

## Jernbanenyheder fra BL

Sendt tirsdag 17. januar 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

### DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

On 11/1 2012

---

#### En Næ Ikf's oplevelser

I dag kørte jeg først **Næ-Kh** med RØ 1238 (DSB ME 1526 + 4 DD). I **Rg** stod der 4 DB Roos-t og en DB Snps<sup>719</sup> læsset med kævler. Der var også to MK'er på stationen, men ellers så der tomt ud. Den sidste rest af pakhuset stod stadig.

I **Htå** stod Hector Rail 241 010 + 012 med et langt vestgående SFL-godstog.

I **Taastrup** Contec Rail MX 1008 på samme spor som Speno-slibetoget. MX'en var parkeret lidt væk, sikkert for ikke at blive beskidt, når der arbejdes på Slibetoget (det ser ud som om, de skifter slibesten hver dag).

Ingen godsvogne i **GI**.

På **Kh** stod ET/X31K sæt 69, der havde fået "bib-tone" på dørene på mellemvognen (sådan lød det i det mindste på afstand).

Fra **Kh** skulle turen gå til **Hk** med RØ 2545 (DSB ME 1523 + 5 DD). Desværre havde der ikke været nogen togfører ved afgang fra **Kk**, så lokomotivføreren måtte tømme toget, før han kunne køre tom til **Kh**. Det gav dog kun en forsinkelse på 12 minutter ved afgang fra **Kh**, men da der kun var én grøn (eller endda rødt) i alle signaler til **Hif** (Hvidovre Fjern), voksede forsinkelsen, og på den enkeltsporede strækning mellem **Lj** (Lejre) og **Pe** (Vipperød) måtte jeg så holde og vente på krydsende tog, så ved ankomsten til **Hk** var forsinkelsen vokset til godt 20 minutter.

Der var også en La-rettelser mellem **GI** og **Htå** på 80 km/t. – uden tavler og baliser.

I **Hk** stadig ind- og udrangering, og nu forlyder det, der ikke kommer noget nyt anlæg, før det nye signalprogram ruller frem ...

På grund af sen ankomst til **Hk** kom jeg små fem minutter for sent fra **Hk**, og med fem DD var der ikke mange reserver i ME'en.

Efter en hurtig spisepause i kantinen på **Kh** overtog jeg igen "mit" tog fra **Hk**, og kørte det til **Næ** som RØ 4257. Der var stadig ikke opsat tavler eller udlagt baliser ved La'en mellem **GI** og **Htå** – "det ville jo blive lavet samme nat"!!! Ja, der spares da også alle steder, men en uafmærket hastighedsnedsættelse udgør efter min mening en potentiel fare, og så meget kan det vel ikke koste at sende en mand ud?  
(JSL via BL)

To 12/1 2012

---

#### En Næ Ikf's oplevelser

I dag kørte jeg først om omgang (RØ 3430/2427) på **Lille Syd** med MR sæt 07. På vej tilbage holdt jeg noget tid i **Lw** (Lille Skensved) og ventede på signal, og da der ikke kom nogen reaktion på min "faste melding", ringede jeg til **FC Ro**. Jo, der var vist en falsk besættelse, men de ville vende tilbage hurtigt. De kunne nu ikke sætte signal, og jeg måtte udrangeres. Overkørslen mellem **Lw** og **Ølb** (Ølby) virkede heller ikke, men en frisk togfører og en styringsmedarbejder fra **FC Ro** på vej hjem tilbød at betjene den, så jeg kunne køre toget over, hvorefter de ville slukke overkørslen igen. Fin service for mig og bilisterne.

"Driften" skrev i en sms, at mit tog og det tog, jeg skulle krydse i **Kj**, var forsinket en "smule", og at andre tog ikke ville blive berørt ...

Klokken 13:55 kørte jeg RØ 4934 til **Kh** med DSB ABs 7921 + BK 7821 + B 7752 + ME 1524, som jeg skulle tilbringe resten af arbejdsdagen i.

I **Rg** stod der 1 AAE/DB Habbi.. + 2 DB Hbbi... 305/306 + 2 DB Snps<sup>719</sup> + 4 DB Roos-t + 2 DB Snps<sup>719</sup> + 5 DB Roos-t + GATX Za... Der stod stadig to MK'er på stationen; muligvis kom der en servicebil kørende fra den ene.

Gennem spor 3 kom MR sæt 65 kørende mod **Næ** som M 6009 (Ro-Næ), idet RØ 3433 var aflyst. Tilsvarende blev RØ 3434 og 2436 koblet sammen i **Ro** og kørte sammen til **Næ** som 3433 (så problemerne ved **Lw** trak nok ud).

