

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 26. februar 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

To 9/2 2012

Den gule parade

Stor aftenoptog i **Fa** spor med hele 5 MK!

Op mod sporstopperen holder på sin fast plads 42 86 237 8 800-0 Hbikks. I den kolde aften blev noteret MK 611, 620, 611, 618, 609. For sent opdages det, at MK 611 er noteret to gange. På billedet kan de tre nordlige lokomotivnumre 611, 618 og 609 læses, men desværre ikke den sydligste, der havde et lavere nummer end MK 620

Længere mod N holder RSC 185 332-1 i samme spor som RSC 185 335-4 og RSC MZ 1456. V for perronen ses RSC 185 331-3.

Observation og foto kl. 21.35.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 6/2 – ti 7/2 2012

Næ-lokoførerberetning

Natten mellem **mandag 6. februar** og **tirsdag 7. februar 2012** kørte jeg 2476/2475. Da det frøsgodt 10 grader, skulle jeg senere på nattjenesten starte alle MR-sæt i **Næ** op, så de var klar og i gang, når morgenfolkene mødte ind. Da det ene MR-tog "var sygt", startede jeg fem sæt op og lod mit eget samt det fra 2479 forblive i tomgang.

(JSL via BL)

Sø 12/2 2012

Næ-lokoførerberetning

Skulle jeg afløse på RØ 2435 i **Næ** klokken 15:05. På grund af signalproblemer i **Kj** kom toget dog omkring ti minutter senere. Toget var nemlig kommet i spor 2 i **Kj** og måtte derfra ud ved I-signalet fra **Hårlev**-siden og derfra ind i spor 5, hvorfra der så kunne sættessignal mod **Næ**. Jeg ville gerne have set et MR-tog på vej ud ad **Østbanen!**

(JSL via BL)

Ma 13/2 2012

Næ-lokoførerberetning

Også **mandag 13. februar 2012** (hvor jeg havde hviledag), og **tirsdag 14. februar 2012** (hvor det var fridag), kunne DR P4 Sjælland fortælle om signalproblemer på **Lille Syd** med forsinkelser og enkelte aflysninger til følge.

(JSL via BL)

On 15/2 2012

Næ-lokoførerberetning

Onsdag 15/2 en tur på **Lille Syd** og "staldtjeneste", dvs. forsyning, vask og komponentudskiftning af MR.

(JSL via BL)

To 16/2 2012

Næ-lokoførerberetning

Fremførte **Næ-Kh** med RØ 1238 (MF sæt 35). I **Rg** stod bl.a. 4 DB/AAE Habbi... + 1 DB Habbills³⁴⁶ + 3 DB Roost + div. tomme vogne fra **GI** + 1 DB Snps⁷¹⁹. På sporet, hvor man plejede at parkere MZ'en stod en Nordwaggon/TRANSWAGGON Laais, så måske læsset Ardagh Glass stadig glas til **Finland!**? I givet fald skal vognen via **Haparanda**, hvis man ikke læsset godset om til lastbil i **Stockholm**.

I **Htå** stod øl-toget fra Fa med EG (rød) + 185.

Ved **Hif** (Hvidovre Fjern) holdt EG 3105 med et godstog på venstre spor fra **Ig** (Vigerslev), og lidt længere oppe på bakken kunne jeg til højre se 2 Hector 241'er med godstog i højre spor. I **Ig** stod ca. 6-8 InfraNord Qbx.

Efter en hurtig tur til VognEx kørte jeg RØ 2545 til **Hk** med DSB ME 1526 + 6 DD. Ved **Hif** stod et godstog med 2 Hector 241'er (nok det samme, men så har det stået der en timestid) klar til at køre ud efter mod vest. I **Htå** stod et par troljer fra Aarsleff med tre InfraNord-vogne (ex NSB Rbbs).

Nordvestbanen

På **Nordvestbanen** kan man nu rigtigt se, dobbeltsporsanlægget er ved at skulle i gang. Ud over de broarbejder, der allerede er gennemført, er der ryddet bevoksning, og der er spor efter entreprenør-maskiner på sydsiden af sporet mellem **Lj** (Lejre) og **Hv** (Hvalsø). Det vogterhus, der vist en overgang kun havde adgang over sporet, er revet ned. Mellem **Hv** og **Tø** og **Tø** og **Pe** (Vipperød) er der tilsvarende ryddet vegetation på nordsiden af sporet.

På stationerne er der ikke meget at se; i **Tø** er der ryddet et stort stykke på begge sider af banen vest for overkørslen, og supermarkedet er under nedrivning. Her skal bygges en underføring under banen.

I **Hk** – hvor der stadig er ind- og udrangering – stod hverken MX 103 eller MY 105 udenfor.

Fra **Hk** gik turen tilbage med RØ 2548, i **GI** stod nu en TRANSWAGGON Hirs 4 eller 6 på pladsen, den er nok sat ud af et godstog pga. problemer – måske derfor Hector holdt så lang tid ... De mange tjenestevogne står stadig i **GI**, så måske var min frygt om snarlig skrotning ubegrundet – men omvendt tror jeg ikke, de mange fladvogne kommer i brug igen ...

Lige efter jeg passerede **Øresundsbanen** efter **Blv** (Belvedere) stod InfraNord's sporlægningsstog inde til højre, men det var jo desværre mørkt på hele turen fra **Hk**.

På **Kh** cirka 40 minutters pause til udveksling af modeltog m.m. samt indtagelse af dagens ret (biksemad) i DSB-kantinen.

Fra **Kh** til **Næ** kørte jeg RØ 4257 (MF sæt 56), lige før **Bo** (Borup) mødte jeg MY 1146 med ståltoget.

(JSL via BL)

Fr 17/2 2012

Næ-lokoførerberetning

To omgange på **Lille Syd**, på første omgang var der signalproblemer i **Lw** (Lille Skensved), Banedanmark havde personale ud for at tjekke anlægget og ville sende et tog gennem spor 1 – og så låste anlægget. Da jeg kom til **Lw**, måtte jeg indrangeres, men kunne dog efter nogen tid (en BDK-mand var gået ud til den nordlige relæhytte) få signal ud.

Da jeg skulle afløse på RØ 3433, var der problemer med overkørslen i **Hz** (Haslev), og toget kom små 10 minutter for sent. Da jeg kom til **Hz** med RØ 3446, blev jeg indrangeret og skulle ikke prøve at sætte overkørslen i gang, men "tyfonere" mig over. Det var klokken lige godt 15, men jeg tror måske lyskrydset, der er i afhængighed af overkørslen, havde registreret jeg kom, for alle biler, cykler og fodgængere holdt pænt tilbage. RØ 3441, som jeg skulle have krydset i **Hd** (Havdrup), var sendt tomt via **Rg** som M 83441.

Da jeg kom tilbage med RØ 2443, virkede overkørslen igen. Der var fyldt godt op i RØ 2443, 3441 var jo aflyst, og 2443 plejer at køre med to sæt!

(JSL via BL)

Ma 20/2 2012

Næ-lokoførerberetning

Mandag gik turen igen til **Hk**. Da jeg kørte ind med RØ 8008 (4xMF), mødte jeg en solo MZ på vej til **Rg** eftervognene til **GI**, og på vej tilbage fra **Hk** med RØ 2528 (3 DD + DSB ME 1513), kom toget retur med bl.a. den nye røde Rns⁶⁷⁴ (tom).

Et nedbrudt tog ved Valby forsinkede RØ 2528 med 10-15 minutter, der var stort set stop ved hvert signal mellem **Tå** (Taastrup) og **Val** (Valby).

I **GI** kom jeg i spor 0 og blev overhalet af en blå EG med godstog.

Ellersintet særligt interessant på denne tur, stadig ingen GM'er udendørs i **Hk**.

I mandags var der igen signalproblemer på **Lille Syd**. Denne gang var det fjernstyringen mellem **Ro** og **Gt** (Gadstrup). Mindst to tog blev vendt i **Gt**, og der blev indsat busser mellem **Ro** og **Gt**.
(JSL via BL)

Fr 24/2 2012

Forsinkelser på Lille Syd

Denne fredag klokken 15.27 fortalte DR P4 Sjælland, at problemer med bommene mellem **Hz** (Haslev) og **OI** (Holme-Olstrup) giver forsinkelser på mellem 10 og 20 minutter. Det må være overkørslerne ved det tidligere **Gis** (Gisselfeld S), der driller. De er begge kun sikret med blinklys, men den for asfaltvejen får halvbomme, og den anden overkørsel nedlægges.

Men alt er nok i orden, når jeg kører fra **Næ** klokken 22:17 ...

Syv MR stationeres i Kb

Når **Nordvestbanen** spærres mellem **Lj** (Lejre) og **Hk** fra **lørdag 2. juni 2012** og til **søndag 2. september 2012**, vil der være syv MR-togsæt i **Kb**. Til den normale drift skal der bruges to sæt, så der er rigeligt med reserver. Enklere vedligeholdelse og små reparationer skal ske i det sydligste spor i remisen (sporet ved siden af sovevognen).

Cirka halvdelen af **Kb**-føreme får MR-uddannelse i **Næ**; resten uddannes i **Kb**, når trafikken med MR-tog er kommet i gang.

Vaskehallen i **Kb** er så småt taget i brug, mens der stadig arbejdes på at færdiggøre forsyningsanlægget på sporet ind til vaskehallen.

(JSL via BL)

Lø 25/2 2012

Næ-lokoførerberetning

I dag kørte jeg RØ 1246 (Næ-Kh) med DSB MF sæt 89.

I **Rg** stod der en række vogne til **Kj**, Roos(-t)/Snps med tømmer, to Za...stankvogne og en nyere DB Shimmns af prærievognsmodel. Muligvis skal den til **GI**, men der har også været Shimmns i **Kj** for efterhånden lang tid siden.

I **GI** har jeg ikke set Shimmns de seneste måneder. Den TWA Hirrs4 eller 6, der er sat ud i **GI** stod der stadig.

Så på **tirsdag 1. marts 2012** bliver der sandsynligvis havnerangering til Kemityl i **Kj**.

Hjemturen fra **Kh** skete med RØ 4261 (DSB MF sæt 78) og gik via **Rf** og derfra til **Næ** med RØ 4274.

Fra **torsdag 23. februar 2012** måtte jeg køre med GreenSpeed, men i dag **lørdag 25. februar 2012** var første dag med materiel med GreenSpeed. Det var spændende at prøve; det kræver nok lidt tilvænning, og jeg stiller mig stadig tvivlende til om de brændstofbesparelser, der forventes kan nås.

Desværre fik jeg en fejl "K90" på GreenSpeed på vej sydpå og måtte køre uden GreenSpeed det meste af vejen.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Lø 18/2 2012

Udflugt til Odder

Karsten Hindsberger og jeg var på en udflugt til **Or**. Turen begyndte allerede kl. 6:55, hvor turen gik mod **Kh**, hvor jeg skulle mødes med Karsten Hindsberger. Kl. 8:50 tog vi L 27 (Cph-Fh), der kørte til **Fh**.

Undervejs til **Ar** mødte vi mange godstog, hvor også vi mødte Hectorrail med Railcare MY 1157, som skulle til en større reparation i Sverige.

I **Fa** holdt Railcare MY 1134 og CFL Cargo MY 1146. Ude på godsterrænet holdt hele flåden af de tidligere Arriva MR på rad og række.

Da vi ankommer til **Ar**, holder der som altid en masse IC4 under **Ringgade Broen**; talte, at der mindst var 30, der stod rundt omkring i **Ar**. På **Øm** (Mølleengen), hvor tjenestelokomotiverne holder, holdt IC2 MP 6705 og DSB MZ 1425 og ME 1502 og MG 5258.

Fra Ar til Or

Efter en halv times ophold tog vi af sted med MjbaD Ys47+Ym 32 til **Or**. I **Tra** (Tranbjerg) krydsede vi med MjbaD Ym 31+Ys 45 og igen i **Ma** (Malling), hvor det var Ym ?+Ys 44. Undervejs til **Or** havde lokomotivføreren flere gange svært ved at sætte i gang pga. glatte skinner efter regnen – den ene gang kørte han endda for langt, da han gled, så han måtte rykke tilbage til trinbrættet.

I **Or** så vi så MjbaD Ys 47+Ym 32 køre fra **Or** mod **Ar**. Derefter gik vi ned til værkstedet, hvor resten af **Odderbanes** Y-togsflåden holdt. Udenfor holdt MjbaD Ym 5+Yp 24+Ym 6 og MjbaD Ym 36+Yp 55+Ym 35, et andet Y-tog og to inde i værkstedet, som jeg ikke kunne få nummeret på. Inde i værkstedet holdt også MjbaD MX 26 Tørfisken (DSB MX 1025).

Hjemrejse fra Or

Da vi skulle hjem forgik det med MjbaD Ym 31+Ys 45, hvor der igen var krydsning i **Ma** og **Tra**.

I **Ar** skulle vi så tilbage med L 44 (Fh-Cph), som pga. mangel på IC4 er ændret til tog ICL 8044 (Ar-Kh) med DSB ME 1504 + 4 DD med stop i **Vj**, **Fa**, **Od** og **Kh**. Da jeg var i gang med at fotografere, kom der en kvindelig DSB-medarbejder og spurgte, om jeg havde tilladelse til at tage billeder. Jeg sagde til hende, at jeg havde tilladelse til at tage billeder offentlige steder, og heldigvis havde jeg et stykke papir, hvor der stod, at man har ret til at tage billeder alle steder med offentlig adgang, og ikke havde personer i fokus uden at spørge først. Efter hun havde læst den, gav hun mig den igen og gik sin vej.

På vej ned i **storbæltstunnelen** trillede vi. Da vi var på bunden og skulle op igen, kunne man tydelig høre, ME'en arbejdede for fuld hammer op af stigningen til **Kø**.

Da vi ankom til **Kh**, havde jeg godt en time, inden mit tog gik hjem til **Næ**. Da jeg gik ned til mit tog, holdt nattoget klar til afgang med DSB EA 3020 i front.

