

Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 20. januar 2014 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

januar 2014 – lørdag 18. januar 2014.

Side Emne

3 **FORKORTELSER**

Stednavneforkortelser i Jylland
Stednavneforkortelser omkring Struer
Stednavneforkortelser på Fyn
Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster
Stednavneforkortelser omkring København
Stednavneforkortelser omkring Næstved
Fortegnelse over forkortelser

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

ME + 3 MP på vej til Bombardier

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Kører Cheminova-godstoget i dag, mandag?
Kører Cheminova-godstoget i dag, torsdag?

8 **KØREPLANER**

Uregelmæssighed på Hirtshalsbanen

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

8 Hensatte Y-tog i Bonnet

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUKLEN

9 **FASTE ANLÆG**

Bybaner
Aarhus
Fejl i sporgruppenummerering i billedtekst
Arrivas benyttelse af DSB's 700-spor på P-risten og i 500-risten
Skriv en bog om År, Ar, Øm, mdt Ar, HHJ remise, cvk Ar, Post 1, 2, 3, 4, 5 og 6
Sporplan for Ar og mdt Aarhus Letbane
Letbanen flytter

Ny station syd for Hillerød
Gødstrup station
Langeskov station
Skinnesliberen kigger forbi
Spor 500 fjernet under Ringgadebroen
Grantræer i Rn fældet
Løgstørbanen er asfalteret
Mdt Vg
Ovk 62 i Ra kan ikke bruges mere
Epidemien La 20 breder sig på Langåbanen
Flere La 20 på Langåbanen
»Almindelige« La på Langåbanen
Hvor meget betyder en permanent La for køretiden mellem Rk og Bj?
11 La på Langåbanen
»Kun« 10 La på Vestkystbanen
Rettelsesblad 4593 til TIB (V)
Rettelsesblade 2575-2592 til TIB (Ø)
Rettelsesblade 4594-4599 til TIB (V)
Rettelsesblade 4600-4601 til TIB (V)


UDLAND

21 DIVERSE

Dagens mest interessante jernbanenyt
Samarbejde med Politi giver trygge kunder
DSB hjælper politiet
Togplanen er på plads
Presset mod upopulær jernbanebro vokser

22 Kom hurtigere med toget

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 11.0.06.

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.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaabro
Vem Vemb **Ho** Holstebro **Lb** Laurbjerg **Rå** Ryomgård **Gr** Grenaa
Rj Ringkøbing **Hr** Herning **Sl** Silkeborg **Ar** Aarhus
Dæ Videbæk **Fu** Funder **Sd** Skanderborg **Odd** Odder
Sj Skjern **Bb** Brande **Hs** Horsens
Nbl Nr. Nebel **Gi** Grindsted **Vj** Vejle
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
 Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harbør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup
 Bonnet Struer Handbjerg
Bmk **Hm** Hjerm
 Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
 Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum
Tm Tim **Id** Vildbjerg
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning

Stednavneforkortelser på Fyn

Md Middelfart
Od Odense
Ac Assens **Ng** Nyborg
Re Ringe
Få Faaborg **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på

Banesiden under <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

Tvl Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg
Hun Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**
Nks Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød
Fs Frederikssund **Fm** Farum
Kb Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum
Gv Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H
Øn Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge
Kø Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev
Ss Skælskør **Da** Dalmose
Næ Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

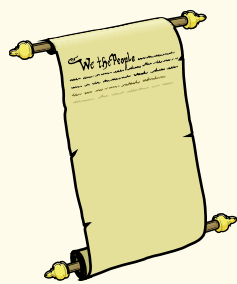
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, **torsdag 1. april 1976**, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ti 14/1 2014

ME + 3 MP på vej til Bombardier

En ME kom susende mellem **Br** (Brabrand) og **Mu** (Mundelstrup) kl. 12.07, set fra tog RA 5436 (Str-Ar). (BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 13/1 2014

Kører Cheminova-godstoget i dag, mandag?

– Serveres der te i Ho og i givet fald hvor mange?

