

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 24. marts 2013 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden

torsdag 28. februar 2013 – lørdag 23. marts 2013.

Side Emne

3 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Tog 7515 rg i Vj

3 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf skriver om dagligdagen
Di4 på prøvetur

5 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Y-togsmekka Lemvigbanen
Blåt og gult slibetog i Str

6 **KØREPLANER**

Vi kan ikke køre mellem Fredericia/Taulov og Lunderskov
Fornuftig start på tirsdagen
19. mar. – 30. mar.: Sporarbejde Aarhus-Struer

7 **TRÆKKRAFT**

Besøg på mdt Gb
Fa gl. postspor
Fa spor 32 og spor 33

7 **GODSVOGNE**

Litra V⁰s i Vj

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

8 **FÆRGER**

Færge på værft i Thb

8 **VETERANMATERIEL OSV.**

Velkommen til Danmarks største modeltogsudstilling

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

8 FASTE ANLÆG

Togtrafikken spærret mellem Lunderskov og Taulov
Delvis togtrafik gennem Kolding Station fra midnat
Omfattende sporfornyelse skal give bedre og fremtidssikret togtrafik
19. mar. – 30. mar.: Sporarbejde Aarhus-Struer
Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.
Hurtigere tog mellem Hobro og Aalborg
Ny jernbane til Aalborg Lufthavn
Jernbanebroen over Limfjorden åbner for togtrafik den 29. april

12 UDLAND


DSB och Veolia inleder samarbete
Green Cargo tar över skrotdåg
IC4 i Libyen kommer på tv
Godnatt och farväl

13 DIVERSE

Depot info syd
Et puslespil er ved at falde på plads i Sonnesgade
Et nyt medlem af værkesteds-familien
Trafikstyrelsen stempler farlige overgange
Diverse links til nyheder
DSB forbereder sig på snestorm
Roskilde får nyt trinbræt
Principbeslutning om ny Storstrømsbro
Flere forsinkede tog tirsdag eftermiddag
Ros til personale efter evakuering af tog
Ny trafikaftale med bl.a. ny Storstrømsbro
Ny bane til Aalborg Lufthavn
Sydbanen opgraderes til 200 kilometer i timen
Højere hastighed i Himmerland
Moderne tog og gratis måned til nordjyderne
DSB's datacentre flytter til NNIT

20 Fusion af S-tog og DSB på vej

Søgemuligheder i Adobe Reader

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.
I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

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

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

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

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

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.02.

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

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

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

To 21/3 2013

Som det kan ses på

<http://www.greencargo.com/sv/Pressrum/Nyheter/Pressmeddelanden-/Green-Cargo-startar-godstrafik-till-Danmark/#.UUrOw1ePQg8> vil GC til at køre godstog til **Kd** (dog med lokomotiv fra DBSRS).

– Betyder det mon, at det er slut med Hectors kørsel til **Kd** (der vel sker for SFL)?
(JSL via BL)

Tog 7515 rg i Vj

Over middag vælter snefnuggene ned; så tæt, at det næsten ikke ville kunne lade sig gøre at fotografere tog G 7515 (Fa-Hr) under dets ophold kl. 16.49-17.08. En halv time før togankomst voves det at gå til sydenden af stationen, hvor en godsvogn – sikkert Tads – holder rette det sted til at få et oversigtsbillede med blandt andet de næsten snedækkede skinner på pladsen.

– Mon det er kørt før tid? – tænkes der i ventetiden på et kvarter. Et MG-tog ankommer, og omkring fem minutter senere – kl. 16.51 (22) – efter ankommer RSC MZ 1452

+ 21 RIV 80 D-DB 2458 012-6 Hbbillns³⁰⁵

+ 21 RIV 80 D-DB 2459 471-3 Hbbillns³⁰⁵

+ 37 RIV 80 D-GATXD Zans

GATX Rail Germany GmbH, Bf. Altenburg

+ 33 RIV 80 D-ERMD 932 6 168-4 Uacns

ermewa

+ A-ÖBB Shimmns eller lignende litra.

Fra spor 2 trykkes der tilbage, og ud for **gul** RSC MK 620 sættes de to bagerste godsvogne.

Nu gælder det et udkørselsbillede, og da der skal være en krydsning 01-02 mellem to **Str**-tog, har tog 7515 først afgang kl. 17.08, hvor en tilbagemelding fra tog L 751 (Vj-Str) i **Ges** vil ske kl. 17.07. Da busterminalen passerer tages der tid til at affotografere numrene på de tre gsv. til **Hr/Røn**.

Kl. 17.11 (22½) passerer MZ (en pt er med) det nedlagte posthus. Rghovedet er fyldt op med gsv. måske til tog G 7520 (Hr-Fa). Der holdt også en snedækkede bag MK 620, der måske også eller i stedet skal med tog 7520? Rart at opleve anno **2013** et godstog ankomme til en forgreningsstation, rg og køre videre.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Sø 10/3 2013 – ma 11/3 2013

Næ-lkf skriver om dagligdagen

Den forløbne uge indledte jeg med københavnergården mellem **søndag 10. marts 2013** og **mandag 11. marts 2013**, dvs. ind **Næ-Kh** med RØ 4274 (Rf-Kh) bestående af 4 DD og DSB ME 1508. Da jeg passerede **Gl**, rangerede en MK (nok den fra **Htå**), mens den anden MK stod i mørke.

Efter klargøring af DSB ME 1517 "på gården" og tilkobling af 5 DD på **Blv** hjem **Kh-Næ** med RØ 2201 (Kh-Rf).

I **Rg** bad FC mig melde tilbage om baliserne ved en ny hastighedsnedsættelse virkede, og det gjorde de. Det er en La **80** km i nordenden af stationen på grund af "Udveksling af sporskæring". "Sporskæring" må være et nyt ord i jernbaneverdenen, og jeg tror, det er krydset mellem **Vestbanens** spor 2 og **Sydbanens** spor 3, der skal have skiftet nogle dele. Resten af **mandagen** var sovedag.

(JSL via BL)

On 13/3 2013

Næ-lkf skriver om dagligdagen

Mødte jeg 05:24 og indledte dagen med at køre **Næ-Rf** med RØ 2201 (Kh-Rf) bestående af DSB ME 1518 og 4 DD. Fra **Rf** skulle jeg køre **Rf-Kk** med samme stamme i RØ 1214 (Rf-Kk).

Lidt før **Htå** spurgte tgf, om jeg havde hørt vi skulle koble med et nedbrudt tog i **Htå**. Det havde jeg ikke, men mens jeg listede frem mod I-signalet, der viste rødt, kontaktede stationsbestyreren mig med samme ærinde. Jeg skulle derefter indrangere fra 2. hovedspor til belemret spor 1. Jeg kørte helt op til det nedbrudte tog (RØ 2508 Hk-Kk) bestående af DSB ME 1528 + 4 DD. Der var ingen lkf at se ved det nedbrudte tog, så jeg gik op mod styrevognen, hvor der heller ingen lkf var. Han kom så ud af ME'en, da jeg var kommet tilbage til min styrevogn og havde fået handskerne på. Mens han fandt det nødvendige ITC-kabel, kobledede jeg så de to tog sammen.

Via mobiltelefonen fik vi så lavet sammenkoblingsprøve af toget samt tjekket, at døre kunne afspærres og frigives. Startdrifteren skulle også lige drejes, så jeg måtte ind i 1528, motoren gik stadig,

men der var lys i "mange brikker" på de to "plader" over førerbordet, så det var nok flere vekslettere, der ikke ville.

Inden vi kunne fortsætte – som RØ 1214 – var forsinkelsen vokset til 28 minutter, så min pause på **Kh** var der ikke tid til hvis jeg skulle hjem med RØ 2221 ...

Jeg blev siddende i min egen styrevogn midt i toget, og på trods af at vi havde prøvet at frigive dørene i **Htå**, kunne min kollega ikke frigive dørene nu, så jeg satte frem-bakkeren i på min styrevogn midt i toget, der jo bare skulle rangeres væk, og frigav dørene.

Hjemtur Kh-Næ

Hjemturen **Kh-Næ** skete med RØ 2221 (Kk-Nf) bestående af DSB ME 1517 + 5 DD. På **Blv** var Köf 271 startet op, hvilket jeg ikke har set ret mange gange. Ret troede, det var fordi nattoget var på vej samtidig med at RØ 1214 med, de to ME'er skulle adskilles.

I **GI** stod der 4 DB Sns⁷²⁷ og en blå CFL Rns på den nordlige plads.

Lille Syd

Dagen sluttede jeg af med en dobbelttur på **Lille Syd**: RØ 3434 (Næ-Kj-Ro)/RØ 2431 (Ro-Kj-Næ) bestående af DSB MR sæt 24. Ved skinnebruddet mellem **Gt** og **Ro** er hastigheden nu nedsat til 40 km/t., og der er lagt nogle træstykker under, så man håber nok det kan holde til sporombygningen begynder den **1. april 2013**. Da jeg kom til **Ro**, stod nattoget på vej mod **Kh** trukket af en ME. Der er sat information op på alle stationer, der informerer om det forestående sporarbejde.

(JSL via BL)

To 14/3 2013

Næ-Ikf skriver om dagligdagen

Mødte jeg 08:10 og skulle først adskille de to MR-sæt i RØ 3409, vente med det bagerste sæt, der skulle køre 40 min senere (det forreste kørte 10 min efter ankomst). Efter at have skiftet lidt lysstofrør m.m. i et MR-sæt skulle jeg køre en dobbelttur på **Lille Syd** med RØ 2428 (Næ-Kj-Ro)/RØ 3425 (Ro-Kj-Næ) med DSB MR sæt 24. Denne MR er ret tæret i flere steder nederst på vognkassen og under vinduerne. Ellers må man sige, den renovering togene gik hos PFA i Tyskland har holdt godt.

I **Kj** stod DB Snps⁷¹⁹ 31 80 4723 597-9 og 31 80 4723 083-0 begge læssede med tykke egekævlere, sandsynligvis læsset i **Kj** og på vej til et træskibsværft i **Holland**. Lidt længere væk stod RSC MZ 1459.

