling **Fa-Od**. De fem sæt, der skulle fra **Næ**, stod på tre forskellige spor, og nogle af sætterne stod mellem sæt, der skulle blive i **Næ**, men heldigvis var der en rådighed lørdag morgen til at hjælpe til med den omfattende rangering.

DSB MR sæt 34 havde i mindst et døgn stået i spor 6 med mistanke om væskeudsivning fra Aurora-anlægget (klima-anlægget) i det ene førerrum.

Meningen var, at de fem sæt fra M 6083, som de første skulle køre over Storstrømsbroen, og der skulle sandes ned ad broen for at give lidt bedre fodfæste, når MX 1001 (der skulle følge efter MR-togene, når de var i **Oh** (Orehoved) skulle op ad broen med ni dobbeltdækkere.

Togene måtte ikke stoppe på broen, og af frygt for ATC-nødbremsningen forlyder det, ATC'en skulle kobles ud, inden man kørte over broen.

Nå, jeg skulle jo bare køre dagens næstsidste togpar på **Lille Syd** – 2476 og hjem med 2475. Da jeg ikke fik signal, ringede jeg til **FC Nf**, der fortalte, at en trolje var på vej, men den havde lige "slået" indkørslen. Det var Malus' schweizertrolje Tm^{III} 9511 (desværre overmalet med graffiti) og samme firmas Uikks 44-74 DK-Malus 9911 012-3. Senere har jeg set, Uikks'en læsset med et køretøj til jordbundsundersøgelser fra Cowi og fået oplyst, at de har været ude i sporspærring mellem **Næ** og **Lu**.

Tm^{III} 9511 og Uikks 44-74 DK-Malus 9911 012-3 står stadig i **Næ**.

(JSL via BL)

Lø 5/11 2011

5 MR-sæt til Næ i dag

Dagens MR-udveksling fra/til **Næ** består af fem MR-sæt, men bemærk den er aflyst Fa-Od ...

(JSL via BL)

Et par godstog en formiddag i So

Mest plejer det at være et **rødt** RSC DB 185, der cykler af sted med et hastig gennemkørende godstog, men der sker ikke i den svage formiddagssol her i **So**. Klokken 10.13 passerer DSB EA 4004 Ole Rømer med måske 15-25 tomme DK-DB 455 Sgns i retning mod Hovedlandet. DSB plejer ikke at køre regulære godstog.

– Mon lokomotiver er hyret af RSC DB?

Da jeg 30 minutter senere kører ind i **Ng** spor 3 med tog IC 933 (Kk-Sdb) burde derpå forhånd være kigget ud af højre vindue for at se, om spor 4 var besat. Dét var spor 4 med samme godstog, så derfor nåede antallet af godsvogne ikke at blive talt.

(BL)

Observationer fra Næ lkf

Kort efter jeg mødte på arbejde 14:45, kom ØSJK med den sædvanlige oprangering (to Triangel, Cy og Tuborgvogn) sydfra til spor 3 i **Næ**. De har – så vidt jeg ved – været i **Vo**.

I **Ro** så jeg cirka klokken 16:57 en MZ^{IV} med en lang række tomme bærevogne. Det bør have været RSC MZ 1453 med det tomme ekstra Mærsk-tog G 6159 (Htå-Ar). I toget var der – så vidt jeg kunne se i fart og mørke – mange af de danske Sgns, enkelte tyske Sgns(s) samt nogle Sdggmrs(s).

– Er det mon ny beskæftigelse for de danske Sgns, og er der nogen, der ved hvad der skal ske med dem?

DBSRS ønsker ikke at være "registrator" af godsvogne i **Danmark**, og de resterende AAE dobbelttommevogne, der endnu hedder 31-86, er under ommærkning/ommærket til 31-80 eller 37-80.

(JSL via BL)

Sø 6/11 2011

Lkf-observationer på Sjælland

I dag mødte jeg 13:20, og da jeg skulle afløse på mit MR-tog, kom DSB ME 1537 med RØ 2234 i spor 4. Jeg har desværre ikke haft fornøjelsen af ME 1537 endnu, ja faktisk har jeg ikke kørt ME i snart et par uger (men har også haft nogle dage fri – skulle jo helst ikke komme over 1:45-timers togfremførsel dagligt;-), og kommer vist heller ikke til det før om et par uger (men skal også til seminar et par dage, hvor jeg ellers skulle køre ME den ene dag).

I **Kj** står MX 1017, MX 1018 og MX 1019 udenfor ligesom de to Köf 258 og 277. De er nu koblet førerhus mod førerhus, så den ene er vist blevet vendt.

Da jeg vendte med RØ 2442 og 2439 i **Ro**, kom ABs 7915 + Bk 7815 + B 7815 + B 7740 + B 7730 + ME 1525 (død) + ME 1536 i spor 5 som RØ 5836 (Se-Kk). ME 1525 var gået død med RØ 5825 i eller ved **Se** (Svebølle), og DSB ME 1536 blev sendt til undsætning fra **Kb** som M 6014.

– Er der for resten nogen, der ved, hvordan det går med diodeslutlygter til ME? Jeg har ikke set nogen endnu.

Mærkeligt nok var det ikke glat på **Lille Syd** i dag; i går var det kun lidt glat, men det forlyder et tog er "skøjtet" gennem **Lu** i dag.

(JSL via BL)

Ma 7/11 2011

Lidt fra mandagen

Ifølge sms'er har et tog angiveligt spærret spor 1 i **Vi** (Viby S) fra klokken 9 til cirka 13.30 – *nu er det vel ikke en ER igen?*

I dag er det **røde** træskur/garage neden for hovedvejsbroen i **OI** (Holme-Olstrup) revet ned. Ligeledes har man nogle dage været i gang med at fjerne røde træskure på vej ud mod sporværktøjsværkstedet i **Ro**. På **Lille Syd** står der endnu et **rødt** skur/kolonnehus på **Hf** (Herfølge) station, og så er der et kolonihavehus ved "tunnelen" mellem **Hf** og **Kj**.

Da jeg mødte i dag klokken 13.15, var Cowis jordbundsundersøgelseskøretøj læsset af Uikks'en, og da jeg var tilbage i **Næ** mellem 16.05 og 17.15, var troljen løbet om og holdt på pladsen.

Anden omgang skete med DSB MR 4064 i RØ 3453. Køreplanen på **Lille Syd** var skredet noget; på vej op med RØ 3454 holdt jeg og afventede krydsning i **OI** i omkring ti minutter, men havde fået hentet godt cirka syv minutter, ingen jeg kom til **Ro**. Men så var der signalproblemer i **Hd** (Havdrup) på vej hjem med RØ 3453, så jeg måtte udrangeres og køre på sigt (40 km/t.) til **Lw** (Lille Skensved), og alligevel måtte jeg holde og vente lidt i **Tu** (Tureby) på det tog, jeg skulle krydse der.

Syv otte minutter forsinket krydsede jeg så i **Hz** (Haslev) Malus' schweizertrolje Tm^{III} 9511 og samme firmas Uikks 44-74 DK-Malus 9911 012-3.

(JSL via BL)

Ma 14/11 2011

Om hvorledes jeg kom til at køre det første tog over Storstrømsbroen siden 18/10

I dag mødte jeg klokken 16.15 til en normal dag med to omgange på **Lille Syd**. I spor 6 stod DSB MR(D) 4028 + 4041 + 4291 + 4245 + 4053, der var kommet fra **Fa** som M 6132.

Da jeg klokken 16.35 skal afløse på RØ 3441, ser jeg togføreren give hånd til en lokomotivfører, der bor i **Hz** (Haslev), og var mødt med dette tog. Hun sagde det havde været hyggeligt at arbejde sammen, og at hun da også ville komme til hans begravelse. Jeg måtte jo lige høre, hvad der da var sket. Jo, han skulle køre det første tog over **Storstrømsbroen**, og havde endda indkøbt en flot rød badehætte til formålet;-). Men han sagde, han meget hellere ville køre mine to omgange, og da både start og sluttidspunkt passede nogenlunde, ville jeg naturligvis meget gerne bytte!

Jeg gik derfor tilbage på depotet og fik "driften" til at bytte vore tjenester, så alt var gået rigtigt til. Derefter printede jeg arbejdsseddel, køreplaner og LA samt fik forsynet mig med en madpakke.

Egentlig skulle jeg først være afgået med M 6083 fra **Næ** 18.16, men for ikke at ligge lige bag regionaleren, og – lige så vigtigt – få lidt ekstra tid til at fotografere mit tog på **Mn** (Masnedø), sendte jeg melding "klar til afgang" til FC ca. 17.55. Og kort efter var der signal, og de fem MR-sæt var på vej mod **Mn**. Der er kommet ny La **40** på **Masnedøbroen**, der var før La **80**.

På parkeringspladsen inden **Storstrømsbroen** var der livlig aktivitet, der holdt biler fra Banedanmark, diverse entreprenører, en politibil og en del fotografer.

Klokken 19 ringede FC, de havde fået lov at give mig signal, men jeg skulle huske, at jeg kun måtte køre 20 km/t., og desuden bad de mig sande på vej ned ad broen, så MX'en kunne komme op med dobbeltdækkerne. Jeg var lidt skuffet over bommene ved broen ikke lukkede, og der var faktisk nogen biltrafik på broen, mens jeg kørte. Pressen havde ellers meddelt broen ville være lukket for biltrafik fra 19 til 23.

Det tager cirka 10 minutter at køre over broen med 20 km/t.!

Der var lys ved de steder, der er sat trapper op til stillads under broen, og da der holdt biler parkeret, tror jeg, der stod folk og så, hvor meget revnerne gav sig under togets passage.

Der var ikke noget med udkobling af ATC, og jeg fik heller ikke besked om, at toget ikke måtte komme til at holde stille på broen.

I spor 1 i **Oh** (Orehoved) holdt 10 DD-vogne med DSB ME 1516 og ME 1508 bagerst. Efter mig fulgte DSBM MX 1001, og når den så var kommet til **Oh**, kunne den første ME liste mod **Sjælland**.

Men jeg fortsatte mod **Nv** (Nørre Alslev) og gik glip af alt dette. Der var MEGET glat mellem **Oh** og **Nv**, men der har jo stort set heller ikke kørt et tog i fire uger.

I **Nv** kom jeg i spor 1 og skulle så vente de omkring 40 minutter til klokken 20.02, hvor jeg skulle afgå mod **Nf** som RØ 82253. Mens jeg holdt der, kom først et ordinært tog, der efter passagererne var steget ud fortsatte tomt til **Oh**. I højtalerne på stationen blev der sagt, at passagerer til **Sjælland** og **København** skulle benytte bus, der holdt foran stationen – jeg håber nogle videofotografer får dette med på film!

Inden jeg afgik, kom yderligere en (tom) DD-stamme mod **Oh**.

Togføreren fra det førstnævnte tog kom og sagde til mig, at kølevandet løb ud under DSB MR 4041. Nu er der jo ikke kølevand på en MR, men jeg måtte jo lige se, hvad det kunne være. Fra tilslutningen til Behr-køleren, der køler gearolien, sprøjtede der varm væske ud. Jeg turde ikke sætte fingeren hen for at tjekke, om det var hydraulikolie.

Tilbage i førerrummet på DSB MR 4028 slukkede jeg motorerne og ringede til Iki-vagten, så han kunne registrere fejlen og eventuelt omdisponere, hvad sættene skulle bruges til efter ankomst i **Nf**.

Busserne – der efter sigende kun må køre 30 km/t. på Storstrømsbroen – var omledt via **Farøbroen**, og måske derfor kom de lidt senere, men et par minutter forsinket afgik jeg fra **Nv**.

I **Nf** holdt der et BR 605-sæt, og i spor 5 holdt to ME'er med de sidste ti DD-vogne.

I **Nf** stod to førere og en rangist klar til at modtage mit tog, de to nordligste sæt skulle cirka ti minutter senere afgå mod **Nv** som RØ 84266. Jeg kunne derfor tage dette tog, og fra **Nv** fortsætte med bussen til **Vo**.

Her stod DSB ME 1533 i spor 3, mens det ordinære DD-tog kort efter afgik fra spor 1.

Klokken 21.20 ankom MX 1001 + ABs 7905 + Bk 7803 + B 7717 + B 7702 + ABs 7919 + Bk 7819 + B 7733 + B 7762 som M 6094.

Derefter ankom DSB ME 1513 til spor 3 og blev koblet sammen med DSB ME 1533, hvorefter de kørte foran på DD-stammen. MX 1001 blev hurtigt efter ankomst koblet af og rangerede til spor 1.

Klokken 21.56 afgik ME 1533 + 1513 + ABs 7905 + Bk 7803 + B 7717 + B 7702 + ABs 7919 + Bk 7819 + B 7733 + B 7762 som M 6308 fra **Vo**.

Jeg tog RØ 4270 (DSB MF sæt 41) hjem fra **Vo** 22.15.

– Om jeg var nervøs?

Nej egentlig ikke, dels er jeg ret overbevist om, at revnerne ikke er akut opstået, og jeg derfor har kørt over dem mange gange, også med 500 tons tunge tog med 100 km/t. Desuden havde jo Banedanmark sagt god for transporterne.

(JSL via BL)

Ti 15/11 2011

Dagens prøvetur

Klokken cirka 14.15 (ca. – 10) ankom MZ 1449 + ME 1501 + ME 1537 som M 6019 (Kh-Næ) i spor 3 i **Næ**. Da det så så flot ud med tre lokomotiver, cyklede jeg hurtigt hjem efter bilen, fik Kasper samlet op på vejen, og kunne klokken 14.57 se ME 1537 + ME 1501 + MZ 1449 som M 6024 (Næ-Kh) lidt S for **Gz**.

Toget kørte ikke specielt hurtigt, og det røg en del fra lokomotiverne, så der blev sikkert el-bremset med – formoder jeg – ME 1501.

(JSL via BL)

Ti 22/11 2011

Togskifte flytter fra Vo til Næ

Nu skulle det lægge fast, at togskifte fra MR til DD fra K12 flytter fra **Vo** til **Næ**. I **Næ** er der flere spor, elevator ved alle perroner (det er der ikke på perron 1 i Vordingborg), bedre pauselokaler for personalet, mulighed for at tanke, og så er forholdene også bedre for stationsbestyrerne, hvis man vælger at lokalbetjene stationen for at undgå de mange ind- og udrangeringer.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ti 15/11 2011

Orange lok på mdt Vg

Tm^{III} 9515 holder på mdt Vg.

(BL)

Lø 19/10 2011

Tangen i Vem

Kl. 15.20 holdt MjbaD Ym 14+Ys 14 i spor 1, mens i spor 2 var det AR 14 med tog RA 5246 (Str-Sj) kl. 15.19½-20 (-2½/-2½).

(BL)

KØREPLANER

Lø 22/10 2011

Bedre forbindelser på Sydbanen fra mandag morgen

Fra den mandag den 24. oktober til onsdag den 26. oktober indfører DSB en særkøreplan for regionaltog på Sydbanen.

Særkøreplanen indføres fordi Storstrømsbroen stadig er lukket, efter der blev fundet en revne i broen natten til onsdag. Arbejdet med at reparere broen er i fuld gang, men der er endnu ingen prognose for, hvornår DSB må køre med tog over broen igen.

"DSB kører i weekenden tog én gang i timen i begge retninger og der er forbindelse til busserne i Vordingborg og Nørre Alslev. For at imødekomme kundernes ønsker, har vi valgt også at køre direkte busser mellem Nykøbing F og Vordingborg i begge retninger, når vi kører hurtigtog", siger Trafikinformationschef Tony Bispeskov, og fortsætter

"Fra mandag morgen kører vi således to togsystemer – ét der stopper ved alle stationer, og ét hurtigtogssystem mellem Vordingborg og København H i begge retninger. Det stopper kun i Næstved og Høje Taastrup, og det vil komme til at passe til hurtigbusserne mellem Nykøbing F og Vordingborg. Det betyder, at der bliver tale om væsentlig kortere rejsetid for kunderne", siger Tony Bispeskov.

Se særkøreplanen her

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/>

(JSL via BL)

Fr 28/10 – sø 13/11 2011

Ændringer i trafikken

København-Nykøbing F/Rødby Færge/Hamburg: Ændret køreplan mens Storstrømsbroen er lukket for togtrafik

Til og med søndag den 13. november kører vi efter en ændret køreplan mellem København og Nykøbing F/Rødby Færge/Hamburg. Det skyldes, at Storstrømsbroen er lukket for togtrafik efter at der er fundet revner i broen. Her kan du læse om hvordan vi kører, mens der bliver arbejdet på broen.

Vi forventer, at der fortsat er ændringer efter den 13. november. Du kan se information om dette her på siden snarest muligt.

Rejseplanen er opdateret med de ændrede tider.

Her kan du downloade en køreplan.

Hvad betyder ændringerne for dig, der kører mellem København og Nykøbing F/Rødby Færge/Hamburg? ...

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=25950>, **torsdag 10. november 2011**

(BL)

Lø 5/11 2011

5 MR til Nf

Så er der kommet tider (foreløbig til **Næ**) på de fem MR til **Nf**:

Tog M 6132 (Fa-Næ)

Fa 13.16, Od 52, Ng 14.10, Kø 24, Sg (33)-40, Rg 14.57-15.07, Næ 15.22.

(JSL via BL)

On 16/11 2011

ME på prøvetur nu?

Ifølge "vistog" er DSB ME 1501 + 1525 på vej til **Sg** med prøvetog:

Tog FM 8917 (Kh-Sg)

Kh 9.27, Ro 46, Rg 10.03½, Sg 10.19.

Tog FM 6824 (Sg-Kh)

Sg 10.31, Rg 55, Ro 11.12, Kh 11.36

Toget nåede dog kun til **Hh** (Hedehusene), hvor ME 1525 opgav ævred.

I radioen kunne jeg her til morgen høre, at DSB nu igen kører myldretidstog på **Syd-** og **Nordvestbanen**. Jeg har ledt efter RØ 4210, der passer fint til mit transportbehov i morgen, men kan ikke finde den – heller ikke på "vistog" – *er dette tog mon stadig aflyst?*

(JSL via BL)

Nu kører der snart tog over Storstrømsbroen

De foreløbige reparationer af Storstrømsbroen er ved at være overstået. Fra næste uge indsætter DSB regionaltog lokalt mellem Vordingborg og Nykøbing Falster. I myldretiderne kører der desuden enkelte direkte tog.

I snart en måned har Storstrømsbroens jernbanefrog været spærret for trafik, men nu er reparationerne så langt, at DSB fra næste uge kan genoptage togtrafikken mellem Vordingborg og Nykøbing Falster med lette togsæt.

DSB indsætter derfor MR-tog lokalt mellem Vordingborg og Nykøbing Falster i en særkøreplan fra mandag den 21. november. I myldretiderne kører der desuden enkelte direkte tog mellem Østerport/Københavns Hovedbanegård og Rødby Færge/Nykøbing Falster.

"Med den nye særkøreplan gør vi det lettere og hurtigere at rejse over Storstrømsbroen, fordi det er hurtigere at skifte fra det ene tog til det andet, end det er at skulle skifte mellem tog og bus," forklarer DSB's trafikinformationschef Tony Bispekov.

Hvornår det igen er muligt at køre over Storstrømsbroen i fuldt omfang er det for tidligt at sige, men det bliver formentligt først engang i begyndelsen af det nye år.

Direkte tog til og fra København

DSB kører også enkelte direkte tog mellem Lolland-Falster og Hovedstadsområdet i myldretiderne.

Om morgenen kører et regionaltog, der består af fem IC3-tog, fra Rødby Færge kl. 6.06 til Østerport, hvortil det ankommer kl. 8.22. Indtil Vordingborg standser det i Nykøbing Falster, Eskilstrup, Nørre Alslev.

Om eftermiddagen kører et regionaltog, der består af fire IC3-tog, fra Østerport kl. 16.34 til Nykøbing Falster, hvortil det ankommer kl. 18.07. Indtil Vordingborg standser det kun på Nørreport, Københavns Hovedbanegård, i Høje Taastrup og Næstved. Mellem Vordingborg og Nykøbing Falster standser det ekstraordinært i Nørre Alslev og Eskilstrup.

Desuden kører InterCityExpress- og regionaltogene fra Østerport kl. 15.34 og 17.34 over broen til Rødby Færge, hvortil de ankommer kl. 17.34 henholdsvis 19.34. Disse tog standser ikke ekstraordinært i Nørre Alslev og Eskilstrup.

Også godt nyt for Nordvestbanen

I den seneste måned, hvor Storstrømsbroen har været lukket, har seks stammer lokomotiver og vogne været strandet på rangerterrænet i Nykøbing Falster.

Det har medført aflysninger på både Sydbanen og Nordvestbanen.

Fra i dag onsdag den 16. november er de fleste tilbage i drift efter et mindre eftersyn på værkstedet i København.

