

Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 15. april 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 i hvert kapitel og dækker fortrinsvis perioden

fredag 5. april 2013 – lørdag 13. april 2013.

Side Emne

3 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Tirsdag 9. april 2013 i Pa

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

3 **KØREPLANER**

Kørsel med veterantog

Kørsel i forbindelse med Oddesundbroens 75-års-jubilæum

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

4 Hensatte togsæt i Rd

Hensatte MG-togsæt i Ab

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

5 Veterantog Herring-Aulum 20.-21. april 2013

SPECIALKØRETØJER

5 Olsenbanden i Hb

Olsenbanden i Ar

SKROTBUNKEN

6 **FASTE ANLÆG**

Flydekran er klar til broklap
Antallet af signalforbikørsler skal reduceres
Lokoførerkommentar
ATC-bremsekurver foran signaler
Ekspropriationer i forbindelse med opgraderingen af Ringsted-Femern Banen
Ny broklap til Jernbanebroen over Limfjorden monteres i weekenden
Stadig La 80 i Do
Mere om Lfm
Broklap b(r)osat på Lfm
Nu er broklappen på plads


10 **UDLAND**

Om Orientexpressen ...
MZ 1439 i Anb

10 **DIVERSE**

Brancheforeningen for togselskaber med interesse i at køre tog i Danmark
Mange skolerejser afbestilt under lockout
Stor interesse for Orientekspressen
På besøg i luksustoget over dem alle
DSB lukker 14 Kort og Godt-butikker
Bedre og mere sammenhængende trafikinformation til kunderne
Jesper Lok efterlyser national stationsplan
Pension Danmark klar til at investere milliarder i ny infrastruktur
Trekantsområdet tilgodeses også med Timeplanen
Transportministeren – nødvendigt med flere investeringer i ny infrastruktur
Nu er broklappen på plads

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 11.0.2.

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

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

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ti 9/4 2013

Tirsdag 9. april 2013 i Pa

DB 185 336-2 + MK 612 + 611 + 618 + 617 som G 6725 (Fa-Pagr) ankom i spor 5 kl. 10.03 (+ 22).

DB EG 3102 + 26 gsv. mod S ankom i spor 3 kl. 10.46.

HR 241.004 + ca. 20 gsv. mod S ankom i spor 3 kl. 11.03.

Km 179,1 syd for Pa

DB 185 336-2 + MK 612 + 611 + 618 + 617 til **Fw** (Flensburg-Weiche) kl. 11.41½.

DB 115 448-3 + 15 psv. som NF 13996 (München Ost?-Pa) kl. 11.51 (ca. 2 60). Altså ikke et "Kastenlok", men en "Bügelfalt".

Tilbage i Pa

DSBM MZ 1401 var koblet foran toget, der var ankommet i spor 13. 115'en blev rangeret over i spor 1, hvorefter MZ'en rangerede stammen over i det østligste spor, langs vejen ud til depotet, hvor brandvæsenet var klar til at fylde rent drikkevand på toget. Der var mødt rigtig mange frem for at se det specielle tog, både fotografer og andre interesserede!

Te

DB EG 3103 + 31 gsv. mod S pass. kl. 13.00½.

DB 185 336-2 solo mod N pass. kl. 13.12.

MZ 1401 + 15 psv. som EP 6324 (Pagr-Kh) pass. kl. 13.18½ (2 63½).

(JN via BL)

Pagr ligger i km 179,8 fra **Hamburg-Altona, Harrislee** lå i km 177,4.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

KØREPLANER

Fr 19/4 2013

Kørsel med veterantog

Operatør: DSB Museumstog

Tog VM 8048 (Rd-Hr), MX 330, 80 km/t.

Rd 16.20, Lg 33, Ar 17.10-18.15, Sd (35½)-41, Ry (52)-54½, Sv 19.04-09½, Sl 16½, Bg (36)-41, Hu (57)-20.01, Hr 20.08.

Bemærkninger Aarhus H Omløbe Svejlbæk Kontrol af lejer

Kilde: Toganmeldelse nr. 7795, **fredag 5. april 2013**

(BL)

Lø 20/4 2013 – sø 21/04 2013

Kørsel med veterantog

Operatør: DSB Museumstog

Opgrøring: 228001/-02/-03-04/05/-06: K 563 + 4 personvogne

Tog VP 228001 (Hr-Uu), 60 km/t. Hr-Uu
Hr 10.10, Id 29-31, Uu 10.42.

Bemærkninger Avlum Omløbe

Tog VP 228002 (Uu-Hr), 70 km/t.
Uu 11.00, Id 10-14, Hr 11.32.

Tog VP 228003 (Hr-Uu), 60 km/t. Hr-Uu
Hr 12.10, Id 29-31, Uu 12.42.

Bemærkninger Avlum Omløbe

Tog VP 228004 (Uu-Hr), 70 km/t.
Uu 13.00, Id 10-14, Hr 13.32.

Tog VP 228005 (Hr-Uu), 60 km/t. Hr-Uu
Hr 14.10, Id 29-31, Uu 14.42.

Bemærkninger Avlum Omløbe

Tog VP 228006 (Uu-Hr), 70 km/t.
Uu 15.00, Id 10-14, Hr 15.32.

Kilde: Toganmeldelse nr. 7795, **fredag 5. april 2013**
(BL)

Sø 21/4 2013

Kørsel med veteranog

Operatør: DSB Museumstog

Tog VM 8071 (Hr-Rd), MX 260, 100 km/t.

Hr 14.30, Hu (35)-39, Fu 15.(05)-09, Sl 15, Ry (28)-42, Sd 16.01, Ar 18-43, Br (50)-17.07, Lg 40, Rd 17.49.

Bemærkninger Aarhus H Omløbe

Kilde: Toganmeldelse nr. 7795, **fredag 5. april 2013**
(BL)

Sø 28/4 2013

Kørsel med veteranog

Operatør: DSB Museumstog

Tog VM 8371 (Od-Rd), MZ 200, 80 km/t.

Od 17.40, Fa 18.27, 48-57, Ar 20.03-23, Rd 21.12.