I **Lw** krydsede jeg MZ 1459 med de to Snps'er.

Efter en pause gik turen til **Kh** med RØ 2234 (5 DD + DSB ME 1515).

I **Rg** stod der fem Uacns kalkvogne og en række tomme vogne, mest biltransportvogne, men også to DB Hbbi(II)ns 304/305/306 i den ene ende og en i den anden ende.

Hjemtur fra Kh

Hjemturen fra **Kh** skete med RØ 4245 (Kh-Nf) bestående af ME 1537 og i dag kun fem DD ME 1537 var jo i hvert fald en "super ME", hvor meget "super" der er tilbage, ved jeg ikke, men den trak da ret godt:

Desværre forsinkede en ATC-fejl ved udkørslen fra **Kh** samt en dørfejl på **Htå** og manglende samtalemulighed mellem Ikf og tgf toget omkring 7 minutter.

(JSL via BL)

DSB ME 1537

170 kN ved 40 km/t.
100 kN ved 80 km/t.
80 kN ved 100 km/t.
60 kN ved 130 km/t.
50 kN ved 150 km/t.

Fr 15/3 2013

Næ-Ikf skriver om dagligdagen

Mødte jeg 9:10, adskilte de to MR-sæt i RØ 3413 og forsynede det ene sæt og tømte toiletter, det var jo for koldt til at kunne vaske toget.

To gange Lille Syd

Derefter kørte jeg to omgange på **Lille Syd**, først RØ 2432 (Næ-Kj-Ro)/RØ 3429 (Ro-Kj-Næ) med DSB MR sæt 93 og efter en pause RØ 2448 (Næ-Kj-Ro)/RØ 3445 (Ro-Kj-Næ) med DSB MR sæt 46. Da jeg ankom til **Næ** 17:35, kunne jeg se ME med DD i både spor 2 og 3, og da jeg kom længere frem, kunne jeg se, der også stod en ME + DD i spor 1. Mens jeg gik og fotograferede, ankom endnu en ME + DD i spor 2!

"GM-træffet" bestod af:

Spor 1: ME 1534 6 DD som RØ 4245 (der fik afgang som første tog).

Spor 2: ME 1518 + 4 DD som RØ 1245 og bagved ME 1522 + 5 DD som RØ 4249.

Spor 3: ME 1524 + 4 DD som RØ 2243; dette tog blev i **Næ** vendt til RØ 2254.

I spor 4 kom BR 605 sæt 04 + 17 som IE 90035; det var IE 32, der i **Vo** var blevet vendt og sendt tilbage til **Kh**.

Ifølge www.bane.dk var det en fejl på et sporskifte ved **Mn** (Masnedø), der ødelagde myldretidstrafikken denne fredag eftermiddag. Der blev indsat busser mellem **Vo** og **Nf**.

(JSL via BL)

On 20/3 2013

Di4 på prøvetur

På vej mod **Kh** med RØ 2234 så jeg en ME (vistnok DSB ME 1524) og NSB Di4.655 stå i spor 0 i **GI** på vej mod **Gb**. Det har nok været M 9124, og så er prøveturen gået til **Sg**.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Sø 10/3 2013

Y-togsmekka Lemvigbanen

Søndag 9. december 2012 overgik driften på **Odderbanen** til **DSB**, og alle tog på strækningen blev udskiftet med Desiro (litra MQ).

Herefter blev alle Y-tog henstillet i **Ar**, da man var i gang med at forhandle et salg til **Sydamerika**. Handlen gik dog i vasken, da køberen ikke kunne stille den nødvendige bankgaranti. Y-togene blev derfor stadig stående i **Ar**, indtil man var nødt til at flytte det hele hjem til **Lmv**.

Torsdag 21. februar 2013 ankom MjbaD Ym 5+Yp 24+Ym 6 + Ym 37+Yp 53+Ym 38 til **Lmv** og blev hensat her.

Torsdag 28. februar 2013 ankom MjbaD Ym 34+Ys 46 + Ym 32+Ys 47 også til **Lmv**.

Mandag 4. marts 2013 blev MjbaD Ym 5+Yp 24+Ym 6 + Ym 34+Ys 46 + Ym 32+ Ys 47), som var parkeret i **Lmv** fra deres ophold i **Ar**, flyttet til **Bonnet** og står nu her i spor 2. Om aftenen ankom MjbaB Ym 35+Yp 55+Ym 36 + Ym 33+Ys 44 til **Lmv**.

Grunden til, at Ym 37+Yp 53+Ym 38 stadig står i **Lmv**, er, at Yp 53 skal indgå i driften på **Lemvigbanen**, men først efter den er blevet malet i **Lemvigbanens** farver.

Da gratisturene, som er købt af **Lmv Kommune** til at fragte bl.a. skoleelever, er meget benyttede.

Torsdag 7. marts 2013 er MjbaD Ym 39+Yp 54+Ym 40 + Ym 31+Ys 45 også ankommet til **Lmv**.

Turene fra **Ar** til **Lmv** er gået fra **Ar** til **TI** og herefter videre til **Hr**, hvor MjbaD MY 28 (Victoria) har hentet dem til **Lmv**. MX 26, Tørfisken, har så fået lov til at flytte dem til **Bonnet**.

Ys 43 står stadig i **Odd**, og der regnes med, at den ankommer på blokvogn. Ellers var det en oplagt opgave for SBGV Ym 15 at hente den. Men da Ym 15 har fået fjernet sine BSI-koblinger, er dette ikke muligt. Planen er dog, at disse engang skal monteres på Ym 15 igen, så en styre-/mellemvogn kan kobles på. Så nu står næsten alle Y-tog i Danmark på **Lemvigbanens** skinner på nær LJ Ym 60+Yp 71+Ys 81 og VL Ym 54+Ys 254. LNJ Ym 18 og VL Ym 53+Ys 258 er jo ikke ret meget værd at snakke om, da de aldrig kommer ud på skinner igen.

LJ-togsættet står i **Ky** (Kværkeby) og ejes af DJK, mens VL togsættet er i **Rd** og ejes af DSBM. Og når nu at DSB-M nævnes, er der jo også litra ML+FL, hvor DSBM har 2 x ML og 1 x FL til at stå.

(QpoX via BL)

Fr 15/3 2013

Blåt og gult slibetog i Str

I spor 95 fremtræder CFL MY 1146 (h/blå) + 92 82 000 1802-8 L-CFLCA + MaK 1000BB 92 80 1271 009 3 D-RBSA (h/blå) + **SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE** DX 79.214 + DX 79.213 + uden nummer + DX 79.211 URR-48-4. En dieselmotor tæsker derudad fra en af de gule **vogne**.

Slibetoget holdt i spor 95 **fredag 24. februar 2012** med blå CONTC MX 1008 foran og en rød MaK 1000BB 92 80 1271 017-6 D-VL. Der var også en flot, lys godsvogn: 23 RIV 56 SK-EEWS 227 6 032-2 Hbillns fra **Trnava**.

I dag er det en flot, mørk godsvogn 23 RIV 56 SK-EEWS 2775 106-5 Hbillns. Dom.st.: **Trnava VL**.

(BL)

Ma 18/3 2013

Blåt og gult slibetog i Str

Nu er CFL MY 1146 (h/blå) + 92 82 000 1802-8 L-CFLCA koblet fra det **gule** måletog og holder i spor 94.

I spor 95 (som normalt) ses MaK 1000BB 92 80 1271 009.3 D-RBSA (h/blå) + **SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE** DX 79.214 + DX 79.213 + uden nummer + DX 79.211 URR-48-4.

(BL)

Lø 23/3 2013

Blåt og gult lokomotiv i Str

CFL MY 1146 (h/blå) holder en meter fra 92 82 000 1802-8 L-CFLCA i spor 94. Observation kl. 22.50.

Spor 95 er tomt, så MaK 1000BB 92 80 1271 009.3 D-RBSA (h/blå) + **SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE** DX 79.214 + DX 79.213 + uden nummer + DX 79.211 URR-48-4 er på natarbejde.

(BL)

KØREPLANER

Ti 12/3 2013

Ændringer i trafikken

Vi kan ikke køre mellem Fredericia/Taulov og Lunderskov, efter et tog afsporede ved Kolding mandag middag

Vi kan ikke køre med tog mellem Fredericia/Taulov og Lunderskov.

Vi kan tidligst begynde at køre igen ved 6-tiden.

Indtil da kører vi med busser. Du må derfor forvente en forlænget rejsetid fra 1 til 2 timer.

Det skyldes, at et godstog røg af sporet i går og har beskadiget køreledningsmaster ved Kolding St.

Du kan checke ændringer for dit tog på www.rejseplanen.dk, hvor der er bemærkninger om den ændrede kørsel.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficId=31474>, **tirsdag 12. marts 2013** kl. 05:10

(BL)

Ti 19/3 2013

Fornuftig start på tirsdagen

Togtrafikken er generelt kørt pænt her til morgen. Hos Fjern- & Regionaltog lå myldretidstrafikken på omkring 95 procent rettidighed.

De mørke skyer truer imidlertid i horisonten. Der er ved nitiden sket et skinnebrud i Holmstrup vest for Odense, og det kommer til at medføre forsinkelser i landsdelstrafikken et par timer frem.

Hos S-tog og Øresund, hvor der er skåret ned på antallet af afgange, har det også kørt fornuftigt. S-tog har ved nitiden kun grønne på tog på Byens Puls, og Øresund ligger på omkring 88 procent rettidighed.

På IC Bornholm er togene erstattet af busser. Det er de, fordi hurtigfærgeren er erstattet af en konventionel færge, hvis ankomst- og afgangstider ikke passer med togene. Det er af hensyn til den øvrige togtrafik ikke muligt at omlægge IC Bornholm-trafikken på Øresundsbroen og den enkeltsporede Ystadbanan.