Nu var hele pakhuset i **Rg** jævnet med jorden, mens det så ud til administrationsbygningen endnu var urørt. Det røde træskur for enden af det spor, DB Schenker plejede at parkere MZ'er på, er revet ned.

Da jeg passerede **Bo** (Borup)-signal, mødte jeg MR sæt 51 som M 6035 (Ro-Næ) (MR fra 3438 (Ro-Næ)).

Lidt efter **Vy** (Viby Sj) kom **EG 3104** (blå/gul) med røde lygterande. For et par dage siden så jeg **EG 3101** (blå/gul), også med røde rande ved lygterne.

I **Ro** kom **EG 3112**, også blå/gul med et vestgående tog.

49xx-togene har megen, god køretid, megen af tiden er det nok at køre 120 km/t., og efter **Ro** accelererede jeg hurtigt op til cirka 120 km/t. (som jeg nåede omkring **Trk** (Trekroner)) og drev herefter hele vejen til **Htå**. Først ved den lille stigning før I-signalet faldt hastigheden til 90 km/t.

I **Htå** stod Contec Rail **MX 1008** samme sted som i går, men MaK-lokomotivet Chemion 92 80 **1271 017-6**, der medfølger Speno-toget, stod nu mellem den tidligere SBB Hbis og slibetoget.

I **Ig** (Vigerslev) har InfraNord en del materiel stående, bl.a. en Kockums-trolje med nogle Oms-vogne, en tårntrolje og en række Qbx-ballastvogne med tilhørende Qax maskin- og mandskabsvogn.

– *Arbejder InfraNord i Danmark, eller har de bare "base" i Ig?*

Hjemturen skete via **Vo** med RØ 4245 og 4950, heldigvis var "stationsforstanderen" i **Hh** (Hedehusene) hjemme.

Det går meget langsomt med at få vasket dobbeltdækkerne. Enkelte stammer er vaskede, andre stammer kører med enkelte rene vogne, mens de fleste desværre stadig er møgbeskidte, og desværre er en del også oversmurt med graffiti.

Nu nærmer datoen sig, hvor særkøreplanen for **Storstrømsbroen** slutter. Der går mange rygter på alt fra en ny dato i **marts 2012** eller sågar **juni** måned, eller at man vil tillade ME med tre eller fire dobbeltdækkere på den gamle bro ...

(JSL via BL)

## KØREPLANER

Ma 9/1 2012

### En fjernstyringsfejl mellem Skanderborg og Herning

Der har været en fjernstyringsfejl mellem Skanderborg og Herning. Vi starter så småt med at køre med Arrivas tog igen. Vi forventer at køre alle tog fra ca. 10.30.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15459>, mandag, den 9. januar 2012

### OPDATERET: Togdrift mellem Skanderborg og Herning genoptages!

Fjernstyringsproblemerne hos Banedanmark er nu løst.

Arriva genoptager nu togdriften Aarhus – Herning – Aarhus.

Første afgang fra **Århus bliver tog 5331, afg. Aarhus kl. 9:49 mod Herning.**

Første afgang fra **Herning bliver tog 5332, afg. Herning kl. 10:21 mod Århus.**

Der må dog fortsat påregnes mindre forsinkelser. Arriva beklager de gener, dette medfører for vores passagerer.

Denne side opdateres løbende.

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/362-i-ojeblikket-ingen-togdrift-mellem-skanderborg-og-herning>. Senest opdateret: **mandag 9. januar 2012 kl. 09.49**

(BL)

On 11/1 2012

### Ændrede tider for regionaltog til og fra Nykøbing F indtil d. 22/01 – mens Storstrømsbroen bliver repareret

Mens der bliver arbejdet på at reparere Storstrømsbroen må vi kun passere broen med vores lette togsæt. Derfor skal du desværre skifte tog ved de fleste regionaltog i Næstved, når du skal til og fra Lolland/Falster.

[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.
- Mellem Næstved, Vordingborg, Nørre Alslev, Eskilstrup og Nykøbing F kører vi med et let regionaltog, der kan passere broen.
- Ved de fleste regionaltog mellem København og stationerne på Lolland/Falster, skal du skifte tog i Næstved. Toget kører fra perronens modsatte side.
- 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.
  - ICE/EuroCity kører helt som normalt mellem København og Hamburg/Berlin.
- Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15476>

(BL)

## TOGSÆT

Ma 16/1 2012

### Bremsetest under ekstreme forhold

**Både IC3 og IC4 fik i sidste uge testet bremsesystemer – både på tørre skinner og på skinner, som blev fedtet ind i madolie. Alt var ok på de tørre skinner – og de store mængder olie gav som ventet bremselængder på over to kilometer. Resultaterne skal nu analyseres**

To dage i sidste uge blev bremsesystemerne på både et IC3 og et IC4-tog afprøvet på teststrækningen ved Vojens. Testene er et led i undersøgelserne af, hvorfor to IC4-tog i november kørte forbi røde stopsignaler.