Bemærkninger Vejle Kontrol af lejer Aarhus H Omløbe

Kilde: Toganmeldelse nr. 7795, **fredag 5. april 2013**
(BL)

To 9/5 2013

Kørsel med veteranog

Operatør: DSB Museumstog

Oprangering: MO + CII + CII. Toglængde 75 meter

Kørsel i forbindelse med Oddesundbroens 75-års-jubilæum

Tog VM 226300 (Rd-Str), Rd-Lg 70 km/t., Lg-Str 100 km/t.

Rd 7.45, Bj 8.(14)-21, Vg 38½, Sm (50)-52, Sk 9.03, Vp (18)-21, Str 9.34.

Tog VP 226301 (Str-Hw), 75 km/t.
Str 10.12, No 25-26, Hw 10.37.

Tog VP 226304 (Hw-Str), 75 km/t.
Hw 12.41, No 53-54, Str 13.07.

Tog VP 226302 (Hw-Str), 75 km/t.
Hw 10.47, No 58-59, Str 11.12.

Tog VP 226305 (Str-Hw), 75 km/t.
Str 13.59, No 14-15, Hw 14.28.

Tog VP 226303 (Str-Hw), 75 km/t.
Str 12.05, No 18-19, Hw 12.31.

Tog VP 226306 (Hw-Str), 75 km/t.
Hw 14.38, No 52-53, Str 15.06.

Tog VM 226308 (Str-Rd), Str-Lg 100 km/t., Lg-Rd 70 km/t.

Str 15.20, Røb (38)-40, Sk 47, Vg 16.(09)-14, Bj 32, Up (39)-42, Lg (51)-56, Rd 17.11.

Kilde: Toganmeldelse nr. 5389, **torsdag 7. marts 2013**
(BL)

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

To 11/4 2013

Hensatte togsæt i Rd

Ovre på pladsen ses tog graffitidocerede MG-togsæt. Fra S: DSB MG 5607+07 og DSB MG 5812+12. Bag hegnet inde på **mdt Rd** ses fra toget DSB (ex. AR, ex. DSB) MRD 4235+35 og et MR-togsæt mere.
(BL)

Hensatte MG-togsæt i Ab

Også her holder der hensatte MG-togsæt. Togsættene holder i sporene Ø for spor 1 i de sydlige udtræksspor fra det hedengangne rangerområde og **mdt Ab**. Fra S:

DSB MG 5831+31, 5620+20, 5608+08, MG sæt 16. I sporet V for MG sæt 16 holder MG sæt 17 og i sporet Ø for MG sæt 15.

(BL)

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

Lø 20/4 2013 – sø 21/4 2013

Veterantog Herning-Aulum 20.-21. april 2013

I anledning af Hernings 100-års købstadsjubilæum inviterer Herningegnens Model Jernbaneklub (HMJK) til åbent hus i klubben, udstilling af jernbanemateriel og kørsel med K 563 spændt for Cl, CII, Cle og Bu.

Billetter: Herning-Aulum t/r voksne 85 kr., børn 35 kr.

(kortere strækning t/r voksne 50 kr. og børn 25 kr.)

Læs mere på www.hmjk.dk

HMJK • Godsbanevej 5 • 7400 Herning

Herning 100 år. I anledning af byens købstadsjubilæum i 2013 holder klubben åbent hus, og Danmarks Jernbanemuseum afvikler veteranogskørsel med damp (K 563 og vognene Cl, CII, Cle og Bu) i weekenden den **20.-21. april 2013**. Begge dage kl. 10 til 16.

Desuden bliver der udstilling af rullende materiel på godssporet lige udenfor klubbens lokaler. Oplev bl.a. MO, MX, Köf-traktor, Ardelt-traktor (med forbehold) og Prefect skinnebil. Foruden veterantoget, naturligvis!

Til klubmedlemmer: sørg for at sætte kryds i kalenderen – alle mand er nødvendige.

Yderligere oplysninger om køreplan, billetpriser m.m. Se forside.

Åbent hus 20.-21. april

HMJK inviterer til åbent hus kl. 10 til 16 med plancheudstilling, kørsel på modelbaneanlægget, arbejdende stande, udstilling af jernbanemateriel, veteranogskørsel med tog fra Danmarks Jernbanemuseum samt is, pølser, øl og vand.

– ET FAMILIEARRANGEMENT

Ekstra klubaftener:

Torsdage i april (4., 11. og 18. april 2013 kl. 19-22). Weekend 13.-14. april 2013. Fredag 19. april 2013 (dagen før) fra kl. 16 til vi er klar.

Kilde: <http://www.hmjk.dk/index.asp?menuID=N2> /henrik, **onsdag 3. april 2013**

(BL)

SPECIALKØRETØJER

To 11/4 2013

OLSENBANDEN i Hb

Flere **gule** troljer har fået malet siderne OLSENBANDEN. Set holde på et af de sydligere læssevejsspor.

(BL)

Lø 13/4 2013

OLSENBANDEN i Ar

De **gule** troljer fra OLSENBANDEN ses i dag i 500-sporgruppen.

(BL)

SKROTBUKLEN

Flydekran er klar til broklap

Alt er parat til monteringen af broklappen på Jernbanebroen. Fredag morgen ankom flydekranen

Kilde:

<http://nordjyske.dk/nyheder/flydekran-er-klar-til-broklap/e4120039-697f-46f7-82e7-18d95174f715/1/1513#/1>, fredag 12. april 2013

(LuJ via BL)

Ti 9/4 2013

Antallet af signalforbikørsler skal reduceres**Sikkerhedsniveauet i DSB er højt**

Inden for det seneste år er ingen kunder eller medarbejdere kommet alvorligt til skade som følge af kollision, afsporing, brand eller andre brud på DSB's sikkerhedsbestemmelser.

Og den seneste signalforbikørsel, der resulterede i personskade, Lyngby-ulykken, ligger mere end otte år tilbage.

Det ændrer imidlertid ikke ved, at DSB har dobbelt så mange signalforbikørsler som jernbaneselskaber i sammenlignelige lande som Sverige og Holland. Det dokumenterer en analyse, DSB Jernbanesikkerhed har foretaget, der tager udgangspunkt i udviklingen gennem de seneste fem år.

Samtidig har DSB et ønske om at højne sikkerheden yderligere, og det skal blandt andet ske ved at reducere antallet af signalforbikørsler.

60 procent har nul forbikørsler

Analysen viser samtidig, at DSB's lokomotivførere og køremænd kan deres håndværk, og at hele 60 procent har vist vejen med nul signalforbikørsler inden for de seneste fem år.