Tager snefygningen til op ad dagen, har Banedanmark og DSB til sammen indkaldt 55 ekstra mand til at bistå med snerydning og sporskifterensning.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 19. marts 2013**

(JSL via BL)

Ti 19/3 2013 – 28/3 2013 & 30/3 2013

Forside > Trafikinformation > Trafikmeddelelser > 19. mar. – 30. mar.: Sporarbejde Aarhus-Struer 19. mar. – 30. mar.: Sporarbejde Aarhus-Struer

Fra og med tirsdag den 19. til og med skærtorsdag den 28. marts, samt påskelørdag den 30. marts 2013 udfører vi reparationsarbejde mellem Viborg-Skive-Struer.

Arrivas og DSBs sene aftentog vil være aflyst og erstattet af togbusser. Se særkøreplanen for hele strækningen Aarhus-Struer:

> Klik her

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18499>, **søndag 17. marts 2013**

(BL)

Ændret S-togs køreplan på Køge Bugtbanen

De rejsende på Køge Bugtbanen kan se frem til en sommer med en ændret køreplan for S-tog, når broerne på strækningen skal renoveres.

Den 28. juni 2013 går Banedanmark i gang med at renovere 15 broer på Køge Bugtbanen. Renoveringsarbejdet kommer til at strække sig til 11. august 2013 og varer dermed knap seks uger. Det betyder, at S-tog kører med en ændret køreplan på Køge Bugtbanen og Hillerødbanen i den periode.

Den ændrede køreplan på Køge Bugtbanen medfører, at linje A kører mellem Køge og Vallensbæk og igen mellem Åmarken og Farum. Der vil køre togbusser mellem Vallensbæk og Åmarken. Rejsetiden bliver derfor forlænget minimum 20 minutter mellem Køge og København.

På Hillerødbanen bliver linje B forlænget til Hillerød i stedet for linje E, der ikke kører i perioden. Det vil give en ekstra rejsetid på 2-3 minutter mellem København og Hillerød.

Fra den 28. maj 2013 kan man se køreplanen på dsb.dk/trafik, og rejseplanen.dk vil være opdateret.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 20. marts 2013**

(JSL via BL)

TRÆKKRAFT

Lø 16/3 2013

Fa gl. postspor

Fra S er noteret:

Spor 31 42 86 237 8 800-0 Hbikks. RSC MK 612 + 611 + 618 + 61Z, 615.

Spor 32 RSC EG 3111 (r) og EG 3112 (b/g).

Spor 33 RSC MZ 1456, MZ 1453 og MZ 1452.

Spor 34 Tomt.

Besøg på mdt Gb

Sporforbindelsen (maskinbakken) fra **Kh** og ud til **mdt Gb** er fjernet.

Dansk Jernbane-Klubs indtil sidste år benyttede Vogn-Ex på **Kalvebod Brygge 40** er endnu ikke revet ned.

Vejen ned fra **Dybbølsbro** har været under ombygning i årevis, og nu er (d)et høj(e)t, grønne(t) plankeværk rykket så tæt på østenden mdt, at der kun er plads til en gangsti. Ved drejeskiven er bredden nede på 1½-2 meter, og der er rejst et trådnæt på hjul i drejeskiven østende, så fodgængere ikke falder ned i drejeskivegraven. Om hjulene gør, at hvis drejeskiven stadig kan dreje rundt, at trådnettet så følger med rundt, kunne ikke afgøres.

To røde og otte mørkeblå

Fra Ø ses:

En ME har DM i drift, og det er DSB ME 1530. Dernæst telelæses **røde** RSC 185 324-8.

DSB EA 3004. Hov, gennem buskadsset langs hegnet ses en serie III. Næ, eksisterer der stadig MZ^{III} i **Danmark**?! Telekonsultation: DSB MZ 1430.

DSB EA 3020. Det betyder, at DSB EA 3022 i dag kører padborgturen.

V for remisebygningerne

DSB ME 1515 (+) ME 15?? DSB ME 1502, DSB ME 1504 og DSB EA 3001.

Rart stadig at se rigtige lokomotiver et på mdt!

(BL)

Ma 18/3 2013

Fa spor 32 og spor 33

DB 185 325-5, SCR MZ 1452 (spor 32), DB 185 321-6, DB 185 337-2

(BL)

GODSVOGNE

To 21/3 2013

Litra Vø's i Vj

På pladsen holder der to hvide tankvogne fra firmaet Lhoist, Vápenka > ertovy Schody, a.s. 26721 **TmaŮ**. Det er CZ-Vø's 9326 063-2 og 9326 033-5 Uacns^{551.0}.

TmaÚ findes på strækning 096 Roudnice nad Labem – Zlonice a zpŠt og ligger 30 km fra udgangsstationen. Det er markeret med et tegn for trinbræt. Opslag i > D Jízdní řád **2002/2003**.

Søges der efter "TmaÚ" på Google Earth ses på strækning 170 **Praha hl.n. – Beroun – Plzeň – Cheb** et 5,3 km sidespor udgå på strækning 170 fra Beroun-Král v Dv r 46 km fra **Praha hl.n.** Sidesporet ender ved en stor, hvid udgravning.

(BL)

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

Lø 9/3 2013

Færge på værft i Thb

Da jeg var i **Thb** for at lede efter Y-tog, opdagede jeg, at m/f Kanalen lå på beddingen. Den var ved at få bundbehandling. Man kan læse på færgeriets hjemmeside, at sejladsen er indstillet **mandag 4. marts 2013 – onsdag 13. marts 2013** på grund af årligt værftsoophold.

(LuJ via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Lø 6/4 2013 – sø 7/4 2013

Velkommen til Danmarks største modeltogsudstilling

DMJUs udstilling d. **6.-7. april 2013** i Kj.

Udstillingen foregår i Køge Hallerne, Ved Stadion 2 B, Køge.

Læs herom på <http://www.dmju.dk/>, klik på **KØGE**

Veterantog, se ØSJKs hjemmeside <http://www.osjk.dk/>

(BL)

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Ma 11/3 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > **Togtrafikken spærret mellem Lunderskov og Taulov** **Togtrafikken spærret mellem Lunderskov og Taulov**

Al togtrafik gennem Kolding er i øjeblikket spærret, efter et godstog ramte en bro over jernbaneterrænet. Godstoget beskadigede en bropille, da det under rangering på et sidespor afsporede og væltede tidligere i dag.

Ud over skaderne på broen er der beskadiget en køreledningsmast og flere køreledninger er blevet revet ned.

Den beskadigede bro ligger nord for Kolding Station og fører vejtrafikken over de nordgående jernbanespor via Jens Holms Vej, oplyser områdechef Rene Hestbæk, Banedanmark.

"Broen er nu spærret af sikkerhedsmæssige årsager for både vejtrafik over og togtrafikken under broen. Vi har vores broekspertes på stedet, og de er i gang med at vurdere skadernes omfang, og hvad der skal ske, før det igen er fuldt sikkerhedsmæssigt forsvarligt at afvikle trafikken. Først derefter kan vi melder ud om, hvornår der igen forventes at køre togtrafik i fuldt omfang på strækning gennem Kolding," siger Rene Hestbæk.

Togtrafikken på strækningen mellem Taulov, Kolding og Lunderskov erstattes af busser, og regionaltogene vender i henholdsvis Taulov og Lunderskov. Læs mere på om trafikken på dsb.dk.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18469>, **mandag 11. marts 2013**

Banedanmark forventer at kunne åbne det første af tre spor gennem Kolding Station fra midnat efter uheldet i dag, hvor et godstog kørte ind i en pille under vejbroen ved Jens Holms Vej.

"Vi har nu fået broen sikret, og vi vil efter midnat kunne genoptage passager- og godstrafikken i begrænset omfang gennem det ene af hovedsporene, som er helt ubeskadiget," siger sektionschef Søren Thrane.

Bropillen er nu blevet fjernet, og der regnes nu på mulighederne for også at genåbne den ene vejbane på broen henover jernbanesporene.

"Vi afventer en klarmelding på, at det er fuldstændig sikkerhedsmæssigt forsvarligt at køre over broen, før der kan åbnes for vejtrafikken," siger Søren Thrane.

Stadig en del oprydning

Tilbage står at få fjernet de havarerede godsvogne, udskiftet den beskadigede bropille, repareret de nedrevne køreledninger på Kolding Station og oprenset efter et mindre olieudspil i forbindelse med uheldet. Banedanmark forventer at kunne komme med en prognose i morgen eftermiddag for, hvornår de øvrige spor vil kunne åbnes for togtrafik.

Togtrafikken på strækningen mellem Taulov, Kolding og Lunderskov er forsat erstattet af busser og togene vender i henholdsvis Taulov og Lunderskov. Yderligere information omkring trafikken resten af dagen og i morgen på dsb.dk.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18470>, mandag 11. marts 2013

Downloadet tirsdag 12. marts 2013 kl. 5.33

(BL)

Ma 18/3 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Omfattende sporfornyelse skal give bedre og fremtidssikret togtrafik mellem Roskilde-Køge-Næstved

Omfattende sporfornyelse skal give bedre og fremtidssikret togtrafik mellem Roskilde-Køge-Næstved

I påsken starter Banedanmark en gennemgribende sporfornyelse af jernbanen mellem Roskilde-Køge- Næstved. Store dele af de gamle skinner, sveller og skærver fornyes, og det eksisterende spor justeres og sænkes flere steder. Også syv broer på strækningen renoveres.

Fra lørdag den 23. marts og seks måneder frem gennemgår den 68 km lange jernbanestrækning mellem Roskilde-Køge-Næstved en omfattende sporfornyelse. Gamle træsveller udskiftes med knap 40.000 nye betonsveller, 60.000 ton skærver påfyldes og 10.000 ton jord skal håndteres i renoveringsfasen. Gamle sporarealer trimmes, der laves dræn- og kabelarbejde, og 12 sporskifter ombygges.

Brorenovering og øget fart på sigt

For at udnytte sporspærringen optimalt renoveres der også syv broer på strækningen parallelt med sporarbejdet og en enkelt overkørsel ombygges. Mellem Køge og Næstved justeres sporet, og der laves kurveudretning, så det bliver muligt at øge hastigheden til 160 km/t. på sigt.