Det skal opklares, og heldigvis afgår tog RA 5260 (Str-Sj) rettidigt kl. 16.09. Før **Ho** pakkes fotostativet ud, benene foldes ud og fotografiapparatet indstilles. Med spænding snegles der ind i **Ho** med La **40**; der er desværre en del La undervejs.

Spor 1 kommer til syne i bagbords side og lidt efter spor 2 også i bagbords side. Fotostativet er pakket sammen inden standsningen, der sker 16.24-25 (22½/22½) i spor 3.

– Mon tog G 8719 (Vem-Hr) ikke kører i dag eller »kun« er forsinket omkring 253, som det var torsdag 9. januar 2014?

Tog 5260 kører til **Vem** og krydser tog RA 5261 (Sj-Str). Det vil sige, at først en halv time efter tog 5260 er kørt fra **Ho**, kan der laves en udkørsel fra **Vem**, hvis tog 8719 kører i dag.

Kører tog 8719?

Det er blevet helt mørkt, nærmere betegnet nautisk tussmørke kl. 17.13. Intet tog 8719 er dukket op. Rejse til **Str** kan ske med næste tog, tog 3747 (Fa-Str), kl. 17.35. Det sner ikke mere, og det er tøvøj.

Kl. 17.21½-22½ skal tog RA 5266 (Str-Sj) standronovergangen til tager den fungerende i **Ho**. Det er påfaldende, at der er lys i »Marie«. ved perstillet til spor 2. Kl. 17.21½ foretager den funktionen de i FC Hr et højttalerudkald: – Toget klokken 17.22 mod Skjern ventes at blive fem-ti minutter forsinket i afgang.



Bingo, om lidt vil det forsinkede tog 8719 ankomme i spor 3. Så er dagen reddet!

Tog 7819 kører!

Kl. 17.27 (267) ankommer MjbaD MY 28 med godsvogne, og 17.27½ afgår tog 5266 (25). Det lykkes at få et billede med rød AR AR 2046 i forgrunden og den bevægelsesuskarpe røde MY i baggrunden.

Før omløbet kan finde sted, skal der lige overstås en krydsning mellem tog 3756 (Str-Fa) og tog 3747 kl. 17.33. Derfor er der tid til at registrere den komplette omrangering.

Ved afgang fra Ho med te

1	+ 33 RIV 87 D-VTGF	793 2 002-1	Zacns
2	+ 83 85	475 4 800-1	RIV CH-HUPAC Sdkmmss med to EUROTRAINERE
3	+ 83 85	455 5 696-4	CH-HUPAC Sgns med containere
4	+ 31 80	4556 188-9	RIV D-DB Sgns ⁶⁹¹ med containere
5	+ 33 85	457 5 817-3	RIV CH-HUPAC Sgns** uden containere CASSE MOBILI
6	+ 33 RIV 80 D-VTG D	7809 234-7	Zagns Cheminova
7	+ 37 TEN-RIV 84	7840 507-9	NL-VTGD Zacns Maschen Rbf.
8	+ 37 TEN-RIV 84	7846 599-4	NL-VTGD Zacns Maschen Rbf.

Da så omløbet sker kl. 17.40½ igennem spor 2, står Deres udsendte klar med kamera på fotostativ og blitzen vippet op. Da MY'en så er i passende afstand, trykkes der på udløserknappen, men der sker intet.

– Hvad er der nu galt?

210 – blitz!



Åh, efter at have brugt selvudløseren, stod den stadig på 2 sekunder og var ikke stillet tilbage. Mærkelig nok blitser blitzen lige, da den bagerste ende af MY 28 er på vej ud af billedet, så på pæn rød baggrund står **MY 28**. Det er held i uheld! De stadig tændte



frontlanterner lyser de snedækkede sveller op – bagud. Faktisk et ganske godt billede – situationen taget i betragtning.

I hast laves der bremseprøve, og få sekunder efter er der dejlig MY-lyd under udkørslen kl. 17.44½ (244½).