Begge togsæt holdt sig indenfor sikkerhedskravene, da der blev testet på tørre skinner, og da der blev hældt olie ud på skinnerne, lykkedes det som ventet at få begge togsæt til at glide over to kilometer.

Før man kunne skabe de usædvanlige forhold med olie på skinnerne, måtte DSB's teknikere og specialister konstruere en helt speciel Storm P-anordning:

- \* Oliepumpen fra et MR-tog blev monteret på en boremaskine.
- \* En stor dunk blev fyldt med rapsolie.
- \* Via lange slanger trak pumpen rapsolien frem til boremaskinen, som med lynhurtig rotation sørgede for, at olien blev spredt direkte ud på skinnerne.

På den måde kunne man teste bremsesystemerne under forhold, som der kan have været ved forbikørslen i Marslev på Fyn. Og med madolie direkte på skinnerne, blev bremselængden øget kraftigt på begge togsæt.

Første del af testen foregik dog på tørre skinner, og her holdt begge togsæt sig indenfor de europæiske sikkerhedskrav. Faktisk bremsede IC4-toget på 875 meter, hvor normen er 1256 meter.

### Ekstreme forhold

Koncerndirektør Frank Olesen siger om testene:

»Grunden til, at vi skabte disse unaturlige forhold, er, at vi ønsker at genskabe forhold, som kan have været årsag til, at IC4-toget ved Marslev var over to kilometer om at bremse. Og det er meget specielle forhold,« understreger Frank Olesen.

»De forhold, vi konstruerede under testen, er så ekstreme og unaturlige, at man ikke kan forvente at møde dem i almindelig togtrafik. Vi har kørt langt over en halv milliard kilometer med IC3-togene uden at have en hændelse, der minder om den ved Marslev, så jeg er sikker på, at det stadig er lige sikkert at køre med IC3.«

### Resultater analyseres

DSB og Havarikommissionen har fået en lang række data ud at teste IC3-toget, og nu skal de analyseres for at se, om der er sammenlignelige forhold i bremsesystemernes reaktioner.

»Med den nye viden vil vi kunne blive klogere på, hvad der fik de to IC4-tog til at køre forbi røde stopsignaler. Vi valgte denne gang også at teste et andet IC4-tog, og det skal også være med til at give os en bredere og mere nuanceret viden om togets systemer,« siger Frank Olesen.

Havarikommissionen arbejder fortsat på at analysere testresultaterne, og DSB forventer i nærmeste fremtid en afgørelse om, hvornår IC4-togene igen kan komme ud at køre.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 16. januar 2012**

(JSL via BL)

To 15/12 2012

**KORT NYT  
FORUNDERSØGELSER  
AFSLØRER FUND**

De arkæologiske udgravninger i forbindelse med anlæggelsen af Den nye jernbane København-Ringsted har budt på flere spændende fund. Arkæologerne fra Sydvestsjællands Museum har fundet spor efter en let hytte eller et telt fra bondestenalderen (cirka 3500 fvt.). Hytten er fundet i den østligste del af Ringsted Kommune. Også arkæologerne fra Køge Museum har gjort gode fund. De har blandt andet fundet en flintmejsel, en flintøkse og en urnegrav fra jernalderen i en udgravning lidt nord for Køge.

Kilde: [baneavisen](#), banedanmarks medarbejderavis, nr. 24, torsdag 15. december 2011, side 3

(BL)

On 11/1 2012

**Offentlig høring om hurtig jernbane mellem Hobro og Aalborg**

For at sikre hurtigere togrejser mellem de større danske byer skal jernbanen mellem Hobro og Aalborg opgraderes, så togene kan køre 160 km/t. frem for 120 km/t. som i dag.

Derfor overvejer Banedanmark at erstatte jernbaneoverkørsler i Skørping, Ellidshøj og Svenstrup med nye veje, der krydser over eller under jernbanen.

Inden projektet går i gang har Banedanmark inviteret til offentlig høring, så borgere, interesseorganisationer, virksomheder, myndigheder m.fl. kan komme med kommentarer, indsigelser og ideer til planerne, oplyser områdechef i Banedanmark, Martin Munk Hansen.

"Vi håber, at så mange som muligt vil gøre brug af høringsfasen, så vi får etableret de helt rigtige løsninger mellem Hobro og Aalborg inden for budgettet," siger han.