Det betyder, at følgende tog, der har været aflyste, kører igen:

Nordvestbanen

Re 3512 fra Kalundborg kl. 7.32

Sydbanen

Re 1202* fra Nykøbing Falster kl. 4.44

Re 4202* fra Nykøbing Falster kl. 5.19

Re 4206* fra Nykøbing Falster kl. 6.12

Re 4245* fra Københavns Hovedbanegård kl. 15.41

Re 4249* fra Københavns Hovedbanegård kl. 16.41

* Med togskifte i Vordingborg

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 16. november 2011**
(JSL via BL)

Ændringer i trafikken

Vi indsætter MR-togsæt i flere tog end normalt foreløbigt frem til søndag d. 20. november, fordi vi mangler togsæt

Vi mangler en del togsæt i øjeblikket, fordi vi har besluttet os for at standse al kørsel med vores IC4-tog, indtil vi får resultatet af Havarikommisionens undersøgelser af to forskellige hændelser, hvor det har vist sig, at IC4-togene har haft svært ved at bremse.

Det betyder, at vi bliver nødt til at indsætte de lidt ældre MR-togsæt på flere afgangene end normalt foreløbigt frem til søndag den 20. november

Hvad er egentlig et MR-togsæt?

MR-toget er et tog, vi i forvejen bruger dagligt på flere strækninger, men som situationen er nu, bliver der flere afgangene end normalt, hvor vi kører med MR-togsættene i stedet for IC3-togsæt. MR-toget kører lidt langsommere, der er færre siddepladser og der er ikke et strømstik til f.eks. computere.

Hvis du har lyst til at se mere om MR-togsættene, [så kan du klikke her](#). Når du kommer ind på siden, skal, skal du se nærmere under **Litra MR-MRD**.

Hvilke afgang drejer det sig om?

Vi har lavet en oversigt til dig, så du kan se, hvilke tog der kører med MR-togsæt i stedet for IC3-togsæt de kommende dage.

- Fredag den 18. november
- Søndag den 20. november

Bliver jeg så forsinket, når I kører med et andet tog end normalt?

Ja! vi kan desværre ikke undgå, at du bliver lidt forsinket. MR-togene kører 140 kmt. hvor IC3-tog kører 180 kmt.

Så forsinket kan du blive:

- Mellem Esbjerg og Fredericia ca. 10 minutter.
- Mellem Esbjerg og Aarhus H 15-20 minutter.
- Mellem Fredericia og Aarhus H ca. 10 minutter.
- Mellem Aarhus H og Aalborg ca. 5-8 minutter.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&traffid=-26056>, onsdag 16. november 2011 kl. 16:00

Den skribent, der skriver DSB-nyheder, er ikke godt til at sætte kommaer, stave og skrive korrekte forkortelser.

Efter ordet "Ja!" med et udråbstegn skal næst bogstavet være en versa/majuskel.

Et komma mangler efter foran den sidste sætning "hvor IC3-tog kører ...".

"kilometer per time" forkortes ikke "kmt" eller "kmt.". Det kan forkortes på to måder: "km/h" og "km/t.". Mangler der et forkortelses-punktum efter "t", betyder forkortelsen "t" nemlig "tons". Når der skrives "km/t", står der "kilometer per tons". Sikke noget sludder at skrive!

(BL)

Faktisk må et MR-tog kun køre 130 km/t.

(JSL via BL)

Ma 21/11 2011

Du er her: Forside > Trafikinformation > Trafikmeldinger Fjernbane > Fra mandag den 21. november kører vi igen over Storstrømsbroen, men med ændret kørsel for regionaltoget til og fra Nykøbing F

Fra mandag den 21. november kører vi igen over Storstrømsbroen, men med ændret kørsel for regionaltoget til og fra Nykøbing F

Fra mandag den 21. november kan vi igen køre med tog over Storstrømsbroen. Vi må dog kun passere broen med vores lette togsæt. Derfor skal du desværre skifte tog i Vordingborg når regionaltoget fra København bliver kørt med lokomotiv og vogne. Det betyder, at du skal skifte tog i Vordingborg ved de fleste regionaltoget mellem København og Nykøbing F.

[Rejseplanen er opdateret med de ændrede tider.](#)

[Her kan du downloade en køreplan.](#)

Hvad betyder ændringerne for dig, der kører mellem København og Nykøbing F?

- Vi kører efter de normale tider med regionaltogene mellem København og Vordingborg.
- Ved de fleste regionaltoget skal du skifte tog i Vordingborg. Når du rejser fra Nykøbing F mod København, skal du være opmærksom på, at toget kører tidligere end normalt. I retning fra København kommer du lidt senere frem til Nykøbing F.
- Nogle regionaltoget mellem København og Nykøbing F kører med togsæt. De kører helt som normalt hele vejen mellem København og Nykøbing F/Rødby Færge.
- I forbindelse med nogle få regionaltoget fra Vordingborg mod København kører vi bus Nykøbing F-Vordingborg.

km (fork. for kilometer).
km² (fork. for kvadratkilometer).
km/h (fork. for kilometer per time) (jf. 2. h).
km/t. (fork. for kilometer per time).

Retskrivningsordbogens 3. udgave, 2001, side 276.

- EuroCity kører helt som normalt mellem København og Hamburg/Berlin.
Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15202>, **fredag 18. november 2011**

(BL)

Sø 11/12 2011

Ny køreplan for S-togene

S-togene kører som noget nyt hvert 4. minut på Ringbanen i morgenmyldretiden fra den 11. december. Den ny køreplan byder desuden på flere stop til Friheden, Husum og Malmparken

Fra mandag morgen den 12. december får kunderne på Ringbanen S-tog hvert 4. minut i morgenmyldretiden. Kunderne er vant til tog hvert 5. minut, men da der er rigtig mange kunder på Ringbanen, er den ny køreplan skruet sammen, så de kan få flere tog.

"Ringbanen er den S-togslinje, hvor der har været størst vækst de senere år, så vi vil rigtig gerne tilgodese de mange kunder på linjen med flere tog i timen," siger produktionsdirektør i DSB S-tog, Dan Stig Jensen.

Den nye køreplan byder også på flere tog til kunderne på Friheden Station, hvor linje E i fremtiden også vil stoppe. Dermed stopper både linje A og linje E på Friheden Station, som dermed får dobbelt så mange tog i timen.

"Friheden Station er sammen med Ishøj og Hundige blandt de stationer med flest kunder på Køge Bugt-strækningen, og da Banedanmark samtidig siden 2007 har forbedret infrastrukturen har vi nu mulighed for at lave det ekstra stop til de mange kunder," siger Dan Stig Jensen.

På Frederikssundstrækningen kan kunderne på Husum og Malmparken glæde sig over, at S-togene på linje H i fremtiden standser på deres stationer. Det bliver der plads til, fordi linje H samtidig ikke længere standser på Peter Bangsvej og Langgade.

"Der er langt flere kunder på Husum og Malmparken nu, end der er på de to andre stationer. Overvågning af Peter Bangsvej og Langgade stationer har desuden vist, at der ofte ikke er nogen kunder overhovedet, der står af og på linje H-toget, så vi har konkluderet, at de stop er bedre brugt på Husum og Malmparken," forklarer Dan Stig Jensen.

I forbindelse med den nye køreplan skifter Gl. Toftegård Station navn til Egedal Station, hvilket passer bedre til den nye bydel i Egedal Kommune. Samtidig har Kildedal Station skiftet zone, så det bliver billigere at komme ind til København. Kildedal Kommune håber, at flere kunder dermed vil benytte parkeringspladserne ved Kildedal Station og tage toget videre derfra ind til byen.

Den nye S-togskøreplan gælder fra den 11. december – køreplanen bliver efter planen lagt på dsb.dk i uge 48.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 17. november 2011**

(JSL via BL)

Fr 18/11 2011

55 m møllevinge til Vestjylland

Tog CM 6630 (Pa-Es), MX 100, 100 km/t.

Pa 10.50, Lk 13.37-14.13, Es 15.10. Befordrer UT 5043-11.

Tog CM 6429 (Fa-Es), MY 0, 120 km/t.

Fa 15.05, Es 16.06.

Bemærkninger: Lok til CG 6631.

Tog CM 8233 (Es-Pa), MX 0, 120 km/t.

Es 16.18, Lk 16.55-17.05, Pa 17.56.

Tog CM 6631 (Es-Tr), MY 100, 100 km/t.

Es 16.51, Va 17.15)-18.27, Tr 18.45.

Bemærkninger: Fortsætter som CG 306631. Befordrer UT 5043-11.

Tog CM 306631 (Tr-Øg), MY 100, 100 km/t.

Tr 19.05, Øg 19.35.

Bemærkninger: Arbejdstog med arbejdsstrækning Tr-Øg. Toget fremføres efter bestemmelserne i SIN. Befordrer UT 5043-11.

Tog CM 6633 (Øg-Lm), MY 100, 100 km/t.

Tr 19.48, Sj 20.12, Lm 20.28.

Bemærkninger: Befordrer UT 5043-11.

Kilde: TA 24303, **fredag 18. november 2011**

Tog CG 88240 (Lm-Fa), MY 50, 120 km/t.

Lm 21.20, Sj 38, Va 58, Es 22.12-32, Fa 23.30.

(BL)

Ma 21/11 2011

Vi kører igen over Storstrømsbroen, men med ændret kørsel for regionaltog til og fra Nykøbing F

Fra mandag den 21. november kan vi igen køre med tog over Storstrømsbroen. Vi må dog kun passere broen med vores lette togsæt. Derfor skal du desværre skifte tog i Vordingborg, når regionaltoget fra København bliver kørt med lokomotiv og vogne. Det betyder, at du skal skifte tog i Vordingborg ved de fleste regionaltog mellem København og Nykøbing F.

Hvad betyder ændringerne for dig, der kører mellem København og Nykøbing F?

- Vi kører efter de normale tider med regionaltogene mellem København og Vordingborg.
- Ved de fleste regionaltog skal du skifte tog i Vordingborg. Når du rejser fra Nykøbing F mod København, skal du være opmærksom på, at toget kører **tidligere** end normalt. I retning fra København kommer du lidt senere frem til Nykøbing F.
- Nogle regionaltog mellem København og Nykøbing F kører med togsæt. De kører helt som normalt hele vejen mellem København og Nykøbing F/Rødby Færge.
- I forbindelse med nogle få regionaltog fra Vordingborg mod København kører vi bus Nykøbing F-Vordingborg.
- EuroCity kører helt som normalt mellem København og Hamburg/Berlin.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15221>, **tirsdag 22. november 2011**

(BL)

Lok til/fra snerydningstog

Tog BM 6177 (Ar-Str), MY 0, 120 km/t.

Ar 9.10, Lg 39-47, Up 54-10.00, Bj 06, Rk 13½-15, Røb 58-11.02, Str 11.21.

Bemærkninger: Mat til BM 6178.

Tog BM 6180 (Str-Ar), MY 0, 120 km/t.

Str 13.10, Sk 33-36, Vg 14.02-12, Rk 25-31, Bj 37, Up 43-44, Lg 51-59, Ar 15.30.

Bemærkninger: Mat fra BM 6179.

Kilde: TA 24577, **mandag 21. november 2011**

Snerydningstog

Tog BM 306178 (Str-Vp), MY 100, 70 km/t.

Str 12.07, Vp 12.20.

Bemærkninger: Str Lok fra BM 6177 + snepløve. Vp Mat til BM 306179.

Tog BM 306179 (Vp-Str), MY 100, 70 km/t.

Vp 12.26, Str 12.39.

Bemærkninger: Vp Mat fra BM 306178. Str Lok = mat til BM 6180.

Kilde: TA 24581, **mandag 21. november 2011**

(BL)

On 23/11 2011

Lok til/fra snerydningstog

Tog CM 6119 (Fa-Str), MY 0, 120 km/t.

Fa 8.15, Vj 30-33, JI (43)-46, Bb 9.(09)-20, Id (45)-52, Ho 10.(11)-41, Str 10.53.

Bemærkninger: Str => CB 306136.

Tog CM 6148 (Str-Fa), MY 0, 120 km/t.

Str 14.47, Hm (53)-15.02, Ho (09)-11, Ts (19)-52, Ib 16.(08)-10, Ty (37)-39, Ges 17.(03)-08, Vj 13-17, Fa 17.35.

Bemærkninger: Lok fra CB 306137.

Kilde: TA 24619, **onsdag 23. november 2011**

Snerydningstog

Tog CB 306136 (Str-Ho), MY 100, 70 km/t.

Str 12.30, Hm (37)-41, Ho 12.50.

Tog CB 306137 (Ho-Str), MY 100, 70 km/t.

Ho 13.02, Hm (11)-27, Str 13.34.

(BL)

Mørke på mdt Gb

Kl. 18 holder ene og forladt MZ 1449 Ø for den østligste skydebro.

På **cvk Kh** sov Køf 269 troligt sin nattesøvn. Mørke skal forstås på mere end en måde. Den måde er seks "indespærrede" litra ME på en anden ø i Danmark end denne.

(BL)

To 3/11 2011

Fem af Arrivas tog har overskæg

I samarbejde med den internationale kampagne Movember har Arriva og Nordjyllands Trafikselskab tegnet overskæg på ti af bybusserne i Aalborg og fem af Arrivas tog. Overskægget er symbolet for kampagnen, der har til formål at skabe opmærksomhed omkring mænds sundhed.

Følgende togsæt er set med overskæg: AR AR 1002, 1003, 1017, 2041 og 2047.

Læs mere om den internationale kampagne Movember under **DIVERSE**.

(BL)

Ti 8/11 2011

Tre kulørte GM-lok i Vj

På rangerristen stod østligst en helt blå MX. Det kan være MX 1009 et hvidt NJ-lok + en maskine mere.

(BL)

To 10/11 2011

ARRIVA Tog, TEKNISK NYT**Montering af koblingsfrontpladeholder på Lint 1. levering**

Der er afprøvet flere forskellige løsninger af frontplade holder på Lint I levering.

Den valgte løsning bliver, at der monteres et beslag oven på koblingen, hvori pladen kan anbringes. Arbejdet ventes afsluttet inden K 12 træder i kraft.

Sne-afskærmning tyfon

Værkstedet er i gang med at montere sneafskærmning på den lille tyfon. Arbejdet vil blive udført så hurtigt som muligt på alle togsæt.

Kighul i førerrumsdør

Der monteres metallukke med kighul på døren. I første omgang på Lint 2. lev. Arbejdet udføres ved de kommende værkstedsbesøg.

Lys sitrer i Lint 2

Det har været indmeldt som fejl på Lint 2, at lyset sitrer. Problemet skal undersøges nærmere, derfor opfordres der til indmeldinger via pda om hvilke lamper, på hvilke litra og i hvilke situationer lyset sitrer.

Forlængelse af dødmandspedalen på Lint 2

Arbejdet er næsten gennemført, der mangler kun få togsæt tilbage.

Varme i førerrum

Når et førerrum forlades, bedes man have lidt situationsfølelse af, hvor meget varme man skal sætte på. Man oplever både alt for varme og alt for kolde førerrum, når man skifter ende.

Der er også til tider kraftig lugt af dieselos. Dette kan undgås ved at sætte omskifteren på recirkulation. Da der nu er etableret ventilation fra passagerafdelingen, vil det være en god idé altid at gøre dette, når man forlader et førerrum.

Højtalerudkald i togene

I den nærmeste fremtid vil der blive sat fokus på højtalerudkald i togene.

Det er meget vigtigt at informere, for at styrke vores omdømme blandt passagerne. En rigtig levende persons stemme er meget mere behagelig og nærværende end faste højtalerudkald.

I følgende tilfælde anbefaler vi, at lkf kalder ud i toget:

- Efter man er kommet godt i gang fra en udgangs- eller fordelingsstation, gives der en velkomst med oplysning om, hvor toget kører hen samt evt. forbindelsestog, hvis disse kendes.
- Ved unormale stop på strækningen, for eksempel ved tekniske eller signalproblemer.
- Hvis malt holder for stop uden for en station.
- Hvis man venter på signal for viderekørsel på strækningen eller på en station.

Det er bedre at sige noget, selv om man ikke ved noget. Man kan f.eks. sige, at man vender tilbage med info, når man ved noget mere. Hjælp til tekster til ovenstående er på vej til alle lkf samt i alle førerrum.

Stop ved mærkerne

Alt for mange stopper, hvor passagerne står, selv om der måske skulle standses et andet sted ved perron ifølge TIB, VR eller mærker.

Husk, det er togets forende der skal være ud for mærket, og ikke som tidligere sideruden.

Afvigelse

Et tog blev stjålet fra stationen, men politiet har sikre spor at gå efter.

Kilde: **ARRIVA Tog**, **TEKNISK NYT**, Lki Gruppen, **november 2011**
(BL)

GODSVOGNE

Sø 6/11 2011

DSB containere

– Er der nogen der ved, hvor der står fotogene DSB-containere?

Tidligere stod der en 20' på læssevejen i **Næ**, men den forsvandt i forbindelse med udvidelse af parkeringspladsen. Ford-forhandleren i **Næ** har en 40' stående som lager.

I **Rg** står der en Railion-mærket ved siden af "MZ-parkeringspladsen"

Tidligere mener jeg, der var en del DSB/Railion-containere i **Hr**, men står de der stadig?
(JSL via BL)

On 16/11 2011

5 godsvogne på Vj Havn

Ved **BRENNTAG** i **Strandgade** ses bag trådhegnet

33 RIV 80	<u>D</u> -VTGD	7846 044-5	Zacns	VTG	
+	<u>D</u> -NACCO	7968 331-8		NACCO	BF. Schwerin

Begge tankvogne holder i det nordlige sidespor.

3 søstre på Nordkajen

– Ligger der mon et skib fra **Torshavn** ved kaj og laster træstammer?

Der skydes genvej ved Faxe Kalk, og pludselig bevæger en **ermewa** tankvogne sig.

– Mon MZ'en rg her nu; det er uden for normalt godstogstid?

Kassen flås frem, men så kunne en gaffeltruck til syne. Den skubber to **ermewa** tankvogne med gaflen! Nå, hen for at kigge. Der holder tre søstre, så på billedet bliver numrene fra venstre:

33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	932 6 159-6	ermewa	Uacns	Maschen	
33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	932 6 160-4	ermewa	Uacns	Maschen	
+	33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	932 6 161-2	ermewa	Uacns	Maschen

Sjældent at kunne se tre fortløbende vogne i ordinær drift.

Om der befandt sig godsvogne på sydsiden af havnen blev ikke set. Et havnekort med indtegnede jernbanespor kan ses på <http://vejleport.dk/index.php?id=36>

(BL)

Fr 18/11 2011

17 godsvogne på Vj Havn

Ved **BRENNTAG** i **Strandgade** ses bag trådhegnet

33 RIV 80	<u>D</u> -VTGD	7846 044-5	Zacns	VTG	
+	<u>D</u> -NACCO	7968 331-8		NACCO	BF. Schwerin

Begge tankvogne er uflyttede i det nordlige sidespor i forhold til i forgårs. En ny VTG-vogn har pløjet gruset op i det sydlige rillespor:

33 RIV 84	<u>NL</u> -VTGD	7929 350-2	Zacns		
-----------	-----------------	------------	-------	--	--

På **Nordkajen** er der kommet DB 10 Tds med følgende underlitra: ⁹³⁰, ⁹³² og ⁹⁴¹. Der er ingen vognsedler på vognene.

4 søstre på Nordkajen

De tre **ermewa** tankvogne søstre set i forgårs – **onsdag 16. november 2011** – er blevet til fire.

– *Mon de formentlig fire nye tankvogne også er søstre?*

Fra Ø, noget østligere en tanke ved Faxe Kalk:

33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	932 6 160-4	ermewa	Uacns	Maschen
+ 33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	932 6 161-2	ermewa	Uacns	Maschen
+ 33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	932 6 157-0	ermewa	Uacns	Maschen
+ 33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	932 6 156-2	ermewa	Uacns	Maschen

To af søstrene fra i forgår og to storesøstre, alle kommer fra Rheinkalk GmbH, **Menden (Sauerland)**.

Om der befandt sig godsvogne på sydsiden af havnen blev ikke set.

(BL)

PERSONVOGNE

On 16/11 2011

DSB beholder 67 dobbeltdækkere

DSB har forlænget lejekontrakten af dobbeltdækkervognene i yderligere fem år. Det betyder, at kunderne på den mellemlange bane er sikret flere siddepladser og gode tog. I første omgang giver dobbeltdækkere dog ikke flere siddepladser.

Finansudvalget godkendte i sidste uge, at DSB kan forlænge lejen af 67 dobbeltdækkere i yderligere fem år, og i denne uge faldt de sidste brikker på plads med udlejer.

Det er en stor hjælp for DSB og DSB's kunder, da der har hårdt brug for materiel. Ikke mindst lige nu, hvor det er usikkert, hvornår IC4-togene bliver sat ind i fuldt omgang. Men der skaffes med denne aftale i første omgang ikke yderligere togmateriel. Det gør der først, når IC4-togene bliver klar til i øget omfang at blive sat ind i driften.