Da mit tog kom, var det kun et enkelt IC3, og der var rigtig mange, der skulle med, så vi alle måtte stå som sild i en tønne fra **Kh** til **Næ**. Undervejs blev der også diskuteret om Rejsekortet og IC4-problemerne, så man kan tydelig høre de rejsendes utilfredshed med DSB og Rejsekortet.

(KP via BL)

Fr 24/2 2012

Blåt og gult slibetog i Str

Ved 15-tiden er det tid til at cykle hen ad **Remisevej** for at se, om tog BM 238425 (Rå-Str), MX 330, der skulle være ankommet til **Str** i aftes kl. 23.34 holdt på mdt eller i et af banekolonnenes spor.

I spor 94 fremtræder CONTC MX 1008 flot blå og renvasket + 23 RIV 56 SK-EEWS 227 6 032-2 Hbillnsfra **Trnav a**. En cykel støtter sig på en ståfod, og en skydevæg i hver side er åben. Der ligger reservedele, tønder og forskellige dele i vognen. Der er rart at se, at en godsvogn kan bruges og ikke er hensat.

Forklaringen kommer fra spor 95, hvor der arbejdes på det gule slibetog. Fra remisen og ind mod stationen står **SPEND INTERNATIONAL S.A. GENEVE** URR-48-4 DX 79.211+?+213+DX 79.214 + MaK 1000BB 92 80 1271 017-6 D-VL rød. En dieselmotor tæsker derudad fra en af de gule vogne. Fire italienere knokler med at skifte grå, beskidte og slidte slibeskiver.

Slibebetoget har haft en sporspærring i dag kl. 0.39-4.33 **Str-Hw** (Hvidbjerg) og skal være klar til at køre igen **lørdag 25. februar 2012** kl. 20.03 til **Hw**, hvor spor mellem de to indkørselssignaler skal slibes. Sporspærringen varer til **søndag 26. februar 2012** kl. 5.13.

(BL)

Lø 25/2 2012

Gult slibetog afgår fra Str

Kl. 17.30 befandt I kf sig på MaK 1000BB (92 80 1271 017-6 D-VL rød), der havde de tre frontlanterner tændte samt en lille projektør, der lyste skråt ned på skinner. Først kl. 20.03 skal

spørring begynde, så det var i god tid. Tilkøbet var **SPEND INTERNATIONAL S.A. GENEVE**
URR-48-4 DX 79.214+213+?+DX 79.214.

Omkring kl. 18.15 triller dette slibetog igennem spor 2, så det skal åbenbart af sted før tid. Frem med fotostativet for at få nogle aftenbilleder med den lyse himmel med få mørke skyer på og to ●
●-signaler.

Kl. 18.24 (+ 99) begynder arbejdstoget at køre meget langsomt ud mod stationsgrænsen. Det sliber antageligt.

I morgen tidlig, **søndag 26. februar 2012**, slutter spørgsøringen kl. 5.13, og kl. 5.19 skal den flotte, blå CONTC MX 1008 køre som tog BM 8213 (Str-Hw) til **Hw** eller **Ur** (Hurup Thy) for at trække slibetoget tilbage til **Str** som tog BM 238420 (Ur-Str) med ankomst kl. 7.10.

– *Havde det bare sket en sommormorgen ...*

(BL)

KØREPLANER

To 9/2 2012

God morgen. Arriva Tog beklager, at tog 5501 (Str-Ti) med afgang kl. 5:00 er aflyst grundet materielle problemer. Det samme gælder tog 5506 med afgang fra **Ti** til **Str** kl. 6.20. Der henvises til næste afgang. Vi beklager de gener, det medfører.

Kilde: Driftscentret, **torsdag 9. februar 2012** 5:24

(BL)

Fr 10/2 2012

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse tog mellem Bedsted Thy – Thisted pga. skinnebrud. Der indsættes busser.

Kilde: Driftscentret, **fredag 10. februar 2012** 9:56

Togdriften på strækningen Bedsted Thy – Thisted genoptages. Tog 5531 med afg. fra Struer kl. 12.11 og tog 5536 afg. fra Thisted kl. 13:55.

Kilde: Driftscentret, **fredag 10. februar 2012** 11:54

(BL)

Ma 13/2 2012

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse tog mellem Thisted-Struer kl. 13:55 pga. skinnebrud. Der er indsat bus fra Snedsted Turistfart.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012** 14:07

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Snedsted-Thisted afg. kl. 14:56 pga. skinnebrud. Der er indsat bus fra Snedsted Turistfart.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012** 14:19

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Snedsted fra Thisted afg. kl. 14:40 pga. skinnebrud. Der er indsat bus fra Venø Turistfart.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012** 14:55

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Snedsted fra Thisted pga. skinnebrud. Der er indsat bus mellem Thisted og Snedsted samt afsætning af passagerer mod Struer. Toget afgår i stedet fra Snedsted med afg. kl. 14.55 mod Struer.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012** 15:05

Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Snedsted afg. fra Thisted kl. 15:33 pga. skinnebrud. Der er indsat bus fra Venø Turistfart.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012** 15:09

Rettelse til tidligere: Arriva Tog beklager, at vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Struer afg. fra Thisted kl. 15:33 pga. skinnebrud. Der er indsat bus fra Venø Turistfart.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012 15:23**

Arriva Tog beklager, at vi fortsat er nødsaget til at aflyse toget mellem Struer-Thisted følgende afg. fra Struer kl. 17:26 og kl. 19:29 pga. skinnebrud. Der er indsat togbusser.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012 16:01**

Arriva Tog beklager, at vi fortsat er nødsaget til at aflyse toget mellem Struer-Thisted følgende afg. fra Thisted kl. 18.52 og kl. 20:46 pga. skinnebrud. Der er indsat togbusser.

Kilde: Driftscentret, **mandag 13. februar 2012 16:03**

Hvor skete de to skinnebrud?

Det første skinnebrud opstod omkring km 60,6; det er omkring tredje afstandsmærke NNV for det nordlige indkørselssignal.

Det andet skinnebrud "ved Ln" (Lyngs) blev meldt opdaget efter, at tog L 741 (Vj-Ti) afgået fra **Str** kl. 15.14. Togsættet kom således til at holde i **Hw** (Hvidbjerg) fra 15.37½ til returkørsel kunne ske som tog L 760 (Ti-Fa) kl. 17.53.

Det giver et ordentligt skrald fra hjulene i den ene side i km 27,3 mellem **Ln** i km 26,9 og **Yd** (Ydby).

(BL)

Togtrafik lige nu

Arriva arbejder i øjeblikket på at indføre realtidsinformation. Med realtidsinformation vil du hurtigt og nemt kunne få et præcist overblik over, hvilke tog, der er forsinkede eller aflyste, og hvilke tog der kører rettidigt.

Aktuelle aflysninger og forsinkelser!

På Banedanmarks hjemmeside kan du få opdateringer om den aktuelle togtrafik i hele Danmark. Oplysninger om togtrafikken på Arrivas strækninger finder du nederst på siden.

Se opdateringer på aflysninger og forsinkelser lige nu:

<http://trafikinfo.bane.dk/Trafikinformation/Forsinkelser/Fjemtog>

Kilde: <http://www.mitariva.dk/trafikinformation/togtrafik-lige-nu>

Arriva Tog informerer ikke selv, at al toggang er indstillet på **Thybanen**.

(BL)

Du er her: [Forside](#) > [Trafikinformation](#) > [Trafikmeldinger](#) > [Fjembane](#) > [Ingen tog på Thybanen mellem Struer og Thisted](#)

[Ingen tog på Thybanen mellem Struer og Thisted](#)

Der kører ingen tog mellem Struer og Thisted på grund af sporarbejde resten af dagen. Der kører bus i stedet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15740>, **mandag 13. februar 2012 kl. 16.50 & 19.05**

Banedanmark offentliggør ikke, at årsagen er to skinnebrud.

(BL)

Ændringer i trafikken

Bus erstatter tog fra Struer mod Thisted i aften

Vi kan ikke køre tog mellem Struer og Thisted, fordi der er opstået behov for at udføre akut sporarbejde. Vi erstatter L 759 fra Struer kl. 21:11 med en bus. Den standser ved alle stationer på

vej til Thisted. Det giver desværre længere rejsetid. Du finder oplysninger om vores rejsetidsgaranti på <http://www.dsb.dk/kundeservice/rejsetidsgaranti/>

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=26801>, **mandag 13. februar 2012**, kl. 19.50 & 22.27
(BL)

Ti 14/2 2012

Al togtrafik mellem Thisted og Struer er normal igen.

Kilde: Driftscentret, **tirsdag 14. februar 2012** 8:28

(BL)

To 16/2 2012

Arriva Tog beklager, at tog 5543 forventer forsinkelse på 20-25 minutter på strækningen Bedsted Thy – Thisted. Dette skyldes sporproblemer vi er nødsaget til at aflyse toget mellem Thisted-Snedsted fra Thisted pga. skinnebrud.

Kilde: Driftscentret, **torsdag 16. februar 2012** 17:03

(BL)

Sø 19/2 2012

Befordring af materiel

URR 48 er Spenotog bestående af skinnetog + trækraft

Tekniske data: Længde: 85 meter. Vægt 330 tons

Maks. hastighed i tog: 70 km/t.

Skinneslibetoget må kun køre for egen kraft i sporspæringer, hvorfor det skal transporteres ad fri bane fra et arbejdsområde til et andet. Alle placeringskørsler med Speno foretages efter SR S 71.

Opgave: befordring af URR 48 tra et arbejdsområde til et andet arbejdsområde (placeringskørsel).

Trækraft er her Contec MX 1008 udstyret med ATC.

MX kan ifølge overensstemmelseserklæring køre § 71 kørsel.

Tog BM 238419 (Sd-Øs), MX 330, hast. km/t. 70.

Sd 21.30, Ar 53-59, Øs 22.02.

Bemærkninger Skanderborg Rangeres fra Blomsporet til spor 3. Skal placeres senest kl. 21.25.

Kilde: Toganmeldelse nr. 3352, **onsdag 8. februar 2012**

(BL)

Ma 20/2 2012

Befordring af materiel

URR 48 er Spenotog bestående af skinnetog + trækraft. Trækraft er her Contec MX 1008 udstyret med ATC.

Tog BM 238421 (Tov-Lp), MX 330, hast. km/t. 70.

Tov 1.40, Lp 1.44.

Tog BM 238/23 (Øds-Rå), MX 330, hast. km/t. 70.

Øds 3.57, Rå 4.18.

Bemærkninger Ryomgård Rangeres til pladsen

Kilde: Toganmeldelse nr. 3352, **onsdag 8. februar 2012**

(BL)

To 23/2 2012

Befordring af materiel

URR 48 er Spenotog bestående af skinnetog + trækraft. Trækraft er her Contec MX 1008 udstyret med ATC.

Tog BM 238425 (Rå-Str), MX 330, hast. km/t. 70

Rå 19.12½, Øds (35)-36, Ar 20.03-10, Sv (21.32)-40½, Bg (22.08)-12, Hr 32½-39½, Str 23.34.

Kilde: Toganmeldelse nr. 3352, **onsdag 8. februar 2012**

(BL)

Lø 25/2 2012 – sø 26/2 2012

Udvidelse af Marselis Boulevard

På grund af La træffes følgende foranstaltninger gyldig 25.02.2012 - 26 .02.2012

RA 5423 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø
RA 5429 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø
RA 5435 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø
RA 5445 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø, Sø
RA 5451 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø, Sø
RA 5457 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø, Sø
RA 5463 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø, Sø
RA 5469 (Ar-Sk) 25.02.2012-26.02.2012 Lø
RA 5469 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø
RA 5477 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Lø, Sø
RA 5481 (Ar-Str) 25.02.2012-26.02.2012 Sø
RA 5481 (Ar-Sk) 25.02.2012-26.02.2012 Lø
RA 5487 (Ar-Sk) 25.02.2012-26.02.2012 Lø, Sø
RA 5491 (Ar-Sk) 25.02.2012-26.02.2012 Sø

Kilde: Toganmeldelse nr. 1082, **torsdag 19. januar 2012**

(BL)

Sø 26/2 2012

Befordring af materiel

Tog BM 8213 (Str-Hw), MX 0, hast. km/t. 75.

Str 5.19, Hw 5.38.

Bemærkninger Lok til BM 238420, lok medtages evt i sporspærring Hw-Ur.

Tog BM 238420 (Ur-Str), MX 330, hast. km/t. 70.

Ur 6.31, Str 7.10.

Tog BM 238427 (Str-Hw), hast. km/t.

Str 19.08, Hw 19.28.

Kilde: Toganmeldelse nr. 3742, **mandag 13. februar 2012**

(BL)

Ma 27/2 2012

Befordring af materiel

Tog BM 238422 (Ur-Str), MX 330, hast. km/t. 70.

Ur 4.27, Str 5.42.

Tog BM 238429 (Str-Hw), MX 330, hast. km/t. Str-Hw 70.

Str 19.20, Hw 19.39.

Bemærkninger Hvidbjerg Omløb af lok, som medtages i sporspærring Hw-Ur

Kilde: Toganmeldelse nr. 3742, **mandag 13. februar 2012**

(BL)

Ti 28/2 2012

Befordring af materiel

Tog BM 238424 (Ur-Str), MX 330, hast. km/t. 70.

Ur 4.01, Str 4.37.

Tog BM 238431 (Str-Ur), MX 330, hast. km/t. 70.

Str 18.50, Ur 19.26.

Bemærkninger Hurup Thy Omløb af lok, som medtages i sporspærring Ur-Bn

Kilde. Toganmeldelse nr. 3742, **mandag 13. februar 2012**

(BL)

On 29/2 2012

Befordring af materiel

Tog BM 238426 (Sne-Str), MX 330, hast. km/t. 70.

Sne 3.41, Str 4.36.