**Borgermøder i februar**

Projektet er i høring fra den 11. januar til den 7. marts 2012, og den 6., 7. og 8. februar afholdes borgermøder i henholdsvis Skørping, Ellidshøj og Svenstrup, hvor Banedanmark vil fortælle om planerne og svare på spørgsmål. Møderne annonceres i den lokale presse og på Banedanmarks hjemmeside.

Grundlaget for debatten på borgermøderne er en [høringsudgave af miljøredegørelsen](#), som kan ses på Banedanmarks hjemmeside eller fås ved henvendelse til Banedanmark.

Efter høringsperioden udarbejdes et høringsnotat, der indgår i det beslutningsgrundlag, som politikerne i efteråret 2012 tager stilling til. Det forventes, at anlægsarbejderne vil starte i 2014 og være afsluttede i 2015.

**Fakta:**

Høringssvar skal være Banedanmark i hænde senest den 7. marts 2012.

Henvendelse om projektet kan ske til:

Banedanmark, Opgradering Hobro-Aalborg, Amerika Plads 15, 2100 København Ø.

Læs mere om [opgraderingen af jernbanen mellem Hobro og Aalborg på Banedanmarks hjemmeside](#).

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15466>

(BL)

Ma 16/1 2012

**Banedanmark holder Åbent Hus om Lejre-Vipperød**

I løbet af foråret tager Banedanmarks arbejde med at anlægge et ekstra spor mellem Lejre og Vipperød for alvor fart.

For at give naboer til banen, passagerer og andre borgere mulighed for at orientere sig i projektet, holder Banedanmark her i januar Åbent Hus i hver af de fire berørte byer.

Her vil det være muligt at få en snak med eksperterne fra Banedanmark og for eksempel få at vide, i hvor høj grad ens nærområde bliver påvirket under og efter arbejdet. Repræsentanter for operatørerne vil også være til stede for at fortælle om trafikafviklingen under anlægget af det nye spor.

Når sporet er færdigt i 2015, vil der være dobbeltspor hele vejen fra Holbæk til Roskilde og derfra videre til København. Desuden vil der være gjort klar til, at togene kan sætte hastigheden op fra 120 km/t. til 160 km/t.

Se mere på [www.banedanmark.dk/nordvestbanen](http://www.banedanmark.dk/nordvestbanen).

**Der er Åbent Hus:**

Mandag den 16. januar i Hvalsø Kulturhus  
Onsdag den 18. januar i Domus Felix i Lejre

Tirsdag den 24. januar i Tølløse-Hallen  
Torsdag den 26. januar på Vipperød Skole.

Alle dage mellem kl. 15 og 20.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15531>, fredag 13. januar 2012

(BL)

Ma 16/1 – ti 17/1 2012

---

## La 20 Ik-Hu

Grundet manglende ballast tilføjes straks mellem **Ik** (Ikast) i km 59,4 og **Hu** (Hammerum) i km 65,5 La 20 i km 62,8-62,9.

Kilde: Rettelse til La nr. 12 & 13, mandag 16. januar 2012 – tirsdag 17. januar 2012, straks

(BL)

Ti 17/1 2012

---

## Larm på Nørreport

Personale og passagerer vil fra den 24. januar opleve kraftig støj på Nørreport, fordi betonen over tunnelrørene skal hugges væk

I slutningen af januar går entreprenørerne på Ny Nørreport i gang med at hugge beton væk fra oversiden af stationens tunnelrør. Det sker for at komme ned til den membran, der beskytter tunnelrørene mod fugt. Membranen skal udskiftes og den 100 år gamle betonkonstruktion skal renoveres. Det er arbejde, der støjer både på overfladen og på perronerne.

»Støjen vil til tider være høj og ubehagelig, men ikke farlig for hørelsen, så længe man opholder sig i toget eller i de sikkerhedszoner, som vi opdeler perronerne på Nørreport i,« siger leder af arbejdsmiljø i S-Tog, Thomas Thoning.

Der arbejdes over både S-banen og Fjernbanen, og støj-niveauet afhænger af, hvor man står. Befinder man sig lige under det sted, hvor der arbejdes, kan støjen overstige 100 dB. Det svarer omtrent til en rockkoncert.

Bevæger man sig ca. 20 m væk, vil støjen stadig være generende, men den vil være faldet mærkbart.

»Vi planlægger arbejdet for blandt andet Stationservice på Nørreport, så der ikke er nogen, der arbejder tæt på støjen i de perioder, hvor der hugges,« siger Thomas Thoning.

## Hjælp kunderne væk fra støjen

Kunderne bliver informeret, inden de stiger af på Nørreport, så de er forberedt på støjen. Det sker ved info på skærmene på både S og Fjern, på S-tv og ved udkald i togene, inden de når Nørreport.