(BL)

Tog 8719 i Ho

G 8719 (Vem-Hr) var sent på den i dag. Toget ankom til **Ho** 17.27 (267) og afgik igen 17.44 (244). Toget bestod ved afgang fra **Ho** af MjbaD MY 28

- + bogietankvogn
- + CH Sdkmmss med to tankcontainere
- + 2 bogiecontainerbærevogne med lukkede tørlastcontainere
- + tom bogiecontainerbærevogn
- + 3 bogietankvogne, i alt en stamme på 8 vogne/32 aksler.

Tog 8728 i Ho

Returløbet, G 8719 (Hr-Vem), ankom til **Ho** 19.48½ (243½) og afgik 20.06 (211). Oprangeringen ved afgang var:

MjbaD MY 28

- + Zans 37 80 784 3 932-0
- + Sgns 31 80 455 6 389-3 med to tankcontainere
- + Sgns 31 80 454 3 321-4
- + Sgns 31 80 455 6 270-5.

Den ene af de to bageste vogne var tom. Pudsigt, at man sender tomme containerbærevogne både den ene vej og den anden vej, men bevares, det kan der jo være en række forskellige gode grunde til.

(LuJ via BL)

To 16/1 2014

Kører Cheminova-godstoget i dag, torsdag?

Der er lovet en snestorm over **Vendsyssel**, og i her i **Nordvestjylland** ligger temperaturen på 2 VC med snefnug eller iskugler. Der er nu er gået tre uger siden solhverv, hvilket godt kan ses, idet der nu er en skumring ved »Cheminova-tid«.

Udrejse Str-Ho

– »Svinger« tog RA 5260 (Str-Sj) til venstre i **Ho**?

Jep, og i det sidste dagslys ses de tre eftertragtede lanterner. MY'en holder det sædvanlige sted næsten ude ved den første PU i spor 3, for når tog G 8719 (Vem-Hr) **mandag 13. januar 2013** bestod af hele otte kopper te, må det også være et stort tog i dag. Godsmængden fra Cheminova skulle også stige. Snydt, for kun den bageste vogn holder ved perron 3. Lkf må have standset, hvor han plejer.



Ho

AR AR 1005 standser i spor 2 kl. 16.24-25 (22½/22½), og to minutter senere foretager MY'en omløb gennem spor 2. Den efterfølgende oprangering er:

MjbaD MY 28

- | | | |
|----------------------------|-------------|--|
| + 31 80 | 4556 389-3 | RIV <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁹¹ med 3 containere |
| + 33 RIV 80 <u>D</u> -VTGD | 7929 540-22 | Zacns VTG |
| + 31 80 | 4556 270-5 | RIV <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁹¹ med 3 containere |
| + 31 80 | 4556 321-2 | TEN <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁸¹ med 2 containere. |



De to DSB-tog ankommer henholdsvis afgår nogenlunde rettidigt kl. 16.34 (21), så der kunne være kørt i forvejen for at fotografere tog 8719 en gang mere inden **Hr**, men den bidende kulde, »iskugler« og mørket udskyder denne mulighed et par måneder. I stedet spadseres der hen til ovk 360 for at nyde udstødningslyden, når toget afgår meget sandsynligt kl. 16.42. Perron 1's fliser ud for busserne trænger til at blive lagt om, for der ligger flere over 5 meter lange vandpytter med en bredde på 1 meter.

Kl. 16.41.35 lyder det første »pling«, og som forudsagt afgår tog 8719 kl. 16.42 (+18) under sagte snakken.

Hjemrejse Ho-Str

Kl. 16.54-55 ($\pm 0/\pm 0$) standser RA 5261 (Sj-Str) i spor 2, og udflugten slutter i **Str** spor 4 med AR AR 2047's standsning. 59 minutter varede denne »skumle« udflugt.