Tog BM 238433 (Str-Bn), MX 330, hast. km/t. 70.

Str 18.35, Bn 19.09½

Bemærkninger Bedsted Thy Omløb af lok, som medtages i sporspærring Bn-Sne

Kilde. Toganmeldelse nr. 3742, **mandag 13. februar 2012**

(BL)

To 1/3 2012

Befordring af materiel

Tog BM 238428 (Ti-Str), hast. km/t. 70.

Ti 3.21, Str 4.21.

Tog BM 238437 (Str-Sne), MX 330, hast. km/t. 70.

Str 18.20, Bn 19.(03)-23½, Sne 19.35.

Bemærkninger Snedsted Omløb af lok, som medtages i sporspærring Sne-Ti'

Kilde. Toganmeldelse nr. 3742, **mandag 13. februar 2012**

(BL)

Fr 2/3 2012

Befordring af materiel

Tog BM 238430 (Ti-Kd), MX 330, hast. km/t. 70.

Ti 3.21, Str 4.29-39, Ho 4.54-5.02, 5.52-6.37, 7.(071)-08½, Ges8.(05½)-07, Vj (12)-18, Fa (41)-9.00, Kd 9.20.

Bemærkninger

Heming Omrangeres fra spor 5 til spor 4. Rangerleder ved produktions foranledning.

Vejle Standser af driftshensyn, øvrig trafik

Kolding Rangeres til Pladsen

Kilde. Toganmeldelse nr. 3742, **mandag 13. februar 2012**

(BL)

PERSONVOGNE

Lø 25/2 2012

Sovevogne

Der er blevet spurgt til sovevognen i **Kb**. Det er Jernbanemuseet/DSB Museumstogs TEN 71 86 71-30 819-2 – en af de blå sovevogne DSB købte brugt – der står i Kalundborg.

Og nu vi taler sovevogne, så talte jeg i går med en DSB tgf. Han var startet i 1978 som sovevognskonduktør ved DSG i København. Der var dengang 12 sovevognskonduktører ansat på **Kh** og 5-6 afløser, der overvejende var arkitektstuderende.

DSG fulgte DSB's overenskomst med DJ, så løn og arbejdsforhold var en del bedre end for de tyske ansatte. Bl.a. havde de danske sovevognskonduktører ret til at sove i en kupé mellem **Hannover** og **Fulda**.

I **Hamburg** havde DSG omkring 600 sovevognskonduktører ansat.

Det danske personale kom til mange forskellige destinationer. I sommermånedene blev **Basel**-vognen nogle gange videreført til **Chur**.

Efter genforeningen fusionerede DSG med Mitropa og "fortsatte under navnet Mitropa.

I **2000** lukkede den danske afdeling.

Om dobbeltdækkersovevognene sagde han, at man ikke måtte holde burhøns i **Danmark**, men man måtte gerne lukke to personer ned i et "kosteskab".

(JSL via BL)

GODSVOGNE

Lø 11/2 2012

Forskellige godsvogne i Rg

Der stod en del godsvogne i **Rg**, bl.a. otte DB/AAE Habbi med Ytong til Holship i **Kj**, en DB Hbbillns³⁰⁵, der nok har været til DK1 i **Kj**. Desuden stod der en stribe vogne læsses med stål til **GI**, bl.a. den nye DB Rns674 31-80-3505 001-8, en af 60 vogne bygget af MEVA til DB. I samme række stod DB Rs 680 31-80-3905 889-2 bygget af LHB i 1966. Der er ikke mage tilbage af denne vogntype, der blev leveret fra 1955, og dermed blandt veteranerne hos DB. Vogntypen har jo "været ung" sammen med V 200 og de første E 10, E 40 m.fl.! Desuden stod der flere rækker bilvogne.

Hvor pakhuset tidligere lå, er der nu gravet et stort hul, der sikkert skal være nedgang til perrontunnelen (der så skal forlænges) fra den kommende parkeringsplads.

(JSL via BL)

Fr 17/2 2012

Godsvogne ved Vj Havn

På **Nordkajen** holdt ved **Faxe Kalk**:

31 RIV 80 D-DB 0 835 148-4 Tads⁹⁶¹ + 177-3. 148-4 er bemalet **Dolomit**

31 RIV 80 D-DB 0 835 029-6 Tads⁹⁶¹ + 151-8,

31 RIV 80 D-DB 0 835 003-8 Tads⁹⁶¹ + 127-8

31 RIV 80 D-DB 0 835 175-7

+ 33 RIV 80 D-ERMD 932 6 160-4 Uacns fra **Menden**.

ermewa 160-4 kommer åbenbart regelmæssigt til **Vj Havn**. Den er observeret **onsdag 16. november 2011** og **lørdag 10. december 2011**

Den **blå** rangerfirkant gav et fløjt fra sig, før den nogle sekunder senere skubbede/trak Tadsvognene.

Ved **Brenntag** i **Strandgade** holdt i 33 RIV 80 D-NACCO 796 8 331-8, Bf. Schwerin.

Den blev fotograferet samme sted **onsdag 16. november 2011**, men akslerne har nok drejet sig siden da.

(BL)



Sø 19/2 2012

I **Kj** stod følgende 20 Contec Rail Fccs 40-86-946 0 597-8, 608-3, 612-5, 632-3, 639-8, 651-3, 654-7, 656-2, 672-9, 676-0, 679-4, 682-8, 687-7, 688-5, 689-3, 692-7, 696-8, 711-5, 719-8, 726-3.

En vogn havde blå kant uden Contec Rail-logo, og fem vogne var stadig helt brune. Contec Rail's tankvogn tankvogn 40-86-947 0 402-9 stod også i **Kj** ligesom skinneafslæsningsvognen 40-86-950 1 200-0 og motortrolje 36 (også ejet af Contec Rail).

Banedanmark Lgs 23-86-442 6 003-2 står også ved remisen læsset med mandskabscontainer, men den ejes stadig af Banedanmark.

Tankanlægget i **Kj** er fjernet, så det har nok været betonfundamentet under olietanken, nedbrydningsfirmaet har fjernet.

Lågen ind til kajen, hvor der læsses skærver og losses Ytong, var desværre lukket, og der var opsat en nylåge cirka 100 meter længere inde i land. Der var ingen vogne ved Kemityl. Kamuflagenettet – eller hvad det er der har hængt på klappbroen til søndre havn – er fjernet.

(JSL via BL)

Fr 24/2 2012

2 x VTG Za..s + 2 DB Roos(-t) + 2 DB Snps⁷¹⁹ + 6 x DB Roos(-t) + 1 x DB Hbbi(II)ns^{305/306} oprangeret i **Kj**, formentlig alle tomme, for det var tømmervognene.

(JSL via BL)

IC4-hastighed i fjernsynet

Fredag aften var der lidt i TV2-nyhederne om IC4. Jeg har hørt rygter om, at de måske begynder at køre fra næste uge – det bliver så spændende at se, hvilken maks-hastighed man lader dem køre med (i TV2 sagde de 170 km/t.), og hvilken bremseprocent togene skal køre med. Jeg har hørt DSB en overgang havde tænkt sig, at Icf skulle begynde og bremse, når ATC-afstandssøjlen var 2.200 meter!

(JSL via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

To 30/6 2011

Torsdag 30. juni 2011 sluttede Skælskørbanen sit virke i Skælskør. Per Simonsen fik æren af at nedtage skiltet, som den absolut sidste handling, medens solen i stilhed sendte dagens sidste stråler over den nu forladte pakhusbygning. Foto: PKL

Kilde: **BANEBØRSTEN**, nr. 1, 2012, side 16

(BL)

Fr 24/2 2012**VSVTs formål m.m.**

Foreningens navn er Vestsjællands Veterantog (VSVT), Dansk Jernbaneklub (DJK).

Foreningen har hjemsted i Kalundborg Kommune. Foreningen er startet under navnet D-maskinegruppen i 1978. Foreningen skiftede navn til Vestsjællands Veterantog i 2006. Foreningens formål er, som det har været siden starten i 1978, at forestå drift af veterantog, primært på jernbanestrækninger på Sjælland, samt varetage andre opgaver i tilknytning hertil.

Foreningen arbejder på bevarelse og restaurering af jernbanemateriel af særlige interesse med henblik på anvendelse i foreningens veterantog. Endvidere arbejdes for tilvejebringelse af andre fæste anlæg til brug for driften af foreningens veteran tog.

Der søges opnået samarbejde med inden og udenlandske foreninger og institutioner, hvor et sådant samarbejde kan fremme foreningens formål. VSVT har søgt fondsmidler og været så heldig, indtil videre, at have fået 150.000 kr. Pengene er søgt til en ny tenderkasse og ny rist til K 564.

Vi har heldigvis stadig tilgang af nye medlemmer, og der er heldigvis også flere der er i gang med SR-undervisningen. Vi har 4 medlemmer, der er i gang med undervisning, der foregår i Ringsted. Sidste år havde vi et stort hold, der

bestod i foråret 2011. Vi håber, at de, der består, vil melde sig til togtjeneste på vores køre dage, så vores tjenestefordeler lettere kan få besat tjenestelisten.

VSVT har indgået en lejeaftale med Nordsjællands Veterantog om leje af deres triangelmotorvogn LNJ M4. Vi vil efter en revidering have mulighed for at køre triangelvogt sammen med vores egen Triangel. Der er nedsat et arbejds hold, der har givet udtryk for, at køretøjerne vil være klar til at blive indsat i drift til sommerferien 2012. Vi vil herefter også have mulighed for at køre særtog med Trianglerne.

Det er aftalt med Nordsjællands Veterantog, at vi skal afhente den på CVK i København. Vi vil prøve at afhente Triangelen med vores Y-tog og vil i denne forbindelse oprangere det som et udflugtstog for vores medlemmer samt støtteforeningens medlemmer. Når vi får den godkendte transporttilladelse og køreplan, vil der komme besked ud til medlemmerne.

Vi har brugt en del tid på at få lavet sikkerhedsstyring, som nu er udarbejdet og sendt til trafikstyrelsen.

Vi har desværre ikke mulighed for at køre vores sommerplantog i Odsherred og ved Kalundborg de næste 3 år, da banen mellem Lejre og Holbæk er lukket fra 2. juni til 2. september pga. af

udbygning til dobbeltspor. Vi vil i denne forbindelse miste en stor indtægtskilde. For at afbøde dette tab, er vi nød til at satse på alternative muligheder. Vi skal også blive bedre til at sælge særtog, så hvis du kender nogle, der vil være interesseret i at leje et damp tog, triangeltog eller et Y-tog, så bed dem kontakte Jan Bo 23 40 96

26.

Støtteforeningen har bevilget penge til at vi kan få etableret lys i vognhallen. Arbejdet er begyndt.

...

I drift

DSB K564
Cu 4011
Cu 4130
Cu 4160
Cy 4640
EH 6762
VNJ M 2
Y-tog

Under reparation

OHJ 24
OHJ 38
HTJ M 12
VGJ Sm 6
Traktor 125
Cr 3622
Cxm 4508
CP 2872

Kilde: **BANEBØRSTEN**, nr. 1, 2012, side 10-11

(BL)

On 29/2 2012

Møde i VSVT

Der afholdes møde i Ringsted Kulturhus, Søgade 3, 4100 Rg

Onsdag 29. februar 2012 kl. 19:00 i cafeen:

Her vil Søren Winther komme med sine dias fra Skælskørbanen, Næstved-Slagelse-banen og andre spændende steder, han har besøgt.

Kilde: **BANEBØRSTEN**, nr. 1, 2012, side 5

(BL)

On 21/3 2012

Møde i VSVT

Der afholdes møde i Ringsted Kulturhus, Søgade 3, 4100 Rg

Onsdag 21. marts 2012 kl. 19.00 i cafeen:

Her kommer Jan Williams fra Grimstrup Film, fortæller og viser dias fra hans tur til Cubadamplokomotiver og sukkermøller m.v. – og en tur til Sardinien.

Vor gode ven, Jan Williams, har fremstillet en dvd-film om Vestsjællands Veterantog.

Det koster 30 kr. at deltage, inkl. kaffe og kage m.v.

Handelsafdelingen vil være til stede ved begge møder. Alle er hjertelig velkomne. Tag fruen og naboen med!

Kilde: **BANEBØRSTEN**, nr. 1, 2012, side 5

(BL)

Sø 25/3 2012

Vestsjællands Veterantog

Der indkaldes hermed til den årlige generalforsamling i **Støtteforeningen for Vestsjællands Veterantog**

søndag d.25. marts 2012 kl. 12.30

Der indkaldes hermed til den årlige generalforsamling i **Vestsjællands Veterantog søndag d.25. marts 2012** kl. 14.00.

Generalforsamlingerne afholdes i **Ringsted Kulturhus**, Søgade 3, Rg. Der vil blive serveret kaffe med brød m.v., ligesom handelsafdelingen vil være til stede.

SPECIALKØRETØJER

To 23/2 2012

Gul trolje kører til skinnebrud

Lidt over midnat kører **gul** BDK tolje 413 + 894 + **gul** bivogn mod Ln (Lyngs) for at udbedre skinnebruddet i km 27,6.

(BL)

FASTE ANLÆG

Ma 20/2 2012

Banedanmark lukker 20 overkørsler mellem Langå og Viborg

Ved at nedlægge 20 usikrede jembaneoverkørsler og sikre fire overkørsler yderligere opgraderer Banedanmark den generelle sikkerhed på jernbanen mellem Langå og Viborg. De overkørsler, der lukkes, er enten markoverkørsler eller små, private overkørsler beliggende på privat fælles vej.

Arbejdet med at anlægge erstatningsveje ved de overkørsler, der nedlægges, er i gang, og overkørslerne lukkes efter planen i sensommeren 2012.