"Sporgeometrien mellem Køge og Næstved forberedes til at kunne håndtere 160 km/t. på sigt. På den måde sikrer vi, at strækningen kan håndtere de behov, der måtte komme i fremtiden," fortæller projektleder Charlotte Valentin fra Banedanmark.

Sporfornyelsen løber fra den 23. marts og frem til den 29. september, hvorefter hele strækningen genåbnes. Frem til midten af december vil der fortsat være restarbejder, oprydning og slutjustering – men dette arbejde vil ikke påvirke togdriften.

Bus erstatter tog

Sporarbejdet er opdelt i tre faser, og i disse perioder vil dele af jernbanen være lukket for togtrafik. DSB indsætter busser på strækningen i følgende perioder:

- Næstved – Holme-Olstrup: busser fra d. 23. marts – 31. marts 2013
- Roskilde – Køge: busser fra d. 1. april – 5. maj 2013
- Køge – Næstved: busser fra den 3. august – 29. september 2013

Under Roskilde Festivalen er der taget hensyn til de mange tilreisende, og her vil jernbanen være åben for trafik i hele perioden.

Ny og bedre jernbane

"Der er tale om et stort anlægsarbejde, og derfor undgår vi desværre ikke, at både togpassagerer og naboer til banen vil blive påvirket af vores arbejde i perioder. Men vi har planlagt det sådan, at arbejdet ligger hen over påskeferien og sommerferien, hvor der er færre passagerer med togene," siger projektleder Charlotte Valentin.

Når sporfornyelsesprojektet er afsluttet, vil en nyrenoveret jernbanestrækning betyde bedre togdrift, færre forsinkelser og en fremtidssikret bane.

Fakta

- Strækning: Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd)
- Omfattende sporfornyelse fra d. 23. marts – 29. december 2013
- Enkeltsporet strækning (68 km)
- Nuværende strækningshastighed er 120 km/t.
- Slutjustering og oprydning frem til midten af december

Mængder i sporfornyelsen:

- 60.000 ton nye skærver
- 10.000 ton jord
- 18 km nye skinner
- 25 km nye sveller
- 12 nye sporskifter
- 39.233 nye betonsveller
- 27.200 stk. gamle træsveller til bortskaffes på miljøforsvarligt vis
- Ændring af sporskiftevarme fra gas til el på Næstved Station
- Renovering af 7 broer på strækningen

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18515>, mandag 18. marts 2013

(BL)

Ti 19/3 2013 – lø 30/3 2013

Forside > Trafikinformation > Trafikmeddelelser > 19. mar. – 30. mar.: Sporarbejde Aarhus-Struer 19. mar. – 30. mar.: Sporarbejde Aarhus-Struer

Banedanmark har analyseret skaderne på den beskadigede bro ved Jens Holms Vej i Kolding og forventer at åbne den for vejtrafik i begge retninger mandag den 25. marts

Banedanmark har i tæt samarbejde med Kolding Kommune haft fokus på at sikre vejtrafik i begge spor på broen ved Jens Holms Vej i Kolding hurtigst muligt. Det er besluttet at etablere en midlertidig løsning, så bilerne kan køre i begge retninger – men på noget smallere vejbaner – fra mandag den 25. marts.

Sideløbende arbejdes der på den permanente løsning. Dette arbejde forventes at strække sig over de kommende 6-8 uger afhængig af vejret.

Det oplyser projektleder Anne Nielsen fra Banedanmark.

"Vi har arbejdet målrettet på at skabe en løsning, som sikrer, at vejtrafikken kan åbnes i begge spor så hurtigt som muligt. I løbet af den kommende uge får vi leveret og opsat en midlertidig bropille, og vi forventer at åbne for vejtrafik i begge retninger mandag den 25. marts," siger Anne Nielsen

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikellID=18505>, fredag 17. marts 2013

(BL)

To 21/3 2013

Aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.

Download her hele aftaleteksten samt information om projekter i aftale om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. af torsdag 21. marts 2013

Handout Støjpulje

Handout Godsspor til Esbjerg Havn

Handout Kombiterminal i Padborg

Handout Hastighedsopgradering Hobro Aalborg

Handout Køge Bugt Motorvejen

Handout Kørsel i nødspor ved Kolding

Handout Tilslutningsanlæg ved Odense

Handout Femern Bælt Landanlæg

Handout Forlodsøvertagelser

Handout Medfinansieringspuljen

Handout Roskilde Fjord Forbindelse

Handout Bane til Aalborg Lufthavn

Handout Trafiksikkerhedspuljen

Handout Timemodellens første etape Ringsted St

Handout Pulje til modulvogntog

Handout Havnepakke III

Kilde: <http://www.trm.dk/da/publikationer/2013/transportaftale+21+marts/>

(LuJ BL)

Her følger to downloadede aftaletekster:

Hurtigere tog mellem Hobro og Aalborg

Med aftalen om En grøn Transportpolitik af 29. januar 2009, blev der reserveret 200 mio. kr. til en opgradering af strækningen mellem Hobro og Aalborg. Projektet vil reducere rejsetiderne til og fra Nordjylland og er samtidig en medvirkende forudsætning for gennemførelse af Timemodellen (rejsetid på en time mellem Aarhus og Aalborg).

Som del af projektet vil overkørsler mellem vej og bane i Skørping og Ellidshøj erstattes af broer/tunneler samtidig med at selve banestrækningen tilpasses til en maksimal hastighed på 160 km i timen.

Der afsættes med aftalen yderligere 20 mio. kr. til projektet, så den resterende overkørsel i Svenstrup kan erstattes med en bro.

Projektet giver – sammen med signalfornyelsen – i alt 15 minutters rejsetidsforkortelse ved 160 km i timen.

Ny jernbane til Aalborg Lufthavn

Med den seneste aftale er parterne i forligskredsen bag En grøn transportpolitik (regeringen, V, DF, LA og K) enige om at afsætte 276 mio. kr. til etablering af en ny stikbane til Aalborg Lufthavn.

Banedanmark har udarbejdet en forundersøgelse om mulighederne for banebetjening af Aalborg Lufthavn. Forundersøgelsen viser, at den bedste løsning vil være en ca. 3 km lang stikbane fra Lindholm til lufthavnen.

En ny stikbane til Aalborg Lufthavn vil kunne bidrage til et generelt løft af den kollektive trafik i Aalborg området og skabe en ny sammenhæng mellem landsdelstrafikken og Aalborg lufthavn.

Projektet koster 276 mio. kr. inkl. VVM-undersøgelse for projektet. Forligspartierne vil drøfte den nærmere udformning af projektet, når VVM-undersøgelsen foreligger.

Aftalen betyder også, at det eksisterende togserviceanlæg i Lindholm ved Aalborg med anlægget af den nye stikbane kan flyttes til et egnet sted omkring lufthavnen.

(BL)

Sø 29/4 2013

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Jernbanebroen over Limfjorden åbner for togtrafik den 29. april

Jernbanebroen over Limfjorden åbner for togtrafik den 29. april

Banedanmark er nu så langt i arbejdet med forberedelsen af broklappen til montering, at Banedanmark kan sætte dato på, hvornår der igen er fuld normal togdrift over Limfjorden.

Jesper Hansen, adm. direktør i Banedanmark:

"Der skal ikke herske tvivl om, at der allerede burde have kørt tog over Limfjorden igen, men nu er vi så langt med de sidste tekniske tilpasninger og justeringer af den nye broklap og den gamle bro, at vi kan sætte dato for genåbningen af Jernbanebroen til fuld normal togdrift – det bliver den 29. april."

"Over de kommende uger afslutter vi justeringen af broklappen og den bropille, hvor den skal monteres, så også den del lever fuldt op til de tekniske og kvalitetsmæssige krav. Når det er på plads, så kan broklappen blive sejlet ud og monteret."

"Lige så snart broklappen er tilsluttet, går Banedanmark i gang med at justere sporet og foretage de afsluttende sikringsarbejder. Derefter tester vi broen, og så kan den åbnes til togtrafik."

Broklappen forventes monteret i uge 15, og under monteringen må det ikke blæse over 8 m/s, og strømmen må højst være 1½ knob. Der er afsat tid i planen frem mod den 29. april til, at vind og vejr kan forsinke denne fase. I perioden fra monteringen af broklappen til genåbning af togtrafikken over Limfjorden vil der være spærret for gennemsejling under broen.

Jesper Hansen beklager, at den nye broklap til Jernbanebroen har været så længe undervejs.

"Det har været en meget sej omgang, ikke mindst for passagererne, der har og fortsat må tage bussen over Limfjorden, og det har på ingen måder været acceptabelt. Men den nye broklap, der bliver monteret, er gennemtestet og kan nu leve op til jernbanens kvalitetskrav – og det sikrer også, at passagererne ikke skal generes med, at vi skal tilbage og udføre unødigt meget vedligeholdelsesarbejde på broklappen over de kommende år," slutter Jesper Hansen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18601>, torsdag 21. marts 2013

(BL)

DSB och Veolia inleder samarbete

DSB Småland och Veolia kommer att inleda ett samarbete. Det skriver Veolias affärsområdeschef Mikael Danielsson i ett brev till sina anställda. Samarbetet gäller en gemensam fordonsflotta och underhållet av dessa vagnar. DSB bedriver som bekant Kröstatågstrafik i Småland och Halland. Veolia vann nyligen en upphandling gällande ny Kröstatågstrafik i Småland, Skåne och Blekinge. Den kommer att bedrivas med tio renoverade X11or, som med början i december i år kommer att trafikera sträckorna Karlskrona-Emmaboda och Växjö- Hässleholm samt från juni 2014 Kalmar- Emmaboda. DSB Småland använder redan X11 på bland annat sträckan Nässjö- Alvesta-Växjö.