»Det er rigtig godt for DSB og DSB's kunder. Det betyder, at vi – efterhånden som vi får flere IC4-tog ud at køre – på den mellemlange bane vil kunne sikre siddepladser til vores kunder i de mest fyldte myldretidstog. Omvendt hvis vi ikke havde fået mulighed for at forlænge aftalen med udlejer, kunne vi have været nødt til at reducere togtrafikken,« siger underdirektør i DSB Trafikplanlægning Ove Dahl Kristensen.

Problemet med materielmangel er en konsekvens af den passagersucces, DSB har haft over de seneste år, hvor der nu er en vækst af nye passagerer på over fem procent om året.

I DSB siden 2002

Den forsinkede leverance af IC4 har skabt et akut behov for ekstra materiel i DSB. De 67 dobbeltdækkere, DSB nu lejer i yderligere cirka fem år, skulle have været tilbageleveret til udlejer i 2012.

»Forlængelsen betyder, at vi ikke skal returnere to dobbeltdækkervogne, hver gang vi får et IC4-tog sat i drift, men i stedet får lov til at beholde dobbeltdækkere, så vi med tiden får flere tog og dermed flere siddepladser til vores passagerer,« siger Ove Dahl Kristensen, der glæder sig over Transportministeriets positive medvirken til, at lejen har kunnet forlænges.

Mere driftssikre lokomotiver

De ME-lokomotiver, der trækker dobbeltdækkere, har tidligere været præget af mange nedbrud.

Men netop i disse måneder oplever DSB en betydelig større driftsstabilitet på ME'erne. De har i mange år været nedprioriteret, fordi DSB regnede med, at de skulle udfases. Men i erkendelse af, at IC4-togene lader vente på sig, er der kommet mere fokus på dem, og der er ydet en stor indsats i Lokomotivværkstedet.

Det betyder, at der blevet meget længere imellem forsinkelser, der skyldes problemer med et ME-lokomotiv.

ME mere miljøvenligt

Samtidig er ME-lokomotiverne blevet mere miljøvenlige. Der er blevet monteret emissionskit og udskiftet efterkølere på foreløbig 20 ME'er. Det har reduceret udledningen af kvælstofilter (NOx) med 40 procent. Reduktionen af sodpartikler er på samme niveau.

Dermed lever lokomotiverne næsten op til nutidens miljøkrav. Hvis de 30 år gamle ME'er skulle leve 100 procent op til nutidens miljøkrav, ville det kræve en helt ny dieselmotor, og så ville prisen blive væsentligt højere.

Fakta

DSB har i alt 112 dobbeltdækkere. DSB lejede de første 67 vogne i 2002 og 2003 og har siden fået leveret yderligere 45 i 2008. De skulle bruges, indtil IC4-togene kom, hvor IC3-togene skulle sættes ind som regionaltog på Sjælland.

Dobeltdækkervognene bliver brugt i regionaltogstrafikken på Sjælland og Lolland-Falster og i weekendtrafikken mellem København og Jylland.

DSB har 32 ME-lokomotiver, der har installeret styresystemet ZWS og dermed kan trække dobbeltdækkervognene.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 16. november 2011**
(JSL via BL)

S-TOG

Sø 20/11 2011

Rasmus Klump-reklame

I dag holdt **SA sæt 34 i Kj** ved 13.25-tiden. Der er kommet store hvide prikker på de seks mellemvogne og streamere med Rasmus Klump-reklame.

(JSL via BL)

FASTE ANLÆG

Ma 10/10 2011

Orientering vedr. reovering af Esbjerg perrontag, spor 2 & 3

Opfølgning på tidligere fremsendt orientering vedrørende byggearbejde.

Arbejdet er blevet forsinket pga. leverancen af nye støbejernskonsoller. De forventes leveret i uge 42, hvorefter arbejdet genoptages.

Denne forsinkelse betyder, at arbejdet forventes færdigt d. 28. november 2011 i stedet den 13. oktober 2011.

Kilde: DSB Ejendomme, Vedligehold, bygningskonstruktør Ole Mogensen, **mandag 10. oktober 2011**
(BL)

Ma 17/10 2011

Rettelsesblade 4367-4370 til TIB (V)

21. Od-Svg-Od

Ovk 113 i km 45,7 på **Svv** (Svendborg Vest) har fået udskiftet halvbomanlæg med helbomanlæg.

35 Sd-Sj-Sd

Den flere år gange La **75** i km 32,2-32,4 og i modsatte retning km 32,6-32,3 er nu optaget i TIB (V). Årsagen skyldes usikret ovk 61.

Kilde: **TIB (V)** rettelsesblade 4367-4370, **mandag 17. oktober 2011**
(BL)

Ti 18/10 2011

Rettelsesblade 4371-4373 til TIB (V)

21. Od-Svg-Od

Varslingsanlæg i **Re** dækker både spor 1 og 2.

35. Sd-Sj-Sd

Den flere år gange La **75** i km 32,2-32,4 og i modsatte retning km 32,6-32,3 er nu optaget i TIB (V). Årsagen skyldes usikret ovk 61.

Kilde: **TIB (V)** rettelsesblade 4371-4373, **tirsdag 18. oktober 2011**

Rettelsesblade 1436-1438 til SIN (V)

Instruks 21.1 Od-Svg. Manglende varslingsanlæg

Re er slettet.

Instruks 25.1 Hj. Rangering

2.3. Nordjyske Jernbaners remiseområde

2.3.1. Rangerlederens forhold

Efter rangering mod remiseområdet skal rangerlederen melde rangeringen afsluttet til stationsbestyreren, når rangertrækket er bag sporskifte 139a.

Ved rangering fra remiseområdet skal rangertrækket standse ved SR-mærke 17.13., "Stop for farepunkt", med teksten "Kald kmp", hvorfra rangerlederen indhenter tilladelse hos stationsbestyreren til den videre rangering.

Instruks 33.2 Hr. Rangering

1. Almindelige bestemmelser

1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Herning station.

1.2. Rangering i områder med offentlig og anden færdsel

Perronovergang med traktorvejssignal findes over spor 2 og 3 øst for perronerne samt over spor 2,3, 4 og 5 vest for perronerne.

2. Regler for rangeringens gennemførelse

2.1. Generelle forhold

Rangeringen foregår for signal "Forbikørsel tilladt" henholdsvis "Forsigtig forbikørsel tilladt", når dette er muligt.

2.2. Rangerlederens forhold

Inden rangering indledes i sporene 7-11 samt i 500-gruppen, skal rangerlederen oplyse sit mobiltelefonnummer til stationsbestyreren. Rangerlederen skal melde rangeringen afsluttet til stationsbestyreren.

Rangerlederen skal desuden indhente tilladelse hos stationsbestyreren, inden rangering

– gennem sporskifte 26b i spor 40

– i sporet ved posthuset

– gennem sporskifte 06a i sporet ved remisen.

2.3. Rangering til og fra olieforsyningsanlægget

2.3.1. Stationsbestyrerens forhold

Inden stationsbestyreren giver tilladelse til rangering fra togvejsspor til olieforsyningsanlægget, mens der rangeres i spor 7-11 eller i 500-gruppen, skal rangerlederen dér underrettes.

2.3.2. Rangerlederens forhold

Rangerlederen aftaler den videre rangering tilbage til togvejsspor med stationsbestyreren, når rangertrækket holder ved DV 61.

Kilde: **SIN (V)** rettelsesblade 1436-1438, **mandag 18. oktober 2011**

Bemærk nedsat metervægt på Storstrømsbroen fra 10/10!!! AML

Du er her: Forside > Erhverv > Sikkerhedspublikationer > AML

Akselafstand, akseltryk/aksellast, metervægt og læsseprofil. (Oktober 2011)

Fortegnelse over største tilladte akselafstand, akseltryk/aksellast, metervægt og læsseprofil på jernbanestrækninger forvaltet af Banedanmark. AML udgives kun elektronisk.

AML gældende fra 10.10.2011

Kilde: <http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=14933>

(JSL BL)

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark lukker Storstrømsbroen for tog i en uge – med foto

Banedanmark lukker Storstrømsbroen for tog i en uge – med foto

Banedanmark har fundet en 25 centimeter revne i et af brofagene på Storstrømsbroen, som det er nødvendigt straks at udbedre.

»Vi går aldrig på kompromis med sikkerheden på jernbanen, og når vi finder en revne, der kan udgøre en risiko i forhold til broens bæreevne over for den tunge togtrafik, så er det nødvendigt at udbedre revnen hurtigst muligt,« siger Søren Boysen, områdechef Teknisk Drift, Banedanmark.

Derfor lukkes Storstrømsbroen nu for togtrafik i foreløbigt en uge. Broen er åben for øvrig trafik.

Den 25 centimeter lange revne er fundet i et af Storstrømsbroens svævefag tæt på en af broens konsoller.

Samtidig med at Banedanmark straks går i gang med at udbedre revnen, vil der også blive foretaget yderligere analyser af samlingerne mellem brofagene omkring broens konsoller i forhold til broens bæreevne over for den tunge togtrafik.

»Straks når vi finder en sådan revne, vælger vi ud over selve reparationen også at foretage en række ekstra undersøgelser af samlingen omkring konsollerne – for vi kan og vil aldrig gå på kompromis med sikkerheden,« forklarer Søren Boysen.

Mens reparationen af Storstrømsbroen foretages, vil togpassagerer blive fragtet med busser over broen. Man kan finde oplysninger om køreplanen på DSBs hjemmeside.

Foto: [Røntgen-foto af revnen i Storstrømsbroen](#).

(Revnen ses i billedet til højre: Revnen er 25 cm. lang og løber mellem to nitter ved 4. konsol, ca. 240 m. mod nord. Revnen er ikke umiddelbart synlig, og Banedanmark har fundet den gennem de røntgenundersøgelser, som foretages i forbindelse med en undersøgelse af broen.)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15004>, **tirsdag 18. oktober 2011**

(BL)

Lø 22/10 2011

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Så kører togtrafikken igen normalt på Hovedbanegården

Så kører togtrafikken igen normalt på Hovedbanegården

Banedanmark har udskiftet det store kontrolpanel, der styrer al fjern- og regionaltogtrafik på Københavns Hovedbanegård, og fra lørdag morgen kl. 4.40 kørte togene igen efter den normale køreplan.

Det oplyser områdechef i Banedanmark, Kirsten Kornerup, efter en uge, hvor regional- og fjerntogtrafikken har været stærkt reduceret:

»Det var en kompliceret opgave at afmontere det gamle kontrolpanel og tilkoble det nye panel med 2.600 kabler til det sikringsanlæg, der styrer Københavns Hovedbanegårds ca. 200 signaler og 80 sporskifter. Men nu har vi tjekket, dobbelttjekket og tjekket alle forbindelser igen, og kontrolpanelet fungerer upåklageligt. Derfor kunne vi her til morgen igen åbne Hovedbanegården som planlagt lørdag morgen,« siger hun.

Beklager færre tog

Kirsten Kornerup beklager, at arbejdet har grebet så forstyrrende ind i efterårsferiens togrejser.

»Vi lagde bevidst arbejdet i efterårsferien, hvor vi ved, at antallet af passagerer er lavere end normalt. Men vi er samtidig fuldt bevidst om, at rigtig mange passagerer har måttet acceptere både togskifte og længere rejsetider. Det er imidlertid mit indtryk, at trafikken er forløbet glat, og jeg vil gerne takke for den tålmodighed, som passagererne har udvist, mens vi skiftede kontrolpanelet,« siger Kirsten Kornerup.

Fotos:

[Det er helt nye knapper, der styrer Hovedbanegårdens ca. 200 signaler og 80 sporskifter, som regulerer alle fjern- og regionaltog. Foto: Jens Dige](#)

[Det nye kontrolpanel, der styrer kørslen med fjern og regionaltog på Københavns Hovedbanegård, fungerede til tiden. Foto: Jens Dige](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15028>, **lørdag 22. oktober 2011**

(BL)

Ma 24/10 2011

DB Schenker & Rg

Fra pålidelig kilde forlyder det at P.P. Jensen flytter ud af det tidligere DSB-pakhus i **Rg tirsdag 1. november 2011**. Da jeg kørte forbi firmaets nye pakhus i lørdags, kunne jeg nu ikke se, der var etableret sporforbindelse endnu, men det kan jo være, det bare ikke kan ses fra banen.

DB Schenker flytter så ud af kontorbygningen til **december 2011**, og i forbindelse med køreplansskiftet i **december** skal godstoget til **Kj** udgå fra **Htå**, så der vil ikke længere stå en MZ i **Rg**.

– *Mon CFL Cargo så også flytter ståtoget til **Htå**, og er der i det hele taget plads nok der?*

Der skal også "saneres" i sidesporene syd for DSB-pakhuset.

Muligvis skal der i nær fremtid også fjernes sidespor i **Nf**.

(JSL via BL)

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Storstrømsbroen holdes lukket for togtrafik i yderligere 3 uger

Storstrømsbroen holdes lukket for togtrafik i yderligere 3 uger

Siden lukningen af Storstrømsbroen for togtrafik i sidste uge har Banedanmarks omfattende undersøgelser af broen vist endnu en revne. Derfor vælger Banedanmark at lukke broen for togtrafik i yderligere 3 uger. I de 3 uger vil Banedanmark fortsætte røntgenundersøgelserne af broens svævefag samt foretage de nødvendige reparationer, før der igen kan åbnes for togtrafik.

Banedanmarks undersøgelser af Storstrømsbroen efter lukningen i sidste uge har vist, at der er mindst endnu en revne i et af broens svævefag. De omfattende røntgenundersøgelser af broens svævefag fortsætter nu, og imens udfører Banedanmark sideløbende aflastende reparationer for de fundne revner. Så længe undersøgelserne og reparationerne står på, er det nødvendigt at holde broen lukket for togtrafik, oplyser Søren Boysen, områdechef i Banedanmark.

»Storstrømsbroen har en særlig konstruktion, hvor nogle punkter har ekstra stor belastning, og netop derfor igangsatte vi også de omfattende røntgenundersøgelser af de hårdest belastede steder på broen for at undersøge dens evne til at klare trafikken på den korte og den lidt længere bane,« siger Søren Boysen og fortsætter:

»Vi har nu udført ca. halvdelen af i alt 100 røntgenundersøgelser af broens svævefag og har fundet én revne mere. Undersøgelserne peger på, at der kan være flere revner, og derfor lukker vi broen i forventelig yderligere 3 uger, mens vi undersøger resten af svævefagene og forstærker rundt om eventuelle revner. Og så åbner vi broen igen, når vi har udført de nødvendige undersøgelser og reparationer, og passagererne igen har udsigt til en stabil togtrafik,« siger Søren Boysen.

Arbejder i alle døgnets tilgængelige timer

Banedanmarks teknikere har siden onsdag benyttet alle tilgængelige timer til henholdsvis at udbedre den første revne og til at røntgenfotografere broens øvrige svævefag. Reparationen af den første revne vil som planlagt være færdig onsdag, og imens fortsætter røntgenundersøgelserne. Sideløbende vil Banedanmark udføre de nødvendige aflastende reparationer af den nye revne samt af de revner, der eventuelt måtte vise sig.

[Download pressebilleder af udbedringen af den første revne](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15054>, mandag 24. oktober 2011

(BL)

On 2/11 2011

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark sænker 1200 ton tung vejbro på plads

Banedanmark sænker 1200 ton tung vejbro på plads

Den nye vejbro i Taulov vil fra onsdag og fire dage frem blive sænket på plads. Opgaven kræver overblik og præcision, når det 60 meter lange og 1200 ton tunge brodæk langsomt nedsænkes fra 12 meters højde – centimeter for centimeter.

Foto: Den nye vejbro i Taulov under opførelse

Det sidste halve år har Banedanmark i samarbejde med Fredericia kommune været i fuld gang med opførelsen af en ny højbro og tilhørende vejanlæg vest for Fredericia i Taulov. Vejbroen vil i fremtiden forbinde byen med erhvervsområder og opland på tværs af den eksisterende jernbane.

Brodæk støbt 12 meter oppe i luften

Vejbroen opføres hen over banen og kørestrømmen, og derfor har det været nødvendigt at støbe hele det store brodæk ude på byggepladsen i 12 meters højde. Et stort træskelet er opført og brugt som støbeform til de mange ton flydende beton, som danner brodækket. Nu er det hærdet og klar til at blive sænket på plads, fortæller byggeleder Bent Jensen fra Banedanmark.

»Med millimeters nøjagtighed nedsænker vi broen. En opgave, der tager fire dage og kræver 28 donkrafte, fordi det kun er muligt at sænke broen få centimeter af gangen. Efter hver lille nedsækning indsættes nye kiler, og de 28 donkrafte placeres og justeres på ny. Og sådan fortsætter vi – trin for trin – til brodækket hviler på de nyopførte bropiller,« siger han.

Herefter fortsætter arbejdet med at etablere det 1700 meter lange vejanlæg. Her skal store mængder jord og grus bruges til opbygning af vejanlægget og de to tilkørselsramper op til broen. I slutfasen etableres vejbelægning, fortov, belysning, autoværn og beplantning.

Størstedelen af arbejdet er foregået, mens jernbanen har været i drift. Derfor er alle opgaver nøje koordineret, så togene har kunnet køre upåvirket under stilladset, mens der er blevet arbejdet ovenpå og ved siden af jernbanen.

Fakta om broen

Vejbroen vil i fremtiden udgøre et væsentligt knudepunkt i lokalsamfundet, og udgangspunktet har været at skabe en enkel og harmonisk brokonstruktion. Broen får en vejbane i hver retning til bilister med cykel- og gangsti på hver side af kørebanen. Projektet følger tidsplanen, og den nye højbro og vejanlægget indvies i august 2012.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15087>, onsdag 2. november 2011

(BL)

Jernbanen Nørresundby-Frederikshavn, besigtigelses- og ekspropriationsforretningen den 2. november 2010, 22. hæfte.

02 nov, 2010

EKSTRAKT
UDSKRIFT
AF
FORHANDLINGSPROTOKOLLEN
FOR
STATSEKSPROPRIATIONSKOMMISSIONEN
FOR
JYLLAND

NEDLÆGGELSE OG SIKRING AF OVERKØRSLER
NØRRESUNDBY-FREDERIKSHAVN
(Besigtigelses- og ekspropriationsforretningen den 2. november 2010)
22. hæfte

Tirsdag den 2. november 2010 kl. 9.00 samledes kommissionen på ejendommen Tolnevej 25, for at afholde en kombineret besigtigelses- og ekspropriationsforretning i anledning af Taksationskommissionen for Nord- og Midtjyllands kendelse af 22. juni 2010, J.nr. TA III 3/10, hvorved taksationskommissionen anmodede ekspropriationskommissionen om på parternes foranledning at genoptage behandlingen af lb. nr. 108 og 109 vedrørende den fremtidige adgangsvej til matr. nr. 1ca Kvissel By, Åsted.

...

De af anlægget berørte lodsejere var mødt.

Carsten Jørgensen, Cowi A/S, gjorde rede for projektet og oplyste følgende:

...

Den matrikulære og tingbogsmæssige berigtigelse vedrørende de overdragne arealer vil til sin tid finde sted uden udgift for modtagerne, såfremt den sker i forbindelse med den tilsvarende berigtigelse vedrørende de øvrige til anlægget eksproprierede arealer.

Kommissarius forestår indberetning til skattemyndighederne vedrørende ændringer i ejerforholdene. For ejendomme, der er berørt af delekspropriationer, foretages der en omvurdering med skattemæssig virkning fra den 1. januar 2013. Der tages derfor ved erstatningsfastsættelsen hensyn til, at ejeren i et tidsrum efter ekspropriationen skal svare skat af det eksproprierede areal.

Med undtagelse af erstatninger for begrænsede indgreb, der ikke indebærer fare for pantesikkerheden, forudsætter erstatningens udbetaling, at ejeren til kommissarius indsender tingbogsattest og erklæring fra panthaverne i ejendommen. I disse tilfælde tillægges der derfor lodsejeren et beløb til betaling af tingbogsattesten og et skønsmæssigt fastsat beløb til betaling af gebyrer til panthaverne.

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

...

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/238>

(BL)

To 3/11 2011

Banens dårlige tilstand på Vestkystbanen

Sidst Vestkystbanens dårlige tilstand blev beskrevet var **søndag 22. maj 2011** under **FASTE ANLÆG**. I **april 2011** var der 3 La, og den første dag var antallet vokset til 8 La mellem **Va** i 73,2 og **Hm** i km 195,1.

Nu er der snart gået et halv år, og der kan gøres status igen. Med **rosa** farve er tilføjelser og ændringer anført. **Grøn** farve angiver ophørte La.