"Sikkerheden på den danske jernbane er høj, og der sker generelt kun meget få ulykker. Men når det sker, er det ofte i overkørsler. Banedanmarks mål er derfor så vidt muligt at sikre eller nedlægge alle usikrede overkørsler med udgangen af 2018. Der nedlægges eller sikres pt. ca. 30 usikrede overkørsler årligt," fortæller Banedanmarks projektleder Mads Dalgaard.

Nye sikringsanlæg i 4 overkørsler

Når de 20 overkørsler lukker, henvises trafikanterne til at benytte andre overkørsler. Forud for lukningen sikrer Banedanmark derfor 4 overkørsler i området yderligere.

Arbejdet går i gang i slutningen af februar måned, og de nye sikringsanlæg forventes at være klar til brug i løbet af marts/april måned. Arbejdet udføres, så det ikke kommer til at forstyrre vejtrafikken.

Det drejer sig om følgende fire overkørsler:

- Overkørsel 6 ml. Langå og Ulstrup, på Ulstrupvej (ml. Kirkestien og Rådalsvej):
Det eksisterende led erstattes af et nyt halvboanlæg.

- Overkørsel 12 ml. Ulstrup og Bjerringbro, på Røngevej:
Det eksisterende advarselsanlæg med lyd og blink ombygges til et halvboanlæg.

- Overkørsel 33 ml. Bjerringbro og Rødkærsbro, på Bjerrevej:
Det eksisterende led erstattes af en bom, der dækker hele vejen.

- Overkørsel 40 ml. Rødkærsbro og Rindsholm, på Tostrupvej:
Det eksisterende advarselsanlæg ombygges til et halvboanlæg.

"Ved at opgradere sikkerhedsanlæggene i overkørslerne skærper vi bilisternes og andre vejtrafikanters opmærksomhed på, at de nærmer sig en overkørsel. Og det er til gavn for sikkerheden for både vejtrafikanter og togpassagerer," forklarer Mads Dalgaard.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15779>, mandag 20. februar 2012

Kommentarer til ændringer af overkørsler

Lg-Up

Mærkelig nok nedlægges de to sikrede ovk 7 og 8, og ved den usikrede ovk 6 bygges der en sikret overkørsel med bomanlæg. Usikret ovk 5, en meget lidt benyttet markvej, er forsynet i begge kørselsretninger med SR-signal 17.4, mens der ved den ALDRIG lukkede, usikrede ovk 6 intet **GIV AGT**-skilt findes. Det



SR-mærke 17.4.

burde være mere behov for at have SR-signal 17.03 ved den mere trafikerede ovk 6.

Der ligger ejendomme ved alle tre ovk, og det virker underligt, at der er penge til at åbne en ny sikret ovk og nedlægge de tre sikrede ovk 7, 8 og 9.

Summa summarum om overkørsler på Langåbanen

Overkørsel nr. 1 og 2 er allerede i dag nedlagt.

- Overkørsel nr. 3: Eri dag sikret og bevares. Ligger i km 2,4. **Abt** (Aabro T) lå i km 2,5, antagelig med perron på nordsiden af banen (set således ud) og blev nedlagt
- Overkørsel nr. 4: Nedlægges. Der er anlagt en vej på sydsiden af banen hen til ovk 3.
- Overkørsel nr. 5: Nedlægges
- Overkørsel nr. 6: Opgraderes
- Overkørsel nr. 7: Nedlægges
- Overkørsel nr. 8: Nedlægges
- Overkørsel nr. 9: Nedlægges? Vej anlægges antagelig hen til ovk 9b.
- Overkørsel nr. 10: Nedlægges
- Overkørsel nr. 11: Nedlægges
- Overkørsel nr. 12: Opgraderes
- Overkørsel nr. 14: Nedlægges
- Overkørsel nr. 15-18: Nedlægges?
- Overkørsel nr. 25: Nedlægges
- Overkørsel nr. 26: Nedlægges. La **75** og SR-signal 17.3 **GIV AGT** forsvinder. De to skydebomme står **ALTID** åbne. Det får heldigvis en ende, når de to ejendomme ikke mere kan køre ud til vej **525 Tangevej**.
- Overkørsel nr. 28: Nedlægges. En ny markvej langs banen er under anlæg fra ovk 28 hen mod **Tan** (Tange).
- Overkørsel nr. 33: Opgraders. La **75** og SR-signal 17.3 **GIV AGT** forsvinder.
- Overkørsel nr. 38: Nedlægges. Kun ejendom har en servitut, der giver ret til at benytte usikrede ovk. SR-signal 17.3 i kørselsretning **Ra-Rk** forsvinder. En markvej anlægges fra ovk 38 og vest på på sydsiden af banen.
- Overkørsel nr. 39: Nedlægges
- Overkørsel nr. 39a: Nedlægges
- Overkørsel nr. 39b: Nedlægges
- Overkørsel nr. 40: Opgraderes med halvboanlæg
- Tunnel ved overkørsel nr. 43/Opgradering af overkørsel med bomanlæg/Bro. Står ALTID åben!
- Overkørsel nr. 44: ? **Lørdag 18. februar 2012** lå det **gule** hus på den anden side af ovk 44 i en dyngne murbrokker. Der ligger ét hus mere med vejadgang via ovk 44. Der er tvivlsom, at om ejendommen kan få vejadgang forbi fiskedammene og over **Nørreå**.
- Overkørsel nr. 45: Nedlægges. La **75** gennem **Rn** (Rindsholm) grundet de to usikrede ovk 44 og 45.

(BL)

To 23/2 2012

Cykeltur på Fodsporet

Da det var +8,5 °C på denne fridag, fik jeg lyst til en cykeltur. Imidlertid blæste det en del, og for at have mest mulig medvind tog jeg cyklen med i toget til **Sg** og cyklede derfra ad "Fodsporet" hele vejen tilbage til **Næ** med en afstikker til **Ss**. I alt 68 km på ret præcist fire timer.

I **Sg** starter stien umiddelbart, hvor sporet (der stadig er elektrificeret) ender. Lidt før **Da** er der en overkørsel, der har beholdt krydsmærkerne.

I **Da** står der stadig to "DSB lygtepæle" på det, der må være perron 3, og mod **Ss** står der også stadig et rangergrænsemærke ved overkørslen (nok også et helt afbleget på den anden side af vejen).

Derefter gik turen til **Ss**, undervejs stod der to HKT S-mærker fra S-tog. **Tj** (Tjæreby) har fået muret de to vinduer mod banen (nu stien) til.

Ss

I **Ss** står I-signalet (der heldigvis er annulleret med hvidt kryds) også stadig. Et par steder på **Skælskørbanen** er der også stadig betjeningskabe for overkørslerne. I **Ss** er den delvis brandskadede remise urørt lige som pakhuset og den gamle hestestald. Desværre har selve stationsbygningen fået slået træplader for de nederste vinduer på gadesiden.

Et hegn forhindrer færdsel fra **Spegerborgvej** til havnen ad den tidligere havnebanetracé. Måske er traceen nu indlemmet i Bernd Grieses have ...

På selve havnepladsen ligger havnesporet dog endnu.

Da-Næ

Tilbage i **Da** gik turen videre mod **Næ**. Efter **Da** yderligere to overkørsler med krydsmærker. Den ene af dem er den, der stadig har de gamle træbomme med mekaniskbomdrev. Fodsporets eneste toilet ligger ned, idet den tomme beholder har fået hele bygningen til at poppe op af den vandfyldte jordbund!

Alt i alt en dejlig cykeltur, og der er god plads på stien – bortset fra lidt hundeluftere omkring **Sg**, **Da** og **Ss** mødte jeg kun en cyklist (der kun cyklede et par hundrede meter, inden han vendte om), to ryttere der red på asfaltstien fra **Ss**, en racercyklist og cyklist nær **Næ** ...

Flere steder, bl.a. ved åerne er der opsat skilte. Desværre ikke med skrift, men med en QR-kode, så vil man vide, hvad man passerer skal man medbringe en smartphone (hvis man ellers var den lykkelige ejer af en sådan). Dette "QR-pjat" har alene kostet lige godt 225.000 kroner, hvortil kommer 643.000 til hjemmesiden!

(JSL via BL)

14 La på Vestkystbanen Va-Hm

31. Esbjerg-Struer

Station	i km	Sted	Hast. Årsag	Efter 5/9 2011
1 Es 55,7 – Guldager	63,3	60,3-60,4	80	Banens tilstand Ny ¹⁾
2 Varde	73,2	72,7-73,6	20	Banens tilstand
3 Varde	73,2	Spor 2 og 3	20	Banens tilstand
4 Tistrup	87,3	86,9-87,7	40	Banens tilstand
5 Ølgod 98,0 – Skjern	115,6	106,3-106,4	40	Banens tilstand Ny
6 Skjern	115,6	Indkørsel spor 3	40	Banens tilstand
7 Skjern	115,6	115,1-116,2	40	Banens tilstand
8 Skjern	115,6	Udk. spor 1 og 3	40	Banens tilstand
9 Lem 127,0 – Ringkøbing	139,2	135,6-140,1	80	Banens tilstand Forlænget 0,8 km
10 Ulfborg 160,1 – Vemb	168,2	167,3-168,4	75	Banens tilstand Ny (genopstået)
11 Vemb 168,2 – Holstebro	186,6	172,7-172,9	80	Banens tilstand
12 Vemb 168,2 – Holstebro	186,6	174,9-175,0	40	Banens tilstand Ovk 345
13 Holstebro 186,6 – Hjerm	195,1	186,5-191,9	80	Banens tilstand
14 Hjerm	195,1	194,5-195,3	40	Banens tilstand



Siden **mandag 5. september 2011** er længden af La vokset fra 13,0 km til 15,1 km grundet "Banens tilstand" (og andre togvejsspor end gennemgående spor).

Dertil kommer i km 127,1-135,6 Fast hastighedsnedsættelse **80** over 8,5 km. La **20** for spor 1 i **Øg** er flyttet til TIB og er derved blevet en Fast hastighedsnedsættelse.

SR-standsignalet 16.2.2.

1) Dårligt sporskifte i **Kje** (Kjesing) i km 60,4. Sidesporet er dækket over 1 m højt ukrudt og buske.

I Jernbanen nr. 3, 2011, Ajour, side 7, er der angivet med ●●●, at i 2013 vil der blive lagt nyt spor i **Va** og **Øg** (Ølgod) – om to år! Det ville være godt atter at måtte køre 100 km/t. mellem **Lm** (Lem) og **Rj**.

Ovk 32 La-Sv har fået halvbomanlæg, men

Den usikrede ovk 32 i km 18,9 **La-Sv** (Laven-Svejbæk) blev sikret med halvbomanlæg **torsdag 9. februar 2012**.

Her til aften står der stadig i km 18,4 SR-signal 17.4 "GIV AGT i usigtbart vejr", selv om ovk32 for 14 dage siden ER blevet sikret. Det er meldt til FC Sl.

Nu bliver det spændende at se, hvor mange dage eller uger, der går, før **SR**-mærke 17.4. **Banedanmark** har tid til at sende en banearbejder ud og fjerne både mærke 17.4 og den lodrette skinne.

Der er ikke noget nyt, at mærker ved tidligere usikrede ovk bliver stående i måneder efter nedlæggelsen. Eksempelvis står mærke 17.4 i flere måneder efter nedlæggelsen af usikret ovk192 **Stu** (Studsgård) – **Kæ** (Kibæk).

(BL)



Du er her: Forside Presse rum > Presse meddelelser > Banedanmark offentliggør miljøredegørelse for nyt dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens

Banedanmark offentliggør miljøredegørelse for nyt dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens

Banedanmark offentliggør i dag den endelige miljøredegørelse samt høringsnotatet om det nye dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens, der forventes at være færdigt i slutningen af 2015. Dobbeltsporet vil fjerne en betydelig flaskehals i den jyske jernbanekorridor mellem Danmark og Tyskland.

Transportminister Henrik Dam Kristensen glæder sig over, at Banedanmark med miljøredegørelsen nu kan sætte realiseringen af det nye dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens i gang.

"Etableringen af dobbeltspor på strækningen Vojens-Vamdrup vil fjerne en flaskehals i den jyske banekorridor mellem Danmark og Tyskland og dermed understøtte den langsigtede udvikling af gods på jernbanen," siger Henrik Dam Kristensen.

Bedre bane

Efter udbygningen og moderniseringen af strækningen mellem Vamdrup og Vojens vil togene kunne køre med 160 km i timen på hele strækningen, hvor der flere steder i dag kun kan køres med 120 km i timen. Det ekstra spor vil både forbedre regulariteten, forkorte køretiden til gavn for passagererne og sikre den nødvendige kapacitet for kørsel med godstog.

Der var oprindeligt afsat 700 mio. kr. til anlæggelsen af dobbeltsporet. Men i den brede trafikpolitiske aftale fra starten af februar blev der bevilget yderligere 55 mio. kr., og dette gør det muligt for Banedanmark at gennemføre arbejdet med væsentligt færre totalspæringer af banestrækningen.

Få spæringer

Dermed imødekommes godsoperatøremes ønske om, at etableringen af det nye dobbeltspor sker med så få gener for godstogstrafikken som muligt. Og det er områdechef i Banedanmark, Martin Munk Hansen, meget tilfreds med.

"Vi er glade for, at vi kan bygge det ekstra spor med færrest mulige spæringer, så både passager- og godstrafikken kan køre normalt i langt det meste af anlægsperioden. Og vi kan yderligere mindske generne ved at koordinere med de spæringer, der allerede er planlagt i forbindelse med den nødvendige vedligeholdelse af fjernbanestrækningen i øvrigt," siger han.

Miljøredegørelsen samt høringsnotatet kan læses på [Banedanmarks hjemmeside](#).

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=15806>, torsdag 23. februar 2012

(BL)

24/2 2012 – 26/2 2012

Sporarbejde 24. – 26. februar 2012 Aarhus-Skanderborg

Fra fredag den 24. februar til og med søndag den 26. februar foretager Banedanmark reparationsarbejder syd for Århus.