Kilde: <http://lokforaren.wordpress.com/>, Lokforaren, **onsdag 6. marts 2013**
(BL)

Fr 15/3 2013

Green Cargo tar över skrotdåg

Green Cargo i Alvesta får snart mer att stå i. Och kanske inte bara personalen i Alvesta, där jag själv är placerad. Med start den 6 april kommer nämligen Green Cargo att ta över skrottransporterna från Olofström till Malmö och Halmstad. Tidigare har denna trafik skötts av bland annat Peterson Rail och Rush Rail. Green Cargo tar över efter Rush Rail. Relationerna mellan dessa båda bolag är inte de bästa. Vid årsskiftet tappade Green Cargo det så kallade Trätågsupplägget till Rush Rail. Det relativt nystartade bolaget hade dock inga ERTMS- utrustade lok och ville hyra sådana av Green Cargo. Green Cargo sa nej, eftersom man själva behöver sina lok. Följden blev att Rush Rail och Trätåg nu tvingas köra en viss del av sitt timmer på lastbil istället för på tåg. I maj väntas Rush Rail få klart med sitt första ERTMS- utrustade lok, så att järnvägstrafiken i Dalarna kan komma igång igen.

Kilde: <http://lokforaren.wordpress.com/>, Loforaren, **fredag 15. marts 2013**

Sandsynligvis slut med TMZ- trukne skrotdog til **Malmö**.

(JSL via BL)

To 21/3 2013

IC4 i Libyen kommer på tv

I aften vil der blive lavet et nyhedsindslag på DR Nyhederne om det IC4-tog, der befinder sig i Libyen. Umiddelbart efter nyhederne vil tv-værten Anders Lund Madsen lave et længere satireindslag om samme emne i programmet "Dårligt nyt". Han har haft en af sine medarbejdere ude i den store verden for at finde det IC4-tog, som for tre år siden blev præsenteret af Italiens daværende Silvio Berlusconi og oberst Gadaffi på et pressemøde i Tripoli.

Lars Kaspersen, Kommunikationsdirektør i DSB, deltager i nyhedsindslaget på DR og siger i en kommentar til historien

"DSB har ingen viden om, hvordan det tog er endt i Libyen, og vi har heller ikke et bud på, hvordan det skal komme tilbage. Vi har bestilt 83 togsæt hos AnsaldoBreda, og de skal være leveret inden udgangen af oktober måned i år, og hvis de ikke leverer alle 83 togsæt, har vi aftalt en økonomisk kompensation med dem," siger Lars Kaspersen, Kommunikationsdirektør i DSB.

Se billedhjul af toget i Libyen. Billederne er taget af Jonathan Herrik.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 21. marts 2013**
(JSL via BL)

Godnatt och farväl

Veteranjärnvägen Klippan Ljungbyhed kommer att läggas ned om ett år. En källa uppger att Jernhusen för ett par veckor sedan sa upp hyresavtalet med föreningen, som får tolv månader på sej att avveckla verksamheten. Lokstallet ska rivas, spårområdet saneras och marken säljas. Vad som händer med all den rullande materiel som ägs av Veteranjärnvägen vet jag inte, men många lok och vagnar kommer förstås att hamna hos andra föreningar. Kanske hos Skånska Järnvägar i Brösarp, kanske på Järnvägsmuseum i Gävle. ...

Kilde: <http://lokforaren.wordpress.com/>, **torsdag 21. marts 2013**
(BL)

Depot info syd

Information til lokomotivførere i Esbjerg, Varde, Skjern og Herning depoter.

Nyt navn og design

Depot info har ændret layout og navn. ...

Varde

Rangering syd ud af "pladsen": Pga. fejl i et sporskifte er det for tiden ikke muligt at rangere syd ud af pladsen i Varde. Redaktionen har forgæves forsøgt at få svar fra Banedanmark, om hvornår de nævnte skifter igen kan befares. ...

Behovsstandsning på Tønderbanen

Der er som forsøg indført behovsstandsning på trinbrætterne på "Tønderbanen" pr. 1. marts 2013. Det er en tilvænning for både os og passagerer, og derfor skal vi være særligt opmærksomme på, at alle ventende kommer med toget. ...

Kilde: Depot info syd, nr. 1 – Februar-marts 2013

(BL)

On 6/3 2013

Et puslespil er ved at falde på plads i Sonnesgade

En truck kører stille og roligt gennem en smal gang på komponentværkstedet i Sonnesgade, men stopper pludseligt og kommer med et lavmælt dyt i hornet. Lyden er truckførerens besked til den kollega, der står umiddelbart ved siden af den palle, som lige præcis gør, at trucken ikke kan komme forbi, og som lige skal flyttes en halv meter for at skabe køreplads. Scenariet er et meget godt billede på hverdagen i et nyt værksted, hvor tingene lige skal finde deres rette plads i det daglige arbejde.

Næsten på plads

Og på det nye komponentværksted i Sonnesgade Aarhus arbejdes der på højtryk på at få de sidste ting på plads efter flytningen fra Spanien for et par måneder siden. På det nye værksted er der væsentligt mindre plads, og det er derfor noget af en udfordring, de står over for, når bogier, hjulsæt, aksler og reservedele skal finde deres plads og fungere optimalt i processen.

Produktionsleder i Komponentværkstedet, Henrik Durup Thomsen, fortæller:

"Jeg vil sige, at vi er godt 80 procent i mål. Alle de grundlæggende ting for den daglige produktion og det rette arbejdsmiljø er på plads, men vi mangler stadig flere detaljer som for eksempel enkelte punktudsug, el og luft installationer, ligesom opbevaringsplads er en udfordring i det daglige. Der opstår også ind i mellem nye ønsker til ændringer af processer, mens vi arbejder, for det er umuligt i så stort et byggeri at forudse, hvordan alle detaljerne i en arbejds hverdag med mange forskellige opgaver skal løses," fortæller Henrik Durup Thomsen.

Store forandringer

En af de største udfordringer i skiftet af værkstedsbygninger har været de mange forandringer i det daglige arbejde.

"Jeg skal erkende, at vi umiddelbart efter flytningen havde mange sten på vejen, men jeg synes folkene går til den store forandring med oprejst pande. Vi har været vant til noget mere plads og andre rutiner, men jeg synes, vi er ved at få styr på det, og jeg kan fornemme en større arbejdsglæde nu hos kollegerne efterhånden som tingene falder i hak på værkstedet. Forandringerne gælder ikke kun vores hverdag her på værkstedet. Det er lige så meget de mange andre forandringer rundt omkring virksomheden, der stille nye og anderledes krav til den måde vi skal arbejde og levere på, men jeg synes vi er godt på vej i den rigtige retning," siger Henrik Durup Thomsen.

Henrik Durup Thomsen forventer, at de sidste ting er faldet på plads og arbejdet optimeret i løbet af foråret

Kilde: DSB Intranet, onsdag 8. marts 2013

(JSL via BL)

Fr 8/3 2013

Et nyt medlem af værksteds-familien

Ved køreplansskiftet i december 2012 overtog DSB værkstedet i Odder, og det blev en del af DSB Vedligehold. I samme ombæring overtog DSB togdriften og debuterede på skinnerne mellem Odder og

Aarhus, og oven i det kørte toget direkte videre til Grenå i én sammenhængende tur, nu under navnet Aarhus Nærbane.

På en væg i DSB's nye værksted i Odder hænger der et gammeldags stempelur side om side med en moderne scanner med computer til indtjekning. To tidsperioder mødes på denne måde, og det er ifølge teamkoordinator Ole Nielsen, Salg & Service, et godt billede på de forhold, der mødte ham og DSB-kollegerne, da de stemplede ind for første den 10. december sidste år.

"Første gang vi kom på værkstedet, var det lidt lige som at komme ind i en tidslomme fra 80'erne. Det var tydeligt, at der ikke var blevet gjort noget aktivt længe for at holde stedet ved lige, og det var da også en af de ting, vi gik i gang med med det samme," siger Ole Nielsen, mens han peger over på en af de nye løftbomme, "siger han, og fortsætter:

"Vi gik straks i gang med at shine stedet op, for det trængte mindst talt til en kærlig hånd. Vi malede, satte nyt lys og ny udsugning op, vi forlængede graven så den passede til MQ'erne og vi satte nye løftbomme op. Vi har også lavet nyt tankanlæg og om kort tid er vi færdige med den nye vaskehal," fortæller Ole Nielsen.

I alt er der ni mand beskæftiget på det lille værksted, og fire af dem blev virksomhedsoverdraget, da DSB overtog tøjlerne. De ni mand skal drifte og vedligeholde de 12 MQ'er, der kører på strækningen, og hver morgen skal der leveres 11 køreklare togsæt.

"Efter en hård opstart med snestorm, gratis kørsel, der skabte overfyldte tog, og et værksted, der skulle bygges om, er vi ved at være med igen. Vi har fået tingene og rutinerne på plads, og i februar måned leverede 99,6 procent af det aftalte, og når man ser på, hvor kort tid vi har haft til at starte det hele op og få tingene på plads, så synes jeg egentlig, at det er meget godt gået," siger Ole Nielsen.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 8. marts 2013**

(JSL via BL)

Fr 15/3 2013

Trafikstyrelsen stempler farlige overgange

Det er en glædens dag for lokomotivførerne i Odense. Depotets tillidsrepræsentant Peter Kanstrup har i årevis kæmpet for at få Banedanmark til at lukke den livsfarlige overgang mellem perronerne på Ringe Station.

Overgangen i Ringe, der er berøgt for et utal af nærved påkørsler, er én ud af seks overgange, hvor der er en 'førøget risiko' for påkørsler og nærved påkørsler.

Det konkluderer Trafikstyrelsen i rapporten "Vurdering af sikkerhed i perronovergange," der er udarbejdet som en konsekvens af påkørslen af en 10-årig dreng i overgangen i Tølløse i februar 2012.

De andre fem ligger på stationerne i Haslev, Tølløse, Mårslet, Bjerringbro og Lindholm.

Peter Kanstrup mener, det er vigtigt at få dem fjernet.

"Jeg anerkender, det har hjulpet at få opsat et advarselsanlæg på Ringe Station, men det ændrer ikke ved vores holdning, som er, at sådanne overgange skal fjernes og erstattes af broer eller tunneler. Det er meget vigtigt," siger han.