"I den modsatte ende har tre procent har haft mere end to signalforbikørsler gennem de seneste fem år, og det er for mange," fastslår direktør for Operation & Strategi Anders Egehus og fortsætter:

"Der er naturligvis ingen af DSB's lokomotivførere eller køremænd, der kører forbi et signal på stop med overlæg. For det første er det til fare for sikkerheden, og for det andet er det for langt de fleste førere et spørgsmål om faglig stolthed," siger han.

Forudsætningerne skal være i orden

På baggrund af den netop gennemførte analyse fra DSB Jernbanesikkerhed er det nødvendigt at stramme op på håndteringen af signalforbikørsler, fastslår Anders Egehus men påpeger samtidig, at det er mindst lige så vigtigt at sikre, at vilkårene, førerne kører under, er i orden.

"Derfor har vi iværksat en systematisk gennemgang af signalernes synlighed og beskaffenhed," siger Anders Egehus.

Sikkerhedschef i DSB Jeppe Juul Lauridsen bekræfter ligeledes vigtigheden af ikke alene at fokusere på føreren.

"I analysearbejdet har vi foreløbig afdækket et forbedringspotentiale for en håndfuld signaler, som vi nu drøfter muligheden for at forbedre med Banedanmark. Vi har dog ikke kunne påvise en sammenhæng mellem signalforbikørsler og nedsat synlighed, men det ændrer ikke ved, at vi fortsætter vores bestræbelser på at optimere forholdene for førerne," fortæller Jeppe Juul Lauridsen.

Mere information på vej

Alle lokomotivførere og køremænd i DSB, S-tog og Øresund modtager torsdag en tre siders informationsskrivelse om den nye håndtering af signalforbikørsler. Informationen kommer via Den Digitale Rygsæk og lokomotivførere og køremænd, der ikke har Den Digitale Rygsæk vil modtage informationsskrivelsen via nærmeste leder.

I starten af næste uge modtager lokomotivførerne og køremændene et personligt brev med information om de signalforbikørsler, de har haft inden for de seneste fem år.

"Langt de fleste har en rigtig god sikkerhedsadfærd og vil derfor få rosende ord med på vejen, men enkelte vil skulle til en samtale med nærmeste leder for at drøfte situationen og lægge en handlingsplan, der skal nedbringe risikoen for yderligere signalforbikørsler," siger Anders Egehus.

Han opfordrer lokomotivførere og køremænd, der har spørgsmål til processen eller egne signalforbikørsler til at rette henvendelse til nærmeste leder.

"Vi har før påske gennemført informationsmøder for alle ledere og en række tillidsrepræsentanter om den nye håndtering, så de er klædt på til at svare," siger han.

DSB Jernbanesikkerheds analyse

Analysen, DSB Jernbanesikkerhed har gennemført, beskæftiger sig med antallet af signalforbikørsler foretaget på centralt sikrede områder gennem de seneste fem år. Signalforbikørsler på usikrede områder – eksempelvis rangerarealer – registreres fortsat men tæller ikke med i opgørelsen nedenfor.

60 procent af DSB's lokomotivførere og køremænd har ingen signalforbikørsler.

30 procent har én enkelt signalforbikørsel.

7 procent har to signalforbikørsler.

3 procent har flere end to signalforbikørsler.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 9. april 2013**

Lokoførerkommentar

Nu håber jeg, da LPO kommer med en kommentar, for den primære grund til, vi har flere forbikørsler end SJ og NS, er med stor sandsynlighed, at vores ATC jo stopper toget foran farepunktet og ikke nødvendigvis foran signalet. Det er jo ikke fordi danske lokomotivførere er hverken dummere eller mere ukoncentrerede end deres svenske og hollandske kollegaer!

I hvert fald et svenske stopper toget foran signalet, og det vil jeg tro det hollandske også gør (kan godt undersøge det).

Endelig har vi jo noget nær nul tolerance i Danmark; det ved jeg ikke, om er tilfældet i de lande, vi sammenlignes med.

(JSL via BL)

ATC-bremsekurver foran signaler

De i stykket foran beskrevne bremsekurver foran et signal er grafisk illustreret i ATC-instruks side 36-1, afsnit 3.1 i http://www.bane.dk/db/filarkiv/14068/ATC_01012013.pdf

Bremsekurvens endepunkt, hvor ATC'en senest har stoppet et tog, er med vilje lagt til at ligge EFTER signalets placering. Det har fra starten været meningen, at det var føreren af toget, der skulle bringe toget til standsning foran signalet, ikke ATC-bremsekurvens endepunkt.

Placeringen af balisen, der registrerer en forbikørsel i tilfælde af signalvisning "Stop", kan være anbragt tre forskellige steder i forhold til signalet. Det er IKKE vist på tre tegninger – kun én. Eksempler på de tre placeringmuligheder.

Foran signal

Ved SI-signalerne i **Ar** står de en del meter før.

Ved signal

Lige ud for masten med I-signal til **Uf** (Ulfborg).

Efter signalet

Ved I-signaler i ?

Derfor skal en lkf være ikke bare strækningskendt, mens også kendt med balisernes placering. Det er det forreste punkt af toget, der ikke må komme hen over balisen – ikke førerpladsen. Dette forhold står beskrevet på side 43-1:

Når lokomotivføreren kører mod et signal i "stop", skal lokomotivføreren afpasse hastigheden, så toget kan standse før signalbalisen.

ATC-anlæggets bremsekurve er beregnet efter et farepunkt, der ligger efter signalet. Anlægget vil derfor ikke kunne sikre, at toget standser foran balisen.

– *Måske er placering af balisen foran visse signaler en af årsagerne til det høje antal danske forbikørsler?*

(BL)

Forside > Presserum > Pressemeddelelser > Ekspropriationer i forbindelse med opgraderingen af Ringsted-Femern Banen

Ekspropriationer i forbindelse med opgraderingen af Ringsted-Femern Banen

Banestrækningen fra Ringsted til lidt syd for Holeby, hvor den støder til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, skal opgraderes, så togene kan køre med 200 km i timen. Dermed ligger det fast, hvordan den kommende linjeføring af banen skal være, og således også hvilke ejendomme Banedanmark skal ekspropriere.