Arrivas tog mellem Århus og Skanderborg er aflyst. Passagerer skal i stedet benytte DSB mellem Århus og Skanderborg.

D. 25. februar erstattes tog 5302 af en togbus.

Passagerer fra Høring mod Skanderborg skal benytte togbus.

Klik her for yderligere info!

Kilde:

<http://www.mitariva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/367-sporarbejde-24-26-februar-2012-aarhus-skanderborg>, **fredag 27. januar 2012**

(BL)

25/2 2012 – 1/3 2012

Sporarbejde 25. februar – 1. marts 2012 Struer-Thisted

Fra lørdag den 25. februar til og med torsdag den 1. marts foretager Banedanmark sporreparationer på Thybanen.

Arrivas og DSBs aftentog vil derfor være aflyst og erstattet af busser.

Se yderligere information her!

Kilde:

<http://www.mitariva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/368-sporarbejde-25-februar-1-marts-2012-struer-thisted>, **fredag 27. januar 2012**

(BL)

Lø 25/2 2012 – sø 26/2 2012

Sporarbejde på del af strækningen Aarhus-Struer 25. – 26. februar 2012

Fra lørdag den 25. februar til og med søndag den 26. februar 2012

Banedanmark udfører reparationsarbejder i weekenden 25. og 26. februar 2012. Derfor er de fleste af Arrivas og DSBs tog disse to dage fra Hinnerup mod Langå og Viborg/Struer tidligere lagt nogle minutter.

Kilde:

<http://www.mitariva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/370-sporarbejde-pa-del-af-strækningen-aarhus-struer-25-26-feb-2012>, **torsdag 8. februar 2012**

(BL)

Ma 27/2 2012

Rettelsesblade 43XX-43XX til TIB (V)

Strækning 35. Skanderborg-Skjern

Ombygget overkørsel 25 samt ændring af hastigheder.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4402-4402, **mandag 27. februar 2012**

Ovk 25 ligger i km 13,9 **Ry-La** (Laven) og ændres fra ovk med advarselsanlæg til ovk med helbomanlæg.

(BL)

Lø 14/4 2012

Sporfornyelse Skanderborg-Herning

Den 14. april 2012 går Banedanmark i gang med en omfattende sporfornyelse af jernbanelinjen mellem Skanderborg og Herning.

Der er tale om en større renovering af den 75 km lange strækning, hvor også flere stationer og overkørsler på strækningen skal fornyes.

Læs mere om sporfornyelsen

Renoveringen opstarter den 14. april og afsluttes den 12. august 2012. Strækningen lukkes i to etaper, og i disse perioder bliver togene erstattet med busser.

Læs mere om togtrafikken

Brorenovering

På strækningen er der også en lang række jernbanebroer i forbindelse med jernbanen. For at udnytte sporspærningen optimalt renoverer vi de broer, som trænger til fornyelse i forbindelse med sporarbejdet.

I alt skal 22 broer på strækningen fornyes. Du kan se en detaljeret beskrivelse af brorenoveringen, og hvad der skal laves på de enkelte broer nedenfor. Læs mere om brorenoveringen

Fakta

Formål:

Ny og bedre infrastruktur på jernbanen.

Hvordan:

Nye skinner, sveller og skærver.

Broarbejder:

Renovering af 22 broer.

Forventes afsluttet:

12. august 2012

[Se kort over strækningen >](#)

[Du er her: Forside > Banearbejde > Nordlige Jylland > Skanderborg-Heming > Sporarbejde](#)
Sporarbejde

Til april går Banedanmark i gang med en omfattende fornyelse af jernbanestrækningen Skanderborg-Heming.

Sporstrukturen er meget nedslidt og er blevet levetidsforlænget flere gange. Arbejdene gennemføres for at opretholde det nuværende trafikomfang, da det ellers vil være nødvendigt med hastighedsnedsættelser og reduceret drift på strækningen.

Sporfornyelsen omfatter sporombygning af store dele af strækningen Skanderborg-Heming samt svelleudveksling og fornyelse af sporskifter og overkørsler. Herudover omfatter projektet sportrimning på en række stationer, således at en del af sidesporene nedlægges med henblik på at reducere banens fremtidige vedligeholdelsesomkostninger.

Desuden medfører sporombygningen afledte arbejder indenfor afvanding, sikring og fjernstyring. Arbejdet omfatter i hovedtræk sporombygning på i alt 43,6 km, fordelt på følgende:

- 31,5 km på fri strækning
- 12,1 km på stationsområder
- 12,6 km svelleudveksling
- 23,1 km skinne- og svelleudveksling
- Nedlæggelse af 24 sporskifter
- Udveksling af 15 sporskifter
- Nedlæggelse af diverse sidespor

Udskiftning af sporkasse på 7,5 km fordelt på følgende:

- 3,0 km på fri strækning
- 4,5 km på stationsområde

Ballastrensning på 35,7 km. fordelt på følgende:

- 28,6 km på fri strækning
- 7,1 km på stationsområde

Der ombygges følgende overkørsler:

- 8 stk. til Stelfundo
- 2 stk. Strail gummipladebelægning
- 13 stk. Innostrail gummipladebelægning
- Et antal markoverkørsler etableres med Inno-strail

Der udføres diverse afvandingsarbejder på både stationsområder og fri strækning.

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Skanderborg-Heming](#) > [Information til passagererne](#)

Information til passagererne

Tog erstattes med busser i følgende periode:

- Fra den **14. april – 23. juni 2012** indsættes busser på strækningen Heming og Silkeborg
- Fra den **23. juni – 12. august 2012** indsættes busser på strækningen Heming og Skanderborg

Arriva er togoperatør på strækningen Skanderborg-Heming.

Vil du vide mere om, hvordan toget erstattes med busser under sporfornyelsen, skal du kontakte Arrivas trafikinformation på telefon 7027 7482.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=15582>

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Nordlige Jylland](#) > [Skanderborg-Heming](#) > [Brorenovering](#)

Brorenovering

Nedenstående broer skal renoveres på strækningen:

Bro nr. 24510 Ryvej

Bro nr. 24516 Illerup Å

Bro nr. 24520 Emborgvej

- Etablering af nye årstal, injicering af revner

Bro nr. 24528 Boesvej

- Etablering af nye kantbegrænsninger, etablering af nye årstal

Bro nr. 24532 Skærsåvej

- Behugning af eksisterende kantbjælker, etablering af nye årstal

Bro nr. 24536 Mariemunde

Bro nr. 24548 Julsøvej

- Udsiftning af rækværk, etablering af nye årstal

Bro nr. 24552 Skovvej

Bro nr. 24560 Sejsvej

- Nedtagning og genetablering af årstal

Bro nr. 24564 Remstrup Å

Bro nr. 24584 gangsti

Bro nr. 24594 Vesterbrogade (Drevsensvej)

Bro nr. 24616 Funder Å

- Opsætning af årstal, opsætning af rækværk

Bro nr. 24624 Harbovad

Bro nr. 24628 Moselundvej

Bro nr. 24640 Storåen

Bro nr. 24648 Stensbjerg Allé

- Opsætning af årstal

Bro nr. 24664 E. Christensensvej

- Opsætning af årstal

Bro nr. 24670 Bjerregårdsvej

Bro nr. 24696 Holtbjerg Bæk

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=15578>

Under specifikationerne for hver bro er kun medtaget angivelsen "årstal", idet broen formodentlig måske så meget, at et nyt årstal for året 2012 monteres.

(BL)

UDLAND

Ti 7/2 2012

Slemme år for SJ

SJ's resultat før skat for 2011 blev på 38 mio. svenske kroner sammenholdt med 406 mio. kroner i 2010. Nu skal selskabet spare, skriver Göteborgs-Posten her til morgen.

SJ har indledt et spareprogram, som skal reducere de årlige omkostninger med 300-400 mio. svenske kroner i løbet af de kommende to år. Målet er at øge effektiviteten for bedre at kunne klare kommende udfordringer og styrke SJ's konkurrenceevne.

Vinteren blev dyr for SJ

"2011 blev indledt med en meget hård vinter. Vi fik øgede omkostninger på 220 mio. kroner alene i det første kvartal af året, og det påvirkede resultatet", siger adm. direktør Jan Forsberg.

I 2011 måtte SJ indgå forlig med selskabet Tåg i Bergslagen, og det kostede SJ 150 mio. kroner.

Færre kunder

Samtidig har SJ oplevet faldende passagertal på strækningerne Stockholm-Göteborg og Stockholm-Malmö. På Malmö-strækningen faldt passagertallet med 11 procent i 2011 og på Göteborg-strækningen med to procent. Ifølge Jan Forsberg skyldes tilbagegangen flyselskabernes satsning på disse strækninger.

Håb forude

Fjerde kvartal af 2011 viste imidlertid et resultat på 230 mio. kroner og blev dermed et af de bedste fjerdekvartaler i SJ's elleveårige historie, og trods alle forsinkelserne i starten af året blev rettidigheden forbedret for fjerntrafikken fra 85 procent 2010 til 88 procent i 2011.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 9. februar 2012**

(JSL via BL)

To 16/2 2012

Her lidt links til nyheder fra Grænselandet

DB Regio bekommt Verkehrsauftrag Flensburg/Kiel-Hamburg

<http://www.nordschleswiger.dk/SEEEMS/20422.asp?artid=41265>

Elektrische Zweisystemzüge für Grenzverkehr angestrebt

<http://www.nordschleswiger.dk/SEEEMS/20422.asp?artid=413888>

Og til sidst lidt om vores Transportminister på (efter min mening) vildspor:

ITD-Freude über Ministerzuspruch für Lang-LKW und Fememquerung

<http://www.nordschleswiger.dk/SEEEMS/20422.asp?artid=415111>

(JSL via BL)

On 22/2 2012

Mindst 48 døde i togulykke

Kilde: <http://nyhedeme.tv2.dk/article.php/id-48391074:mindst-48-d%C3%B8de-i-togulykke.html>

onsdag 22. februar 2012 kl. 15:03 af ritzau/mkij for TV 2 Nyhedeme (opd. 17:09)

(BL)

Fr 24/2 2012

TX-växling någonstans i dag

Kilde: <http://www.postvagnen.com/forum/index.php?id=585096>

MX 1009 er allerede på arbejde i sit nye hjemland.

(JSL via BL)

DIVERSE

Fr 23/12 2011

Her indånder du den værste luft i Aarhus

Smog. Tog på Aarhus H. pulser sundhedsskadelige partikler i rigt mål ud midt i kommunens miljøzone.

AARHUS: I en sky af grå-blå apparatet næsten amok. for hver kubikcentimeter luf. dieslørøg svinger det gamle 150.000-200.000-250.000. Det er, hvad målingen viser. MR-tog kækt ind på perronen. 250.000 ultrafine partikler
Nogle sekunder efter går

Hvor farlig er luften på Aarhus H?

På vej væk fra togene falder antallet af partikler mærkbart. En ekspert i partikel-forurening siger da også, at der ikke er grund til at opholde sig mere end højst nødvendigt på perronerne.
Foto: Martin Ballund

På stille dage er det så som så med luftudskiftningen inde under halvtaget på Aarhus H. Martin Ballund

Tog i tomgang hele tiden

Dunst. Avisen tog på perronerne med et stopur. Og vendte hjem med hovedpine og svimmelhed.

»Transportminister må på banen«

Forurening. SF-folketingsmedlem vil have renere luft på Aarhus H.

Her er dieselsynderen på Aarhus H: De gamle MR-tog, der forsvandt fra Grenåbanen for at genopstå på skinnerne til Esbjerg og Aalborg.

DSB fik ophævet møjlø-påbud

Kilde:Århus Stiftstidende, fredag 23. december 2011, side 12-14
Af Ole Christensen og Henrik Havbæk Madsen

Løsningsforslag til ikke at indånde den værste luft i Aarhus på Ar

De to journalisters tre sider meget store artikel beskriver problemene med luftforureningen på Ar med grundige tidsmålinger og angivelser af årsagerne til forureningerne. De forsøger også at hente hjælp "oppefra" i form at beskrive trafikministerens og Folketingets trafikudvalgs løsningsforslag.

Et meget lettere og billige løsning ville være at lade en elektriker montere kabeldåser med tilhørende fremmednetledninger på de mangler steder banegården.

Hvis der blev monteret fremmednetledninger på søjlerne mellem spor 1 og 2, kunne tog, der holder længe i spor 2, få spænding udefra, og motorene kunne være slukkede. Det samme ved spor 6 og 7.

Litra MR/MRD

I 1979, da litra MR var nye togsæt, kunne et togsæt holde en nat over og kun tabe lidt luft. Nu om stunder er visse MR så utætte, at efter ti minutter falder kørelåsen, da hovedluftbeholdetrykket er faldet til under 5 bar.

At skottte

Der er noget vrøvl at skrive "da Grenåbanen skrottede de gamle tog". Grenaabanen (staves med to a'er) kan ikke skotte materiel.

Der er noget vrøvl at skrive "skrottede de gamle tog og erstattede dem med det nye og mere miljøvenlige Desiro-tog. Men nu er de tilbage igen." Journalisterne har aldrig

terminologi (-en, -er) alle fagudtryk inden for en bestemt viden-skab, en kunst, en sportsgren, et håndværk e.l.; læren om disse fagudtryk og deres forklaring ■ af lat. terminus + gr. -logi.

Dansk Fremmedordbog, Munksgaard, 1997, side 923.

sæt et lokomotiv eller togsæt blive skrottet og ved derfor ikke, hvad ordet betyder i jernbaneterminologi.

Noget kan være til "skrot", men skrottet betyder skåret i småstykker/ikke eksisterende mere. En overført betydning af ordet "skrottede" er forkert at benytte. Når et køretøj ved jernbanen er skrottet, kan det **ALDRIG** genopstå.

Journalisternes overskrift **Genindsat i tjeneste** er forkert, for DSB har kørt og kører stadig tog til **Es** og **Ab** med litra MR.