Den holdning deler sikkerhedschef i DSB Fjern- & Regionaltog Carsten Dam Sønderbo-Jacobsen.

"Hver gang vi erstatter en overgang med en bro eller tunnel, øger vi sikkerheden og forbedrer lokomotivførernes arbejdsmiljø. Overgangen i Tølløse forsvinder som følge af udbygningen til dobbeltspor, og Midtjyske Jernbaner oplyser, at Mårslet måske lukker allerede i år men senest til næste år," siger han.

Skæbnen for de resterende fire overgange er endnu ikke afklaret. Banedanmark skal senest den 27. marts levere en indstilling til Trafikstyrelsen, der redegør for, hvilke tiltag, Banedanmark finder det 'passende at iværksætte.'

Ifølge Peter Kanstrup er der ingen alternativer til egentlige lukninger.

"Du kan sætte nok så mange advarselsanlæg op, men hvad hjælper det, hvis kunderne ikke respekterer dem," spørger han.

På stationen i Ringe har Banedanmark efter pres fra netop lokomotivførerne opsat et advarselsanlæg, men opsætningen har ikke ændret ved det faktum, at overgangen fortsat er en af landets farligste.

Kilde:

<http://intranet/Nyheder/DSBidagonline/Sider/Trafikstyrelsen-stempler-farlige-overgange.aspx> 18-03-2013

(PL via BL)

Fakta

Påkørsler eller nærved påkørsler registreret af Trafikstyrelsen i perioden 2008-2011

Haslev	4
Tølløse	9
Ringe	8
Mårslet	6
Bjerringbro	4
Lindholm	6

Diverse links til nyheder

<http://ing.dk/artikel/dong-selskab-saet-batterier-i-lokomotiverne-og-drop-elmasterne-156834>

<http://ing.dk/artikel/analyse-fyret-ic4-chef-troede-han-kunne-banke-ansaldobreda-paa-plads-157002>
<http://ing.dk/artikel/transportminister-dyre-togbilletter-er-et-problem-156988>
<http://ing.dk/artikel/minister-god-ide-haev-farten-paa-femern-banen-til-200-kmh-156886>
<http://ing.dk/artikel/banedanmark-aabner-spor-togtrafik-under-smadret-vejbro-156947>
<http://ing.dk/artikel/bropille-totalmadret-brodaekket-fik-ikke-en-skramme-156937>
<http://ing.dk/artikel/godstoget-loeb-loeb-sk-under-rangering-og-endte-i-bro-156896>
<http://ing.dk/artikel/sverige-bestiller-forundersogelse-af-100-km-lang-tunnel-direkte-til-tyskland-156889>
<http://ing.dk/artikel/togplanens-svage-led-bumletogs-fart-over-lillebaelt-156798>
<http://ing.dk/artikel/ny-jernbane-blev-milliarder-kr-billigere-paa-halvandet-aar-156797>
<http://ing.dk/artikel/togmilliarder-sender-snoerklæde-1800-tals-jernbaner-ud-i-kulden-156796>
http://borsen.dk/nyheder/virksomheder/artikel/1/253878/dsb_smider_to_direktoerer_paa_porten.html
(JSL via BL)

Ma 18/3 2013

DSB forbereder sig på snestorm

DMI har varslet snestorm og snefygning i dag den 18. marts og i morgen den 19. marts. I dag trækker snestorm og fygning op sydfra, og i morgen rammes hele landet af snestorm. Det betyder, at DSB og Banedanmark er i gang med de indledende øvelser i forhold til at sikre en god togdrift igennem sneen. "Vi har iværksat en plan for de næste dage. Togene kører allerede med koblingsposer, og lokomotivførerne møder visse steder tidligt ind for at starte togene op i god tid, så de er varme, når de skal bruges – ligesom man ville gå ud i indkørslen og tænde bilen lidt før, man skulle af sted," fortæller trafikinformationschef, Tony Bispeskov.

Derudover er der indkaldt ekstra mandskab på perronerne til at guide kunderne ved behov.

"I dag dækker vi Fredericia og Odense, da sneen mest rammer de sydlige egne i dag, men i morgen dækker vi de store stationer i hele landet," fortæller Tony Bispeskov.

Banedanmark er samtidig i gang med deres forberedelser, f.eks. ved at have mandskab klar til at feje sporskifter, som er særligt udsatte ved snefygning, samt til at rydde sne.

På S-banen er togene siden i fredags blevet behandlet i anti ice-anlæggene, så de er klar til de store mængder sne. Ved at behandle S-togenes undervogn med varm glykolholdig væske, sætter sneen sig ikke fast under togene, og dermed kan der bedre opretholdes S-tog til tiden.

Trafikinformation har lavet en særlig side på dsb.dk, hvor kunderne informeres om, hvordan togene kører op til og under snestormen. Lige nu kører togene, som de skal. Se mere her.

Roskilde får nyt trinbræt

I Store Bededagsferien anlægger Banedanmark et midlertidigt trinbræt ved navn Roskilde Vest. Trinbrættet kommer til at være ny endestation for tog østfra under ombygningen af Nordvestbanen.

I Roskilde Vest kommer der til at være busvendeplads, 400 parkeringspladser og en pavillon, hvor Klaasje & Henry, der har hjemme på Lejre Station, åbner en filial.

Det synes trafikchef Stig Friisbæk er en optimal løsning.

"Et midlertidigt trinbræt løser mange af de udfordringer, vi havde i Lejre sidste år. Vi generer ikke naboerne med den megen buskørsel, vi kommer til at have mere end tre gange så mange parkeringspladser, og så kan kunderne, der ankommer til Roskilde Vest i bus, sætte sig over i et tomt tog, så de behøver ikke bekymre sig om antallet af siddepladser," forklarer han.

Ombygningen af Nordvestbanen kommer i år til at vare to uger mere end oprindeligt planlagt, men det er givet godt ud, forklarer Stig Friisbæk.

"Vi har aftalt med Banedanmark, at de får to uger mere til ballastrensning, og det betyder, at vi allerede i 2014 kan ibrugtage dobbeltsporet på delstrækningen mellem Roskilde og Hvalsø," og det er meget værd for kunderne og os," siger han.

Hvalsø er Nordvestbanens 2. største station med 1.297 daglige påstigninger.

For langt de fleste kunder kommer rejsetiden under sporombygningen til at være 10-20 minutter længere end normalt.

"Vi indsætter shuttlebusser, der kører ad motorvejen mellem Holbæk og Roskilde Vest, så det, der tager tid, er skiftene mellem tog til bus," forklarer Stig Friisbæk.

Sporombygningen på Nordvestbanen i år er den 2. af i alt fire etaper. Når arbejdet er slut, har Banedanmark anlagt 2. hovedspor på strækningen mellem Lejre og Vipperød, så der er dobbeltspor på hele strækningen mellem Roskilde og Holbæk.

Under spærringen benytter DSB otte MR-tog på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg. Billedtekst: Klaasje & Henry, der er navnet på caféen på Lejre Station, åbner en filial i pavillonen på den nye midlertidige Roskilde Vest Station.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 18. marts 2013**

Ny Storstrømsbro på vej

På <http://www.dr.dk/Nyheder/Politik/2013/03/18/163325.htm> kan man læse, at en aftale om ny Storstrømsbro ventes på plads **tirsdag 19. marts 2013**.

(JSL via BL)

Principbeslutning om ny Storstrømsbro

Partierne bag trafikforliget 'En grøn transportpolitik' har indgået en principiel aftale om en ny Storstrømsbro. Parterne er enige om, at der skal anlægges en ny kombineret vej og dobbeltsporet jernbanebro inklusiv cykel- og gangsti over Storstrømmen.

Forligskredsen har valgt at indgå et delforlig om en ny Storstrømsbro nu, dels for at sikre at broen er klar til ibrugtagning i 2021, hvor det er planen, at Femern forbindelsen åbner, og dels for at kunne søge om EU-støtte til projektet.

Transportminister Henrik Dam Kristensen udtaler:

– Vi får nu skudt etableringen af en ny Storstrømsbro i gang. Det er en vigtig beslutning, fordi Storstrømsbroen udgør en central del af korridoren mellem København og Tyskland, som i de kommende år vil blive væsentligt styrket med Femern Bælt-forbindelsen og den nye jernbane mellem København og Ringsted.

– Med den nye Storstrømsbro vil det – når også Femern Bælt forbindelsens jernbanelandanlæg er udbygget – blive muligt for persontog at køre 200 km/t. på hele strækningen mellem København og Tyskland.

– En ny Storstrømsbro vil også sikre den lokale og regionale mobilitet mellem Sjælland og Lolland-Falster. Det gælder både for togrejsende og bilister, og ikke mindst gående og cyklister, som vil få en kombineret gang- og cykelsti at boltre sig på.

Parterne bag aftalen er i første omgang enige om at afsætte 224 mio. kr. til projektering af broen frem til vedtagelse af anlægslov. I 2014 vil forligskredsen tage endelig stilling til den resterende finansiering.

Billedtekst: Den nuværende Storstrømsbro er fra 1937, den er enkeltsporet, og hastigheden er begrænset til 100 km/t.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 19. marts 2013**

Flere forsinkede tog tirsdag eftermiddag

Myldretidstrafikken kommer noget skævt ud over rampen tirsdag eftermiddag. Men det er måske ikke som man kunne have forventet snestormen, der forstyrrer trafikken i større omfang, men der i mod et nedbrudt tog og et skinnebrud på Fyn.

For InterCity og InterCityLyn gælder det, at de kører med forsinkelser på op til 50 minutter, men de forventes, at kunne køre til tiden igen sidst på eftermiddagen.

Regionaltogene på Sjælland kører med forsinkelser mellem Ringsted, Nykøbing F. og København H/Østerport. Det skyldes det nedbrudte tog ved Roskilde. Dog kører Nordvestbanen til tiden.

Skinnen på Vestfyn er nu repareret, og der kan igen køre tog mellem Odense og Fredericia.