31. Esbjerg-Struer

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
---------	------	------	-----------	-----	-----	-------

Kjesing	60,4	60,3-60,4	80	00.00	24.00	Banens tilstand	Dårligt spsk.
Varde	73,2	72,7-73,6	20	00.00	24.00	Banens tilstand	Dårligt spor 1
Tistrup	87,3	86,9-87,7	40	00.00	24.00	Banens tilstand	
Ølgod	98,0	97,6-98,4	20	00.00	24.00	Banens tilstand	Spor 1 stadig 20
Skjern	115,6	115,1-116,2	20	00.00	24.00	Banens tilstand	1,1 km med La 20
Skjern	115,6	Udkørsel Spor 3	40	00.00	24.00	Banens tilstand	
Lem	127,0	135,6- 140,1	80	00.00	24.00	Banens tilstand	Forlænget 0,8 km
Ringkøbing	139,2						
Vemb	168,2	172,7-172,9	80	00.00	24.00	Banens tilstand	0,2 km i mose
		174,9-175,0	40	00.00	24.00	Banens tilstand	
Holstebro	186,6						
Holstebro	186,6	186,5- 191,9	80	00.00	24.00	Banens tilstand	Forlænget 2,6 km
Hjerm	195,1						

Status

9 La på **Vestkystbanen**. 1 La er ophørt, og 2 nye La er kommet til. Desuden er der sket en halvering af hastigheden 2 steder. Her følger en mere udspecificeret redegørelse.

Kje Nu er sporskiftet ind til Kje (Kjesing) S i km 60,4 blev så dårligt, at det har været nødvendigt at lave La **80**. Sidesporet er dækket af over 1 meter højt ukrudt, og det er svært at se enden.

Va **ÆNDRET & FORLÆNGET**

Sporet 1 er nu så dårligt, at det er uforsvarligt at have La **40**. Det er derfor ændret til La **20**. I kørselsretning **Str-Es** er der i dag, **torsdag 3. november 2011**, La **20** gældende for km 73,3-72,7, 0,6 km.

Da jeg kommer til **Va Å**, står der La **20** på en tavle i km 73,7, hvor der tidligere stod La **60** og senest La **40**. La **20**-skiltet står fysisk ikke samme sted, som anført i La. Der står, at La 20 skal begynde i km 73,3, altså en differens på 0,4 km.

Det meddeler jeg FC Es, der vil lade sagen gå videre. Senere på samme dag, **torsdag 3. november 2011**, udsendes "**Rettelse til La**" nr. **426**, gældende "**Straks**" for **3/11-4/11 2011**, La **20** fra km 73,7 til km 72,7.

Tr **UÆNDRET**

Gennemkørselshastigheden på 100 km/t. er sat ned med La **40**.

Øg **ÆNDRET**

Spor 1 har længe haft en Fast hastighedsnedsættelse **20** gældende for spor 1, der stadig har sandballast, og hastighedstavlerne på I-signalerne viste **20**. Per **søndag 22. maj 2011** var der også La **20** for spor 2 – gennemkørselssporet. Nu er La **20** tavlerne fjernede, så der må køres med strækningshastighed igennem stationen. De 20 km/t. for spor 1 gælder fra indkørselssignalerne, hvor hastighedstavlerne viser **20**. Det vil sige i kørselsretning **Es-Str** km 97,3-98,4 (1,1 km) og **Str-Es** 98,8-97,6 (1,2 km).

Sj **ÆNDRET**

La **40** i km 115,1-116,2 ændret til La **20**. Stationslængden er 2,0 km, og stationen er ved at falde fra sig selv, idet nu er La **20** over 1,1 km. Fra spor 3 må der en "høj" på La **40**. Ved den næste La-nedsættelse må man håbe, at det kun bliver La **15** og ikke La **10**.

Lm-Rj **FORLÆNGET**

Den i årevis lange La **80** fra **Sj** til 3,6 km før **Rj** blev antagelig ved årsskiftet **2010-2011** forlænget med 3,7 km til 0,1 km efter **Rj**. Ophør af La 80 skete ud for posthuset, men med en forlængelse på 0,8 km forlænges La **80** nu til stationsgrænsen. Der er således Fast hastighedsnedsættelse **80** og La **80** over 13,1 km mellem stationerne.

Vem-Bu NY Der har i flere været "slinger i valsen" i denne mose i **Lyngholm**, og det er nu "opdaget".

Bu-Ho UÆNDRET La **40** omkring ovk 345 i km 175,0.

Ho-Hm FORLÆNGET Den første "faste" La **80** km 189,0-191,9 er nu blevet udvidet i begge retninger ad flere omgange fra 189,0-191,8, til 186,5-191,5 og 186,5-191,9. Arrivas tog skal afgå fra **Hm** og ankomme til **Ho** 6 minutter senere = 85 km/t. i gennemsnit. Det kan IKKE lade sig gøre, når der er La **80** på 5,4 km af 8,5 km mellem de to stationer.

(BL)

Fr 4/11 2011

Du er her: Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Naboinformation Nordlige Jylland > Banedanmark skifter sveller ud i Stevnstrup

Banedanmark skiftet sveller ud i Stevnstrup

Sendt til naboer langs strækningen

De gamle sveller af træ i begge spor på en 400 meter lang strækning ved Stevnstrup er så medtagne af vejr, vind og belastning fra togene, at de ikke kan holde længere. Derfor erstatter Banedanmark dem nu med nye sveller af beton.

Arbejdet foregår i døgndrift fra fredag den 18. november kl. 20 til mandag morgen den 21. november kl. 06.

Vi anvender mindre sporkørende maskiner, der har specialudstyr til at tage svellerne ud og lægge nye ind, og arbejdet kan desværre ikke foregå uden støjgener for de nærmeste naboer. Vi forventer dog ikke rystelser eller støvgener.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15121>, fredag 4. november 2011

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Røntgenundersøgelse af Storstrømsbroen afsluttet

Røntgenundersøgelse af Storstrømsbroen afsluttet

De omfattende røntgen-undersøgelser af Storstrømsbroens anker- og svævefag er nu afsluttet, og der blev i alt fundet 11 revner, hvoraf den største var 55 cm, mens de fleste var mindre revner på 17 cm. Ni af revnerne er fundet på jernbanesiden og to på vejsiden, oplyser områdechef i Banedanmark, Søren Boysen.

»Revnerne er alle af en sådan karakter, at vi nu kan reparere dem og bringe broen i den stand, der skal til for at klare den aktuelle trafikmængde. Vi er derfor i fortsat tæt dialog med DSB om at åbne for togtrafikken med lette tog, og det arbejder vi fortsat hen imod vil ske i slutningen af uge 46,« fortæller Søren Boysen.

Omfattende undersøgelser

Under de omfattende røntgen-undersøgelser er der fundet tre revner på jernbanesiden på henholdsvis 30, 43 og 55 cm og seks revner på 17 cm, mens der blev fundet en revne på 30 cm og en på 17 cm på vejsiden.

De fire største revner udbedres ved aflastende reparationer i form af to åg. Når disse reparationer er færdige, kan togtrafikken genoptages med lette tog. Arbejdet med udbedringen af syv mindre revner vil kunne foregå sideløbende med, at der kører tog.

Minimal påvirkning af togtrafik

Arbejdet med udbedringen af de syv mindre revner vil strække sig over de kommende uger. Når togtrafikken bliver genoptaget, vil arbejdet blive udført, så det påvirker togtrafikken mindst muligt. Samtidig bliver broen efterkontrolleret med ultralyd.

»Det vigtigste er, at passagerne igen kan tage toget. Vi kommer til at stoppe togtrafikken i korte tidsrum af en halv times tid for teknisk at kunne lave de sidste reparationer, men det vil selvfølgelig ske uden for myldretiden,« siger Søren Boysen.

De nu afsluttede røntgen-undersøgelser vil indgå i det igangværende arbejde med en analyse af Storstrømsbroens samlede tilstand.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15118>, fredag 4. november 2011

(JSL via BL)

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Banedanmark må udskyde overfart af DSBs tog på Storstrømsbroen

Banedanmark må udskyde overfart af DSBs tog på Storstrømsbroen

Banedanmark må udskyde overfart af DSBs tog på Storstrømsbroen

DSBs strandede tog var planlagt til at krydse Storstrømsbroen ved en særlig kørsel fredag aften, der måtte udskydes.

Ved en ekstra gennemgang af røntgenbillederne har en af revnerne vist sig at være længere end først antaget. Revnen skal derfor først udbedres med aflastende åg, før togene kan krydse broen.

Banedanmark beklager dybt de gener, som dette medfører.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15126>, **fredag 4. november 2011**

En "overfart" er en transport, der normalt foretages med en færge eller et skib.

– Kan der også "overfartes" på en jernbanebro?

(BL)

Lø 5/11 2011

Nye vinduer i Ty stationsbygning

I længere tid – måske et år – har stationsbygningen set ubeboet ud. I dag opdages det glædelige, at der et kommet nye vinduer i stationsbygning. Det vil sige, at det atter kommer liv på stationen i form af beboelse.

(BL)

Sø 6/11 2011

Nye sveller lægges mellem usikrede ovk 159 og 160

Fem måneder efter tog RA 5568 (Ti-Str) **fredag 3. juni 2011** afsporede lige før usikret ovk 160 og først standsede efter usikret ovk 159 **Hæ-Bn** (Hørdum-Bedsted Thy), er svellerne nu udskiftede. Der er stadig La **20**. (Også **lørdag 19. november 2011**).

Gælder kun ved "kør"

I La for strækning **32. Lg-Str-Lg** er der tre specielle La op på Langåbanen. Den første er kommet lige før **lørdag 1. oktober 2011**. Læs om gættet på årsagen under **FASTE ANLÆG** for denne dato.

32. Str-Lg Ra km 47,6 km 48,3-47,4 **100** Gælder kun ved "kør". Indkørselstogvejens længde.

Nu er der kommet to mere "Kør-hastighedsbegrænsninger":

32. Lg-Str Røb km 78,0 Indkørsel spor 1 **60** Gælder kun ved "kør". Indkørselstogvejens længde.

32. Str-Lg Up km 7,2 km 7,7-7,2 **60** Gælder kun ved "kør". Indkørselstogvejens længde.

Årsagen skulle være, at der er for kort bremseafstand til en ovk. De tre overkørsler er:

Ra ovk 62 km 47,4

Røb ovk 111a km 78,0

Up ovk 9b km 7,2

Inden den i **Up** (Ulstrup) **60** Gælder kun ved "kør" dukkede op, omtalte jeg over for FC Vg, at så ville det være uforsvarligt, at tog måtte have en indkørselshastighed på 120 km/t. til **Up**, når ovk 9b ligger usikret lige efter den første PU. Nu er hastighedsbegrænsningen altså dukket op.

Ovk 9b er ikke 11.6 **0**-overkørsel, der er dækket af et hovedsignal. Til ovk står der signal 11.5, og der vises brandgult lys **●**, signal 11.3, når der kun er indkørsel. Det betyder, at den pågældende ovk ikke sikret. Det er IKKE en 75 km/t.-strækning med tændafstande på 350-450 m, så det er ikke nødvendigt at farebremse. I SR var der tidligere flere planer over tændafstande og de tilhørende signaler opstillingsafstand fra overkørslen, men de er fjernet fra SR, og nu viser **Plan 1** på side 105-9 intet herom.

Plan 1 her tidligere **Plan 11.2 & Plan 11.6**. På **Plan 11.4** kunne det ses, at overkørselssignalet skulle stå 250-450 m efter signal 11.5 opstillet 1100 m fra overkørsel. Det vil sige 850-650 m før ovk.

Signal 11.5

Signal 11.3 "Overkørsel usikret" visende brandgult lys **●** er indikation nok til, at der skal standse foran denne. Den første PU står få meter før ovk 9b.

– Hvorfor er det nødvendigt at en indkørselshastighed på 60 km/t. over en indkørselstogvejslængde på 0,5 km fra stationsgrænsen i km 7,7 til PU og ovk 9b i km 7,2, når overkørselssignalet står 850-650 m før?

Måske er årsagen, at der kun er en bremsevej fra indkørselssignalet til togvejens endepunkt på 0,5 km. I **Røb** er den 0,8 km til signal 17.12 "Stop" **STOP**, og i **Ra** er den 0,9 km. En lkf advares altså i **Up** 850-650 m om togvejens længde, når der kun vises "Kør" **●**.

**S
T
O
P**

Togvejens længde?

Årsagen kan også være, at togvejens længde er for kort, når indkørselssignal kun viser "Kør" **●**.

17.12

Signalmæssig annullering af La

Der findes ingen bestemmelser i SR om, at en La gælder ved en bestemt signalgivning. Derfor lovliggøres tidsrøveren med kun 60 km/t. ved at lave en **fodnote** i TIB (V), der træder i kraft **mandag 28. november 2011**.

Ved eksempelvis det østlige indkørselssignal i **Røb** vil der i stedet for "120" nu stå "60 *)"
*) ved "Kør igennem" dog 120 km/t."

Kilde: Rettelsesblad 4382 Side 466-15 gældende fra 28.11.2011.

Ændringsforslag

Kør stærkere igennem et vigespor på en station end gennem det gennemgående spor.

Både på **Langåbanen** og **Silkeborgbanen** forsinkes toggangen af de mange La, hvor der med normal indkørselshastighed ikke er lang varslingsstid på varslingsanlægget til toget passer. Derfor er der sat et La **40** skilt op i eksempelvis **Bg** (Bording) og **Hu** (Hammerum). Det betyder, at RX-toget må snegle sig igennem gennemkørselssporet med 40 km/t. på flere stationer, og så er der gået inflation i begrebet "regionalekspres". I **Bg** holder der et vestkørende tog i spor 2, mens det østkørende RX-tog passerer gennemkørselssporet med 40 km/t. grundet Marie "**Gå ikke over sporet, der kommer tog.**" **Gong**. skal have tilstrækkelige mange sekunder til at gentage remsen.

Hvis der på en station, eksempelvis **Hu** nu er La **40**, og der i I-signalet vises signal 6.5.6. "Kørsel med begrænset hastighed" for et gennemkørende tog i spor 1, ville det kunne køre hurtigere igennem stationen, hvis:

I TIB (V) laves fodnoterne:

*) Ved "Kør" og "Kør igennem" 40 km/t.

**) Ved "Kør med begrænset hastighed" 60 km/t.

Herved vil der kunne køres stærkere igennem vigespor 2, 60 km/t., end i det **gennemgående og gennemkørselssporet** spor 1!

Virkning: Ved at køre gennem vigesporet vil toggangen ikke blive forsinket så meget som gennem gennemkørselssporet.

(BL)

Ti 8/11 – on 9/11 2011

Jernbanen Skive-Struer, Besigtigelsesforretningen den 8. og 9. november 2011

08 nov, 2011

BESIGTIGELSE

Der vil efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en besigtigelsesforretning i anledning af nedlæggelse og sikring af en række overkørsler på jernbanestrækningen Skive-Struer.

TIRSDAG DEN 8. NOVEMBER 2011

Forretningen begynder tirsdag den 8. november 2011 kl. 9.00 med et indledende møde på Hotel Vinderup, Nørregade 2, Vinderup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet, der vedrører overkørslerne 136, 137, 141, 142 og 144.

Efter det indledende møde vil der ske en besigtigelse i marken. Den nærmere rækkefølge og tidsplan for besigtigelsen i marken vil blive aftalt på det indledende møde.

Forretningen fortsætter tirsdag den 8. november 2011 kl. 14.00 med et indledende møde på Hotel Vinderup, Nørregade 2, Vinderup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet, der vedrører overkørslerne 108, 110 og 113.

Efter det indledende møde vil der ske en besigtigelse i marken. Den nærmere rækkefølge og tidsplan for besigtigelsen i marken vil blive aftalt på det indledende møde.

ONSDAG DEN 9. NOVEMBER 2011

Forretningen begynder onsdag den 9. november 2011 kl. 8.00 med et indledende møde på Hotel Vinderup, Nørregade 2, Vinderup, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet, der vedrører overkørslerne 125, 126 og 127.

Efter det indledende møde vil der ske en besigtigelse i marken. Den nærmere rækkefølge og tidsplan for besigtigelsen i marken vil blive aftalt på det indledende møde.

Enhver, der kan blive berørt af nedlæggelserne og sikringerne, kan møde og udtale sig om projektet samt foreslå ændringer. Grundejere, der efter anlægsmyndighedens opfattelse berøres af anlægget, modtager et eksemplar af denne kundgørelse og bedes orientere eventuelle brugere om sagen.

Ved besigtigelsesforretningen vil der alene blive foretaget en gennemgang og vurdering af projektet. De nødvendige ekspropriationer vil blive gennemført ved en senere lejlighed.

Oversigtsplaner for de påtænkte nedlæggelser af overkørslerne vil fra og med den 11. oktober 2011 være fremlagt til eftersyn hos Borgerservice i Holstebro Kommune, hos Borgerservice i Skive Kommune og hos Borgerservice i Struer Kommune.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, 5. oktober 2011

Kilde: <http://www.kommissarius-jyl.dk/node/308>

Mærkelig nok er ovk 135 **Vp-Str** IKKE behandlet ved besigtigelsesforretning.

Overkørslernes placering kan læses på de af **banedanmark** udsendte kort.

Est-Røb	Ovk 108	km 75,232	⊕ Opgradering til bomanlæg	Torsdag 30. juni 2011
Est-Røb	Ovk 110	km 76,332	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Torsdag 30. juni 2011
Røb-Vp	Ovk 113	km 79,068	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Fredag 15. juli 2011
Vp-Str	Ovk 125	km 89,886	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Torsdag 30. juni 2011
Vp-Str	Ovk 126	km 50,549	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Torsdag 30. juni 2011
Vp-Str	Ovk 127	km 90,893	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Torsdag 30. juni 2011
Vp-Str	Ovk 135	km 95,407	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Fredag 1. oktober 2010
Vp-Str	Ovk 136	km 95,736	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Fredag 1. oktober 2010
Vp-Str	Ovk 137	km 96,136	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Fredag 1. oktober 2010
Vp-Str	Ovk 141	km 98,226	⊕ Opgradering til bomanlæg	Fredag 15. juli 2011
Vp-Str	Ovk 142	km 98,620	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Fredag 15. juli 2011
Vp-Str	Ovk 144	km 99,488	⬆ Privat overkørsel nedlægges	Fredag 15. juli 2011

Kilde: **banedanmark**, kort med indtegnet screening af strækningen Langå-Struer. For overkørsler der nedlægges.

(BL)

Sø 13/11 2011

Etablering af tre sikrede ovk på Silkeborgbanen

Nu er der monteret sokler til bomanlæg ved de usikrede ovk 32, 33 og 35 mellem **La** (Laven) og **Sv** (Svejbæk). Der er rejst et trådhegn mellem ovk 33 og netop nedlagte usikrede ovk 34.

Ny usikret ovk under bygning på Jyske Vestbane Hm-Str i km 198,6

Etablering af den nye, usikrede ovk mellem **Hm** og **Str** er kommet så vidt, at der er en planeret trace på hver side af strækningssporet. At der tillades at oprette en ny, usikret ovk skyldes, at den kun skal i brug, når dele til de tre nye vindmøller flyttes op på bakkepartiet SØ for hovedgården **Kvistrup** eller **Quistrup** fra 1163, hvor de skal bygges. I tiden 1925-27 påbegyndte Svend Olufsen og Peter Bang her deres virksomhed Bang & Olufsen. Der findes to jernbanebroer fra hovedgården til dens jorder, men der kan ingen vindmøller komme igennem.

Nøglen til den aflåste ovk skal før hvert brug hentes ved Banedanmark i **Fa!** Nummeret på den kommende ovk er ukendt. Den nordligste nu eksisterende ovk er ovk 379 i km 195,8 i nordenden af **Hm**.

Der skal bygges tre vindmøller med en maksimal højde på 135 m, og de vil komme til at stå i koterne cirka 12-25. Bakketoppen befinder sig i vindzone 2, hvor det højeste er zone 1 (langs **VLTJ**)! På at kigge på et vindatlas over **Danmark** på <http://www.frivindenergi.dk/vindatlas.html>

Struer Byråd besluttede på mødet den **tirsdag 27. april 2010** at vedtage planer for vindmøller ved Quistrup endeligt. Se lokalplan 312 på <http://www.struer.dk/webtop/site.aspx?p=18000>

(BL)

Ma 14/11 2011

Du er her: Forside > Presserum > Pressemeddelelser > **Banen mellem Ribe og Tønder er genåbnet**

Banen mellem Ribe og Tønder er genåbnet

25. juni begyndte Banedanmark en omfattende fornyelse af banen mellem Bramming-Tønder og Esbjerg-Lunderskov. Nu står den sidste del af arbejdet planmæssigt færdig, og Banedanmark glæder sig over, at passagererne nu kan tage en bedre bane i brug.