Litra AR

Hvis et Linttog holder i tomgang i mere end 5 minutter, skal motorene stoppes, hvis de er varme.

Eksempelvis pendler litra AR mellem **Strog Ar lørdag-søndag**, hvor togsættet holder 43 minutter oftest spor 2. Det er tilladt at holde 45 minutter uden tilkoblet fremmednet.

Motorenes kølevandstemperatur må ikke falde til under 40 °C; så det bliver nødvendigt at foretage koldstart. Er det frostvej med kraftig vestenvind, afkøles motorene hurtigt, og derfor bliver det nødvendigt at starte motorene – også for at skaffe spænding til akkumulatorene, da oliefyr og belysning tapper en del effekt.

Driftsmæssigt dårligt eksempel

Ved **mdt Str** findes en lørdagstur, hvor Ikf skal fremføre togene 5424 (Str-Ar), 5607 (Ar-Sd), 5608 (Sd-Ar) og 5451 (Ar-Str). Tog 5424 skal parkeres i "hullet" spor 3, men der er intet fremmednet. Derefter skal Ikf fremføre tog 5607-5608 og efter tilbagekomst til **Ar** klargøre togsættet fra tog 5424 til tog 5445 (Ar-Str). Togsættet har da holdt med stoppede motorer i tidsrummet 10.20-11.34.

Da fremmednetkablet i spor 4 kun lige kan nå over til spor 3, hvis A-enden af litra AR vender mod Ø, og der har været/er et arbejdshegn mellem spor 4 og 3, kan der praksis ikke fremskaffes fremmednet til spor 3. Skal fremmednet bruges i samme tidsrum i spor 4, har det første prioritet.

Derfor skal de tre hovedkontakter trækkes ud i to elskabe på litra AR og ved klargøring fem kvarter senere isættes. En koldstart indberettes til værkstedet i **Va**.

Løsningsforslag

Flere Ikf har foreslået, at der blev monteret kabeldåser med stik til fremmednet på den lave perron mellem **spor 1 og 2**, men der er ikke gjort.

Der findes kun fremmednet i østenden af "hullet", dvs. under den tværgående bygning med forhal og billetsalg, ved **spor 4 og 5**.

Den lange ledning i spor 4 kan dog liggende langs østgavlen nå over til **spor 3**, hvis A-enden af litra AR ikke er kørt helt frem til traktorovergangen.

På den tredje, lave mellemperron mellem **spor 5 og 6** findes der to sæt kabeldåser (med tilhørende ledning), så litra MR/MRD kan tilsluttes fremmednet.

Et løsningsforslag "nedefra"

Monter de manglede fremmednetdåser i **Ar**. Journalisterne skriver, at litra MR taber luft og derfor må motorer være startede. De finder ikke ud af, at kompresserne på litra MR søger for, at der er 5 bar i hovedluftbeholderne, når fremmednet er tilsluttet.

Skulle journalisterne have gjort deres artikel komplet, burde de have interviewet en Iki eller Ikf for at høre forslag fra det kørende personale. Med fremmednet kunne megen tomgangskørsel være elimineret.

–Er det **banedanmark**, der skal tage et initiativ til at få mindsket luftforureningen?

Der sættes heller ikke forkortelsespunktum efter betegnelse på postdistrikter: Økerve C, København NV mv. Det samme gælder forkortelser for landsdele i postadresser: Nykøbing F, Viby Sj mv.

(o) Forkortelser i både skrift og ordtale
Når et ord eller en ordforbindelse er forkortet i både skrift og ordtale, bruges der ikke forkortelsespunktum:

SAS. Noto. PI1 (forfatteren Povl Henningsen), 13. udg. MF

Kilde: Retskrivningsordbogen, § 42 (1), side 690, 2001.

Aarhus H

Journalisterne skriver i flere af overskrifterne "Aarhus H." Så kommer spørgsmålet:

– Skal stationsnavnet skrives

"Aarhus H." eller "Aarhus H".

Ifølge Retskrivningsordbogen skal der intet forkortelsespunktum være efter bogstavet "H". Den korrekte skrivemåde af forkortelse for "H" er "Aarhus H". Det har de to

journalister gjort i overskriften "**Hv or farlig er luften på Aarhus H?**". Denne korrekte skrivemåde er desværre ikke brugt alle steder. Laver man en fejl, da en stavemåde ikke kendes, bør fejlen laves alle steder og ikke laves som en blandet landhandel med forskellige stavemåder ad libitum.

Perron kontra spor

I artiklen med overskriften **Tog i tomgang hele tiden** står der flere gange "så her på perron 6 og 7". Det er en fejl. Der findes kun 3 perroner på **Ar**, og det er perron 1 mellem spor 2 og 3, perron 2 mellem spor 4 og 5 og perron 3 mellem spor 6 og 7. Der er ophængt flere skilte og monitører langs hvert spor med spornummeret angivet.

(BL)

Ma 6/2 2012

DSB's rejsebureau lukker

DSB skal ikke længere sælge rejser til fjerne destinationer. DSB har valgt at lukke for den del af DSB Rejsebureau, der handler om ferierejser med fly. Det gør de som led i den proces, hvor DSB's ledelse kigger på alle forretningsområder for at finde besparelsesmuligheder. Lukningen af ferierejser sker 1. juni i år.

Ferierejser med fly er ikke et kerneområde for DSB, og i takt med, at vi trimmer virksomheden, vælges dette område fra.

»Vi har i denne proces undersøgt alle muligheder blandt andet om vi kunne sælge det fra. Desværre har de løsninger, vi har kigget på, ikke været mulige. Vi har derfor måtte tage den tunge, men også ansvarlige beslutning set med DSB-øjne at lukke ferierejsebureauet,« siger salgsdirektør i DSB, Anne Lise Bach Sørensen.

Togrejser til Europa vil fortsat være en del af DSB's kerneområde og vil skal i fremtiden sælges via www.dsb.dk og vores call center samt i de største billetsalg.

»DSB er i en situation, hvor det er nødvendigt, at vi fokuserer på drift og udvikling af DSB's kerneforretning og kernekompetencer. Det skylder vi både vores kunder, vores ejere og os selv,« forklarer Anne Lise Bach Sørensen. Medarbejdere, der i dag er ansat i DSB Rejsebureau, vil så vidt muligt blive tilbudt andre stillinger i DSB.

Kunder, der har købt eller bestilt rejser, kan trygt stole på at kunne gennemføre rejsen som planlagt ligesom DSB fortsat vil have et beredskab, der bakker op omkring købte og bestilte rejser.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 6. februar 2012**

'Anti-ice' anlæg sikrer flere S-tog til tiden i sne og frost

DSB S-tog sender i disse dage alle S-tog igennem to nye 'anti-ice'-anlæg. Anlæggene **skal forhindre sne og is i at sætte sig fast** under S-togene og dermed forbedre S-togenes rettidighed om vinteren.

Sneen og den hårde frost har bidt sig fast, og derfor sender DSB S-tog i disse dage alle S-togene igennem to nye 'anti ice'-anlæg, som skal forhindre, at sne og is sætter sig fast under togene. Dermed sikres flere tog til tiden i vintervejret.

»Anlæggene 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 sker igen,« siger produktionsdirektør i DSB S-tog, Dan Stig Jensen.

Når sneen sætter sig fast under S-togene, kan komponenterne i togenes undervogn fryse til, og store stykker is kan falde af toget og beskadige sporskifter. Derudover skal toget tømme op i mange timer, når det kommer på værksted, før håndværkerne kan komme til det. Det er tidligere hårde vintre gået ud over S-togsdriften.

De nye 'anti ice'-anlæg sprøjter varm glykolholdig væske op under togene, hvilket forhindrer sne og is i at sætte sig fast. Det er samme type væske, som flyselskaberne bruger til anti icing af fly. S-togene bliver på skift taget ud af drift for at blive kørt igennem anlæggene, og anlæggene kan behandle ca. 30 togsæt i døgnet, hvis der er behov. Den glykolholdige væske samles i bakker under S-togene og genanvendes.

I Oslo har selskabet Mantena, som vedligeholder NSB's tog, arbejdet med anti ice siden 2005, hvilket har halveret is- og sneproblemerne på togene.

Markante forbedringer

For at prøve 'anti ice'-behandlingen af, sprøjtede medarbejderne på S-togsværkstedet i Taastrup sidste år manuelt S-togene med glykolholdig væske med gode resultater til følge.

»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 vil kunderne af hensyn til deres planlægning få information så tidligt som muligt dagen før, når der varsles ændringer i S-togstrafikken.

Se video af 'anti ice'-anlægget her:

»Link til http://www.youtube.com/watch?v=V7PnnU4Mx_U

Kilde: DSB Intranet, **mandag 6. februar 2012**

Femern-forbindelsen

På www.ing.dk kan man læse nyt om Femern-forbindelsen på:

http://ing.dk/artikel/126510-se-hvordan-femern-vil-konstruere-saenketunnellen?utm_medium=email&utm_source=nyhedsbrev&utm_campaign=ingeftermiddag
http://ing.dk/artikel/126463-femern-favoritten-er-og-bliver-en-saenketunnel?utm_medium=email&utm_source=nyhedsbrev&utm_campaign=ingeftermiddag

(JSL via BL)

Ti 7/2 2012

Elektrificering er godt for kunderne

DSB glæder sig over, at der er kommet en aftale i hus om at elektrificere strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov senest i 2015.

»Det er en vigtig og glædelig beslutning, der er truffet i dag at elektrificere af strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov. Ikke bare for kunderne og for DSB, men også for miljøet og økonomien. Det vil på lidt længere sigt afhjælpe DSB's trængte materielssituation,« siger vicedirektør i trafik og planlægning i DSB, Ove Dahl Kristensen.

DSB oplever i øjeblikket en kundevækst seks procent. Hvis væksten fortsætter er der brug for flere siddepladser overalt i landet. En elektrificering af strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov gør det muligt at bruge el-tog på den strækning helt fra København. Det betyder, at DSB kan skaffe flere pladser ved at købe el-tog frem for dieseltog.

»Og det er der betydeligt mere perspektiv i, fordi DSB med de elektrificeringer, der følger efter til Rødby og på den nye bane mellem København og Ringsted hen ad vejen får brug for flere el-tog,« siger Ove Dahl Kristensen.

Samtidigt bliver der frigjort 10 IC3-dieseltog, der kan anvendes til at indsætte flere pladser på de øvrige strækninger, og dermed betjene kunder i andre dele af landet, hvor der ikke er elektrificeret.

»DSB vil straks gå i gang med at planlægge, hvordan vi bedst får anskaffet el-tog både på kort og længere sigt, og sikrer at flest mulige kunder får glæde af de frigjorte togsæt,« siger Ove Dahl Kristensen.

Aftaleparterne er blevet enige om at afsætte knap 1,2 mia. kr. fra 2012-2015 til elektrificering af ruten mellem Lunderskov og Esbjerg. Det betyder, at det fra 2015 vil være muligt at køre fra København til Esbjerg i el-tog.

Læs aftalen her:

<http://tm.dk/da/publikationer/2012/politisk+aftale+om+elektrificering+af+jembanen+mv/>

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 7. februar 2012**

Så kom damestrømperne på

S-togene har fået nylonstrømper på i den kolde tid. Strømperne skal forhindre sne i at sætte sig fast i homet

Nylonstrømper og hærdebrede håndværkere. Billedet hænger slet ikke sammen, men det er ikke desto mindre blevet virkelighed på værkstedet i Taastrup, hvor håndværkerne har trukket strømper ud over samtlige hom, nærmere betegnet tyfonen, på S-togene. Sidste vinter pakkede mængder af sne og is sig op under S-togene og pakkede dermed også tyfonen ind i sne. S-togene må ikke sættes i drift, hvis tyfonen ikke virker.

»Ideen kom op sidste vinter, hvor der i snit samlede sig fem ton sne og is under hvert S-tog. På de lange skinner (Fjern- & Regional) har de en smart dimstil at sætte på tyfonen. Men hvis vi skulle have produceret sådan en fra bunden af, skulle der laves tegninger på det, og det ville blive rigtig dyrt. Nu afprøver vi, om strømperne virker, det er en simpel løsning, som næsten ikke koster noget,« siger produktionsleder Gert Schultz.

Strømperne står i øjeblikket deres prøve, nu hvor sneen er kommet.

Kvindelig assistance

På spørgsmålet om, hvilken model nylonstrømpe der klæder S-togene bedst, bliver Gert Schultz fjern i blikket.

»Altså der må du tale med Gitte fra Indkøb. Det ville jeg slet ikke begive mig ud i, så jeg satte straks Gitte på opgaven,« siger Gert Schultz.

Og Gitte Breum gik til opgaven med krum hals.

»Jeg troede først, det var en joke, men så måtte jeg jo tage fat i vores værkstedsleverandør. Først kom jeg til at bestille strømpebukser, men det gik slet ikke, for så fik vi tyfoner med kaninører,« fortæller Gitte Breum Poulsen fra Strategisk indkøb, som efter at have prøvet sig frem med flere modeller endte med en sort knæstrømpe i microfiber, for »de hvide bliver så grisede«.

På sætningen af strømperne har affødt mange morsomme bemærkninger fra kollegerne, men hverken Gitte Breum Poulsen eller Gert Schultz vil ud med, hvad sokken bliver kaldt i folkemunde på værkstedet.

»Det egner sig ikke til tryk i en pæn avis,« mener Gert Schultz.

Der er indtil videre indkøbt 250 par sorte knæstrømper til 21 kr. pr. par. Der går et par strømper til et togsæt – en strømpe til tyfonen i hver ende.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 7. februar 2012**

Elektrificering Lunderskov-Esbjerg besluttet

Regeringen har tirsdag indgået bred aftale med Venstre, Konservative, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti om at elektrificere strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov, så der senest i 2015 kan køre eltog på strækningen.

Der er også indgået aftale om at indføre dobbeltspor mellem Vojens og Vamdrup.