På Nørreport advares passagererne ved nedgangene om støjen, og på selve perronen vil der blive ophængt skilte, så passagererne kan se, hvilken vej de skal gå for at undgå støjen.

»Nogle passagerer kan have brug for guidning og hjælp på perronen. Fortæl dem, hvor de skal stille sig på perronen for at komme væk fra støjen. Hvis du oplever nervøse passagerer, så fortæl dem, hvad vi laver, og at støjen er ubehagelig, men ikke skadelig,« siger Mikael Bredsdorff, der leder Ny Nørreport-projektet.

»Et godt råd, man kan give passagererne, er at tage det første tog videre og skifte til det rigtige tog på nabostationen, hvis der er ventetid på Nørreport. Foreslå dem alternativt at vente over jorden.«

## Flere etaper

Arbejdet foregår i flere etaper fra begyndelsen af 2012 til slutningen af 2014. Den første etape varer fra slutningen af januar til begyndelsen af marts. I alt vil der være ca. 110 dage med støjende arbejder i perioden. Der arbejdes primært uden for myldretiden mellem kl. 10-15. Det betyder, at kun ca. 20 pct. af passagererne påvirkes af arbejdet.

Kilde: DSB Intranet, tirsdag 17. januar 2012

(JSL via BL)

Ma 6/2 2012

---

## Borgermøder

I løbet af høringsperioden holder Banedanmark tre borgermøder. På møderne vil Banedanmark orientere om projektet, besvare spørgsmål og indgå i dialog om forslag og idéer til projektet. Inden hvert møde og i pausen kan du få en personlig snak med en fagmedarbejder.

Møderne holdes kl. 19.00-21.00, dørene åbner fra kl. 18.30.

## Skørping

Mandag den 6. februar 2012, Kulturstationen, Sverrigårdsvej 4

## Ellidshøj

Tirsdag den 7. februar 2012, Ellidshøj Skole, Ny Skolevej 2

## Svenstrup

Onsdag den 8. februar 2012, Svenstrup Skole, Egemarksvej 1

Grundlaget for debatten på borgermøderne er høringsudgaven af miljøredegørelsen, som kan hentes under punktet "miljøredegørelse".

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=15471>

### Dynamisk kort

Klik ind på de elektroniske oplysninger om Hobro-Aalborg projektet.

På det dynamiske kort kan du eksempelvis se:

- De overkørsler, der skal nedlægges
- I hvilke områder, der bliver foretaget biologiske undersøgelser
- Informationer om bl.a. naturforhold, kulturhistoriske interesser og tekniske anlæg.

Efterhånden som projektet udvikles, bliver kortet bl.a. opdateret med oplysninger om hvilke grunde, der berøres af projektet.

Dynamisk kort: Hobro-Aalborg <http://bdkgis.bane.dk/hb-ab/>

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=11645>

(BL)

## UDLAND

Ma 9/1 2012

### SJ udbyder rekordmange lavprisbilletter

Rejs til nogle af Sveriges mest populære steder for 295 svenske kroner. SJ udbyder 350 000 lavprisbilletter i januar og februar.

"Det er første gang, at vi udbyder så mange billige billetter i en kampagne. Vi håber, at de fleste af vores kunder vil kunne finde de billetter, de ønsker", siger Johan Mägi, SJ.

Mellem den 17. januar og 29. februar udbyder SJ ekstra mange billige billetter til 295 kroner på 2. klasse og 495 kroner på 1. klasse til fx. Göteborg, Norrköping, Stockholm eller Åre.

"I starten af året er salget normalt lidt lavere i Sverige. Vi vil slå et slag for, at folk prøver at rejse med vores tog. Det er afslappende, trygt og miljøvenligt. For en familie kan det være sikrere at tage toget i stedet for at pakke alle ind i bilen og begive sig ud på vintervejene", siger Johan Mägi.

## Norge

### Statslig konkurrence

Der findes faktisk et tog i Norge, der går til tiden. Det hedder Flytoget, skriver Dagens Næringsliv i en leder.

Flytoget kører hurtigt, og der er god plads til både kufferter og passagerer – og det er til og med lønsomt i den forstand, at driften dækkes af billetindtægterne.

En ny trafikaftale mellem det norske Transportministerium og NSB vil indebære, at Flytoget får øget konkurrence fra NSB på transport til og fra Gardermoen lufthavn.

Det bliver konkurrence på ulige vilkår. Selv om begge selskaber er ejet af staten, er NSB subsidieret, mens Flytoget drives som et kommercielt selskab, der hører under Næringsdepartementet. Eksperters anslår, at flere NSB-afgange vil koste Flytoget 1,2 millioner passagerer årligt. For staten betyder det tabte billetindtægter på 35 millioner norske kroner.