Godt 30 naboer har vidst, at Banedanmark kunne få brug for at inddrage deres bygninger, afhængig af om banen ville blive indrettet til 160 km eller 200 km i timen. De naboer er Banedanmark i kontakt med, og der bliver ikke brug for at ekspropriere yderligere bygninger.

På et senere tidspunkt får Banedanmark imidlertid brug for at ekspropriere nogle arealer langs banen, enten permanent eller midlertidigt.

"Nogle steder skal banen ligge et andet sted end i dag, og der skal være plads til et ekstra spor syd for Vordingborg. Andre steder skal vi hæve eller udskifte en bro for at give plads til elektrificering af banen. Her får vi brug for permanent overtagelse af jorden, men andre steder skal vi midlertidigt ekspropriere noget land til arbejdsveje, byggepladser og lignende", siger projektdirektør Jens Ole Kaslund.

I begge tilfælde får de berørte naboer en erstatning, som Ekspropriationskommissionen fastsætter.

"At fastlægge, hvor vi får brug for arealerne, bliver en løbende proces frem til 2016, fordi vi skal ud at tage stilling til de helt præcise lokale forhold på hele strækningen. Det er vigtigt, ikke mindst for de berørte naboer, at vi kender det detaljerede behov så godt som muligt, før vi melder ud", siger Jens Ole Kaslund.

Naboer til banen kan se på Banedanmarks hjemmeside, om det på nuværende tidspunkt ser ud til, at der bliver brug for ekspropriation af dele af deres grunde. Man finder oplysningerne på www.banedanmark.dk/femern under Dynamisk kort. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18683>, onsdag 12. april 2013

(BL)

To 11/4 2013

Forside > Nyheder > Nyt fra Banedanmark > Ny broklap til Jernbanebroen over Limfjorden monteres i weekenden

Ny broklap til Jernbanebroen over Limfjorden monteres i weekenden

Justeringen af den nye broklap til Jernbanebroen over Limfjorden og den pille, hvor den skal monteres, er ved at være afsluttet. I denne weekend den 13. og 14. april vil den nye broklap blive løftet på plads af en flydekran, og derefter bliver den 345 ton tunge kontravægt monteret.

Efter monteringen af broklap og kontravægt går Banedanmark straks i gang med den efterfølgende sporjustering og de afsluttende sikringsarbejder. Herefter skal der bl.a. laves en række testkørsler, hvorefter der igen kan åbnes for fuld togtrafik den 29. april.

Jesper Hansen, administrerende direktør i Banedanmark, siger:

"Vi planlægger at få monteret broklappen og justeret kontravægten hen over weekenden. Derefter går Banedanmark straks i gang med de afsluttende sporjusteringer, sikringsarbejder og nødvendig test frem mod genåbningen for fuld togtrafik mandag den 29. april."

Monteringen starter med, at den nye broklap bliver sejlet ud og monteret på hovedlejerne, og at tårnet bliver monteret. Herefter bliver kontravægten gjort klar og sejlet ud, hvor der som en del af monteringen også sker en finjustering på stedet i forhold til løft af den nye broklap.

For at weekendens montering kan gennemføres, må det ikke blæse over 8 m/s, og strømmen må højst være 1½ knob.

Muligheder for gennemsejling i monteringsfasen

I perioden fra monteringen af broklappen til jernbanebroen igen kan genåbnes til fuld togtrafik, vil der frem til den 21. april være spærret for gennemsejling under broen.

I dagene fra mandag den 22. april til søndag den 28. april vil der hver dag være tidspunkter, hvor broen vil være oppe, såfremt der er skibe, der ønsker at sejle igennem. Tidspunkterne vil løbende blive opdateret på Søfartsstyrelsens hjemmeside, www.sofartsstyrelsen.dk.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18689>, torsdag 11. april 2013

(BL)

Stadig La 80 i Do

Onsdag 30. januar 2013 blev **Do** (Øster Doense) i km 207,8 besøgt i 19 minutter, idet ovk 427 i km i sydenden af den nedlagte station ifølge TIB (V) rettelsesbladene 4502-4503 med gyldighed **torsdag 31. januar 2013** skulle nedlægges. Ovk 427 var nedlagt nogle dage før, så **Storegade** var spærret af **SKANSKA =))=))=))=))=** med **gul** blinklys.

Storegade og måske hundrede meter mod S var opstillet et hegn med lodrette, tykke tråde, og hen over den gamle gade er hegnene også sat op.



Hen over en nybyggede jernbanebro over den nye omfartsvej var der La **80** grundet "Banens tilstand", og denne La **80** i km 207,4-207,6 eksisterer stadig efter 2½ måned. Den begynder S for jernbanebroen over den nye omfartsvej og ender før den tidligere ovk 427.



(BL)

Fr 12/4 2013

Mere om Lfm

"Samson" starter med at løfte i morgen kl. ca. 7.00 og forventes at være fremme ved **Lfm** mellem kl. 10 og kl. 11.

DSBs store Effer-hjælpekran er ankommet til **Ab**, hvor den efter sporsætning er kørt ud på **Lfm** og her skal ude assistance ved montagearbejdet.

(LuJ via BL)

Lø 13/4 2013

Broklap b(r)osat på Lfm

I formiddag skulle det ske: Den af skibet **Ramona** broklap **onsdag 28. marts 2012** kl. 22.26 påsejlede broklap blev fjernet, og i dag – 12½ måned senere – skulle en i **Polen** ny, mislykket sammensvejset broklap monteres på **Lfm** (Jernbanebroen over Limfjorden). **Samson** skulle løfte den nye broklap på plads, lige som den løftede den beskadige, gamle broklap og sejlede den væk.

Str-Ab

Deres udsendte har desværre først mulighed for at ankomme med tog IC 143 (Kh-Ab) kl. 14.52. Der er 1,6 km fra **Ab** til det sydlige landfæste **Lfm**, og derfra over til det nordlige landfæste er der 2 km over vejbroen. For minimere spildtiden i **Ab** medbringes et tohjulet trædekøretøj.

Lfm

Kl. 15 ses **Samson** ligge Ø for **Lfm** sammen med **røde Alfa**. Der er spændt en wire hen til og rundt om hver bropille på hver side af sejlrenden. Broklappen hænger i fire wirer, og den gynger en anelse. Nordenden af brofaget mangler måske en meter i at blive sænket ned til vandret position. Vejret er typisk for egnen: Over **Vendsyssel** ses blå himmel med en del skyer; her er der overskyet, så lyset er dårligt at fotografere i med den blå og hvide himmel mod N.