Til og fra Sverige kører togene hvert 20. minut og standser ved alle stationer. Myldretidstogene kører som normalt dog får de et ekstra stop i Hellerup.

S-togene kører 10. minutters drift i eftermiddag, men linje Bx, E og H er aflyst.

Vi forventer det værste

Når DMI varsler snestorm over Danmark midt i marts, tager DSB ingen chancer. Hele vinterberedskabet bliver hevet frem, så alle tog kan køre til tiden.

I den 350 meter lange hal i Kastrup holder flere IC3-tog og får små gule regnfrakker på næsen. Det er for at beskytte togets kobling mod isen. Klargøringsværkstedet i Kastrup skal sætte sneposer på i alt 96 togsæt, før de sendes ud i landet.

For selvom snestorm kan lyde utroligt, når vi nærmer os foråret med kun en enkelt dag til jævndøgn, så tager DSB varslingen alvorligt. Alle medarbejdere er forberedte. Og klarjøringsværksteder, S-togsrevisorer og perronmanagere er klar til kamp mod sneen.

I Kastrup falder der dog ikke et eneste snefnug, men de snedækkede tog, der allerede har været ude at køre, fortæller, at resten af landet er hårdt ramt.

”Vi kan jo ikke bare kigge på vejret her. Der kan jo være snestorm i Jylland, så vi må forvente det værste,” siger stationsbetjent Kim Larsen, mens han sætter en gul pose fast på togets kobling. Hvis koblingen fryser fast, kan toget nemlig ikke køre.

Forfrosne toiletter

Men is i koblingen er ikke den eneste vinterlige udfordring, klargøringsværkstedet har i Kastrup. Kim Larsen fortæller faktisk, at den største udfordring er tilfrosne toiletter. Hvis toiletterne fryser til is, kan de ikke tømmes.

"Og det er ikke sjovt at være passager på en strækning mellem København og Frederikshavn, hvis man har drukket to kopper kaffe," siger Kim Larsen.

Derfor er det vigtigt, at toiletterne fungerer. Før i tiden brugte klargøringsværkstedet gasvarmeblæsere til at tømme isen i toiletterne op med, men det er blevet forbudt, fordi den varme luft kan brænde togets ledninger og kabler over. Derfor har de fået en splinterny toiletoptøningsmaskine, som cirkulerer varmt vand rundt i toilettet i et lukket kredsløb. Den er dog endnu ikke taget i brug, og det håber Kim Larsen heller ikke, at den kommer til før næste vinter.

"Vi er glade for, at vi har fået den nye maskine. Men vi håber ikke, at vi kommer til at bruge den," siger han. Værkstedsmedarbejderne er nemlig ved at være trætte af is og sne, så de håber snart, at de kan pakke vinterberedskabet ned for denne gang.

Anti Ice er en succes

Mellem Dybbølsbro Station og Enghave Station har S-tog et såkaldt Anti Ice-anlæg, som i den grad bliver taget i brug. Anlægget sprøjter glykol, der minder om bilens sprinklervæske, op under toget og på ristene ved dørene, så is og sne ikke kan sætte sig fast. Anlægget er kun et år gammelt, og ifølge produktionsleder, Søren Vestbjerg, er det indtil videre en succes.

"S-togene skal ikke lige så ofte på værksted, fordi vi kan holde dem fri af is og sne på undervognen," siger han. Når et S-tog har fået en Anti Ice-behandling kan glykol-væsken holde isen væk i fire dage. Derfor skal anlægget køre konstant for, at alle S-tog kan nå igennem, inden de skal starte forfra igen.

Men is kan også sætte sig fast i S-togenes døre, hvis vinteren viser sig fra sin værste side. Derfor bliver S-togsrevisorerne udstyret med sneskrabere, så de kan fjerne is og sne fra S-togsdørene, hvilket især er et problem, når sneen fyger. Denne gang var snestormen dog ikke så slem som forventet, så revisorerne blev skånet og kan blive inde i toget, fortæller Lise Lotte Pedersen, som er S-togsinstruktør.

"Vi var helt forberedte og havde planlagt hele snestormen, men heldigvis blev den ikke så slem som forventet," siger hun.

Ekstra sne-bemanding

Perronmanager på Københavns hovedbanegård, Jakob Wiedemann, kan ligesom de andre DSB-ansatte også ånde lettet op. Når der er varsling om snestorm, bliver der sat ekstra bemanding på perronerne for at være kommandopostens øjne og ører og for at besvare spørgsmål fra rejsende.

"Det har heldigvis været meget stille og roligt," siger Jakob Wiedemann, mens han bliver stoppet af nogle rygsækrejsende, der vil vide, hvordan de kommer til Stockholm, fordi toget er blevet aflyst. Jakob Wiedemann svarer beredvilligt, at de skal tage toget til Malmø og springe på et tog til Stockholm derfra.

De eneste problemer, som sneen har forårsaget i dag, er nogle sporskifteproblemer ved Østerport og Kalundborg, fortæller Jakob Wiedemann og fløjter efter nogle tyske turister, der er steget af toget i den forkerte side.

Snestormen er indtil videre ikke så slem, som alle medarbejdere i DSB havde forventet med frygt og bange anelser, men vinterberedskabet holdes standby og bliver vist ikke pakket ned foreløbig.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 19. marts 2013**

(JSL via BL)

On 20/3 2013

Ros til personale efter evakuering af tog

EuroCity-tog 36, der var undervejs til Hamborg, brød i går formiddag ned med en defekt bremse på strækningen mellem Roskilde og Viby Sjælland.

Gentagne forsøg på at få bremsen koblet ud og toget i gang mislykkedes, og til sidst så DSB Trafik ingen anden udvej end at indstille trafikken og evakuere toget på fri bane.

Kunderne i toget tog det ufrivillige ophold pænt og følte sig godt informeret undervejs.

Da beslutningen om at evakuere toget var truffet, kørte der et andet tog op på siden af det første, så kunderne og togets personale skulle gå så kort som muligt gennem skærverne, og trafikken på strækningen kunne genoptages.

Kunderne kom med et tog, der kørte dem til Roskilde. Her kom de lokale kunder videre med det næste tog til Nykøbing F, og kunderne, der skulle til Tyskland, kom med en bus.

Bussen, der kørte ad motorvejen direkte til Rødby Færges, gjorde et kort ophold på en rasteplads i Tappernøje, hvor Stationer & Tryghed i samarbejde med 7-Eleven i Næstved havde sørget for masser af sandwich, pizza, pølsehorn, sodavand og juice.

Ros fra direktøren

Hændelsen, der påførte kunderne i toget en kæmpe forsinkelse, var, når det nu skulle være, håndteret rigtig flot, mener direktør for Fjern- & Regionaltog Susanne Mørch Koch.

"Jeg vil gerne sige en stor tak til alle implicerede – og ikke mindst til togets personale, der er DSB's ambassadører. Det er ikke mindst jeres fortjeneste, at alle ombord har følt sig trygge og godt informeret. Når kunderne fortæller om den her oplevelse til familie og venner, vil det være med det udgangspunkt, at vores personale har håndteret situationen yderst professionelt, og det glæder mig rigtig meget. I er guld værd," siger hun.

Overvejer ny procedure for evakuering

Hos DSB Trafik er man i gang med at evaluere hændelsen.

"Da vi besluttede at evakuere på fri bane, havde vi prøvet alt. Vi havde kort tid forinden iværksat en sporspærring og aftalt med lokomotivføreren, at han gik ned i sporet og forsøgte at frigive bremsen. Da han kom ned i skærverne, var han nødsaget til at banke is af skørterne for at kunne komme til betjeningspanelet, men bremsen lod sig ikke rukke. Desværre," forklarer trafikchef i DSB Stig Friisbæk.

Han roser lokomotivføreren og lki-vagten, der fra Driftscenteret var i telefonisk kontakt med lokomotivføreren, for en ihærdig indsats.

"De fortjener stor ros og har gjort, hvad de kunne begge to. Lki-vagten, der er velkendt med BR 605 (togtypen, red.), var efter sin vagt i centret i Roskilde for med egne øjne at se, om han kunne løse problemet," fortsætter Stig Friisbæk.

Med lodder og trisser lykkedes det lokomotivføreren og lki-vagten at få det humpende togsæt ind til Roskilde, og tyske håndværkere fra DB, der ejer toget, er onsdag kommet til Danmark for at forsøge at reparere det.

Stig Friisbæk vil nu tage initiativ til en evaluering af hændelsen, hvor Driftscentret får udarbejdet en ny procedure, der sikrer, at ledelsen tager hurtigere stilling til en evakuering på fri bane.

"Jeg mener også, det er værd at overveje, om vi i sådan en situation med det samme skal sende en LKI af sted i taxa fra København eller Fredericia, så han med sit indgående kendskab til materiellet kan bistå på stedet," siger Stig Friisbæk.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 20. marts 2013**
(JSL via BL)

To 21/3 2013

Ny trafikaftale med bl.a. ny Storstrømsbro

Så kan man læse om den nye Trafikaftale på

[www.trm.dk: http://www.trm.dk/da/publikationer/2013/transportaftale+21+marts/](http://www.trm.dk/da/publikationer/2013/transportaftale+21+marts/)

Læs også <http://www.trm.dk/da/nyheder/2013/aftale+om+en+ny+storstrømsbro+i+hus/>.

I teksten om dagens aftale kan man læse, at man vil lave en niveaufri udfletning i Ringsted (er mon øst eller syd/vest for Ringsted?):

Igangsættelse af 1. etape af Timemodellen, niveaufri udfletning ved Ringsted Station.

Parterne er enige om at styrke jernbanen og komme videre med 1. etape af jernbanens Timemodel mellem Ringsted og Odense. Dette kan ske ved at anlægge en niveaufri udfletning ved Ringsted Station.

Projektet er en forudsætning for 1. etape af Timemodellen og vil bidrage til køretidsbesparelser fra 2018, hvor den nye bane mellem København og Ringsted forudsættes færdiggjort.

Ved at igangsætte projektet nu og koordinere det med etableringen af den nye jernbane mellem København og Ringsted kan der desuden opnås en besparelse på ca. 90 mio. kr.