Det store sporarbejde mellem Bramming-Tønder og Esbjerg-Lunderskov er nu helt færdigt. Mens banen mellem Esbjerg-Lunderskov og Bramming-Ribe blev åbnet allerede i august, har Banedanmark arbejdet på den sydligste del mellem Ribe og Tønder frem til nu. I dag leveres banen tilbage til passagererne.

Mellem Bramming og Tønder har Banedanmark udskiftet 43 km spor, fornyet 13 sporskifter og ombygget sporene i 29 overkørsler.

"Det er dejligt, at passagerne igen kan tage toget. På store dele af strækningen trængte skinner, sveller og skærver til at blive udskiftet, og det er alt sammen blevet fornyet, og det har været et omfattende arbejde. Så det er en bedre bane passagererne får tilbage," forklarer projektleder i Banedanmark Tom Serup Andersen.

Tak for tålmodigheden

Banen har været lukket for togtrafik under det store sporarbejde, og passagererne har måttet køre med busser i stedet.

"Vi takker for passagerernes store tålmodighed. Vi ved godt, det er længe at skulle leve med en forlænget rejsetid," siger Tom Serup Andersen.

Nu mangler Banedanmark en såkaldt slutjustering af sporene, som bliver udført i løbet af de næste par måneder, og om et år laves der en etårsjustering af sporet – alt sammen natarbejde, som foregår uden væsentlige påvirkninger af togdriften.

Samtidig med sporarbejdet har Tønder Kommune etableret en dobbeltrettet cykelsti ved overkørslen på Bargumsvej. Cykelstien bliver først ibrugtaget på et senere tidspunkt, og ved den lejlighed skal Banedanmark foretage nogle ændringer i overkørselsanlægget i forbindelse med den nye cykelsti.

I år er der i alt ombygget 61 km spor i Sydjylland – 18 km mellem Esbjerg-Lunderskov og 43 km mellem Bramming-Tønder.

...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15166>, mandag 14. november 2011

Rettelsesblade 4374-4378 til TIB (V)

30. Bm-Tdgr

Udkørselshastigheden fra spor 2 i **Æk** (Skærbæk) sættes ned fra 60 til 50 km/t.

Det nordlige indgangssporskifte i **Bw** (Bredebro) flyttes fra at ligge N for ovk 106 til at ligge S for. Udkørselshastigheden fra spor 2 i **Bw** sættes ned fra 60 til 50 km/t. Det sydlige sporskifte flyttes fra at ligge S for ovk 107 til at ligge N for.

Samtlige spor (på nær spor 1 og spor 2 med to tilhørende sporskifter) i **Tdr** er fjernede – også sporet mod **Te** (på papiret).

30. Tdgr-Bm

Indkørselshastigheden i spor 1 og 2 i **Bw** sættes ned fra 60 til 50 km/t. Ovk 106 og 105 får fælles overkørselssignal.

Ovk 80 og 79 i nordenden af **Æk** får fælles overkørselssignal.

Kilde: **TIB (V)** rettelsesblade 4374-4378, mandag 14. november 2011

Genåbning af strækningen RV-Tdr

Tønderbanen bliver genåbnet mandag 14. november 2011 over strækningen **Rb-Tdr** efter at have været under ombygning siden lørdag 25. juni 2011.

Det nye spor vil give en behageligere kørsel, men driftsmæssigt er der ikke sket noget fremskridt. Hastigheder på stationer sættes ned, og der ingen ændringer i de stykker, hvor der må køres 75 og 100 km/t. Det blivende spændende at se, om dét vil blive ændret, når sporet har sat sig.

Da banen er en af de mest lige i landet, og der kun findes 5 usikrede overkørsler, burde strækningshastigheden kunne sættes op til 100 og 120 km/t. *Politisk vilje? Økonomi?*

(BL)

Ti 15/11 2011

Nyt tag på stationsbygning i Rk

Et par mand lægger teglsten på taget af stationsbygningen i **Rk** (Rødkærsbro). Bygningen er solgt tidligere på året.

(BL)

Interessant læsning om elektrificering i Danmark:

Strategisk analyse af elektrificering af banenettet

Her kan du læse den strategiske analyse af elektrificering af banenettet. Analysen består af en rapport med hovedkonklusioner samt to delopgaver.

Strategisk analyse af elektrificering af banenettet – Hovedkonklusioner

Opgave A: Strategianalysen

Opgave B: Begrundet anlægsoverslag Lunderskov – Esbjerg

Kilde: <http://www.trm.dk/da/publikationer/2011/strategisk+analyse+af+elektrificering+af+banenettet/>

tirsdag 15. november 2011

(JSL via BL)

Fr 18/11 2011

Trafik over Storebæltsbroen

Om eftermiddagen var jeg et smut nede ved **Storstrømsbroen**. I **Vo** holdt der to busser på forpladsen ved stationen, og yderligere et par stykker ventede på læssevejen. På **Storstrømsbroen** er hastigheden på vejdelene nedsat fra 70 km/t. til 50 km/t.

Mens jeg var i **Nv** (Nørre Alslev), vendte MR-sæt 28 fra RØ 82242 til RØ 82233, mens de rejsende gik til/kom fra to turistbusser.

Det forlyder, buscirkuset koster 15.000 i timen! Men der er også mindst fire på vej hele tiden mellem **Vo** og **Nv** samt vel et tilsvarende antal busser mellem **Kh** og **Rf**. Hertil kommer et antal busser, der holdt klar til at rykke ind (vel ved togforsinkelser).

(JSL via BL)

Lø 19/11 2011

I dag er der kommet ny AML i DDR (Den Digitale Rygsæk). Både akseltryk og metervægt på **Storstrømsbroen** er nu sat til 0 t, men med følgende bemærkning: DSB litra MF, litra MR, DSB/DB BR605 samt Unimat stoppemaskine med efterløbende mandskabsvogn må befare strækning. Samme tekst om DSB-køretøjerne fremgår af et nyt DSB-cirkulære.



Der er opsat juletræ med lys i **OI** (Holme-Olstrup), og da RØ 2418 (MR sæt 23) holdt og afventede krydsning, var der lys i træet = meget hyggeligt!

I dag river Banedanmark broen for **Ægirsvej** i **Næ** ned. Det er den lille "bilde" bro parallelt med broen for **Østre Ringvej**.

(JSL via BL)

Nye radiomaster

Radiomasten ved ovk 76 i km 31,743 **Ln-Yd** (Lyngs-Ydby) ligger og klar til at blive rejst af en kran på en hvid lastbil.

Ved ovk 160 i km 52,219 **Bn-Hæ** (Bedsted Thy – Hørdum) er der etableret en trekant på tre fundamenter. Masten er ikke kommet eller samlet.

(BL)

Ma 21/11 2011

Strækningshastighed på Tønderbanen nedsat

Fra km 15,5 til km 65,1 er strækningshastigheden nedsat med en La **80** grundet banens tilstand. Den nordlige stationsgrænse i **Rb** befinder sig i km 15,5 og km 65,1 er den sydlige stationsgrænse i **Tdr**. Hvilken dato denne 39,6 km lange La **80** er trådt i kraft, vides ikke, men fra **mandag, den 21. november 2011** kl. 0.00 er den gældende.

Da strækningshastigheden for år tilbage mellem **Bm** og **Rb** blev sat op fra 75 km/t. til 100 km/t., gik der ikke lang tid, før strækningshastigheden blev sat ned til 80 km/t. Nu ligger der nyt spor fra km 3,5 til **Rb**, men strækningshastigheden er stadig 80 km/t. Resten af Tønderbanen får ikke glæde af det nye spor, for nu må der kun køres 80 km/t., hvor 100 km/t. visse steder før var tilladt. Når sporet har stabiliseret sig, bliver strækningshastigheden forhåbentlig sat op til det, den var før sporombygningen.

– Går det mon for resten af **Tønderbanen** på samme måde, så det skete fra km 3,5 og til **Rb**?

Signal 16.2.3. "Kør hurtigere" flyttet.

30. Bm-Tdgr

Æk km 36,7. Sted 37,1. La **75**. Banens tilstand. Signal 16.2.3 "Kør hurtigere" flyttet.

Bw km 49,0. Sted 49,2. La **75**. Banens tilstand. Signal 16.2.3 "Kør hurtigere" flyttet.

30. Tdgr-Bm

Bw km 49,0. Sted 49,9. La **75**. Banens tilstand. Signal 16.2.3 "Kør hurtigere" flyttet.

(BL)

2012

Langå-Struer

Forberedende arbejde vil forekomme. Der arbejdes i 6 timers natspæringer

(BL)

Lø 12/5 2012 – lø 23/6 2012

Langå-Struer

- Etape 1:
- Start d. 12/5 kl. 02.00 – 23/6 kl. 02.00
- Spærret: (Viborg) – (Skive). Viborg st. indtil indgangssporskiftet.
- Der kan køre tog imellem Struer og Skive + Langå-Viborg, ½-times drift ma-fr kun 06.00-09.00 + 14.00-18.00, et spor til rådighed i Viborg.

(BL)

Lø 23/6 2012 – lø 7/7 2012

Langå-Struer

- Etape 2:
- Start d. 23/6 kl. 02.00 – 7/7 kl. 02.00
- Spærret: (Langå) – (Skive).
- Der kan køre tog imellem Struer og Skive

(BL)

Lø 7/7 2012 – ma 13/8 2012

Langå-Struer

- Etape 3:
- Start d. 7/7 kl. 02.00 – 13/8 kl. 02.00
- Spærret: (Langå) – (Struer) Struer st., indtil indgangssporskiftet.

(BL)

Ma 13/8 2012 – ma 1/10 2012

Langå-Struer

- Etape 4:
- Start d. 13/8 kl. 02.00 – 1/10 kl. 02.00
- Spærret: (Skive) – (Struer) +2 spor på Struer st. se næste sider
- Der kan køre tog imellem Skive og Langå

- Etape 5:
- Oversigt over, hvad der skal laves på Struer st.
- På de 3 næste slides, kan I se, hvordan arbejdet opdeles. Bemærk, at kun det spærrede område er fremhævet med rødt.
- Bemærk, stykket fra sporskifte 133b – stationsgrænsen mod Skive laves i etape 4.

(BL)

Lø 11/8 2012 – lø 25/8 2012

Langå-Struer

- Etape 5a:
- Start d. 11/8 kl. 02.00 – 25/8 kl. 02.00
- Spærret: spor 1 og 2 på Struer st.
- Der kan køre tog spor 3,4 og 5 (ej markeret på kort)

(BL)

Lø 25/8 2012 – lø 8/9 2012

Langå-Struer

- Etape 5b:
- Start d. 25/8 kl. 02.00 – 8/9 kl. 02.00
- Spærret: spor 3 og 4 på Struer st.
- Der kan køre tog i spor 3,4 og 5 (ej markeret på kort)

(BL)

Lø 8/9 2012 – lø 15/9 2012

Langå-Struer

- Etape 5c:
- Start d. 8/9 kl. 02.00 – 15/9 kl. 02.00
- Spærret: spor 5 og 6 på Struer st.
- Der kan køre tog i spor 1, 2, 3 og 4 (ej markeret på kort). Bemærk endvidere, at spor 6 er spærret som opstillingsspor

(BL)

Langå-Struer

- Etape 5d:
- Start d. 15/9 kl. 02.00 – 1/10 kl. 02.00
- Spærret: spor 5 og 6 på Struer st.
- Der kan køre tog i spor 1, 2, 3, 4 og 5, dog er der begrænsninger i opstillingssporene.

Langå-Struer

afsluttende arbejde vil forekomme.
Der arbejdes i 6 timers natspæringer.
Slutjustering + 1 års justering
Disse spæringer aftales senest medio februar.

(BL)

UDLAND

Ma 17/10 2011

EG 3109 i Stade

På <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,5599903> ses RSC EG 3109 i **Stade**.

– *Hvor meget kører EG egentlig i Tyskland?*

(JSL via BL)

To 20/10 2011

Tur til Malmö

I dag var jeg en tur i Malmö med *JSAjr*, hvor vi bl.a. så en del persontog samt rangering. De to TMX 1031 og TMX 1033 så vi først ved 15:30-tiden, hvor de kom kørende solo fra **Nordhavnen** og kørte ned til bilterminalen. Først klokken 16:15 kom de retur med 17 af de lukkede svenske bilvogne.

T44 314 stod ved sporet ind til den gamle frihavn med et LKW-Walter tog. Tilsyneladende var et eller andet gået galt, for der skete ingenting, og til sidst stoppede man endda motoren på T44'en.

– *Kører Green Gargo's LKW-Walter tog (der jo kører gennem Danmark) virkelig kun til Malmö på svensk side?*

Veolias tog kørte med 141 001-6 »Ripley«, men efter det oplyste vil der fra i morgen køre Taurus i dette tog. Der medfulgte en ex. DB panoramavogn.

Man kan ikke undgå og blive imponeret over de store infrastrukturinvesteringen, der er foretaget i **Malmöområdet**. **Hyllie** nye station med fire spor, **Kastrup** har kun to og mange, mange flere passagerer med megen, megen mere bagage. Og naturligvis er der sporudfletning ude af niveau, hvor strækningen fra **Danmark** deler sig mod **Citytunneln** og **Kontinentalbanan**.

– *Ved nogle af de professionelle sverigeskørere, hvor hurtigt man må køre i de skifter?*

Som bekendt vil man i **Danmark** spare på betonen, når den nye bane via **Kj** skal indflettes ved **Rg**, og kan nøjes med et signal! *Meeen måske har svenskerne bare en betonfetisch?*

(JSL via BL)

/10 2010

FREMGANG Deutsche Bahn satte i første halvår 2011 rekord med en omsætning på mere end 140 milliarder kroner. Det var en stigning på 21 milliarder kroner i forhold til året før – svarende til 17,2 procent.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 34, **oktober 2011**, side 2

4 KORTE

Alvorlig ulykke i Tyskland

ULYKKE Et Deutsche Bahn-tog forulykkede 20. september i byen Lauterbach i Tyskland, da det påkørte en varevogn i en overkørsel. Politiet vurderer, at varevognen blev ramt af en anden bil og skubbet ud på sporet. 50 mennesker kom til skade.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 34, **oktober 2011**, side 8

(BL)

Fr 4/11 2011

Skåne ruster sig til en hård togvinter

I Skåne ruster jernbanetrafikken sig forud for en ny streng vinter.

Der opstilles blandt andet 4.000 meter snestakit for at holde snedriverne væk fra skinnerne. Det fremgik blandt andet på det pressemøde, som Trafikverket i Skåne havde inviteret til torsdag eftermiddag.

"Vi er forberedte på en hård vinter denne gang. Man siger, at der altid følger en hård vinter efter to hårde vintre, så vi skal være klar denne gang", siger chefen for Trafikverket Lennart Andersson

I de to foregående vintre forårsagede sne og kulde mange aflyste tog, og de tog, der kørte, blev ofte stærkt forsinkede. I år gør Trafikverket, Skånetrafiken, Jernhusen og togoperatørerne fælles front mod vinteren. Alle parter er indstillede på at gøre deres yderste for at undgå togkaos.

"I Skåne satser vi først og fremmest på effektive sporskifter og flere snestakitter", siger Lennart Andersson.

Flere tiltag

Et tiltag bliver at køre med reduceret køreplan.

"Det er bedre at køre færre tog og komme frem til tiden end, at alle tog er forsinkede", siger Lennart Andersson.

Trafikverket vil også beskytte strategiske sporskifter mod vejr og vind ved hjælp af blandt andet elvarme og plastkapper til at beskytte sporskiftemekanismen mod nedbør, sneklumper og isblokke fra forbigående tog.

Forventningsafstemning

"Vi får forstyrrelser i trafikken igen i denne vinter, hvis det bliver en hård vinter, men vi er sikre på, at vi med vores forberedelser denne gang vil få en bedre situation end de to foregående vintre", siger Lennart Andersson.

Skånetrafikens trafikchef Göran Lundblad supplerer:

"Selvom vi må acceptere, at servicestandarden falder, hvis vi får en hård vinter, er det fortsat vores mål, at vi skal klare os bedre end privatbilismen".

DSB, DSBFirst og Banedanmark melder i næste uge ud om planerne vinterberedskab i Danmark.

Fakta

- Trafikreducering ved ekstremt uvejr, dvs. færre, men længere tog
- Ekstra ressourcer til snerydning i ekstremt vejr
- Elvarme ved sporskifter
- Bedre trafikinformation til kunderne
- Mere effektiv afisning og vedligehold af tog

Kilde: DSB Intranet, **fredag 4. november 2011**
(JSL via BL)

Fr 18/11 2011

Snyd med togbilletter

FALSKNERI Der er falske togbilletter og månedskort til S-Bahn i Berlin i omløb på internettet – og i så stort omfang, at tysk Politi råder til, at man kun køber sine billetter i de officielle billetssalg og -automater.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 35, **november 2011**, side 4.

OPKØB Arriva England har købt Grand Central Railway, der kører tog mellem London og henholdsvis Sunderland og Bradford/Halifax i såkaldt 'fri trafik'. 700.000 passagerer rejser hvert år med Grand Central Railway.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 35, **november 2011**, side 8.
(BL)

Lø 19/11 2011

Kriminalkommissær Barnaby

På stationen **Great Worthy** ses BR 92212 ankomme under pæne dampslag med et tog. Desuden 34016 og 5224.

Kilde: Kriminalkommissær Barnaby (84) Engelsk krimiserie fra **2011**. DR 1, **lørdag, den 19. november 2011** 22.20-23.48.

(BL)

Lø 15/10 2011

NATURSTI: Næstved og Slagelse kommuner blev fredag en 48 kilometer lang Fodsporet blev indviet ved den gamle station i Dalmose. Den rigtige folkefest begynder først lørdag, hvor en lang række lokale har sørget for aktiviteter.

Fodsporet blev indviet med fadøl og folkefest

■ SIDE 12

(BL)

Ma 17/10 2011

Ny køreplan sikrer flere pladser i togene

Der er tale om både forbedringer og forringelser, når DSB's nye køreplan træder i kraft den 11. december med en række ændringer i togdriften over hele landet. I Esbjerg bliver der flere Intercityafgange til København – men der bliver også ældre og langsommere tog på strækningen fra Esbjerg til Århus, fortæller Ove Dahl Kristensen, vicedirektør i DSB.

»Samlet set sætter vi flere og længere tog ind på de danske jernbaneskiner i det kommende år for at sikre kunderne flere pladser i togene. I Esbjerg har vi været nødt til at indsætte MR-tog på strækningen til Århus, hvilket desværre medfører længere rejsetid for nogle kunder. Til gengæld sikrer vi, at de vestjyske kunder bliver serviceret med direkte IC3-tog til København hver time. Det har ikke tidligere været en mulighed for kunderne. Og det betyder blandt andet, at Vestjylland bliver bedre koblet på landsdelstrafikken, siger Ove Dahl Kristensen

Netop landsdelstrafikken har været central i forbindelse med planlægningen og udrulningen af den nye køreplan. Hovedstrækningen mellem København og Århus oplever passagerervækst ligesom forbindelsen Esbjerg og København er i vækst. Derfor prioriterer DSB, at omlægningerne i køreplanen

skal gavne flest mulige danskere med flere siddepladser, og at InterCity-togtrafikken styrkes i den kommende køreplan. DSB søger derfor med køreplansomlægningen at imødekomme den store efterspørgsel efter pladser i togene på især hovedstrækningen.

»DSB mangler moderne materiel i de her år blandt andet på grund af de forsinkede IC4-leverancer. Og på grund af den aktuelle materielsituation er det nødvendigt at gennemføre nogle ændringer, som nogle kunder kan se som forringelser, men som for de fleste kunder vil være forbedringer. Så vi vælger løsninger, der hjælper som mange kunder som muligt så meget som muligt,« forklarer Ove Dahl Kristensen.

»Samtidig vil vi fremadrettet prioritere at indsætte IC4-togene i stedet for MR-togene på strækningen mellem Esbjerg i takt med, at de blive klar til drift. Den udskiftning forventer vi vil foregå i løbet af det kommende år,« siger han.

Fakta:

- DSB's nye køreplan træder i kraft 11. december
- På strækningen mellem Aarhus og København servicerede DSB i 2010 dagligt cirka 120 kunder. Til sammenligning rejste cirka 320 kunder hver dag mellem Esbjerg og København sidste år.
- Rejsetidsforlængelsen på den samlede rejse fra Esbjerg til Aarhus bliver med MR-togene omkring 20 minutter, hvis man rejser over hele strækningen

Delvis lukning af Hovedbanegården forløber stort set smertefrit

Aflyste tog og tidsændringer – DSB får nok at se til de kommende dage når Københavns Hovedbanegård er på vågeblus.

Københavns Hovedbanegård er i efterårsferien delvist på grund af en større ombygning af fjernstyringscentralen. Arbejdet fortsætter frem til på fredag, og de næste par dage bliver mere afgørende for DSB, fordi langt flere passagerer skal til og fra arbejde de kommende dage på trods af, at der er efterårsferie.