Fartøjs detaljer

Skibs type: Unspecified

Længde × Bredde: 67 m × 27 m

Registreret hastighed (Maks./Gennemsnit): 7.7/6.4 knots

Flag: Denmark [DK]

<http://www.marinetraffic.com/ais/dk/shipdetails.aspx?mmsi=219000949&header=true>



På begge spor fra **Abv** (Aalborg Vestby) er der SR-signal 16.1.2. "Stop", og skinnerne er rustne efter ikke at have været i brug i 12½ måned, men der har nu kørt mindst ét jernbanekøretøj forbi, for ude S for broklappen holder DSBs **gule** Effer-hjælpekran.



Ab-Str

Da der på **lørdage** og **søndage** sidst på dagen kun kører tog hver anden time på **Langåbanen** til **Str**, kigges der ligger under **Lørdag** i publikumskøreplanen. Tog AR 5477 (Ar-Str) kører 17.39; det vil sige afrejse fra **Ab** minuttal 18 med et IC-tog 81 minutter før.

Efter diverse madpakkers brød i dagens løb er spist, købes der på jernbanerestauranten (navnet nu om stunder 7-Eleven) en portion rustfarvet sous sous – for at prøve noget nyt – til 25 kroner. I spor 1 holder tog IC 156 (Ab-Kh) ned DSB **MFB 5269+69**, nå, ja, det var det togsæt, rejsen fra **Lg** til **Ab** fandt sted med. Afgang sker et minut efter.

Efter seks timer og tre kvarters udflugt nås **Str** igen efter en fritidscykel- og togtur på 400 km.

(BL)

Nu er broklappen på plads

Med små justeringer er broklappen på Jernbanebroen nu endelig på plads

AALBORG: ...

<http://www.nordjyske.dk/nyheder/nu-er-broklappen-paa-vej/c1101928-f266-4291-a46d-9c4b4fd37b15/1/1513>, lørdag 13. april 2013 kl. 20.13

(Luj via BL)

UDLAND

Ti 9/4 2013

Om Orientexpressen ...

Når der nu har været så meget hemmelighedskræmmeri om Orientexpressen i Danmark, er det sjovt at se, SJ direkte udsender en pressemeddelelse om, hvornår man kan se toget i Malmö – <http://www.mynewsdesk.com/se/pressroom/sj/pressrelease/view/aendrad-tid-foer-orientexpressen-i-malmoe-853611>, Ändrad tid för Orientexpressen i Malmö, mandag 8. april 2013 16:39

(JSL via BL)

To 11/4 2013

MZ 1439 i Anb

MZ 1439 har åbenbart været ud at køre på strækningen Anb-Tdr? i dag.

Kilde: <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?4,6364986>

Opslagsvejledning

Hvis man kigger lidt bedre efter på forsiden, står der ét eller andet med "Hier Geht's zum gewünschten seite". Så kommer man ind på siden, der omhandler MZ 1439! Drehscheibe laver altid dette første gang, man besøger et link ☺. Men hvis man går ind på linket senere, kommer du direkte til den ønskede side!

Er det stadig ikke muligt at finde det, kan der på forsiden klikkes på "GEMEINSCHAFT" → "03 – SICHTUNGEN" → Bladre ned i forummet og find "NEG Nohab MZ 1439 heute in Niebüll (m.B.)".

(JN via BL)

DIVERSE

Ma 8/4 2013

Brancheforeningen for togselskaber med interesse i at køre tog i Danmark

DANSK TOG: JERNBANEN MÅ UD AF SLÆBESPORET

En ny brancheforening, Dansk Tog, bliver i dag introduceret på TØF-konferencen i København. Foreningen består af togselskaber med interesse i at køre tog i Danmark, og Dansk Togs formand vil præsentere foreningens ambitioner for jernbanen i Danmark.

Jernbanen i Danmark skal op i gear. Det mener den nyetablerede brancheforening Dansk Tog, der i dag præsenterer sit bud på fremtidens jernbane.

»Folketinget har en erklæret målsætning om at fordoble antallet af togpassagerer inden udgangen af 2030, og det er en ambition, som vi støtter fuldt ud. Dog mener vi, at det kun vil være muligt at indfri målsætningen, hvis der bliver skabt større konkurrence på jernbanen, så det sikres, at skatteyderne får mest muligt togdrift for pengene,« siger Thomas Øster, der er administrerende direktør i Arriva Danmark og formand for Dansk Tog.

Foreningen varetager erhvervspolitiske interesser for jernbanevirksomheder med interesse i at køre tog i Danmark – og arbejder for en større markedsorientering og konkurrence om de offentlige indkøb af togdrift.

»Der er mange eksempler på, at konkurrence skaber udvikling og effektivitet – både på jernbanen og i andre brancher, og derfor vil det være oplagt at sende flere togstrækninger i udbud. Der er allerede skabt fantastiske resultater i busbranchen, efter at markedet er blevet næsten fuldt liberaliseret, og det samme kan ske på jernbanen, hvis man åbner op for mere konkurrence,« siger Thomas Øster.

Rigsrevisionen har beregnet, at staten sparede 300 millioner kroner – svarende til 18 procent – i perioden 2003 til 2010 ved at sende togtrafikken i Midt- og Vestjylland i udbud og indgå kontrakt med Arriva. Staten har sparet yderligere 10 procent ved genudbuddet, som Arriva også vandt.

Dansk Tog

Dansk Tog er en nyetableret brancheforening for togselskaber med interesse i at køre tog i Danmark. Foreningen arbejder for en større markedsorientering, effektivitet og konkurrence om togdriften i Danmark og består indtil videre af Abellio Scandinavia, Arriva Danmark og SJ Danmark.

Se mere på <http://danskog.dk/pages/dansk-tog>

Kilde: <http://danskog.dk/news/nyheder-&-publikationer/dansk-tog-jernbanen-må-ud-af-slæbesporet>
Pressemeddelelse, mandag 8. april 2013

(BL)

Ti 9/4 2013

Mange skolerejser afbestilt under lockout

Konflikten mellem de danske skolelærere og Kommunernes Landsforening er nu i uge to, og det begynder nu at kunne mærkes hos DSB skolerejser.