(BL)

KØREPLANER

Lø 18/1 2014

Jeg har lige sakset dette fra Nordjyske Jernbaners hjemmeside:

Uregelmæssighed på Hirtshalsbanen

Så er toget kommet fri af sneen og kører igen på Hirtshalsbanen. På grund af store snemængder var afgang fra Hjørring kl. 08.06 og fra Hirtshals kl. 08.36 aflyst lørdag.

Det kan læses som om et tog har været fastkørt på strækningen, men det drejer sig nok bare om, at man lige først skulle have gravet et par sæt fri i Hjørring måske have fejlet et par sporskifter inden morgentrafikken kunne slås i gang.

Denne nyhed var kun få timer at se på banens hjemmeside.

(LuJ via BL)

(BL)

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

Sø 12/1 2014

Hensatte Y-tog i Bonnet

Jeg var i dag et smut forbi **Bonnet** for at tælle hensatte Y-tog. I spor 2 stod følgende enheder regnet fra **Vemb**-enden:

Ys 45 – Ym 31

Ys 47 – Ym 32

Ys 46 – Ym 34

Som en levende blandt døde kom MjbaD Ym 12 – Ys 12 kl. 11.57½ susende igennem stationen på vej mod **Vem**.

(LuJ via BL)

De samme tre Y-tog holdt i samme rækkefølge i **Bonnet onsdag 14. august 2013**.

Det var dagens første tog, tog 704 (Lmv-Vem) (22½).

(BL)

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

Bybaner

Anlægget af den ny letbane i Aarhus er for alvor flyttet fra skrivebordet og ud i marken, som her set fra Ringgadebroen mod sydvest den 25. november. Sporgruppe 500 i midten er midlertidig afbrudt for at give plads til byggeriet af en ny sporbærende bro til det kommende værksteds- og depotområde i billedets højre side.

Aarhus

Anlægsarbejde på Aarhus H

...

»I den vestlige ende af banegraven genbruger letbanen linjeføringen fra det gamle havnespor og krydser under hovedsporene fra Skanderborg.

Umiddelbart vest for Ringgadebroen anlægges der en ny 120 meter lang bro hen over sporgruppe 400. Letbanen bliver enkeltsporet fra Åhavevej til sporgruppe 500, der ligger midt mellem Ringgadebroen og Frederiks Bro. Herefter 500

bliver den dobbeltsporet hele vejen til Skejby-Lisbjerg-Lystrup.

Aarhus Letbane får værksted og depot på Aarhus H. Bygningerne placeres i den nordlige side af baneterrænet vest for Ringgadebroen ved sporgruppe 100.«

Kilde: **Jernbanen** December 2013 Nr. 6 Ajour, side 18

Fejl i sporgruppenummerering i billedtekst

På billedet ses fra venstre står: »Sporgruppe 500 i midten er midlertidig afbrudt«.

Det er ikke sporgruppe 500, men sporgruppe 400.

Spor 30, der bruges til ankommende tog fra **Br** (Brabrand). Af og til ledes tog mod **Br** denne lange vej ud af **Ar**. Omkring 2 km med 40 km/t. + kørsel ud til cirka 150 m før U-signal

Spor 20, der bruges til afgående tog fortrinsvis mod **Br** men også til kørsel til **Hx** (ofte RR 33XX-tog til **Es**).

400-sporgruppen

Spor 409, 408 og 407 er lejet i en del år af en godsoperatør.

Spor 406, 405, 404, 402 og 401 bruges af DSB.

Spor 400 er fjernet. Hen kunne der køres ad højre spor ned ad Havnebane". I slutningen af **1970**'ene kunne der køres på usikret spor fra **År** gennem spor 8 og spor 9 til **Ahv** uden at passere et eneste signal. Der var megen trafik på de to spor til og fra havnen, så de to sporforbindelser blev brugt hver dag.

DSB's forbindelsesspor fra 400-sporgruppen V ud og ned ad det tidligere venstre spor på Havnebanen hedder spor 900. På det fjernede højre spor stod mange hensatte litra MO blandt andet i året **1973**. Det er antagelig det spor, der beskrives i sætningen »I den vestlige ende af banegraven genbruger letbanen linjeføringen fra det gamle havnespor og krydser under hovedsporene fra Skanderborg« og skal således retableres. I givet fald skal der fjernes noget af skrænten til højre for spor 900.