For Flytoget, der mister over 200 millioner kroner, vil det i værste fald kunne true selskabets eksistensgrundlag.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 9. januar 2012**

(JSL via BL)

Styret i Strukton Rail AS har torsdag sendt oppbudsbegjæring på vegne av jernbaneentreprenøren fordi selskapet er insolvent.

Kilde: <http://www.bygg.no/2012/01/strukton-rail-konkurs>. Av: Christian Aarhus | Publisert:

torsdag, den 12. januar 2012 15:10 | Sidst ændret: torsdag, den 12. januar 2012 16:05

(BL)

## Varannan ny spårvagn står inne på verkstad

Tænk – i Göteborg har de problemer med produkter fra Ansaldo ...

Kilde: <http://www.gp.se/nyhetsbrev/1.824920-varannan-ny-sparvagn-star-inne-pa-verkstad>

(JSL via BL)

Lø 14/1 2012

---

## Børnenes Budapest

### REJSEN DERTIL

**Tog:** Nattog fra Hamborg til Wien og fra Wien til Budapest.

**Tog og transport i Ungarn:**  
[www.elvirea.hu](http://www.elvirea.hu)

**Budapest Card:** Ud over at give fri adgang til de offentlige transportmidler giver kortet adgang til billetter med rabat hos en række attraktioner og museer.

[www.budapestinfo.hu](http://www.budapestinfo.hu).

Morgenavisen Jyllands-Posten var inviteret af Ungarns Turistråd.

Børnenes Jernbane eller Pionererne, som den 11 km lange jernbane fra begyndelsen blev kaldt, blev bygget af ungkommunister 1948-1950. Fotos: Lise Kristoffersen

► Ungarn har noget med tog.

Et imponerende jernbanemuseum, hvor barnlige sjæle kan prøve at køre damplokomotiv Børnenes Jernbane, sporvogne, og så har de selvfølgelig deres metro i Budapest. Den blev åbnet i, ja, 1896, og blev dermed en af de første europæiske undergrundsbaner.

Kilde: MORGENAVISEN Jyllands-Posten, **explorer**, lørdag 14. januar 2012, side 17-18

(BL)

## DIVERSE

Ma 9/1 2012

---

### **Salg af Sølvgade rykker nærmere**

Salget af DSB's hovedsæde gennem næsten 84 år er rykket et felt længere frem mod mål. Tirsdag den 3. januar satte både DSB og erhvervsrådgiveren CBRE kruseduller nederst på en kontrakt. Dermed ligger det fast, hvem der står for salgsprocessen af de 240 år gamle bygninger i Sølvgade 40, København.

Siden DSB i oktober sidste år kunne fortælle, at man gjorde alvor af en gammel tanke om at sælge hovedsædet for at samle hele administrationen under én tagryg, har flere mulige investorer snuset rundt for at se på mulighederne. Underdirektør i DSB Ejendomme, Michael Gale, er ikke overrasket over, at der trods finanskrisen allerede har været mange interesserede.

»Der findes ikke mange så unikke bygninger i København af den størrelse og med så central beliggenhed. Vi er blevet kontaktet af både internationale og danske investorer,« siger han. Prisen for de samlet 25.000 kvadratmeter er ikke sat fast, men bliver regnet ud fra lejeniveauet i området.

### **Inspiration til øverste etage**

Sammen med Sølvgade 40 undersøger DSB mulighederne for at forbedre bygningen på Kalvebod Brygge 32, så den kommer til at fremstå moderne og tidssvarende.

DSB's direktion og bestyrelse besluttede i oktober at undersøge, hvilke muligheder for flytning der vil give den bedste økonomiske værdi. Derfor stillede de tre mulige scenarier op.

Det ene indebærer, at begge bygninger sælges, og at der bygges ekstra etager på Kalvebod Brygge, hvorefter hele DSB's administration flytter ind som lejere. Scenarie nr. 2 er, at Sølvgade sælges, Kalvebod Brygge renoveres, og hele administrationen flytter ind som ejere. Og den tredje mulighed er, at begge adresser sælges, mens der bygges et nyt domicil til DSB.



## Vent med flyttekasserne

Fremvisninger i begge bygninger er startet. Michael Gale regner med, at i hvert fald Sølvgade er solgt inden for et halvt år, men det betyder ikke, at medarbejderne skal begynde at fylde papirer i flyttekasser allerede nu.

»Der kan meget vel gå to-tre år, før vi kan flytte sammen alle sammen i administrationen, men bygningerne kan godt blive solgt, hvorefter vi vil blive boende som lejer i Sølvgade en tid efter,« forklarer Michael Gale.