»I dag er gået godt med høj regularitet her i morgenmyldretiden. Vi er kommet godt fra start – så det tyder på, at vi har fået strikket en god plan sammen, « siger Tony Bispeskov, informationschef i DSB.

På mange fjern- og regionaltoogsstationer står der info-guider klar til at hjælpe kunderne.

»De kunder, som info-guiderne har talt med på stationerne, har generelt taget det meget positivt. Der har været god omtale lukningen i medierne – så kunderne har været forberedt på at der var ændringer i trafikken,« siger Tony Bispeskov.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 17. oktober 2011**

(JSL via BL)

On 19/10 2011

Busser i stedet for tog på lukket Storstrømsbro

Al togtrafik mellem Vordingborg og Nørre Alslev er indstillet, fordi Storstrømsbroen har slået en revne.

Efter fundet af en 25 centimeter lang revne i et af brofagene har DSB valgt at indstille al togtrafik på Storstrømsbroen i foreløbig en uge. Broen er stadig åben for al øvrig trafik, og det betyder derfor også, at togpassagerer i perioden vil blive fragtet over broen i busser, der kører med et kvarters mellemrum hver vej.

Informationschef i Trafikinformation, Tony Bispeskov, beklager de ændringer, det betyder for kunder og medarbejdere.

»Vi har arbejdet hele natten på at få puslespillet til at gå op. Vi sender et beredskab af personale til området, der vil gå på stationerne og sikre højtalerudkald, tale med kunderne og hjælpe og vejlede,« siger han.

Medarbejderne, der normalt kører strækningen mellem Vordingborg og Nørre Alslev, hvor togtrafikken altså er indstillet, har fået lavet tjenesten om.

Indtil videre fortsætter ordningen ugen ud, mens man afventer nyt fra BaneDanmark. De skal nemlig undersøge, om der er lignende revner andre steder på den 3199 meter lange bro.

Læs mere om den ændrede køreplan mellem Vordingborg og Nørre Alslev [her](#)?

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 19. oktober 2011**

(JSL via BL)

To 20/10 2011

Motorlarm i Vordingborg og Næstved

Det igangværende sporarbejde af Københavns Hovedbanegård og reparationer på Storstrømsbroen, betyder, at DSB ikke har den plads til at parkere lokomotiver og togvogne, som de normalt har. DSB har derfor

været nødt til at være kreative, når det gælder om at finde parkeringspladser til togene. Derfor vil der fra i nat og til og med lørdag formiddag holde tog på Næstved station og Vordingborg station.

”Problemet er, at der på de to stationer ikke er mulighed for at sætte strøm til togene, så man kan slukke dieselmotorerne, som vi normalt gør. Det er meget vigtigt, at der hele tiden er en energikilde tilsluttet togene, fordi togets batteri ikke kan holde en hel nat, hvor vognene skal holdes frostfri. Derfor er der ingen anden mulighed end at lade togets dieselmotorer køre hele natten,” Claus Kirchoff, Afdelingsleder i Korrigeringscenteret.

I Næstved bliver togene parkeret længst muligt væk fra nærmeste nabo, men i Vordingborg er der kun ét sted man kan parkere. Af hensyn til sikkerheden og personalet samt for at forstyrre trafikken mindst muligt, er det vigtigt at togene bliver parkeret på baneterrænet i nærheden af stationerne.

DSB beklager de gener det kan medføre.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 20. oktober 2011**

(JSL via BL)

Spærringen af Storstrømsbroen giver DSB mange problemer.

I **Næ** er der etableret ekstra rengøring af DD-stammer med indkaldt ISS-personale fra klokken 22 til 05.00. Tilsvarende sørger ISS Kloakservice for toilettømning og påfyldning af vand på DD, og her **torsdag** aften ved 22.30-tiden holder der to slamsugere ved spor 1.

I **Vo** står ISS for midtvejsrengøring i dagtimerne.

Olieleverandøren Statoil holder også ekstra øje med olieforbruget i **Næ**, der er mangedoblet med tankning af de mange ME'er.

I formiddags ved 9.20-tiden holdt DSB ME 1521 med RØ 2213 og tankede olie. Toget blev forsinket ca. 15 minutter.

DR P4 Sjælland har i dag talt om, at DSB meget gerne vil have nogle af de indespærrede tog fra **Nf** til Sjælland. Man har undersøgt, om man kan få lov til at »liste« over **Storstrømsbroen** med materieltog, eller om de kan køres via **Rfø-Pu** og **Tyskland**.

www.folketidende.dk skriver om sagen:

(JSL via BL)

Fr 21/10 2011

DSB får ikke lov til at "liste" tomme tog over Storstrømsbroen

DR P4 Sjælland fortæller netop nu, at Banedanmark ikke vil lade DSB liste de indelukkede tog – der jo gerne skulle bruges i pendlertrafikken på mandag – fra Nykøbing F over Storstrømsbroen.

DSB undersøger nu mulighederne for at overføre togene med færgeren Rødby Færge – Puttgarden og køre togene via Tyskland til Sønderjylland og videre til Sjælland.

(JSL via BL)

Pressemeddelelser

Ny køreplan sikrer flere lyntog til fynboerne

I DSB's Køreplan 2012 er der **34 nye afgang** om ugen med InterCityLyn-tog mellem landsdelene som får stop på Fyn. De **17 af togene er helt nye**, mens de **17 andre tidligere kørte gennem Odense uden stop**.

Nyborg bliver for alvor til en station for Lyntog med mere end 40 ugentlige stop, 20 i hver retning. Dermed kan man køre non-stop til København fra Nyborg og med kun to stop til Aarhus.

På Vestfyn får regionaltogene to køreplaner – den ene standser ved alle stationer, som det kendes fra den aktuelle køreplan for 2011, og den anden, som hver anden time springer de fire mindste af i alt 12 stationer over på strækningen mellem Odense og Fredericia.

Ændringen i Køreplan 2012 er nødvendige for at få plads til flere InterCityLyn-tog på tværs af landsdelene.

»Med ændringen af køreplanen på Vestfyn får vi plads til flere lyntog på de lange strækninger, og dermed skaffer vi også siddepladser til flere af de kunder, der i dag står op,« forklarer chef for DSB Trafikplanlægning, vicedirektør Ove Dahl Kristensen.

Tog hvert kvarter om morgenen

Blandt de 34 afgang med Lyntog er der i Køreplan 2012 flere nye alternativer for passagererne på Fyn.

Skal man til København eller Københavns Lufthavn fra Odense eller Nyborg, er der nu flere muligheder om morgenen. Fx. har den nye køreplan ti afgang om morgenen fra Odense og Nyborg mod København mellem klokken 6 og 8, hvoraf de seks afgang alene ligger mellem klokken 7 og 8.

Dermed vil der i tidsrummet mellem klokken 6 og 9 minimum være tog hvert kvarter mellem Odense/Nyborg og København.

I den anden retning betyder de nye lyntog en række hurtige forbindelser – dels mellem København og Nyborg/Odense, og især også til Vejle og Aarhus.

Ændringer i køreplanen for Vestfyn

Køreplanen for regionaltogene på Vestfyn tilpasses ligeledes for 2012.

Stationerne Holmstrup, Skalbjerger, Bred og Kauslunde får således tog hver anden time, hvor de i dag har tog hver time. Tilsammen udgør andelen af kunder, der rejser fra de fire stationer, 10 procent – eller cirka 100 personer om dagen – af det samlede antal kunder i regionaltogstrafikken på Vestfyn.

For de resterende 90 procent, der stiger på togene i Tommerup, Ejby, Nørre Åby, Gelsted, Aarup medfører ændringen en rejsetidsgevinst på op til 10 minutter mellem Odense og Fredericia.

»Men det er ikke rejsetiden, der er argumentet for at gøre det her. Det er derimod kapaciteten på sporene over Vestfyn, som gør det nødvendigt at prioritere til fordel for langt størstedelen af kunderne. Med den nye køreplan tilbyder vi størstedelen af passagererne på Vestfyn kortere rejsetid og samtidig flere lyntog mellem landsdelene for fynboerne,« siger Ove Dahl Kristensen.

Den samlede køreplan kan ses på <http://www.dsb.dk/find-og-kob/indland/koreplaner/?station=1samlet>

Fakta om Vestfyn:

Her er det daglige cirka antal kunder fra de 12 stationer, der er betjent af regionaltogene på Vestfyn.

Odense 6900	Aarup 130
Fredericia 2100	Bred 30
Middelfart 1300	Skalbjerger 25
Tommerup 175	Kauslund 25
Ejby 160	Holmstrup 20
Nørre Åby 150	
Gelsted 140	

Til sammen stiger det cirka med 100 kunder dagligt på togene i Bred, Skalbjerger, Kauslunde og Holmstrup

Kilde:

<http://www.dsb.dk/om-dsb/presse/pressemeddelelser/ny-koreplan-sikrer-flere-lyntog-til-fynboerne/>, **fredag**

21. oktober 2010 08:00:00

(BL)

TV2Øst har på <http://www.tv2east.dk/artikler/strandede-tog-skal-til-sjaelland> et indslag om de indespærrede tog, og på siden er der nedenstående tekst.

I nat var der 7 DD-stammer i **Næ**, der skulle tankes, rengøres og have tømt toiletter samt påfyldt vand.

Strandede tog må blive på Falster

DSB har fået afslag på at sejle togene til Tyskland for på den måde at få dem til Sjælland inden på mandag.

DSB er nu sat ud af spillet, når det gælder om at få seks strandede togsæt, der står på Falster, sat ind i den sjællandske regionaltrafik.

Tidligere på dagen fik DSB afslag på en ansøgning om dispensation til at køre togene tomme over Storstrømsbroen.

Broen er spærret for al togtrafik på grund af en revne i metalkonstruktionen, og Banedanmark vurderede, at der var risiko for, at revnen ville blive større.

Derfor forsøgte DSB at få togene til Sjælland via Tyskland, Jylland og Fyn, men også det har de nu fået afslag på.

Ifølge DSBs trafikinformationschef Tony Bispeskov kan den færge, der skulle sejle togsættene til Tyskland, ikke bære deres akseltryk.

De seneste dage har været aflysninger i myldretiden, fordi DSB mangler tog, og der er således hårdt brug for de seks dobbeltdækker-tog i den sjællandske regionaltrafik på mandag, som er første dag efter efterårsferien. Med de mislykkede forsøg på at få de seks tog til Sjælland ser det ud til, at morgenmyldretiden vil blive præget af aflysninger eller kortere tog.

– Det betyder i sagens natur, at vi kigger på hvordan vi kan udnytte de togsæt vi har til rådighed, og det kan betyde aflysninger, ligesom det kan betyde at visse toge bliver kortere end normalt, siger han til TV2 ØST.

Han opfordrer passagerer, som skal rejse med tog på mandag, til at gå ind på DSBs hjemmeside i løbet af lørdag. Her vil DSB komme med en ny og opdateret køreplan med de ændringer, som de manglende toge vil medføre.

Kilde: TV2 ØSTs redaktion, **fredag 21. oktober 2011**, kl. 20:25
(JSL via BL)

/10 2011

MILJØ Arriva er med, når Herning i uge 38 hold er Grøn Uge og tilbyder gratis togtransport mellem Herning og klimalandsbyen Studsgård i hele uge 38. Søndag 18. september er der skattejagt for børn i toget.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 34, **oktober 2011**, side 4

BILLETPRISER Det er slut med at køre gratis med S-toget den første søndag i måneden. Det koster nu 14 kroner at tage S-toget på månedens første søndag – til gengæld gælder billetten i hele hovedstadsområdet.

SIGNALER Banedanmark har indgået aftale med Siemens om levering af nyt signalsystem til S-banen i København. Arbejdet skal begynde i 2014 og forventes færdigt i 2018. Aftalen har en værdi af to milliarder kroner.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 34, **oktober 2011**, side 5

BESPARELSER DSB er ifølge Dansk Jernbaneforbund på vej med en stor fyringsrunde. DSB bekræfter, at der skal spares, men siger, at der ikke er truffet nogen endelig beslutning og at besparelserne ikke vil ramme kunderne.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 34, **oktober 2011**, side 9

Arriva indfrier trafikstyrelsens forventninger

Trafikstyrelsen har gjort status over sine indkøb af tog- og færgetrafik i 2010 og giver i en ny rapport udtryk for stor tilfredshed med Arriva.

TOGTRAFIK • DANMARK

»Generelt var kvaliteten af Arrivas kontraktleverancer i 2010 på et meget tilfredsstillende niveau.«

Sådan skriver Trafikstyrelsen i rapporten 'Trafikkøb 2010'. Rapporten indeholder en status over togtrafikken i Midt- og Vestjylland, på Kystbanen og over Øresund samt færgetrafikken til Bornholm, Bøjden-Fynshav og Samsø-Kalundborg.

Fuld bonus

»Trafikken på de midt- og vestjyske strækninger har i de seneste år været meget stabil. Arriva,

som har haft kontrakten siden 2003, har formået at opretholde en god regularitet og pålidelighed, og der har været en moderat stigning i passagertallet,« skriver Trafikstyrelsen.

Arriva fik i 2010 fuld bonus for regularitet og pålidelighed – og for kundetilfredshed. 97,1 procent af togene kørte til tiden, og kundetilfredsheden var på 4,03 på en skala fra 1 til 5.

12. december 2010 indledte Arriva en ny kontrakt på togtrafikken i Midt- og Vestjylland, og Trafikstyrelsen udtrykker også

tilfredshed med opstarten af den nye kontrakt.

»Kvaliteten af Arrivas produktion i de første tre kalendermåneder af kontrakten har været på et niveau, som betyder, at Arriva opnår fuld driftsstartbonus.«

Trafikstyrelsen bemærker også med tilfredshed, at det er lykkedes Arriva at få leveret og myndighedsgodkendt 12 nye Alstom Lint-togsæt til tiden og inden driftsstart 12. december 2010.

TILFREDSHED Arriva har fået leveret 12 nye Alstom Lint 41togsæt. Alle tog blev leveret før tid og er i dag i drift på de midt- og vestjyske togstrækninger, som Arriva har stået for driften af siden 2003. Foto: Arriva

To 27/10 2011

DSB er enig i IC4-undersøgelses konklusioner

Transportministeriet fremlægger i dag resultaterne af den særlige Atkins-rapport, der har gennemgået status for IC4. Direktør Frank Olesen kommenterer her rapportens konklusioner?

I maj søsatte daværende transportminister Hans Christian Schmidt (V) to undersøgelser i forbindelse med IC4-togene, og DSB supplerede med en tredje.

Den første undersøgelse skulle redegøre for, om IC4-togene har en teknisk kvalitet, der gør dem egnede til at være bærende i landsdelstrafikken. Den anden undersøgelse skulle afdække behovet for andet materiel, hvis IC4 ikke eller kun delvist kan være den bærende del i landsdelstrafikken. Den tredje undersøgelse, som DSB iværksatte, omhandlede juraen omkring IC4-kontrakten.

Torsdag formiddag er direktør Frank Olesen til møde i Transportudvalget, som vil blive orienteret af transportminister Henrik Dam Kristensen. Til undersøgelsen om IC4-togenes tekniske kvalitet siger Frank Olesen:

»Atkins-rapporten giver en fair beskrivelse, og jeg deler dens konklusioner. IC4-togene er grundlæggende bygget op om et fornuftigt design og gode komponenter,« siger han og tilføjer:

»Når det er sagt, står vi jo over for en række store udfordringer med IC4-togene. Vi er enige med Atkins i, at koblingerne på IC4-togene er for komplekse, og derfor er vi allerede i færd med at se på en anden teknisk løsning. Vi er ligeledes i gang med at nedsætte en særlig arbejdsgruppe, der skal sikre en mere pålidelig drift med IC4,« siger Frank Olesen.

Atkins vurderer i rapporten, at arbejdet med togene kommer til at koste flere penge, men de vurderer samtidig, at IC4-toget stadig vil være et billigt tog, eller »value for money«.

Kontrakt kan ikke ophæves

I maj iværksatte DSB en undersøgelse af, hvordan DSB står juridisk over for AnsaldoBreda i forbindelse IC4-leverancen. Her er konklusionen ret klar:

»DSB kan på nuværende tidspunkt ikke hæve hverken IC4- eller IC2-kontrakterne,« siger Frank Olesen. De to kontrakter er i forbindelse med forliget i 2009 bundet tæt sammen og afhængige af hinanden.

»Men selvom vi juridisk set ikke kan komme ud af IC2-aftalen, har vi valgt at følge Atkins' anbefalinger og afsøge mulighederne i forhold til IC2 med AnsaldoBreda,« tilføjer Frank Olesen.

At IC4-togene tager længere tid om at modnes betyder også, at DSB arbejder sammen med Transportministeriet på en række løsninger i forbindelse med fremtidig materielstrategi.

»Vi er nødt til at beholde IC3 lidt længere i landsdelstrafikken, men sætter løbende IC4 ind her, efterhånden som vi har flere IC4-togsæt til rådighed. Det vil over tid frigøre IC3 til regionalstrækningerne, så vi kan leve op til vores løfter. Lige nu og her arbejder vi desuden på at forlænge lejemålet af vores dobbeltdækkere, så vi får mulighed for i langt højere grad at sikre siddepladser til vores kunder i myldretiden,« siger Frank Olesen.

Fine ord til medarbejderne i Atkins-rapport

Atkins-rapporten om IC4-togets tekniske kvalitet blev torsdag formiddag offentliggjort. Ud over, at den giver DSB konstruktiv kritik og kommer med gode råd til, hvordan DSB kommer videre med IC4-toget på en lang række områder, er der også pæne ord med til organisationen og medarbejderne, der hver dag arbejder med at få IC4 på skinnerne.

Det glæder naturligvis direktør Frank Olesen:

»I rapporten skriver Atkins, at DSB har overordnet styr på de processer og kompetencer, der skal til at opgradere og tilpasse togene. Men ud over det beskriver de medarbejderne i projektet, som kompetente og professionelle, engagerede, entusiastiske og motiverede. Det er da et super flot skudsmål at få, og jeg vil gerne bakke op og sige, at ordene kunne have været mine egne,« siger Frank Olesen.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 27. oktober 2011**

(JSL via BL)

Lø 29/10 2011

IC4-programmet lejer ekstra værkstedshal i Randers

DSB har fredag den 28. oktober tegnet en lejeaftale på endnu en firsporet værkstedshal i Randers.

Lejemålet er den tredje i rækken på Bombardiens tidligere togfabrik i Randers, hvor DSB i forvejen råder over to haller.

Formålet med lejemålet er at få mere indendørs sporplads til statiske test af IC4-togene, og det har ifølge direktør for DSB Vedligehold Frank Olesen stor betydning.

»Det glæder mig meget, at vi har fået den her aftale i stand, så vi kan færdiggøre IC4-togsleverancen,« siger han.

Glad borgmester

Også borgmesteren i Randers, Henning Jensen Nyhuus (S) glæder sig over aftalen.

»Det er utroligt positivt, at vi i Randers – mens alle andre mærker den internationale krise – faktisk er i stand til at have fremgang i beskæftigelsen. Det har stor betydning for byen, at DSB har besluttet at lægge en stor del af arbejdet med IC4-togene her i Randers,« siger han.

Flere folk

DSB IC4-programmet og IC4-drift beskæftiger i dag 130 ansatte i Aarhus og 55 i Randers, og der er nu udsigt til, at DSB får brug for endnu flere.

Hvor mange flere er for tidligt at sige, men Frank Olesen understreger, at der er brug for kompetencer inden for både driftsopfølgning og vedligehold.

»Vi får brug for ingeniører, teknikere og håndværkere inden for el- og metalfagene,« siger han.

Kilde: DSB Intranet, **lørdag 29. oktober 2011**

(JSL via BL)

Sø 30/10 2011

Formandspres. Hvordan sælger man en stilling, der inden for fem år har budt på et dødsfald, en firing og en hasteopsigelse? Hvor man arver et millionunderskud og 83 fejlramte og kostbare IC4-tog, og hvor medarbejderne ikke lige frem jubler over udsigten til nye besparelser og effektiviseringstiltag. Den tidligere Nordea-chef **Peter Schütze** har til opgave at finde en ny direktør til DSB. En opgave han indleder med at varsle nye huller i selskabets økonomi.

Såret togselskab på direktørjagt

Kilde: **Berlingske Businesssøndag, søndag 30. oktober 2011**, side 04-06. Af Søren Springborg

Læs hele artiklen i Berlingske Businesssøndag.

(BL)

Skovsnegl på nordjyske busser og Arrivas tog

Burt Reynolds, Charles Chaplin, Tom Selleck, Groucho Marx har nu alle én ting til fælles med i alt 15 busser og tog i Nordjylland. De har ladet overskægget gro. I samarbejde med den internationale kampagne Movember har Arriva og Nordjyllands Trafikselskab tegnet overskæg på ti af bybusserne i Aalborg og fem af Arrivas tog. Overskægget er symbolet for kampagnen, der har til formål at skabe opmærksomhed omkring mænds sundhed.