De vigtige sporgrupper og spornumre

Sporgruppe 100 Strækingsrist.

Sporgruppe 200 Stationsrist.

Sporgruppe 300 Afgangsrist.

Sporgruppe 400 Ankomstrist.

Sporgruppe 500 500-risten

Sporgruppe 700 Personvognsristen (Personvognsrist Vest & Personvognsrist Øst).

Spor 500 Spor 1's forlængelse helt ud til krydsning med spor ind til 400-sporgruppen.

Spor 600 Indkørselsspor til **mdt Ar**.

Spor 700 Udkørselsspor fra **mdt Ar**.

Spor 800 Var tidligere udkørselsspor fra sporgruppe 300, afgangsristen. Det lå sammen med spor 700 og 600 under strækning 24.

Spor 900 Nu er det et spor fra P-ristens vestende gennem Vaskehal til spor 900 »Havnebanen«. »Havnebanen« fra spor 401-404's vestende under strækning 24 med tilslutning fra spor 800 under strækning 23 og **Aarhus Nærbane** og ad »Den gamle havnebane« til **Øm** (Østre Mølleeng).

Spør 1000 Sporet førte ned til Kulgården, hvor asfaltvejen i dag ligger langs spor 1, ned til Kulgården, hvor drejeskiven lå, og kul- og vandforsyning kunne ske.

Arrivas benyttelse af DSB's 700-spor på P-risten og i 500-risten

P-ristens (Personvognsrist Vest) bærer spornumrene numrene 702-709 begyndende med spor 702 lige S for bygningen og spor 709 liggende lige N for højre spor **Ar-Hx** (Hørning). I alle de spor Arriva Tog benytter, hedder det vestligt spor A efterfulgt af alfabetets efterfølgende bogstaver sluttende med plads F ved 6 pladser i samme spor.

Fra begyndelsen af Arrivas kørsel **søndag 5. januar 2003** blev der benyttet spor 702 øst plads D og E og spor 703 plads A-F. Til midlertidig parkering/reservespor benyttede Arriva Tog det dengang eksisterende »Venstre stump« og DSB det »Højre stump« begge beliggende ved østgavlen af den daværende bygning.

I forbindelse med af den totale udskiftning af P-ristens spor flytter Arrivas sporbenyttelse fra spor 703 med 5 pladser til spor 705 med 6 pladser. Desuden kan Arriva Tog benytte spor 502 i 500-risten, der tidligere blev benyttet blandt andet til at have godsvogne til **Gr** stående samt oprangerede godstog dertil.

P-ristens gamle bygning erstattes af en ny vedligeholdelsesbygning, hvor dens betonelementer danner et skelet **mandag 14. december 2009**. Imens er spor 700 spærret. »Venstre stump« og »Højre stump« fjernes, så der bliver færre spor at parkere midlertidigt på (økonomiske årsager og anslået overflødig behov). Under denne sporombygningsperiode »bor« Arriva Tog i spor 709.

Nu fire år efter fjernelsen af de to stumper skal der virkelig kigges efter ledige pladser til at parkering af togsæt, idet litra MG med 4 vogne i et togsæt og litra MP med 2 vogne i et togsæt har »besat« 500-risten. Det er dog kun en kort periode, for antagelig spor 503 og spor 501 vil blive de to nye strækningsspor for **Aarhus Letbane**, hvis bygninger er under opførelse i den tidligere sporgruppe 200, Stationsristen, og ikke som angivet i [Ajour](#), side 18, i stedet for i sporgruppen 100, Strækningsspor.

Fra K 14

Ved K 14's ikrafttræden flyttede Arriva Tog fra spor 705 og 502 til at have spor 703 (igen) og de 2 østlige pladser af de 4 i spor 702, plads 702 E og 702 D. Spor 502 igen bruges af DSB.