På den baggrund er parterne enige om at afsætte 346 mio. kr. til niveaufri udfletning ved Ringsted Station, som finansieres af tidligere reserverede midler i Infrastruktur fonden til Timemodellens 1. etape, København-Odense.

(JSL via BL)

Ny bane til Aalborg Lufthavn

Et af de mest opsigtsvækkende resultater i den nye trafikaftale er en ny bane til Aalborg Lufthavn. Bag aftalen står Folketingets partier med undtagelse af Enhedslisten.

Den tre kilometer lange strækning er planlagt anlagt som en enkeltsporet bane fra Lindholm til Aalborg Lufthavn, og der er afsat 276 millioner kroner til en forundersøgelse og selve anlægsprojektet.

Aftalen indebærer desuden, at rengøringssporet i Lindholm, spor 0, kan flyttes til et mere egnet sted tættere på Aalborg Lufthavn, hvor støj fra tog under opvarmning ikke generer naboerne.

Det er endnu uklart, om det er muligt at udnytte den tidligere tracé, linjeføringen for den forhenværende privatbane, Fjerritslevbanen, der er nedlagt i 1969, som passerede forbi lufthavnens område, og som havde en station, Vadum, med et industrispor ind til lufthavnens område.

Læs om hele aftalen på Transportministeriets hjemmeside.
Linjeføringen som beskrevet i Transportministeriets materiale.

Sydbanen opgraderes til 200 kilometer i timen

Forhandlingerne om en ny Storstrømsbro har resulteret i ikke bare én ny men to nye broer og en hastighedsopgradering af Sydbanen til 200 km/t.

Foruden aftalen om Storstrømsbroen, som det er muligt at læse mere om her, er forligspartierne nået til enighed om at udskifte Masned Sundbroen, der er broen mellem Sjælland og Masnedø. Den nye bro, der kommer til at være en dobbeltsporet bro, etableres øst for den eksisterende bro og med et overhalingsspor på Masnedø.

Desuden er det aftalt at hæve hastigheden på Sydbanen på delstrækningen mellem Ringsted og Holeby nord for Rødby Færge til 200 km/t. Som en konsekvens ændredes linjeføringen umiddelbart nord for Glumsø, perronerne på Glumsø Station flyttes og der rettes kurver ud på hele strækningen mellem Ringsted og Holeby.

Bag aftalen står samtlige Folketingets partier med undtagelse af Enhedslisten.

Læs om trafikaftalen på Transportministeriets hjemmeside.

Højere hastighed i Himmerland

Den sidste knast, der skal muliggøre en realisering af Timeplanen, er nu hævlet væk.

Forligspartierne bag den seneste trafikaftale har besluttet at bevillige 20 millioner kroner til at erstatte overkørslen i Svenstrup med en bro. Det er nødvendigt for at hæve hastigheden.

Med aftalen vil det, når signalsystemet er udskiftet, være muligt at køre 160 km/t. på hele strækningen og skære 15 minutter af rejseløbetiden mellem Aarhus H og Aalborg.

I 2009 afsatte forligspartierne 200 millioner kroner til en opgradering af hastigheden på strækningen mellem Hobro og Aalborg fra 120 km/t. til 160 km/t. Som en del af aftalen erstattedes overkørslerne i Skørping og Ellidshøj med en tunnel henholdsvis en bro. Overkørslen i Svenstrup var der dengang ikke penge til at fjerne, men nu er pengene altså fundet.

I Svenstrup er der en udpræget utilfredshed med broløsningen. Lokalt havde man foretrukket, at overkørslen erstattedes med en tunnel. Broen gennem det lille Aalborg-forstad kommer nemlig til at skulle være 8,5 meter høj.

Læs mere om brodebatten på Nordjyske Stiftstidendes hjemmeside.

Læs om hele aftalen på Transportministeriets hjemmeside.

Moderne tog og gratis måned til nordjyderne

Når Banedanmark genåbner Jernbanebroen over Limfjorden mandag den 29. april, indsætter DSB, som resultat af samarbejdet med Region Nordjylland og NT, flere nye tog og giver nordjyderne gratis tog i en hel måned.

DSB erstatter gradvist de ældre MR-tog med de moderne og mere komfortable IC4-tog.

"DSB og nordjyderne har været hårdt ramt af påsejlingen og de mange måneder, som reparationen af broen er trukket ud. Vi ser frem til at kunne byde kunderne tilbage i togene og kvitterer med en gratis måneds togkørsel," siger kommerciel direktør Susanne Mørch Koch.

Det er en aftale, der glæder regionsformand Ulla Astman (S), Region Nordjylland:

"Vi ser frem til, at der kan komme normal togdrift i Nordjylland og er glade for, at der igen kommer moderne tog i Vendsyssel. Og så er det en fin gestus med gratis tog i en måned, efter at man nu i et år har stået uden togforbindelse," siger hun.

Det bliver i september måned, at DSB gør det gratis at køre i tog mellem Aalborg og Frederikshavn. Valget er faldet på september, fordi det er på den anden side af sommerferien, så flere har glæde af tilbuddet, og fordi DSB gerne vil varsle kunderne med månedskort, så de har mulighed for at afbestille det i september.

DSB og Region Nordjylland har desuden indgået en aftale om, at DSB som et forsøg indsætter direkte tog i skolernes sommerferie hver weekend mellem Københavns Hovedbanegård og Skagen.

"Skagen tiltrækker hvert år tusindvis af turister. Med direkte tog er det vores håb, at endnu flere får lyst til at nyde og opleve Danmarks nordspids," siger Susanne Mørch Koch.

Også det tiltag vækker glæde i det nordjyske:

"Vi har i vore drøftelser med DSB lagt meget vægt på, at der nu sker væsentlige forbedringer af togdriften i Nordjylland og især i Vendsyssel. Og vi ser dette som en første etape af en mere langsigtet udvikling af togtrafikken i Nordjylland," slutter Ulla Astman.

DSB's datacentre flytter til NNIT

DSB og NNIT arbejder i perioder i døgndrift på at flytte DSB's datacentre (Sølvgade, Taastrup, Otto Busses vej og Kalvebod Brygge) til NNIT's datacentre. Cirka 300 produktionssystemer og 1250 servere skal i løbet af 2013 over til NNIT. Det sker som led i den it-outsourcingsaftale, der blev indgået med NNIT i starten af 2012.

Arbejdet med selve flytningerne begyndte i efteråret 2012 og forventes færdigt i 2013. 16 fasttilknyttede samt mange andre udvalgte medarbejdere fra hele DSB og NNIT knokler på projektet, der skal være med til at gøre DSB's hardware platform mere standardiseret og mere stabil.

"Flytningen til NNIT vil være første skridt til at stabilisere og standardisere vores platforme. Som med vores applikationer er vores hardware platform i dag en meget blandet skare. Med dette første skridt til standardisering får vi muligheden til at effektivisere og forbedre it-infrastrukturen i fremtiden. Det vil på sigt reducere vores omkostninger samt øge kvaliteten betragteligt i forhold til i dag" siger projektleder Mie Svane fra DSB IT.

De samlede omkostninger for DSB til driften af systemerne bliver reduceret efter flytningen af vores systemer til NNIT's datacentre.

Mange af flytningerne på de driftskritiske produktionssystemer foregår om natten eller i weekenden for at ramme færrest muligt. I dagtimerne flyttes generelt alle ikke driftskritiske produktionssystemer og andre it-miljøer, der ikke er produktion (test, udvikling og brugertest). Det kan dog ikke helt undgås, at der i overflytningsperioden kan opleves forstyrrelser når systemer flyttes.

Alle lukkevinduer for produktionssystemer planlægges mellem de relevante interessenter på tværs af DSB og NNIT, og yderligere orienterer projektet løbende om evt. lukkevinduer (planlagte nedetider) på systemer som rammer bredt i DSB, på abc.dsb-forsiden under "IT driftstatus".

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 21. marts 2013**
(JSL via BL)

Fr 22/3 2013

Fusion af S-tog og DSB på vej

I mandags blev der afholdt møde i DSB S-tog A/S' bestyrelse, og i dag er der afholdt bestyrelsesmøde i DSB SOV. De to bestyrelser har besluttet at starte fusionsprocessen, så DSB S-TOG A/S kan fusioneres med DSB SOV. Det sker for at skabe en mere enkel struktur for DSB.

Oplægget er efterfølgende blevet forelagt HSU og forelægges OSU i S-tog den 2. april. Herefter skal det endeligt godkendes af bestyrelsen i DSB S-tog A/S og af bestyrelsen i DSB SOV. Når dette er sket, ophører DSB S-tog A/S med at eksistere som selvstændigt selskab og DSB S-tog fortsætter som del af DSB SOV. Bestyrelsen for DSB S-tog og stillingen som administrerende direktør for DSB S-tog A/S vil i den forbindelse blive nedlagt. Anders Egehus vil så fortsætte som direktør for den samlede enhed, Operation & Strategi, hvorunder enheden S-tog fortsætter sammen med de andre driftsenheder.

"Med dette skridt er vi på vej til at samle togdriften i DSB i én virksomhed. En sammenlægning giver os mulighed for i endnu højere grad at tilbyde vores kunder det, de forventer af os – nemlig et produkt, der hænger sammen hele vejen rundt," siger Jesper Lok.

Anders Egehus ser en mulig sammenlægning som en styrkelse af samarbejdet på tværs i DSB og glæder sig som ny direktør for Operation & Strategi til at samarbejde med de mange gode mennesker på tværs af hele driftsorganisationen.

"Vi skal levere en endnu mere pålidelig togdrift og en sammenlægning vil give mulighed for, at de bedste løsninger i endnu højere grad vinder frem i hele driftsorganisationen og ikke kun i den enkelte afdeling."

Hvis fusionen mellem DSB S-tog A/S og DSB SOV bliver endeligt godkendt, vil den ske med tilbagevirkende kraft per 1. januar 2013.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 22. marts 2013**
(JSL via BL)