...

Movember startede for sjov på en bar i Australien i 2003, men har siden etableret sig som en global kampagne, der opfordrer mænd fra hele verden til at sætte et ansigt på mænds sundhed og gro overskæg i november måned. Kampagnen skal sætte fokus på tabuemnet mænds sundhed og indsamle midler til at støtte kampen mod prostatakræft.

...

Fra medarbejder til overskægsambassadør

Samtidig med at busserne dekorerer med overskæg, vil Arrivas buschauffører i Aalborg og medarbejdere i Arriva Tog fungere som overskægsambassadører, hvor de vil dele postkort ud om kampagnen og i større og mindre grad opfordre passagerer til at deltage i kampagnen.

...

Gratis barbering til medarbejdere og passagerer

I forbindelse med kampagnens opstart har Arriva og Nordjyllands Trafikselskab booket tre barbere, der gratis vil barbere passagerer og chauffører, som ønsker at deltage i kampagnen. Den ene barber vil være til stede på Aalborg Busterminal tirsdag den 1. november fra klokken 14.00-15.00, den anden vil være på Thisted Station tirsdag den 1. november fra klokken 13.30-14.30 og den tredje på Silkeborg station tirsdag den 1. november fra klokken 15.15-16.15.

På dk.movember.com kan du se mere om kampagnen, oprette en profil eller donere et beløb til en såkaldt 'Mo Bro'.

- ...
- Movember er en sammenrækning af ordet mo (australsk slang for overskæg) og November.
- ...
- Siden 2003 har Movember indsamlet 120 millioner euro til kampen mod prostatakræft.

Om prostatakræft

- I gennemsnit er der i Danmark 1 mand hver 8. time, der dør af prostatakræft
- Prostatakræft er den hyppigst forekommende kræftsygdom blandt mænd i Danmark
- I Danmark lever 20.100 mænd med prostatakræft
- I Danmark bliver 3.700 mænd hvert år diagnosticeret med prostatakræft. Det er mere end 10 mænd om dagen

Kilde: Arriva Business Developer, Pressemeddelelse, **søndag 30. oktober 2011**

Fem af Arrivas tog har overskægget

Følgende er set: AR AR 1003, 1017, 2041 og 2047.

(BL)

Ma 31/10 2011

S-tog runder i dag 100 mio. kunder

For første gang nogensinde har 100 mio. danskere løst billet til S-toget i løbet af et år

Aldrig før har 100 mio. danskere rejst med S-toget i løbet af et år. Men det sker senere i dag, hvor S-tog kører kunde nr. 100 mio. Til sammenligning rejste 93 mio. kunder med S-toget i 2010, og siden da er kunderne strømmet til – og det er ikke tilfældigt. Tilbud som gratis cykler, S-tog om natten, billige søndagsbilletter og mobilbilletter og -klippekort har trukket mange nye kunder til – og har fået eksisterende kunder til at bruge S-toget mere.

»Jeg er simpelthen så stolt og glad over, at vi nu kan fejre 100 mio. S-togsrejser på et år. Vi har arbejdet målrettet på at udvikle tilbud til vores kunder, der kan få deres hverdag til at hænge sammen. Det er nemt, hurtigt og billigt at tage S-toget, og danskerne vil gerne bruge kollektiv trafik, hvis man tilbyder dem mere end blot at komme fra station til station,« siger adm. direktør i DSB S-tog, Gert Frost.

10 års gratis transport til kunde nr. 100 mio.

I anledning af de 100 mio. rejser bliver der i dag stillet 10 års gratis transport i hovedstadsområdet på højkant. Den S-togskunde, der sidder på »det hemmelige sæde« på et hemmeligt tidspunkt senere i dag, vil blive overrasket af adm. direktør, Gert Frost, som stolt kan overrække præmien. Læs mere på DSB i dag Online, når vinderen er kåret. Desuden giver S-tog gratis kaffe i S-togene i eftermiddag, alle S-moremedlemmer modtager et gratis mobilt klippekort, og tre S-moremedlemmer vinder et års gratis transport i hovedstadsområdet.?

Ekstra pose penge til København-Ringsted

Helle Thorning-Schmidt vil kickstarte dansk økonomi ved at sætte ekstra skub i offentlige investeringer. I regeringens kommende finanslovsforslag er der afsat 17,5 mia. kr., som regeringen vil bruge i 2012 og 2013.

De 750 mio. er øremærket til veje, jernbaner og kystbeskyttelse. Pengene skal blandt andet bruges til anlæggelsen af det nye dobbeltspor mellem København og Ringsted, der er planlagt til at være færdig i 2018.

Anlæggelsen af det nye dobbeltspor blev vedtaget af den daværende regering med støtte fra S, SF, R, DF og LA i 2009. Strækningen København-Ringsted har en central betydning for både den danske og den internationale jernbanetransport.

Formålet med udvidelsen er både at kunne give kortere rejsetider for togtrafikken mellem landsdelene og forbedre regionaltogetbetjeningen øst for Odense og på Sjælland med flere og hurtigere tog til og fra hovedstadsområdet og inden for hovedstadsområdet. Derudover vil man styrke mulighederne for udviklingen af godstransport mellem Skandinavien og kontinentet.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 31. oktober 2011**

(JSL via BL)

Aarhus Kommune, Region Midtjylland og transportminister Henrik Dam Kristensen har i dag underskrevet en historisk aftale om igangsættelse af arbejdet med at etablere Danmarks første letbane.

Med etablering af letbanen lægges grundlaget for en markant styrkelse af den kollektive transport i og omkring Aarhus.

Den nye letbane vil skabe et helt nyt sammenhængende regionalt transportsystem, som omfatter en sammenbinding af Aarhusområdets to nuværende nærbaner, Odderbanen og Grenaa-banen, samt udbygning af en 12 km lang ny letbanestrækning fra Aarhus H. til Lystrup nord for Aarhus. Letbanen vil betjene en række nuværende boligområder og arbejdspladser, men vil også bidrage til at sikre, at nye byudviklingsområder i Aarhus betjenes af højklasset kollektiv transport.

Aarhus Kommune, staten og Region Midtjylland opretter et fælles anlægsselskab, som skal stå for anlæg af den første etape af letbanen i Aarhus.

Med aftalen er en stor byggesten faldet på plads, og anlægsloven kan nu fremsættes for Folketinget. Herefter begynder det omfattende og vigtige arbejde med at projektere og udbyde anlægsarbejdet.

Læs den politiske aftale og find fakta om Aarhus Letbane her

» Læs nyheden på Transportministeriets hjemmeside

Kilde: <http://www.trm.dk/da/nyheder/2011/historisk+aftale+om+letbane+i+aarhus/>

(KN via BL)

Ti 1/11 2011

TOG TIL JYLLAND

Kat på udflugt med DSB

■ Den etårige hunkat Nougat fra Slagelse besluttede sig for at tage ud og se med DSB klokken 0.34 natten til lørdag, hvor hun steg på toget til Jylland. Togfører Martin Aage Beck, blev gjort opmærksom på den nye pelsede

kunde umiddelbart efter afgang: »Den luntede såmænd stille og roligt ned igennem midtergangen, med halen i vejret og virkede som om den følte sig helt hjemme og bare spejdede efter en ledig

plads,« forklarer han. Via Falck lykkedes det at spore ejeren, Martine Grandjean, som fik Nougat tilbage næste dag, skriver DSB i en pressemeddelelse.

Kilde: **URBAN**, tirsdag 1. november 2011, side 10

(BL)

Ti 2/11 2011

DSB venter stadig på tyskerne – dr.dk/P4/Sjaelland/Nyheder/Lolland

DSB venter stadig på tyskerne

Det bliver tidligst i næste uge, at de seks strandede dobbeltdækker-togsæt på Falster kan forstærke skinnerne på Sydbanen. DSB, som ellers har fået tilladelse til at tage togene med færgerne til Puttgarten, afventer fortsat grønt lys på det tyske skinnenet.

Kilde: <http://www.dr.dk/P4/Sjaelland/Nyheder/Lolland/2011/11/02/075532.htm>. **tirsdag 2. november 2011** kl. 8.01 Lolland.

(JSL via BL)

To 3/11 2011

Så har DSB fået lov til at passere Storstrømsbroen, der derfor spærres for vejtrafik i morgen **fredag 4. november 2011** fra klokken 19 til cirka klokken 23.

Der sendes fem MR-sæt sydover, således at DSB kun vil køre med MR og BR 605 syd for **Storstrømsbroen**. MX 1001 skal trække DD-stammerne over broen, mens ME'erne selv kører over enkeltvist.

Jyllandsposten skriver nedenstående på <http://jp.dk/indland/trafik/article2596978.ece>

(JSL via BL)

Banedanmark må udskyde overfart af DSBs tog på Storstrømsbroen

Banedanmark må udskyde overfart af DSBs tog på Storstrømsbroen

DSBs strandede tog var planlagt til at krydse Storstrømsbroen ved en særlig kørsel fredag aften, der måtte udskydes.

Ved en ekstra gennemgang af røntgenbillederne har en af revnerne vist sig at være længere end først antaget. Revnen skal derfor først udbedres med aflastende åg, før togene kan krydse broen.

Banedanmark beklager dybt de gener, som dette medfører.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15126>, fredag 4. november 2011

(BL)

Historisk. Glimt fra før verden gik af lave.

1961 – for 50 år siden

Automatiske bomme

RINGKØBING: Onsdag 8. november: Det såkaldte paragraf 2 udvalg »vejkrudsudvalget« er i disse dage på besigtigelse i Ringkøbing og omegn. Sammen med Ringkøbing Byråds udvalg for gader og veje har man bl.a. besøgt jernbaneoverskæringen på Herningvej. Det ventes, at derfra udvalget vil komme en indstilling om, at der skal etableres automatiske halvbomme ved overskæringen.

Kilde: **Struer Dagbladet, lørdag 5. november 2011**, side 30

Den omtalte overkørsel er ovk 272 i km 138,4.

Det hedder – og hed også for 50 år siden – en overkørsel, jf. SR 1944, SR 1975 og Færdselslovens § 5.

(BL)

On 9/11 2011

Nyheder

Ny køreplan giver 1.000 flere daglige siddepladser over Storebælt

Antallet af kunder, der tager toget stiger. Det betyder at DSB mangler siddepladser. I morgenmyldretiden mellem København og Odense må hundredvis af passagerer dagligt stå op eller sidde i midtergangene. Med den nye køreplan, som træder i kraft 11. december, vil DSB kunne tilbyde flere afgang og cirka 1.000 flere daglige siddepladser over Storebælt.

Det sker blandt andet ved, at DSB introducerer et nyt lyntogssystem mellem Aarhus og København. Det kører i hverdagene og stopper ved stationerne Aarhus H, Vejle, Odense, Nyborg, København H og Kastrup Lufthavn. Mange af kunderne fra Odense og Nyborg kan fremover tage de hurtige, direkte tog, og dermed vil der være flere pladser til kunder, der rejser fra Midtsjælland mod København. Kunder i Esbjerg vil opleve, at der kommer fire nye direkte daglige Intercity-tog til hovedstaden. Det betyder timedrift hele dagen i IC3 mellem Esbjerg og København. Allerede i dag rejser der hver måned op mod 20.000 passagerer hele vejen mellem de to byer.

Forbedringerne til de mange kunder betyder desværre, at DSB må indsætte MR-tog på fem daglige afgang mellem Aarhus H og Aalborg H. Også vores kunder på strækningen mellem Esbjerg og Aarhus H må nøjes med MR-tog hver time hele dagen. De erstatter IC3. DSB arbejder dog på at indsætte de mere komfortable IC4-tog på netop de strækninger så hurtigt som muligt.

»Vi er hele Danmarks jernbaneselskab, og i den nuværende situation, hvor der kommer flere kunder, og vi mangler rullende materiel, finder vi det mest ansvarligt, at vores materiel kommer flest kunder til gode. Mellem Odense og København er der tale om afgang med en belægningsprocent et godt stykke over 100. Folk står tæt. På de fem afgang mellem Aarhus H og Aalborg kører vi derimod med en belægningsprocent på 25-30 %. Det ændrer dog ikke på, at vi er kede af serviceforringelserne for dem, det rammer,« siger vicedirektør og chef for DSB Trafikplanlægning Ove Dahl Kristensen.

Det er dog langt fra alle afgang mellem Aalborg og Aarhus som bliver ramt. Der vil fortsat være IC3 på 29 ud af 37 afgang mellem de to byer, herunder fortsat IC3-lyntog hver time.

Kundeundersøgelser viser at efter tog til tiden rangerer siddepladser blandt kundernes højeste ønske.

Over Storebælt må cirka 300 kunder stå op hver dag i myldretiden. Tallene er endnu større mellem Roskilde og København. Derfor har DSB prioriteret at gøre noget ved det.

Den kommende køreplan indeholder også en række andre ændringer.

Se faktaark om mere information om køreplanen

Den samlede køreplan kan ses på

Kilde:

<http://www.dsb.dk/om-dsb/presse/nyheder/ny-koreplan-giver-1000-flere-daglige-siddepladser-over-storebalt/>, onsdag 9. november 2011 13:29:00

(BL)

Ti 8/11 2011

DSB og Banedanmark gør klar til sne og is

DSB og Banedanmark har forberedt sig grundigt til vinteren. Alle sten er blevet vendt for at give kunderne en bedre oplevelse, hvis vi får den tredje hårde vinter i træk

Sidste vinter kæmpede DSB og Banedanmark for at hjælpe danskerne fra A til B igennem de store mængder sne, som også forstyrrede bil- og lufttrafikken. Den hårde vinter gav en masse erfaringer, som DSB og Banedanmark har brugt til at forberede sig, så kunderne kan komme godt igennem de kommende vintre.

Siden det tidlige forår er der blevet arbejdet på at forbedre vinterberedskabet.

Bedre nødplaner

For fjern- og regionaltrafikken er der bl.a. sikret en fast procedure for nødplaner.

”Vi kigger frem i vejrudsigterne og når der kommer store mængder sne vil vi isolere det område, hvor sneen falder. Sner det f.eks. i Aalborg-området, vil vi skille landstrafikken i Aarhus og lade togene køre mellem eksempelvis København og Aarhus og Aarhus og Aalborg. Dermed sikrer vi, at problemer et sted ikke smitter af på hele landstrafikken,” siger Stig Friisbæk.

I forbindelse med, at trafikken bliver isoleret, vil et ”rejsehold” fra det centrale driftscenter blive udsendt til f.eks. Aarhus, så trafikken kan blive styret flere steder fra, hvis landet bliver ”delt i to”.

S-tog bygget om for at undgå fejl

Et problem på S-banen de tidligere vintre har især været, at der er løbet smeltevand fra is og sne ned i elektriske installationer i S-togene. Derfor er S-togene blevet bygget om, så der ikke kan løbe vand ind. Dermed undgår man, at S-togene skal på værksted pga. smeltevand.

”Når der opstår fejl på et S-tog, forstyrrer det trafikken, og toget skal på værksted, så vi skal undvære det i driften. Derfor er vi rigtig glade for, at vi har løst problemet,” siger Dan Stig Jensen.

Døgnovervågning af sporskifter

Banedanmark har bl.a. valgt at etablere en central og døgnbemandet overvågning af de sporskifter, som har størst trafikal betydning, og som skal holdes fri for sne og sneklumper fra forbigående tog.

”Vi har blandt andet brugt sommeren til at gennemgå jernbanenettet for at stille skarpt på de sporskifter, der har størst betydning for trafikken. De sporskifter skal prioriteres for at få trafikken til at glide så godt som muligt, hvis vi kommer ud i en situation, hvor det ikke er muligt at holde alle sporskifter i gang,” siger Klaus Bergman.

Et døgnberedskab på 33 mand står til rådighed og kan rykke ud, hvor det er nødvendigt, og i ekstreme vejsituationer er der mulighed for at tilkalde yderligere ressourcer.

Læs mere om de mange nye vintertiltag i DSB i dag, som løbende dækker vinterberedskabet, og på dsb.dk.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 8. november 2011**
(JSL via BL)

DSB-formand ønsker elektrificering af tognettet

Jernbanen skal elektrificeres, sagde DSB's bestyrelsesformand i går i P1:

DSB skal af med dieseltogene og i stedet elektrificere. I hvert fald hvis det står til bestyrelsesformand Peter Schütze. Han mener, at det både vil gavne DSB og transportsystemerne i Danmark, hvis hovedstrækningerne bliver elektrificeret. Han nævner strækningerne til Esbjerg og Aarhus.

Resten af Europa har skiftet til el, og derfor bør DSB gøre det samme, da vi ellers skal specialbestille materiel, siger Peter Schütze, og henviser til IC4. Peter Schütze har anbefalet over for transportminister Henrik Dam Kristensen, at tognettet bliver elektrificeret, men han understreger, at det er op til ministeren.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 11. november 2011**
(JSL via BL)

Ma 14/11 2011

Her lidt fra DSB's intranet om bl.a. miljøkit på yderligere 14 ME'er. Radioudsendelsen med DSB's bestyrelsesformand kan høres og podcastes på

<http://www.dr.dk/P1/P1Business/Udsendelser/2011/11/10131628.htm>

Og så har DSB stoppet al kørsel med IC4 med omgående virkning

<http://www.dsb.dk/om-dsb/presse/pressemeddelelser/dsb-standser-al-kørsel-med-ic4-indtil-videre/>

(JSL via BL)

Pressemeddelelser

DSB standser al kørsel med IC4 indtil videre

IC4-togene er fra tirsdag den 15. november om morgenen taget ud af drift.

Det er en konsekvens af, at der sideløbende med Havarikommissionens undersøgelser, er fundet ligheder mellem signalforbikørslen i Marslev i sidste uge og en hændelse i Høje Taastrup den 4. november.

Derfor har DSB's ledelse besluttet at indstille al kørsel med IC4-tog indtil videre.

I hændelsen i Høje Taastrup, som DSB netop har modtaget de sidste analyser af, har et andet IC4-tog passeret et rødt signal med ganske få meter.

Dermed kan DSB ikke afvise, at der er tale om en generel fejl og har derfor besluttet at standse al kørsel med IC4-tog indtil begge hændelser er undersøgt af Havarikommissionen, og der er fundet en afklaring på situationen.

"Der har indtil nu ikke været nogen indikationer af, at der har været tale om en generel fejl, men vi har i forbindelse med vores granskninger af indrapporteringer af tilsvarende hændelser, konstateret endnu en signalforbikørsel, hvor der er visse ligheder i hændelsesforløbet op til forbikørslen, og vi har derfor, som en ekstraordinær sikkerhedsforanstaltning, valgt at indstille al kørsel med IC4-tog indtil videre. Sikkerhed går forud for alt andet," siger koncerndirektør for DSB Vedligehold Frank Olesen.

Som følge af den første hændelse mandag den 7. november valgte DSB at nedsætte den højeste tilladte hastighed ved kørsel med IC4-tog fra 180 til 140 km/t. og gøre magnetskinnebremsen, der ikke er sikkerhedsbærende, obligatorisk sammen med togets øvrige to sikkerhedsbærende bremsesystemer.

I videst muligt omfang indsætter DSB andre togtyper i de afgange, der var planlagt kørt med IC4-tog.

DSB ved på nuværende tidspunkt ikke, hvornår IC4-togene igen kommer i drift og afventer de nærmere undersøgelser, der bliver foretaget i tæt samarbejde med Havarikommissionen.

Koncerndirektør Frank Olesen har ikke yderligere kommentarer, før Havarikommissionen har gennemført deres undersøgelse.

DSB Kommunikation

Kilde: **mandag 14. november 2011 22.31**

<http://www.dsb.dk/om-dsb/presse/pressemeddelelser/dsb-standser-al-kørsel-med-ic4-indtil-videre/>

(BL)

Luften omkring ME'erne bliver renere

20 ME-lokomotiver er blevet mere miljøvenlige, og DSB satser på at fortsætte arbejdet på yderligere 14 lokomotiver

Siden marts sidste år har lokomotivværkstedet på Otto Busses Vej arbejdet med at opgradere de 30 år gamle ME-lokomotiver, så de er mere miljøvenlige. Det sker som en del af den levetidsforlængelse, der er besluttet, efter at DSB i stigende grad har fået brug for ME'erne til at trække dobbeltdækkervogne.

»Miljøkravene var ikke helt de samme i 1980'erne, da lokomotiverne blev bygget. ME'erne har opfyldt de daværende krav. Nu opfylder de 20 af dem så også næsten nutidens miljøkrav,« fortæller specialkonsulent Palle Klitgaard fra DSB Vedligehold.

Hvis de 30 år gamle ME'er skulle leve 100 procent op til nutidens miljøkrav, ville det kræve en helt ny dieselmotor, og så ville prisen blive væsentligt højere.