Det hele er et led i en større kabale, der handler om at frigøre togsæt til at hjælpe de hårdt prøvede pendlere på Sjælland. Til det formål er der brug for dieseltog. Derfor er det nødvendigt at frigøre togsæt, der kører på diesel.

En måde at gøre det på er ved at elektrificere den sidste del af strækningen mellem København og Esbjerg – mellem Lunderskov og Esbjerg. Det vil frigøre ti dieseltog, som skal erstattes af el-tog. Manøvren vil koste 1,2 milliarder kroner, har en rapport fra Transportministeriet vist.

"Det er en god, stor og meget ansvarlig aftale, som betyder, at togpassagerer kommer til at kunne køre direkte fra København til Esbjerg i eltog," siger transportminister Henrik Dam Kristensen (S). Venstre holder døren åben for at købe el-tog i 2014, som kan køre fra året efter.

"Dieseltog hører fortiden til. Eltog er hyldevarer," siger Venstres transportordfører, Kristian Pihl Lorentzen.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 7. februar 2012**
(JSL via BL)

To 9/2 2012

Esben Norup skal intensivere jagten på sekunder

Fælles skarp fokus på rettidighed – og fælles rettidighedschef i DSB og Banedanmark

DSB får ny chef for deres programkontor "Kunder til tiden" og Banedanmark får nu ny chef for rettidighedsenheden. Og det bliver Esben Norup, nu DSB, der kommer til at stå i spidsen for begge enheder. Dermed tager DSB og Banedanmark og næste skridt i det fælles arbejde for at sikre passagererne en attraktiv togdrift.

»DSB og Banedanmark er afhængige af hinanden, hvis kunderne skal frem til tiden. Derfor giver det god mening at lave en fælles konstruktion med Banedanmark og have én person i spidsen, der har det samlede overblik over de mange initiativer som både DSB og Banedanmark tager for at forbedre rettidigheden,« siger Ove Dahl Kristensen, der er vicedirektør i DSB, Trafik og Planlægning.

»Vi er glade for at kunne byde Esben Norup velkommen som chef for DSB's Kunder til Tiden-program. Programmet er et centralt omdrejningspunkt for de kommende års fokuserede indsats for at sikre høj præcision for DSB's kunder. Med Esben Norups drive og erfaringer kan vi intensivere jagten på sekunderne,« siger Ove Dahl Kristensen.

En person – to stillinger

Udover at stå i spidsen for DSB's og Banedanmarks fælles arbejde for bedre togdrift, så får Esben Norup også ansvaret for dialogen med de øvrige aktører på banen i regi af den tværgående Rettidighedsorganisation, hvor Banedanmark er i spidsen for samarbejdet med Trafikstyrelsen, DSB, DSB Øresund og de øvrige operatører på banen i arbejdet for en mere pålidelig togdrift – til gavn for passagerer og godstrafikken.

»Det er ude i den daglige drift, vi skal skabe resultaterne – til gavn for passagererne. Det er både små og store ting, som skaber de resultater, som passagererne mærker som forbedringer i togdriften – og som vi sammen i DSB og Banedanmark vil arbejde med,« fortæller den nye fælles rettidighedschef Esben Norup.

Esben Norup tiltræder stillingen i henholdsvis DSB og Banedanmark straks og kommer til rettidighedsarbejdet med en baggrund fra bl.a. SAS, men ikke mindst også fra syv år i DSB, hvor han har arbejdet både i England, Sverige og København, senest som kommerciel direktør i DSB International.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 9. februar 2012**
(JSL via BL)

TOG: Overgangen til eldrift hele vejen mellem København og Esbjerg fra 2015 vil frigøre IC 3-tog, men alt i alt regner DSB ikke med, at det giver flere siddepladser i de regionale tog på Sjælland.

Ikke flere siddepladser trods frigjorte tog

Kilde: [Sjællandske](#), **torsdag 9. februar 2012**.

Arriva bremser rejsekort på jyske tog

Det private transportselskab Arriva kræver kompensation for at indføre rejsekort på sine jyske togstrækninger, skriver Ingeniøren. Det betyder, at den planlagte start på den landsdækkende drift på rejsekort i marts er udskudt til sommer.

Teknikken er klar, udstyret er så godt som på plads. Men foreløbig er det elektroniske rejsekort alligevel ikke på vej til de vestjyske tog. Det skyldes, ifølge Ingeniøren, at den nye prisstruktur, som følger med de elektroniske billetter, giver Arriva et betydeligt tab.

Arriva, som kører flere strækninger i Vest- og Midtjylland, har trådt på bremsen. Det Deutsche Bahn-ejede selskab vil nemlig ikke acceptere, at de elektroniske billetter giver færre billetindtægter.

Det bliver konsekvensen for Arriva, fordi rejsekort ændrer zonesystemet. I dag følger Arrivas takstzoner – ligesom DSB's – udelukkende skinnerne. Det betyder, at passagerne betaler for den strækning, der har tilbagelagt på skinnerne. Rejsekorts zoner dækker derimod hele landet, ligesom busselskabernes gør. Og rejsekortet opkræver kun, hvad det koster at rejse i fugleflugt mellem A og B, uanset om toget i praksis har kørt en omvej over C.

Arriva mister billetindtægter

Resultatet er godt for de rejsende, som spiller tid på omveje for at følge skinnerne. De slipper billigere med rejsekort. Men det er skidt for Arriva, som står til at miste billetindtægter, og som kræver at kompensation for tabet.

»Vi sidder og taler med DSB og Trafikstyrelsen, og vi håber, at vi kan finde en passende løsning, så passagererne får fordelene ved rejsekortet,« siger Martin Wex, som er kommunikationschef hos Arriva. Ifølge Martin Wex kan Arriva imødesee det største tab på Rejsekortets prisstruktur på strækningen mellem Århus og Struer.

DSB nødt til at vente

Forhandlingerne med Trafikstyrelsen og Arriva betyder, at DSB også er nødt til at flytte starten på den landsdækkende rejsekortdrift Vest for Storebælt. Salgsdirektør hos DSB, Anne-Lise Bach Sørensen forklarer: »Den landsdækkende udrulning, som oprindeligt var planlagt til 5. marts, er skubbet til 5. juni. Ikke på grund af systemet ikke virker, for det er klart, men fordi vi ikke har taksterne på plads med Arriva. Med andre ord kan vi ikke lægge prisene ind i maven på rejsekortsystemet, før vi har en fælles aftale.« Det er dog Anne-Lise Bach Sørensens opfattelse, at forhandlingerne skrider frem, og hun føler sig sikker på, at DSB til juni kan sætte de første rejsekortkunder på Vest for Storebælt.

Den øvrige udrulning fortsætter

Hun understreger også, at udsættelsen af starttidspunktet for den landsdækkende togdrift på rejsekort ikke får betydning for målet om at være helt landsdækkende på al togtrafik inden årets udgang. Ligesom det heller ikke påvirker den igangværende udrulning på Sjælland, i Hovedstaden og i Nordjylland.

Bliv klogere på rejsekort på www.rejsekortskolen.dk og følg med i udrulningen på www.dsb.dk/rejsekort

Kilde: DSB Intranet, fredag 10. februar 2012

Lederteam på plads i Koncernregnskab

Puslespillet er faldet på plads i Koncernregnskab, der nu introducerer en ny organisation. Årsagen bag ændringerne er et ønske om at øge kvalitetssikringen af data og skabe klare ansvarsområder.

Nye opgaver, samme bemanning

Marianne Holmbjerg, øverste chef i Koncernregnskab, fortæller: »En række nye opgaver er havnet hos os, fx DSB Øresund og Kort & Godt. Vi vil gerne løse opgaverne med den nuværende

bemanding, så vi har flyttet lidt rundt på en række forskellige funktioner og oprettet en ny. For en virksomhed som DSB, er det af afgørende betydning, at datakvaliteten er høj. Vi har derfor oprettet funktionen Forretningsunderstøttelse, der primært arbejder med data-kvalitetssikring og tværgående processer. Dermed har vi skabt et øget fokus på dette område.«

Den nye funktion Forretningsunderstøttelse får Henrik Sejer Bjamdahl i spidsen, der kommer fra Salgsstedsregnskaber & Kreditorbogholderiet. Funktionen skal deltage i projekter på tværs af DSB.

Hvem laver hvad?

I arbejdet med at skabe mere klare ansvarsområder er Omsætning og Afregning oprettet. Det er en sammenlægning af Passagerafregning og Salgsstedsregnskaber. Udover det nye navn er området nu placeret side om side med Rejsekort Accounting.

»Vi har arbejdet på en forenkling af ansvarsområder. Det skal altid være ganske tydeligt for forretningen, hvem hos os, der arbejder med hvad. Dette er en proces, som vi løbende vil kigge på,« siger Marianne Holmbjerg.

Ny bogholderichef

1. februar 2012 blev Bogholderiet i Koncernregnskab styrket med en ny chef, nemlig Gitte Degn Randrup som er hentet ind fra DR. Her vil især et øget fokus på effektiviseringer og et forbedret kontrolmiljø i Debitor-, Kreditor- og Finansbogholderiet sættes i værk.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 10. februar 2012**

(JSL via BL)

IC4-farcen kører videre

Efter gårdsdagens høring er der nu en politisk reaktion i en sjælden set alliance:

<http://ing.dk/artikel/126624-v-kraever-samraad-om-ic4-alternativet-kan-vaere-brugte-israelske-ic3>

og

<http://www.dr.dk/Nyheder/Politik/2012/02/10/141757.htm>

Læs også <http://stiften.dk/aarhus/forvirring-om-samdrift-odder-grenaa>, som om DSB ikke havde problemer nok!

(JSL via BL)

Ma 13/2 2012

10-årig dreng påkørt og dræbt i Tølløse

En 10-årig dreng er ved 12-tiden mandag påkørt og dræbt af et tog, der kørte fra Kalundborg til Østerport, i en traktorsti på Tølløse Station.

"Det er dybt ulykkeligt, det er sket, og Banedanmarks sætter straks en undersøgelse i gang, der har til formål at klarlægge, hvordan det kunne ske. Den bidrager vi naturligvis til og mere kan jeg ikke sige. Det vil ikke være rigtigt af os at begynde at gisne om omstændighederne den her alvorlige situation. I respekt for den tilskadedkomne og de pårørende skal vi have tingene undersøgt grundigt," siger DSB's trafikinformationschef Tony Bispeskov.

Påkørselsvagten og lokomotivførerens gruppeleder var hurtigt fremme på skadestedet og tog sig af personalet i toget. Togene på Nordvestbanen kører igen.

En traktorsti er den, der forbinder stationens midterperron med resten af stationsområdet. Traktorstien på Tølløse Station er udstyret med et varslingsanlæg, der advarer kunderne mod at benytte stien, når der kommer tog.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 13. februar 2012**

(JSL via BL)

Ti 14/2 2012

Togene kører på klokkeslæt

96 procent. Så høj var togenes rettidighed i januar 2012, og det er rekord for en måned. Ikke siden DSB begyndte målingen af rettidigheden har tallet været så højt.

Det flotte resultat skyldes ikke mindst en kæmpe indsats fra medarbejdere i DSB og Banedanmark, fortæller Dennis A. Jørgensen, chef i Trafikal support, til DSB i dag.

Renere S-tog uden affaldsposer

Det lyder som den omvendte verden, at det at fjerne affaldsposerne i S-toget skulle resultere i mindre affald og pænere S-tog, men det er ikke desto mindre virkelighed.

Forknap et år siden fjernede S-tog affaldsposerne i S-toget, og for nylig blev idéen valgt til årets Quick Win.

Johnny Andersen, køremand, og Søren Vestbjerg Petersen, gruppeleder i Klargøring fortæller, at de finder mindre affald og rod på gulvet, når S-togene kommer ind til rengøring, efter poserne er blevet fjernet.

Kunderne er blevet gode til at tage affladet med ud til affaldsspandene i mellemgangene eller helt ud af toget.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 15. februar 2012**

(JSL via BL)

On 15/2 2012

InterCity Bornholm kører nu også fredag eftermiddag

En sen ændring af udkastet til den nye sejlplan hos Færgen gjorde det i første omgang umuligt for DSB at indsætte et tog, der korresponderede med H/F Leonora Christine, fredag eftermiddag.

Det er nu løst, fordi DSB med bistand fra Banedanmark og Færgen har fået samlet puslespillet.

"Der er rigtig mange brikker, der skal falde på plads, og det glæder mig meget, at vi sammen med Banedanmark og Færgen har fundet en løsning, der gør, at det er muligt at genoptage trafikken til og fra Bornholm fredag eftermiddag, der er vores travleste tidspunkt på ugen," forklarer DSB's strækningsansvarlige for InterCity Bornholm Søren Møller.

InterCity Bornholm korresponderer fra fredag den 17. februar med H/F Leonora Christine, der sejler fra Rønne kl. 14.30 og fra Ystad kl. 16.30.

Omlægning af køreplanen

Det er et logistisk mareridt at omlægge køreplanen for InterCity Bornholm.

Ystadbanan, der er enkeltsporet, Øresundsbron og Kasturpbanen er hver især tæt trafikeret, men det er intet imod Københavns Hovedbanegård, der har nået kapacitetsgrænsen fredag eftermiddag, og omlægningen har kun kunnet lade sig gøre, fordi Banedanmark har haft held til at flytte rundt på andre tog i samme tidsrum.

DSB og Banedanmark bruger adskillige måneder på at tilrettelægge og optimere en ny køreplan med 2.500 daglige togafgange, så den kommer flest mulige kunder til gode. Allerede nu arbejder parterne med udkastene til køreplanerne for 2013 og 2014.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 15. februar 2012**

DSB's skjulte verden

DSB Ejendomme har fået ny udlejningschef, der målrettet arbejder med profilering og god økonomi.

DSB's nye identitet som udlejer ikke helt slået rødder i ejendomsverden endnu, mener den nye afdelingschef i DSB Ejendomsudlejning, Jan Joensen. Han kalder DSB's udlejningsvirksomhed for "den skjulte verden".