I denne uge var der bestilt 12.565 skolerejser, og tirsdag formiddag var 3365 af dem blevet afbestilt. Det er primært de konfliktramte folkeskoler, der aflyser, mens de gymnasiale uddannelser og efterskolerne stadig tager på tur som planlagt. I konfliktens første uge var der 400 aflysninger ud af 4200 bookninger, mens der i næste uge stort set ingen aflysninger er endnu, men Janet Buur hos DSB Skolerejser fortæller, at der kommer flere og flere forespørgsler på, hvordan man skal forholde sig i forhold til aflysninger i næste uge.

DSB har en fast aftale med Staten om, at hver skoleklasse uden beregning får en rejse pr. skoleår. Hvis de er nødt til at aflyse, kan de booke en anden rejse samme år, ellers er tilbuddet tabt. De får dog en ny rejse til rådighed ved skolestart til august.

Stor interesse for Orientekspresen

Sidst på eftermiddagen i dag ankommer det legendariske tog, Orientekspresen, til Københavns Hovedbanegård. Toget er nu kørt fra Padborg og fortsætter igennem landet med stop på enkelte stationer på sin vej til Københavns Hovedbanegård.

Orientekspresens tur igennem Danmark har affødt stor interesse både fra toginteresserede og fra pressen. Alene på DSB's Facebookprofil har over 13.000 personer læst historien om, at Orientekspresen kommer til landet. Langs ruten kan der derfor forventes nysgerrige, som gerne vil fotografere toget, både fra f.eks. jernbanebroer og fra perroner på de stationer, hvor toget standser. Ankomstperronen på Københavns Hovedbanegård spærres dog af, så kun medarbejdere med tjenstligt ærinde og pressefolk med medietilladelse kan få adgang.

DSB-medarbejdere med toget

Med i toget kører projektleder for Orientekspresens samarbejde med DSB, Winnie Højer, samt øvrige DSB-medarbejdere, der skal overvåge nødbremserne, når toget kører under Storebælt. I driftscentralen sidder en DSB-medarbejder med særlig opmærksomhed på Orientekspresen. Derudover har et hold bestående af bl.a. DSB- og Banedanmarkmedarbejdere deltaget i forberedelserne.

"Jeg har haft fat i alle mulige for at få det her til at lykkes, og alle har været meget positive, fordi det er en enestående opgave. I DSB har vores kernegruppe bestået af fem personer, bl.a. fra Trafik, Vedligehold, Sikkerhed og DSB Museumstog, men der er mange andre, der har bidraget," fortalte Winnie Højer i fredags til DSB i dag Online.

Winnie Højer i Go' Aften Danmark

Efter ankomsten til Københavns Hovedbanegård besøger Winnie Højer Go' Aften Danmark-studiet på Københavns Hovedbanegård for at fortælle om sit og kollegernes samarbejde med Orientekspresen, og om hvad det kræver af DSB, når et sådant tog skal igennem Danmark. Man vil kunne se interviewet med Winnie Højer i Go' Aften Danmark i tidsrummet mellem kl. 18.25 til 19.00.

På besøg i luksustoget over dem alle

Kontrasten kunne næsten ikke være større mellem de store centrale banegårde, Orientekspresen ankommer til på sine lange ture, og så det vindblæste klagøringscenter på kanten af Kastrup. Toget har dog havudsigt her, hvor det står og venter på at komme til Sverige senere på dagen og igen modtage sine fornemme gæster.

Indtil da må det nøjes med omkring 20 DSB-medarbejdere iklædt orange veste og blå hospitalsfutter, så tæpperne ikke smudsnes til. Samt kameraer dinglende på maven, for når man får lov til at betræde den

næsten hellige Orientekspresen, skal det dokumenteres. Der blitzes lystigt på medarbejdernes tur igennem toget, og alle detaljer kommenteres med begejstring:

"Hvor er det lirt", "Kæft det er flot, det der" og "Man kunne jo bruge flere timer herinde til at se på alle detaljerne", er blot uddrag af de mange udråb.

De DSB-medarbejdere, der er indbudt til rundvisningen i Orientekspresen denne forblæste onsdag formiddag, har haft en eller flere særlige opgaver i forbindelse med forberedelserne til Orientekspresens indtog i Danmark. Det gælder f.eks. Laila R. Laursen, som arbejder i Korrigeringscentret og har været med til at lave togets køreplan.

"Det har været en del af mit indøvelsesprojekt, for jeg startede i korrigering 1. januar. Så jeg har ikke lavet køreplanen alene. Men jeg har arbejdet på den i halvanden til to måneder, så det er rigtig fedt at se det selv," fortæller Laila R. Laursen. Hun følges med togfører Tina Kertes, som kan bryste sig af også at have set toget to gange før, hvor det også var i Danmark. I 1986, hvor hun var med til at klargøre det, og i 1996.

"Og det er jo et fantastisk tog," siger hun, inden Laila R. Laursen foreviger hende ved siden af skiltet på siden af toget, der siger "Venedig-København-Stockholm". Det kan i princippet hurtigt hapses af, da det ikke er skruet fast, men de i øvrigt venlige vagter med schæferhunde har øjnene med sig, så det bliver ved tanken med den souvenir.

Senere i dag køres Orientekspresen til Malmø, hvor passagererne igen stiger på og fortsætter til Stockholm. Passagererne køres til Malmø med bus, da man ikke må have passagerer med i lokomotivtrukne tog under Øresund. På søndag begynder rejsen retur fra Stockholm til Venedig.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 9. april 2013**
(JSL via BL)

On 10/4 2013

DSB lukker 14 Kort og Godt-butikker

Danskerne køber togbilletter via www.dsb.dk, sms eller apps som aldrig før – 2 ud af 3 billetter bliver i dag solgt elektronisk. Det har fået billetsalget til at falde markant i DSB's kiosker. Derfor har DSB valgt at lukke 14 Kort & Godt-butikker i løbet af det næste halve år, fortæller Søren Skovdal Rasmussen, direktør for DSB Kort & Godt.