Kilder: Skematisk sporplan Ar, **fredag 23. juni 1972**

Skematisk spor- og signalplan Ar, **onsdag 29. november 1995**

SIN DSB Cirkulære 118/2010, **fredag 25. juni 2010**

Instruks 5, DSB's og Banedanmarks sporarealer på Aarhus St., **lørdag 1. januar 2011**

DSB Parkering, **mandag 16. december 2013**

En sporplan uden spornumre **Track map for Østjylland** kan ses på <http://dk.trackmap.net/g>

Skriv en bog om År, Ar, Øm, mdt Ar, HHJ remise, cvk Ar, Post 1, 2, 3, 4, 5 og 6

Historien om **Ar** er omfangsrig. Der er rigeligt med stof til at skrive stationens historie. Af udenlandske eksempler kan der hentes inspiration fra:

Hamburg Hauptbahnhof, 1906-2006 – 100 Jahre Zentrum der Stadt

Se <http://www.ekshop.de/index.php?cl=search&searchparam=Hamburg%20Hauptbahnhof&pgNr=1>

Hauptbahnhof Leipzig,

Se <http://www.lehmans.de/shop/nocategory/107677-9783344004743-hauptbahnhof-leipzig>

– *Hvem har lyst og viden til at gøre det?*

Sporplan for Ar og mdt Aarhus Letbane

Følg visuelt med på <http://www.krak.dk/> i søgefelt tast »M.P. Bruuns Gade«, skift til **Hybrid** og forstørrelsesgrad **16**.

Ved perronerne

Under bygningen ud over sporene bliver det nuværende spor 1 til letbanens antagelig spor 1, og der anlægges en perron til den kommende antagelig spor 0.

Ved den nuværende perronerne vestende anlægges der et samle- eller vendespor, hvor spor 1 og spor 0 fletter sammen, så en sporvogn kan skifte kørselsretning uden nødvendigvis at skulle køre i den modsatte kørselsretning ad samme spor.