Netværk og markedsføring

Jan Joensen afløste 1. februar 2012 Dorte Pia Lundquist på posten som kaptajn for udlejningsenheden i DSB Ejendomme, og han har hurtigt sat sig mål for sin strategi i førertrøjen.

»Sammen med erhvervsmægler i DSB, Frank Peter Tage, skal vi fortsætte arbejdet for at profilere DSB Ejendomsudlejning i verden uden for DSB. Så hele Danmark finder ud af, at man kan leje sig ind i bygningerne på stationerne rundt om i landet,« siger Jan Joensen, der er jurist af uddannelse og har arbejdet med faste ejendomme i DSB i næsten fem år.

Ned med udgifterne

En skarp profil som udlejer er ikke den eneste kæphest, Jan Joensen har sadlet. For økonomien skal også spille med i det hele. Det er hans mål at holde udgifterne nede, så DSB kan spare penge.

»Det gør vi ved at finde bæredygtige løsninger og steder, vi kan spare. Derfor skal der flere målere til. For hvis man vil vide, hvor man kan spare, skal man først vide, hvor meget fx vand og varme man bruger lige nu. Det er en af de ting, jeg vil kaste mig over i år,« forklarer Jan Joensen.

Jan Joensen afløste Dorte Pia Lundquist på posten som udlejningschef. Den 1. februar startede hun i en ny stilling hos DSB's kundeambassadør.

Billedet er fra Grøndal Station, hvor et lille skur er lejet ud til en kok, der driver en café. Læs mere om cafeen i Ud & Ses januar-nummer. Foto: Gitte Sofie Hansen

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 15. februar 2012**

(JSL via BL)

To 16/2 2012

Skriv til metroXpress

DSB-artikel var direkte pinlig

Det var med stor interesse, at artiklen 'DSB sender tog af sted til tiden, som aldrig før' blev læst!

Jeg bor i Avedøre og mener, at A-linjen er hårdt ramt af forsinkelser – inklusive dem

DSB ikke er herre over, som for eksempel personer, som begår selvmord, nedfaldne køreledninger med videre, men årsagen er jo underordnet for mig som bruger.

Det grænser helt klart til det patetiske, at DSB udtaler sig på den måde. I samme kategori ligger udsagnet 'til tiden', som

annonceres i højtalerne, når man rammer Sjælør eller Ny Ellebjerg. Det er direkte pinligt!

Men man kan jo sige, at standarden nu er så lav, at det vel kun kan blive bedre – eller hvad? **(forkortet af red.)**

Kilde: metroXpress, **torsdag 16. februar 2012**, side 20. Charlotte Comelius, Avedøre

(BL)

Fr 17/2 2012

Ny station ved Hillerød

For nylig vedtog Folketinget et bredt trafikforlig, der blandt andet omfatter en ny station i forbindelse med det kommende supersygehus ved Hillerød. Stationen kommer til at ligge mellem S-togsstationerne Hillerød og Allerød ved Overdrevsvejen.

Sygehuset forventes at stå klar i 2020, hvor også de første tog skal rulle ind på stationen.

"Jeg er glad for, at vi trods den økonomiske situation alligevel med denne aftale kan igangsætte nogle gode projekter rundt i landet. I den forbindelse vil jeg fremhæve nye stationer ved de kommende "supersygehuse" i Hillerød og Gødstrup," siger transportminister Henrik Dam Kristensen i en pressemeddelelse.

Den ny station bliver indrettet til S-tog hver tiende minut i begge retninger samt tre afgang i timen på Frederiksværksbanen i hver retning. Stationen vil derfor hjælpe på sammenhængen mellem S-tog og regionalbane, så togbetjeningen mellem København og Nordsjælland bliver forbedret markant.

Stationen kommer ca. til at koste 115 millioner kroner. Heraf betaler staten 46,5 millioner kroner, mens Lokalbanen, Hillerød Kommune og Region Hovedstaden skal betale de øvrige udgifter.

En stor dag for Hillerød

Hillerøds borgmester Kirsten Jensen er begejstret for beslutningen.

"Det er en stor dag for Hillerød og et stort skridt i den rigtige retning, både i forhold til placeringen af det ny hospital og i forhold til pendlersituationen. Den ny station kommer til at ligge, så ansatte på for eksempel Novo Nordisk, Regionsgården og ATP kan stå af der og få transport til deres arbejdspladser", siger Kirsten Jensen til Hillerød Posten.

Den nye station skal betjene hospitalet, men har også karakter af pendlerstation for Hillerød og omegn. Desuden kan den medvirke til at fremme byudviklingen af området på sigt. Et byudviklings-

område med S-togsstation mellem Allerød og Hillerød har længe været en del af kommuneplanlægningen i Hillerød.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 17. februar 2012**

Berlingske bringer kritisk artikelserie om DSB

Berlingske er i dag gået i gang med en artikelserie om DSB og har bl.a. i den forbindelse interviewet 19 pendlertalsmænd. Første artikel i serien er i dagens udgave af Berlingske og omhandler kundernes faldende vurdering af DSB generelt og siddepladser. De næste par dage handler artiklerne om kundernes oplevelse af den konkrete rejse og om DSB's rettidighed.

Tilbagegang i kundetilfredsheden

Berlingske Tidende har fået adgang til vores Kundekompass for 3. kvartal 2011. Flere tusinde kunder har bedømt både den generelle tilfredshed med DSB og den rejse, de netop er på. Og der er en klar forskel på bedømmelserne. Når spørgsmålene handler om DSB generelt, er kunderne blevet markant mere negative.

Kundetilfredsheden er på en ti-skala faldet med 0,2 fra 6,91 i september 2010 til 6,71 i september 2011. Bedømmelsen er nu tilbage på det lave niveau, DSB blev vurderet til i 2007. Når det gælder den enkelte rejse er kundernes svar mere positivt, og der er kun et fald på 0,1 til 7,77.

Det som kunderne generelt vægter højest i undersøgelsen er tog til tiden. Men når tilfredsheden falder i øjeblikket skyldes det hovedsageligt manglen på siddepladser.

Direktør for DSB Kommerciel, Mogens Jønck, kalder udviklingen for »yderst bekymrende,« i dagens udgave af Berlingske.

»Billedet af DSB generelt er ikke alt for positivt, og det må påvirke kunderne. Vi får nogle tæsk på den generelle tilfredshed, som vi vel fortjener,« siger Mogens Jønck, direktør for DSB Kommerciel og fortsætter:

»Vi falder lidt, men det er ikke sådan, at vi bliver sparket. Vi reagerer dog altid, hvis kundetilfredsheden begynder at falde. I det omfang, det er muligt, vil vi forbedre driften og tilføje flere siddepladser til de pendlere, som rejser med oshver dag. Samtidig må vi sørge for at få IC4-togene tilbage på sporet,« siger Mogens Jønck, der samtidig hæfter sig ved, at vi samtidig med den faldende kundetilfredshed har haft en flot kundevækst sidste år.

S-tog holder niveauet

Kun DSB S-togsomdømme holder indtil videre niveauet. Tilfredsheden med S-tog generelt er stort set status quo siden sidste år. En del af årsagen er nok, at kundernes tilfredshed med rettidigheden også er historisk høj.

De næste par dage handler artiklerne om kundernes oplevelse af den konkrete oplevelse samt om pendlertalsmændenes svar på Berlingskes rundspørge.

Undersøgelsen har tidligere været omtalt i DSB i dag.

Læs artiklerne i Berlingske:

Tilfredsheden med DSB styrtdykker

Togpendlere er trætte af at stå op

Kilde: DSB Intranet, **fredag 17. februar 2012**

(JSL via BL)

Ma 20/2 2012

Kunder deler deres DSB-oplevelser på berlingske.dk

På www.b.dk, der er Berlingskes hjemmeside, kan læsere dele deres DSB-oplevelser. Det sker som led i længere artikelserie, hvor Berlingske skriver om DSB og om kundernes tilfredshed eller mangel på samme med DSB.

På deres avisens kan man på et kort over Danmark sætte henholdsvis en rød prik, hvis man har en dårlig oplevelse med DSB eller grøn en prik, hvis man har en god oplevelse. Der er flest røde prikker på. Det er aflysninger og pladsproblemer der er det største irritationsmoment. Per fra Skive skriver blandt andet:

»Jeg kører jævnligt med tog i Danmark og taler derfor af erfaring: Der er ALTID aflysninger i togene, og lange lange forsinkelser. Jeg vil gerne tage offentlig transport for ikke at skade miljøet, og har desværre for langt på arbejde til at kunne cykle hver dag (65km), men jeg skifter snart job for at kunne undgå DSB's fuldstændig elendige togsystem.«

Og Laila Fra Trekroner skriver:

»DSB er mere eller mindre ALTID forsinket! Jeg læser på RUC og det er godt og vel hver morgen og hver eftermiddag, når man skal til eller fra KBH, at mindst et tog (og ofte to eller tre toge) er aflyst eller forsinkede, så man står stuvet sammen på perronen og derefter inde i toget! DET VIRKER ALDRIG og jeg er SÅ træt af det utroligt dårlige system! Når jeg får råd til en bil, tager jeg aldrig togene i DK igen! Det kan ikke være rigtigt at det 9 ud af 10 gange giver hovedpine at tage togene i dette land!!!«

Der er også grønne prikker på Danmarkskortet, hvor især personalet bliver rost.

Peter Kjerulff fra Nyborg skriver på Berlingskes hjemmeside:

»Glemte kuffert i tog. Personalet på Korsør forsøgte at ringe ind – men kunne ikke komme igennem fordi DSB bruger samme nummer til sygdommeldinger så stationen kunne ikke komme igennem. De prøvede i 15 min! Heldigvis lykkedes det, togets personale fik besked og jeg fik min kuffert på Odense. God service – trods håbløst system.«

Dorte, der hver dag pendler fra Nørreport til Ringsted, synes, at informationsniveauet er forbedret:

»Pendler hver dag til Ringsted fra Nørreport. Ja, vi er mange i togene hver morgen også ud af byen (kl. 7 fra Nørreport) og hver dag står nogle op. Jeg oplever dog sjældent forsinkelser hverken ud eller hjem (andet end ved selvmordsforsøg og snefald) – og jeg synes virkelig, at DSB har oppep deres kommunikation i togene. Vi kan nærmest ikke holde stille et sekund, før der bliver givet besked om årsagen. Forbedringer modtages dog stadig gerne – især så der er siddeplads til alle.«

Kortet kan ses her: Men pga. de høje sikkerhedskrav der er i DSB, kan kortet ikke ses på en DSB arbejdscomputer.

IC4 igen i pressens søgelys

Lørdag aften bragte TV2 Nyhedene et indslag, hvor formanden for Dansk Jernbaneforbund, Ulrik Salomonsen, opfordrer DSB til at skille sig af med IC4-togene og tage en retssag mod den italienske togproducent AnsaldoBreda. Samtidig foreslår Ulrik Salomonsen, at alternativet er en elektrificering af det danske jernbanenet.

Til det siger adm. direktør i DSB Vedligehold A/S, Frank Olesen:

"Der er ikke nogen alternativer til IC4-togene, hvis vi inden for de kommende år skal skaffe kunderne flere siddepladser, kortere rejsetider og flere afgangene at vælge i mellem. DSB arbejder hver dag for at skaffe pladser til de mange rejsende, og hvert år kommer endnu flere passagerer, der vil benytte kollektiv transport. Det er en positiv historie. Men desværre er materiel situationen presset, og vi håber, at det inden for overskuelig fremtid vil blive muligt at genindsætte IC4 i trafikken," siger Frank Olesen, og fortsætter:

"På den lidt længere bane – frem imod 2023, men allerede startende til Esbjerg i 2015 – vil en forsat elektrificering af jernbanenettet betyde, at DSB kan indsætte el-drevne tog på linje med landene omkring os. Det giver nogle helt andre muligheder for at købe afprøvet standard materiel."

Kilde: DSB Intranet, **mandag 20. februar 2012**

(JSL via BL)

Ti 21/2 2012

Skriv til metro Xpress

DSB 'stjæler' 13 minutter

Siden den nye DSB køreplan trådte i kraft, har DSB stjålet' 13 minutter fra mig hver dag. Hvordan? Før kørte InterCity-toget fra Aarhus klokken 16.23 og var i Skørping klokken 17.-

29. Efter den nye køreplans ikrafttræden kører regionaltoget allerede fra Aarhus klokken 16.10. Eftersom regionaltoget er langsommere end InterCity-toget, kommer jeg først til

Skørping klokken 17.29, altså samme tid som før, men jeg skal gå fra mit arbejde 13 minutter før. VUPTI der strøg 13 minutter, hvilket på årsplan svarer til cirka 10.000 kroner.

Dette 'tyveri' kommer oven i der er meget at gå i gang med, prisstigninger på billetterne og så vi kan få flere danskere over dårligere tog. Regeringen har i den kollektive trafik til gavn snakket og skrevet meget om for miljøet. Nu skal det hele jo at forbedre den kollektive trafik ikke være så negativt. DSB fik. Ovenstående vidner om, at tilbyder os hver dag gratis kaffe

og the i regionaltogene. Og da jeg er godt opdraget, vil jeg slutte med at sige: 'TAK for kaffe'.

RITTJUULJENSEN, SKØRPING

Kilde: **metroXpress**, **tirsdag 21. februar 2012**, side 23
(BL)

Du er her: Forsiden » Nordvestnyt » Lokalområder » Kalundborg

Nej til Regionstog på Nordvestbanen

Transportministeren har lyttet til pendlerne og dropper ideen om lade Regionstog vikariere på Nordvestbanen.

Kilde: <http://www.nordvestnyt.dk/artikel/146844:Kalundborg-Nej-til-Regionstog-paa>
tirsdag 21. februar 2012 11:04 HOLBÆK-KALUNDBORG
(JSL via BL)