Behovet for denne opgradering er blevet yderligere aktualiseret, fordi DSB nu forsøger at forlænge lejen på dobbeltdækkervognene som konsekvens af IC4-forsinkelsen.

30 år i DSB

ME-lokomotiverne har været en del af DSB siden 1981. Men hvor Palle Klitgaard for fem-seks år siden holdt møder med opkøbere af lokomotiverne, er ME'erne i dag ved at blive opgraderet, så de fortsat kan trække dobbeltdækkervognene gennem det danske landskab.

»Dengang regnede DSB med i 2008 kun at skulle bruge fire ME'er, fordi IC4-togene skulle have været sat ind i stedet. Nu har IC4 trukket en del længere ud, så i dag bliver 32 ME-lokomotiver brugt til at køre med dobbeltdækkere,« fortæller Palle Klitgaard.

Store miljøforbedringer

Lokomotivværkstedet har monteret emissionskit og udskiftet efterkølere på de 20 ME'er. Det har reduceret udledningen af kvælstofilter (NOx) med 40 procent. Reduktionen af sodpartikler er på samme niveau.

Problemet med den blå røg, som enkelte af lokomotiverne har, er ikke løst med emissionskittet. Den blå røg opstår, fordi de pågældende lokomotiver har et forøget olieforbrug. Hvad der er årsagen til det, arbejder værkstedet med at finde ud af. Indtil da forsøger man at begrænse den tid, lokomotiverne holder i tomgang, så der ikke opstår så meget blå røg, når toget bagefter skal accelereres, og motoren derved varmes op.

Nyt 'anti-ice' anlæg skal sikre flere S-tog til tiden

Til december tager DSB S-tog to anti-ice anlæg i brug – et ved Hovedbanegården og et ved Høje Taastrup Station. Anlæggene skal forhindre sne og is i at sætte sig fast under S-togene

Det er ingen hemmelighed, at sneen kan drille DSB om vinteren. Derfor tager DSB S-tog efter planen til december to 'anti-ice'-anlæg i brug, som kan forebygge, at sne og is sætter sig fast under togene. S-togene bliver på skift taget ud af drift for at blive kørt igennem anlægget. Når et S-tog kører igennem anlægget, bliver der sprøjtet varm glykolholdig væske op under toget, hvilket forhindrer sne og is i at sætte sig fast.

»Anlægget vil hjælpe os med at sikre, at vi har de fornødne S-tog klar til drift, så vi kan yde den bedste service til vores kunder hen over vinteren. I 2009 og 2010 havde vi store problemer, med at is og sne hobede sig op under togene, hvilket gjorde at vi måtte tage flere og flere tog ud af drift, og det vil vi gerne undgå i år og i fremtiden,« fortæller produktionsdirektør i DSB S-tog, Dan Stig Jensen.

Ekstra mandskab

Sidste år sprøjtede medarbejderne på S-togsværkstedet i Taastrup manuelt S-togene med glykolholdig væske med gode resultater til følge. Indtil anlæggene er oppe at køre vil medarbejderne også i år behandle S-togene manuelt med glykol.

»I perioden sidste år, hvor vi manuelt sprøjtede glykol på, så vi markante forbedringer. Derfor har vi store forventninger til de nye anlæg, som selvfølgelig kan nå mange flere tog. Men det er ikke et decideret mirakelmiddel, det skal spille sammen med en lang række andre tiltag, vi har sat i værk i år for at sikre en bedre service hen over vinteren,« fortæller Dan Stig Jensen.

DSB S-tog har blandt andet fået bygget dele af S-togene om, så der ikke kommer smeltevand ind i de elektriske systemer i togene. Derudover bliver der sat ekstra mandskab på fordeling af tog på strækningerne, og kunderne vil få information så tidligt som muligt dagen før, når der varsles ændringer i S-togstrafikken.

'Anti-ice'-anlæggene leveres af Nordic GSE, som har specialiseret sig De/Anti-icingsanlæg. De har blandt andet leveret anlæg til Norge og Finland.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 14. november 2011**

(JSL via BL)

Ti 15/11 2011

På dagens pressemøde udtalte Statsministeren sig om IC4

På dagens pressemøde udtalte Statsministeren sig om IC4 http://www.statsministeriet.dk/a_1591.html. Spol evt. frem til 8:48.

(JSL via BL)

To 17/11 2011

Bag Facaden: Det store kobbertyveri

Kobbertyve hærger Danmark, og det lammer både store byggeprojekter og togtrafikken, når strømførende kobberkabler stjæles. Men hvor bliver de enorme mængder kobber af – hvem er aftagerne? Bag Facaden undersøger et marked, der koster samfundet millioner af kroner – og sporet havner et højst overraskende sted. Sendes også tirsdag 22. og onsdag 23. november 2011.

Kilde: DR 1, **torsdag 17. november 2011** kl. 20.30-21.00

[http://www.dr.dk/tv/oversigt#side\(1\);dato\(20111117\)](http://www.dr.dk/tv/oversigt#side(1);dato(20111117))

Det store kobbertyveri

Bag Facaden: 17. november 2011 kl. 20:30 på DR1

Kobbertyve hærger Danmark, og det lammer både store byggeprojekter og togtrafikken, når strømførende kobberkabler stjæles.

Men hvor bliver de enorme mængder kobber af. Hvem er aftagerne?

Programmet med vært Maria Andersen i spidsen undersøger et marked, der koster samfundet millioner af kroner – og sporet havner et højst overraskende sted.

Unikke køreledninger er big business

Danmark har de seneste år oplevet en eksplosion i antallet af kobbertyverier. Det betyder blandt andet massive forsinkelser for S-togs trafikken, når tyvene stjæler Banedanmarks strømførende ledninger.

Men hvor forsvinder de enorme mængder kobber hen?

Med skjult kamera afslører Bag Facaden en af Danmarks mest velrenommerede genbrugsvirksomheder i at aftage kobber fra netop Banedanmark. Noget, der ellers har været advaret mod igen og igen, da køreledninger fra S-togs trafikken er helt unikke og et yndet tyveriobjekt.

Politi: Genbrugsbranchen har et alvorligt problem

Hos Rigspolitiets Nationale Efterforskningscenter mener politiinspektør Kim Kliver, at genbrugsbranchen har et alvorligt problem.

– Branchen bør gøre det mindre attraktivt for kriminelle at stjæle de her ting, siger politiinspektør Kim Kliver.

Det er en tredobling af prisen på det ædle metal, der har gjort især kobberkabler og ledninger til attraktive tyvekoster.

Energiselskaber, Banedanmark og danske entreprenører generes hver dag af tyverierne, der forsinker deres arbejde og koster samfundet millioner af kroner. Og der har sågar også været tyverier af kobber fra flere kirkegårde.

Kilde:

http://www.dr.dk/DR1/Dokumentar/2011/Bag_facaden/Udsendelser/Udsendelser_efteraar_2011/2011_114113339.htm, **torsdag 17. november 2011**

Banedanmark lader DR 1 sælge køreledninger lave af kobber. Prisen er nu oppe i 30 kroner/kg.

Skrotfirmakæden JERN & METAL har i foråret 2011 udarbejdet en liste med billeder af køreledninger, så de enkelte afdelinger ikke køber stjalne varer. STENA JERN & METAL 23 afdelinger i Danmark.

Det "stjalne" kobber søges solgt af en hyret journalist ved STENA JERN & METAL's afdelinger i **Amager, Rdo** (Rødovre) og **Kd**. Det lykkes i alle tre afdelinger, og salget af 300 kg kobber indbringer over 8.000 kroner. Direktøren for STENA JERN & METAL bliver overrasket, netop idet der til alle afdelinger er fremsendt advarsel med billeder mod at købe køreledninger. Om direktøren fyrer de medarbejdere, der har købt det "stjalne" kobber, bliver desværre ikke fortalt i udsendelsen.

Bag Facaden: "Det store kobbertyveri" genudsendes på

DR1, **tirsdag 22. november 2011** kl. 14.30

DR1, **onsdag 23. november 2011** kl. 11.30.

(BL)

Fr 18/11 2011

Remiserygter

Det forlyder at samkøringen mellem **Grenaa-** og **Odderbanen** tidligst vil ske fra den **søndag 1. april 2012**. Det giver DSB nogle problemer, for det var tanken Desiro'erne skulle vedligeholdes i **Odd**. Årsagen kender jeg ikke.

Der skulle være konkrete planer om at køre med MR på **Nordvestbanen**, når den lukkes mellem **Hk** og **Lj/Ro** tre måneder de kommende tre somre. Man mener, det er lettere at vedligeholde MR-tog i **Kb**, og så passer de nok også bedre til antallet af rejsende. Til gengæld skal Kalundborg-førerne til at have MR-uddannelse.

I 2018 forbyder EU kreosot, og det får vel indflydelse på Koppers og Koppers-toget.

(JSL via BL)

Særkøreplaner og kaffekuponer i Vordingborg

Tågen stod stadig tæt over Storstrømsbroen, da sekretariatschef i DSB Salg Erik Christensen og en håndfuld kollegaer mødte ind på Vordingborg Station tidligt fredag morgen.

I snart en måned har Storstrømsbroens jernbanebroffag været spærret for trafik, men nu er reparationerne så langt, at DSB fra næste uge kan genoptage togtrafikken mellem Vordingborg og Nykøbing Falster med lette togsæt.

Som et plaster på såret uddelte Erik Christensen og kollegaerne Henrik Leidecker, Peter Witthøft-Rasmussen og Søren Møller fredag morgen den nye særkøreplan for Sydbanen sammen med kaffekuponer til de rejsende, der skiftede mellem bus og tog i Vordingborg.

Den nye særkøreplan, der træder i kraft fra mandag den 21. november, betyder, kunderne slipper for skift mellem bus og tog, fordi togene igen kan køre over broen med lette tog. I stedet skal der fra mandag på de fleste afgang skiftes fra de lette MR-tog til de noget tungere og hurtigere Dobbeldækker-tog på Vordingborg station.

I myldretiderne kører der desuden enkelte gennemkørende tog – fra Rødby Færge kl. 6.06 og fra Østerport kl. 15.34 og igen kl. 16.34. Den sene eftermiddagsafgang kl. 16.34 standser ekstraordinært i Nørre Alslev og Eskilstrup. Det er desværre ikke muligt at standse ekstraordinært med den tidlige eftermiddagsafgang kl. 15.34, da den skal nå færgen i Rødby. Om søndagen kører toget fra Østerport kl. 17.34 ligeledes over Storstrømsbroen.

Den nye særkøreplan for Sydbanen kan hentes her.

Dobbeldækkere i juletrafikken

Igen i år bruges dobbeldækker-vogne i juletrafikken mellem Københavns Hovedbanegård og Aarhus H - I dagene omkring jul har vi mange kunder, der ikke bruger os til daglig, og dem vil vi gerne give en god oplevelse. Vores førsteprioritet er, at der er siddepladser til alle, og derfor sætter vi ligesom tidligere år vores store dobbeldækker-vogne ind som forstærkning i trafikken mellem landsdelene, forklarer DSB's trafikinformationschef Tony Bispeskov, der anbefaler kunderne, der ved, de skal af sted, til at købe billetter og reservere siddepladser allerede nu.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 18. november 2011**
(JSL via BL)

OVERSKÆG Arrivas tog har fået overskæg for at støtte Movember, der hvert år i november opfordrer mænd til at gro overskæg til fordel for kampen mod prostatakræft.

'Skovsnegl' på busser og tog

Arriva støtter Movember-kampagnen mod prostatakræft ved at sætte overskæg på busser og tog – og ved at indrette midlertidige barbersaloner flere steder i landet.

SUNDHED • DANMARK

Overskægget får et massivt comeback i det danske bybillede, når organisationer og enkeltpersoner i løbet af november lader skægget gro for at bakke op om den verdensomspændende kampagne Movember. Formålet er at skabe opmærksomhed om mænds helbred og at samle penge ind til kampen mod prostatakræft, som hvert år koster 1000 danske mænd livet.

Arriva Danmark deltager i kampagnen og har udstyret fem af sine jyske tog, ti bybusser i Aalborg og tre buslinjer i Køben-

havn med overskæg for at gøre reklame for kampagnen. Mænds helbred er et alvorligt emne, og vi er glade for, at Movember kan bruge vores tog og busser til at gøre opmærksom på kampen mod prostatakræft. Trivsel er en central værdi i Arriva, og det kræver først og fremmest, at man har et godt helbred. Derfor bakker vi helhjertet op om kampagnen, (siger forretningsudvikler Britta Indraccolo fra Arriva Danmark.

Barbersalon på stationen

Movember-kampagnen startede 1. november, hvor Arriva indrettede midlertidige barbersaloner på Thisted Station, Silkeborg Station og på Nørreport Station i København, så passagerer og medarbejdere kunne blive bar-

beret og få en glat hud at starte et nyt overskæg på. Stationsleder Kim Richardt fra Silkeborg Station var en af de mange Arriva-medarbejdere, der lod sig barbære.

»Jeg er sikker på, at min kone støtter formålet, men jeg er ikke sikker på, at hun bifalder mit overskæg,« sagde Kim Richardt til Midtjyllands Avis, mens Stinna Schultz fra frisør Bøgvad Styling førte kniven.

Kim Richardt er en af de mange, der har oprettet en profil på Movembers hjemmeside for at samle penge ind til kampagnen, og han har i skrivende stund samlet 300 kroner ind og er nummer 342 i Danmark.

...

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 35, **november 2011**, side 1. Af Martin Wex

MODELTOG Danmarks største modeltogsmesse finder sted 26.-27. november i Stoholm Fritids- og Kulturcenter, og Arriva bidrager til arrangementet ved at tilbyde de besøgende transport med Arrivas tog for 49 kroner.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 35, november 2011, side 2

CYKLER Fra 23. oktober er det muligt at tage sin cykel med i alle S-og R-busser på Sjælland. Det koster 12 kroner at få cyklen med, og cykel-billetten gælder i to timer. Man kan kun tå sin cykel med uden for myldretiden.

FINGERMALING Linda Mosegaard og Tapio Juhl foran indgangen til den tidligere kiosk, som nu er blevet udstillingsvindue for Tapios billedel, der alle er malet med fingrene.

Skive Station skal summe af liv

Der er kommet nyt liv På Skive Station, efter et kedeligt gråt tæppe er blevet skiftet ud med farverig billedkunst.

STATIONSLIV • SKIVE

»Hvad tid går næste tog mod Viborg,« spørger en ung pige.

»Otte minutter over,« svarer Linda Mosegaard uden at tøve, men skæver alligevel op mod uret for at sikre sig, at hun ikke har taget fejl.

Det har hun ikke. Kundeservicemedarbejder Linda Mosegaard fra Arriva Danmark har styr på afgangstiderne – og der er i det hele taget ret godt styr på tingene på Skive Station – i hvert fald indenfor i billetsalget, hvor imødekommende medarbejdere tager imod bag moderne skranker og hjælper de kunder, der skal købe billet eller har brug for information.

Anderledes tager det sig ud På den anden side af glasdørene – i ventesalen. Her er det, som om tiden har stået stille siden engang i firserne: Himmelblå stole, der er godt slidte og tilbyder de ventende en ringe komfort, står i skærende kontrast til det skakternede flisegulv. Over for billetsalget ligger den tidligere kiosk, der har stået tom i mere end syv år, mens en ny kiosk har klemt sig

ind i hjørnet ved siden af billetsalget og i dag drives i samarbejde mellem Skive Kommune og Arriva Danmark med en gruppe udviklingshæmmede som personale.

Men der er også sket noget nyt. Det gamle grå tæppe, der hang foran den tidligere kiosk er pillet ned, og i stedet er der blevet indrettet et lille galleri med malerier af den danskfinske billedkunstner Tapio Juhl. Han havde igennem længere tid ærgret sig over at skulle se på det grå tæppe og spurgte derfor Linda Mosegaard, om han ikke kunne få lov til at hænge nogle af sine billeder op for at skabe lidt liv på stationen?

Uinspirerende ventesal

»Ventesalen har længe været meget uninspirerende for kunderne, og jeg har selv ærgret mig over at skulle se på det grå tæppe – og tænkt, at det ville være godt, hvis man kunne gøre noget. Når der så ligefrem er en, der kommer og tilbyder at gøre noget ved det, så er det svært at sige nej,« siger Linda Mosegaard.

Der var da heller ingen, der sagde nej. Hverken Linda Mosegaard, Arriva Danmark eller DSB Ejendomme, der ejer stationsbygningen.

»Vi har et rigtig godt samarbejde med DSB Ejendomme, som jo også har en interesse i, at der sker noget nyt, for der er en række rigtig fine kontorlokaler på stationen, men de står alle sammen tomme. Jeg ville ønske, at lokalerne blev udlejet, så flere mennesker fik deres daglige gang på stationen. Det giver mere liv,« siger Linda Mosegaard.

Tapio Juhl har det på samme måde, og han er glad for, at han nu har fået lov til at hænge sine malerier op på stationen.

»Stationen er det første indtryk, folk får, når de ankommer til en ny by – og en tom og nedslidt stationsbygning giver indtryk af, at Skive er en by i tilbagegang. En ventesal er samtidig et fantastisk sted at udstille sine billeder, fordi man når ud til en masse mennesker, som normalt ikke interesserer sig for billedkunst – og samtidig giver man jo de rejsende noget at kigge på, mens de venter,« siger Tapio Juhl.

Nye planer

Der er planer om at bygge en ny busterminal lige uden for hovedindgangen til Skive Station, hvilket vil øge antallet af både rejsende og buschauffører, der får deres daglige gang på stationen.

Derfor er der også tanker om at genåbne den oprindelige kiosk.

Der er også planer om at indrette nogle af kontorerne på første sal til et soldaterhjem for hjemvendte soldater, hvilket der er stort behov for i den nordvestjyske by, fordi Skive Kaserne er

den kaserne, der sender flest danske soldater til Afghanistan.

»Vi skal ikke være bange for at prøve noget nyt, for det giver ny energi, når der sker noget nyt, men indretningen af stationen skal samtidig ske med respekt for

det lokalsamfund, vi er en del af. Skive Station skal udmærke sig og have sin egen identitet. Den skal ikke bare ligne alle andre stationer,« siger Linda Mosegaard.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 35, **november 2011**, side 4. Af Martin Wex

Manglende bykort

Der findes mennesker, der rejser med tog, og har ikke den mulighed behov at finde vej siddende i en bil med vejledende eller diktatorisk gps-kortvejviser. (Den virker ikke spændingsudfald).

Et ting, Arriva Tog A/S kunne gøre det bedre for nye, ankomende passagerer, er at anbringe et bykort i ventesalen. Herved kan nye passagerer se, hvor taxier holder, busterminalen befinder sig og gaderne i **Sk**.

– Hvor ligger f.eks. **Nørholms Allé**?

Dét ville kunne findes på et bykort – naturligvis med en alfabetisk gadefortegnelse med **fed** overskrifter i form af hvert bogstav **A, B, C** osv. Dette bykort har manglet over syv år i **Sk**. Ikke alle er lokalkendte. Det bør der tages hensyn til, og på en enhver station bør der være et kort som hjælp til at finde vej for passagerne.

(BL)

Nye krav om udlicitering regionaltog

POLITIK Formanden for regionsrådet i Region Syddanmark, Carl Holst, vil i lyset af problemerne med IC4-toget sende regionale togstrækninger i udbud. DSB har haft 11 år til at få IC4-togene til at køre. Den opgave magter de ikke. Derfor kan vi lige så godt tage konsekvensen og udlicitere togdriften mellem Esbjerg og Aarhus med det sammen siger Carl Holst til JyskeVestkysten.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 35, **november 2011**, side 9.

DØDSULYKKE En 17-årig dreng mistede livet søndag 13. november da han blev påkørt af et Arriva-tog nord for Struer. Drengen gik på skinnerne med ryggen til toget, og lokoføreren havde ingen chance for at nå at bremse.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 35, **november 2011**, side 10

Forkert dato i foranstående artikel

Datoen er fejlagtigt angivet til at være "søndag 13. november". Det skete **lørdag 12. november 2011** med tog RA 5503 (Str-Ti) i km 2,4 **Str → Um** kørt af AR AR 1020. Togsættet rangerede kl. 8 tilbage til **Str**. Læs mere under **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**.

(BL)

Ti 22/11 2011

100 kroner om måneden sikrer mod togbøder

▶ I Sverige kan man for 100 kroner om måneden forsikre sig mod togbøder ▶ Organisationen Planka.nu vil afskaffe betaling for offentlig transport og opfordrer folk til at rejse uden billet ▶ Nu kommer det svenske koncept – måske – til København ▶ I DSB ryster man bare på hovedet: »Det kan tænkes, at vi i så fald ville sætte kontrolafgiften op,« siger salgsdirektøren hos DSB.
Side 6-7

Kilde: **metroXpress**, tirsdag 22. november 2011, side 1
(BL)