Et arkitektfirma har haft til opgave at lave et bud på, hvordan en eventuel tilbygning til Kalvebod Brygge, kunne se ud. Illustration: Holscher Arkitekter

Kilde: DSB Intranet, **mandag 9. januar 2012**

(JSL via BL)

Fr 13/1 2012

---

## Kaffe på kanden i Nordjylland

Kaffe- og tekander er flyttet ind i MR-togene, der har erstattet IC3-tog på syv afgang mellem Aarhus og Aalborg og retur. Personalet i Onboard Service har i samarbejde med ledelsen besluttet, at kunderne skal have det lidt godt, selvom materiellet ikke er i top. Så i de kolde måneder er der gratis kaffe og te ved høflig selvbetjening.

»Vi er kede af, at vi ikke kan levere det materiel, vi gerne vil i Nordjylland. Så for at yde lidt ekstra service til kunderne, har vi besluttet at give kunderne varm kaffe og te som kompensation på husets regning,« fortæller togpersonaleleder Peter Sick.

## Flere hænder løfter

Forslaget om gratis kaffe kom ved et medarbejdermøde, og det bliver bakket op fra flere kanter. Logistikcenteret i Aarhus og Ground Service i Aalborg leverer varerne til togene og Operativ Service i Aarhus giver også en hånd med. Togpersonalet sørger for, at drikkevarerne er tilgængelige for kunderne og at der bliver ryddet pænt op.

## Et velkomment forslag

Susanne Mørch Koch, underdirektør i Onboard Service, glæder sig over forslaget fra medarbejderne:

»Det er dejligt at få forslag ind om, hvordan vi kan optimere servicen til vores kunder. Jeg oplever, at vores medarbejdere virkelig er opmærksomme på, hvordan vores kunder oplever DSB, og det er det engagement der skal, for at vi bliver endnu bedre til at imødekomme kundernes ønsker til en behagelig togrejse med DSB.«

## Dronningen og DSB

### 40-års jubilaren Dronning Margrethe og hendes familie har gennem årene haft tæt kontakt til jernbanen og DSB

Hun har ikke begejstringen fra fremmede. Hendes far lagde nemlig ikke skjul på sin fascination af jernbanen, tog og DSB's hedengangne jernbanefærger. Han fik blandt andet hvert år tilsendt de nye køreplaner fra DSB, som han nærstuderede med stor interesse.

Selv har hun indviet talrige af DSB's stationer, nye togstrækninger og broforbindelser – og døbt nye tog og færger, ligesom mange af hendes kongelige timer er gået med at blive transporteret både ind- og udlands i tog. I et eksklusivt interview til Ud & Se's novemberudgave sidste år forklarede Dronning Margrethe sin oplevelse med at rejse med tog således:

»Jeg har oplevet at rejse med tog, fra jeg var ganske lille sammen med mine forældre, og det var altid meget spændende. Ikke mindst fordi vi tog toget om natten. I reglen var det, når vi skulle på juleferie eller påskeferie. Så vi drog af sted sent om aftenen, man var skeløjet af søvnighed, og så ned i toget og sove i køjer. Det var svært at sove, fordi man egentlig helst ville kravle på køjerne.«

## Kiggede på rangeringen

I 2001 lykkedes det også DSB i dag at få et mindre interview med regenten om de kongelige salonvogne, hvor hun blandt andet sagde følgende:

»Jeg kan stadig huske salonvognen, helt fra jeg var barn. Meningen var jo, at man skulle sove, men ud på natten, når toget nåede færgen, var vi altid vågne og skulle lige se lidt. Den særlige stemning, der var om natten på færgerne. Folk, der gik og passede deres arbejde og talte lavmælt sammen uden for togvognen, og rangeringen mens togpasagererne sov. Det var en helt speciel oplevelse ved en togrejse.«

Kilde: DSB Intranet, **fredag 13. januar 2012**

(JSL via BL)

## **Kampen for tog til tiden fortsætter**

DSB har taget hul på 2012 med en historisk god rettidighed på 96 procent på årets første 12 dage. Og sådan skal det helst fortsætte – selv om der stadig er udfordringer med IC4, og vi ser frem til et år med mange sporarbejder

Siden "Kunder Til Tiden" blev sat i verden i 2009, er der blevet sat mange skibe i søen for at få en bedre præcision. Folkene bag har været igennem de processer, der ligger bag det at få et tog af sted og frem til tiden. Sammen med driften er der gennemført en lang række små og store indsatser, og det har båret frugt. For eksempel har præcisionsgrupper over hele landet stillet skarpt på de lokale forhold, der kan forsinke et tog. Og regulariteten med ME-lokomotiverne og dobbeltdækkervognene er blevet væsentligt forbedret, efter at der er blevet skruet på akslerne og arbejdsgangene på Driftsværksted Øst.