"Samlet set er de 14 Kort & Godt-butikker ikke en god forretning og gav os sidste år et underskud på syv millioner kroner. Danskerne bruger dem ikke nok – eksempelvis vælger kun hver 50. kunde på Charlottenlund Station at handle i Kort & Godt-butikken på stationen. Derfor tager vi konsekvensen og lukker butikkerne," siger Søren Skovdal Rasmussen.

De 14 butikker lukker i løbet af 2013 – de første i slutningen af maj og de sidste til oktober. De i alt 40 medarbejdere får så vidt muligt tilbudt arbejde i andre af kædens butikker.

DSB vil i den kommende tid informere kunderne på de pågældende stationer om de mange muligheder, der er for at købe billet via stationernes automater, www.dsb.dk, sms, apps samt gennem direkte kontakt til DSB's Kundecenter på 70131415. Vi vil både uddele pjecer på stationerne og i de Kort & Godt-butikker, der skal lukke samtidig med at DSB's medarbejdere vil orientere kunderne om de forskellige alternativer.

"Kunderne skal naturligvis vænne sig til de nye forhold og vi vil gøre alt for at hjælpe dem, så de hurtigt får glæde af de mange andre muligheder. Stadig flere danskere har allerede valgt at købe deres billet elektronisk eller køre med Rejsekort og vi forventer, at den udvikling fortsætter," siger Anne-Lise Bach Sørensen, underdirektør i DSB Kundecentre.

Samtidig åbner DSB i løbet af 2013 fem servicecentre på en håndfuld af de store stationer rundt om i landet. I servicecentre har kunderne mulighed for at få hjælp til at bestille et Rejsekort, købe billetter på nettet eller få vist, hvordan billetautomaten fungerer. Kunderne, der ikke bor i nærheden af et af DSB's servicecentre, kan også få sådan en introduktion til DSB's muligheder for selvbetjening.

DSB har samarbejde med Ældre Sagen og tilbyder sammen kurser, der skal gøre kunderne fortrolige med at benytte billetautomaterne og købe billetter på DSB.dk. Billetautomaterne er indrettet på en måde, så de er tilgængelige og lette at bruge for kørestolsbrugere og svagtseende.

De 14 butikker, DSB Kort & Godt har besluttet at lukke, er:

Frederiksberg	Hvalsø	Vojens
Charlottenlund	Haslev	Rødebro
Virum	Sorø	Hobro
Greve	Korsør	Brønderslev
Frederikssund	Bramming	

Butikkerne lukker i løbet af 2013. De sidste butikker lukker den 1. oktober 2013.

I snit handler hver 12. af DSB's passagerer kioskvare eller billetter i en af de 14 Kort & Godt-butikker.

I 2012 kom de 14 butikker ud med et samlet underskud på 7,4 millioner kroner.

Bedre og mere sammenhængende trafikinformation til kunderne

Hjemmesiden KlarBesked.nu er blevet relanceret i en udgave, der sikrer, at trafiksekskabernes informationsmedarbejdere kan give kunderne en endnu bedre og mere aktuel trafikinformation om fx alternative rejsemuligheder. Hermed imødekommer DSB og partnere i det såkaldte TUS-samarbejde et ønske fra kunder og interne brugere.

Med relanceringen den nye hjemmeside løses problemet med at sende og modtage beskeder mellem selskaber, og den kan samtidigt bruges til bedre at følge op på, hvordan trafiksekskaberne bruger beskederne. Hermed er der skabt et værktøj, der gør, at medarbejderne hele tiden har adgang til opdateret trafikinformation fra alle selskaber, herunder opdaterede meldinger fra alle driftscentre, kommandoposter og vagtcentraler på tværs af selskaberne.

"Vi er meget glade for, at vi nu har fået en teknisk løsning, der giver os mulighed for i meget højere grad at kunne indfri vores ambitioner over for kunderne," forklarer Line Matthäi, udviklingschef hos Trafikinformation DSB og Banedanmark.

"Trafiksekskaberne i Hovedstadsområdet har også været helt enige om, at kunderne skulle have informationerne, og at de gerne vil give dem. Men indtil nu har tekniske begrænsninger gjort det svært at udleve de gode intentioner om at give den ønskede information på tværs af selskaberne," siger Line Matthäi.

Udviklet sammen med brugerne

Hjemmesiden er ifølge projektleder, Karen Gram, fra Trafikinformation DSB og Banedanmark, et resultat af en tæt dialog med de interne brugere. Den tager bl.a. udgangspunkt i, hvilke værktøjer og information, de interne brugere har manglet i deres daglige kunderådgivning.

"Informationsmedarbejderne har været med både som eksperter, som testbrugere og nu som superbrugere af siden. På den måde har de været med til at skabe en side, hvor både indhold og opbygning passer til deres behov. Det er et stort plus," forklarer Karen Gram.

Frugten af intensivt samarbejde på tværs

Lanceringen af den stærkt forbedrede hjemmeside er frugten af det tætte samarbejde mellem Banedanmark, DSB, DSB Øresund, Metro og Movia. Et samarbejde, der for alvor blev intensiveret også organisatorisk sidste år, og som bl.a. har betydet, at alle informationsmedarbejdere i trafiksekskaberne har været på et "Info på tværs"-kursus og en fælles forpligtelse til at rådgive kunderne ikke kun om egne trafikforhold, men også om de andres trafikale forhold.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 10. april 2013**

(JSL via BL)

Fr 12/4 2013

Her mellem klokken 14 og 19 kan man se TV fra gårdsdagens høring "fremtidens jernbane" i Folketingets Transportudvalg. Udsendelsen kan også ses på <http://www.ft.dk/webtv/video/20121/tru/tv.1617.aspx?as=1#pv>

Nedenfor hvad der står på DSB's intranet i relation til høringen.

(JSL via BL)

Jesper Lok efterlyser national stationsplan

Driften og vedligeholdelsen af DSB's stationer er stærkt underskudsgivende og flere af bygningerne nedslidte. Det mener administrerende direktør i DSB Jesper Lok, der talte på en åben høring i Folketingets Trafikudvalg torsdag.

Her efterlyste han, at parterne, der sammen er ansvarlige for stationernes drift og vedligeholdelse, tilrettelagde en national stationsplan.

"Det er lang tid siden, jeg har hørt en af vores kunder sige, "sikken nogle pragtfulde køreledninger, jeg har kørt under i dag,"" sagde han med et smil.