»Vi skal fortsat skabe løsninger sammen med driften og sammen med Banedanmark. Udfordringen i 2012 er at sikre stabil rettidighed, selv om vi kan se frem til et år med flere sporarbejder og fortsat har problemer med IC4,« siger konstitueret programchef for "Kunder Til Tiden", Trine Kampmann.

### **Fem indsatsområder**

For at sikre, at togene kører stabilt og endnu mere til tiden i 2012, har "Kunder Til Tiden" sammen med driften formuleret fem indsatsområder for de kommende år.

Trine Kampmann fortæller her om, hvor fokus ligger inden for de enkelte områder.

#### **Ledelse og styring:**

»Vi skal have et fælles mål og ambitioner omkring rettidighed med Banedanmark. DSB's mål for rettidigheden er anderledes end Banedanmarks. Det betyder, at tallene ikke kan sammenlignes. Det er indviklet, og det skal det ikke være. Det kræver målstyring og ledelse og vil medvirke til at ændre kulturen.«

#### **Kerneprocesser:**

»Vi skal se på tværs af DSB og finde ud af, hvilken rolle, vi hver især har i forhold til at få tog til tiden. Vi skal fokusere på at få en enkel og robust køreplan, og vi skal fortsat have fokus på præcisionsgrupperne på de enkelte stationer og strækninger. Det arbejde, de laver, er guld værd.«

#### **Materiel:**

»Vi skal mindske antallet af nedbrud på vores tog. Derfor skal vi styrke togvedligeholdelse og eftersyn. For eksempel undersøger vi, om Fjern- & Regionaltog kan bruge et system fra S-tog, som klassificerer fejl efter deres betydning for sikkerheden og for rettidigheden.«

#### **Infrastruktur:**

»Mange hastighedsnedsættelser og sporarbejder koster på rettidigheden. I de kommende år skal den danske jernbane forbedres og udbygges flere steder. Det er jo positivt, men det giver os en stor udfordring i forhold til at levere rettidige tog. Vi skal derfor have en endnu tættere og hyppigere dialog med Banedanmark. Vi skal simpelthen blive bedre til at tale sammen – både i langtidspanlægningen og den daglige driftsafvikling. Vi er hinandens forudsætninger for at skaffe kunderne tog til tiden.«

#### **Kommunikation og kunder:**

»For at få tingene til at ske skal vi fortælle hinanden og omverdenen om resultaterne. Samtidig skal vi finde måder at håndtere det stigende antal passagerer, så det ikke forstyrrer togdriften. Vi skal have folk ind og ud af togene på en mere smidig måde.«

## **Prisreguleringer træder i kraft i morgen**

Når kunderne i den kollektive trafik i morgen sætter sig ind i toget, bussen eller Metroen vil de opleve en ændret pris for deres rejser.

Som udmeldt i november 2011 reguleres priserne for rejser med den kollektive trafik i 2012, sådan at gennemsnitsprisen stiger med 3,1 procent. Prisen for rejsen varierer efter hvilken kundetype man er, og er forskellig fra billettype til billettype. Fx holdes prisen for kontant- og mobilbilletter i Hovedstaden i ro. Kunderne opfordres til allerede i dag at gå ind og tjekke prisændringerne på [www.rejseplanen.dk](http://www.rejseplanen.dk).

### **Rejsekortpriser om en uge**

For rejsekortkunder på Sjælland sker prisændringerne dog først d. 24. januar. Det betyder, at de mere end 85.000 kunder, der i dag rejser med rejsekort på Sjælland hos Movia, DSB, Metro eller S-tog betaler 2011-priser en uge mere end resten af kunderne i den kollektive trafik.

## **Dronningen tog toget til Roskilde**

Salgsregion København og Sjælland havde travlt, da dronningen lørdag morgen d. 14. januar 2012 skulle med toget til Roskilde for at lægge en krans på forældrenes gravsted ved Roskilde Domkirke.

Ground Service havde blandt andet spulet facaden og fortovet omkring indgangen til den kongelige ventesal. Og fra regionskontoret deltog blandt andre Karen Rønberg, Vivi Hornbæk og Hanne Hilving i arrangementet.

Allerede i november sidste år begyndte planlægningen og i det arbejde deltog Vivi Hornbæk og Georg Bentzen, der stadig er konsulent i DSB.

Det gjorde blomsterpigen Caroline på ni år også. Hun var højspændt, inden dronningen kom, fortalte hun. Men overrækkelsen af blomsterbuketten gik helt efter bogen.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 16. januar 2012**  
(JSL via BL)