Jesper Lok synes tværtimod, han hører meget kritik af stationernes udseende og stand, og han efterlyste under høringen en national stationsplan.

"Kaster en af vores kunder, der kommer gående på perronen, sin tomme kaffekop i skraldespanden, og rammer, er det DSB, der rydder op. Rammer han ved siden af, er det Banedanmark, der rydder op, og blæser den tomme kop ud på fortovet, er det kommunen. Det synes jeg, vi skal se på, og det kunne måske være en opgave for Torben Möger Pedersen og Pension Danmark at gå sammen med Staten om at udvikle, drive og vedligeholde stationerne, hvor vi som operatører kunne lægge en brugsafgift," sagde han.

Pension Danmark klar til at investere milliarder i ny infrastruktur

Flere pendlerparkeringspladser ved indfaldsvejene og trafikknudepunkterne skal gøre det lettere at skifte mellem bil og tog. Det mener transportminister Henrik Dam Kristensen (S), der ønsker at gøre op med den udbredte opfattelse af, at det er besværligt at tage toget.

"Nu er det jo sådan i Jylland, at skal man frem med nogenlunde hurtighed, er man nødsaget til at bruge bilen. Det fortryder man så, når man når til Køge Bugt-motorvejen. Kunne vi bare få danskerne til at tage bilen noget af vejen i stedet for hele vejen," siger ministeren.

Han peger på, at offentlig-private partnerskaber, såkaldte OPP-projekter, kunne være en oplagt mulighed til at finansiere pendlerparkeringspladserne.

Det er en af Danmarks største pensionskasser, Pension Danmarks administrerende direktør Torben Möger Pedersen, enig i.

I de kommende år vil Pension Danmark placere ti procent af deres pensionsopspareres formue – 18 milliarder kroner – i infrastrukturprojekter såsom pendlerparkeringspladser og togmateriel.

"Den lave rente på statsobligationer, der er vores foretrukne investering, betyder, at pensionselskaberne afsøger markedet for alternative investeringsmuligheder, der resulterer i bedre afkast – eksempelvis infrastruktur," forklarer han.

Ifølge Torben Möger Pedersen er Pension Danmark, som en privat pensionskasse ikke begrænset af snævre anlægsbevillinger, men har mulighed for at tænke langsigtet og indregne livscyklusomkostninger til eksempelvis drift og vedligeholdelse.

"Involveringen af en privat finansieringspartner medfører færre udgifter til skatteyderne, fordi vi tænker design, projektering, anlæg, vedligehold og drift sammen under ét. Det giver operatørerne mulighed for at frigøre sig af kapitalbindingerne og i stedet koncentrere sig om driften," siger han.

Torben Möger Pedersen mener, der er et stort potentiale i at involvere pensionskasserne i danske infrastrukturprojekter. Deres samlede formue udgør 150 procent af bruttonationalproduktet, BNP, og rummer ligeså mange penge som Norges oliefond.

I 2010 udgjorde Danmarks BNP 1.743 milliarder kroner.

Trekantsområdet tilgodeses også med Timeplanen

Regeringens forslag om at nedbringe rejsetiden mellem landets fem største byer har skabt bekymring i Trekantsområdet.

Her er man bange for, at toget buldrer lige igennem og kobler Kolding, Vejle og Fredericia af udviklingen.

Men der er ingen grund til bekymring, mener transportminister Henrik Dam Kristensen (S), der talte på en åben høring i Folketingets Trafikudvalg torsdag.

"Jeg har hørt nogen sige, at de taber på Timemodellen. Jeg mener, alle vinder på Timeplanen. Nogen vinder så måske lidt mere end andre, men hovedsagen er, at alle vinder," sagde han.

I regeringens plan tilgodeses Trekantsområdet med InterCityLyn-tog, der kører ad de eksisterende spor og én gang i timen mellem Københavns Hovedbanegård og Aarhus H. De standser undervejs i Odense, Fredericia, Vejle og Horsens, og rejsetiden kommer ifølge Trafikstyrelsens beregninger til at være to timer og ti minutter.

Også Kolding tilgodeses med hurtigere tog. Byen ligger på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Esbjerg, der opgraderes som en del af Timeplanen.

Transportministeren – nødvendigt med flere investeringer i ny infrastruktur

Danskerne rejser oftere og længere med tog. Sidste år tilbagelagde de syv milliarder kilometer på skinnerne. Det er en stigning på 27 procent siden årtusindeskiftet, og alt tyder på trafikvæksten fortsætter.

Det forklarede transportminister Henrik Dam Kristensen (S) på en åben høring i Folketingets Trafikudvalg torsdag formiddag.

"Medmindre det skal ende med motorveje ind til byerne på 12 og 16 spor, skal vi have flere passagerer og mere gods over på jernbanen, og hovedvægten af investeringerne skal ligge på den kollektive trafik," sagde han og fortsatte:

"Udviklingen af den kollektive trafik har stået stille i alt for mange årtier. Den eneste undtagelse er investeringen i Storebæltsbroen."

Ifølge ministeren er hans europæiske kollegaer grønne af misundelse over Signalprogrammet, hvor Banedanmark udskifter signalerne i ét hug.

"Her er vi langt foran. På andre områder halter vi afgørende bagefter. Danmark har eksempelvis den laveste andel elektrificerede strækninger. Det laver vi om på med Togfonden DK, hvor vi fortsætter

elektrificeringen og gennemfører Timeplanen, der nedbringer rejsetiden mellem landets største byer til én time,” sagde han.

Regeringens plan lægger op til, at der kommer strøm på Fredericia-Aalborg i 2020, Roskilde-Kalundborg i 2022 og Vejle-Struer samt Aalborg-Frederikshavn i 2025.

”På den måde får vi elimineret IC4-togenes betydning, og det synes jeg egentlig er ganske udmærket,” sagde ministeren.

Også administrerende direktør i DSB Jesper Lok var inviteret til at tale på høringen, og han gav politikerne følgende råd med på vejen.

”Jeg håber, at vores børn og børnebørn får glæde af investeringerne i fremtidens jernbane. Og jeg håber, I (politikerne, red.) bliver enige om elektrificeringen, så vi ikke skal vente yderligere årtier, og det i stedet bliver kommende generationers børn og børnebørn, der får glæde af det,” sagde han.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 12. april 2013**
(JSL via BL)