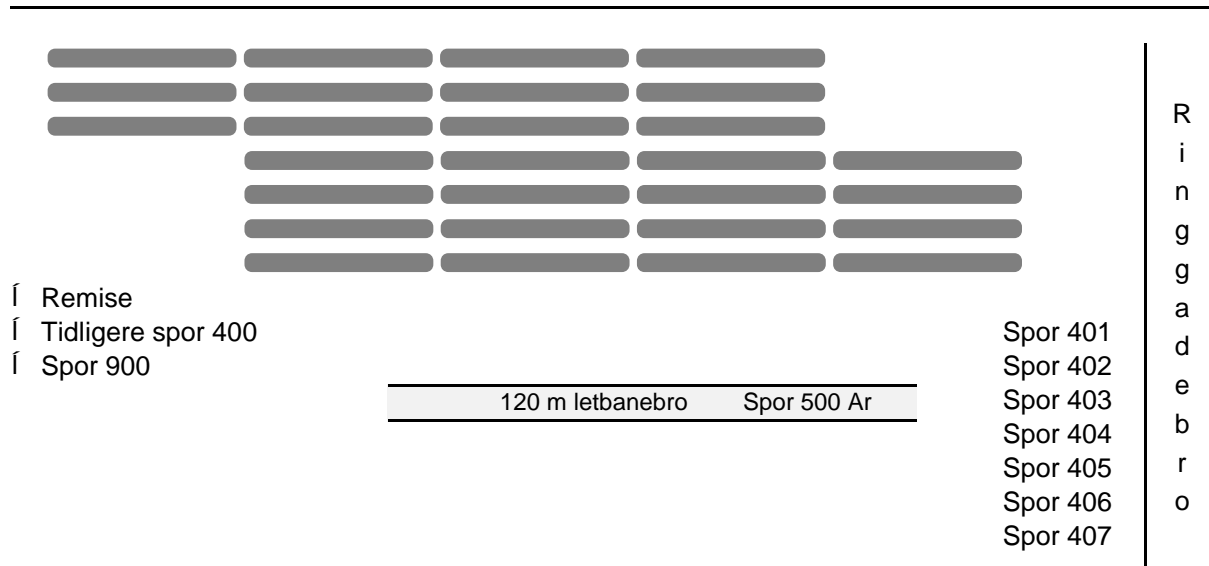
500-risten

500-risten består fra S af spor 506, 504, 502, 500, 501 og spor 503. På sporplanen er der kun vist 5 af de 6 spor. Hele 500-risten forsvinder, og i stedet bliver der 3 letbanespor. I østenden af spor det tidligere spor 504 bygges en UF-drejbænk. Det må være til letbanens sporvogne.

– Måske flyttes i stedet den nuværende UF-drejebænk herop for at kunne håndtere lange togsæt? I vestenden placeres en omformerstation. Den nye, indskrænkede 500-sporgruppe samles til et spor, der anlægges der, hvor spor 500 blev pillet op **tirsdag 14. januar 2014**.

Mdt Ar Letbane

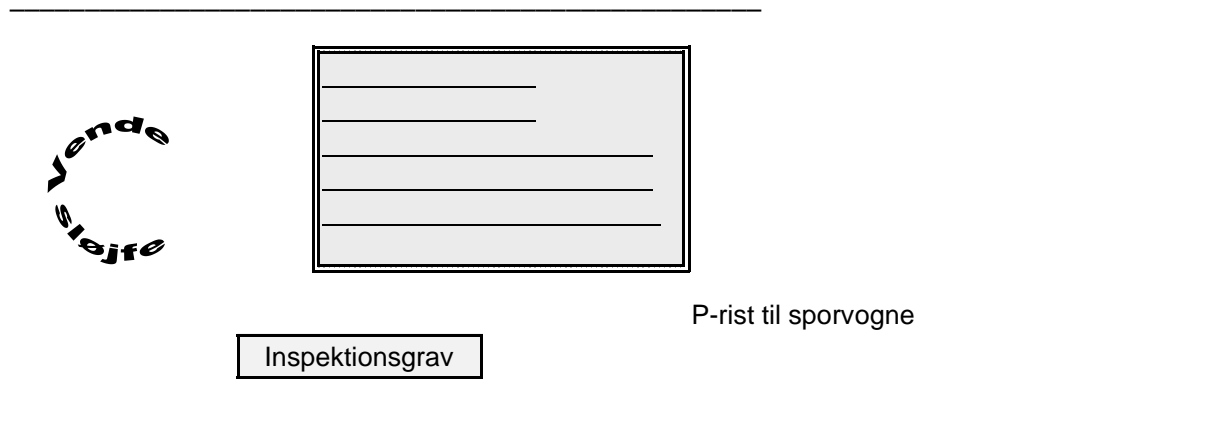
Efter **Ringgadebroen** føres letbanen ud på en bro for at komme hen over spor 407, 406, 405, 404, 403, 402 og 401. Til højre passerer en rist med 7 spor, hvor der vil blive plads til at 28-36 meter lange sporvogne. Disse anlæg bygges i den tidligere sporgruppe 200 »Stationsrist«. Pladserne vil blive placeret således:



Sporvognsremise

Den kommer til at indeholde 5 spor med indkørsel fra V.

nyt adgangsspor for **banedanmark**



Hvor det tidligere spor 400 lå som det højre spor i »Havnebane«, vil den enkeltsporet letbane få sit strækningsspor. Spor 900 vil komme til at ligge som det tidligere venstre »havnespor« og vil blive lagt med rillespor, idet en vej skal gå her. En vejboom vil der monteres i hver ende.

Kilde: 4 ud af 6 sporplaner for **Ar Letbane**
(BL)

Med hensyn til letbanens forløb drejer den af fra **Oddersporet** i km 106,8, og med et fald på 5 % går den ned og rammer Bro F og Bro E som en slags »ny højre havnebane«. For at komme fri af »venstre havn« og 400-gruppen en bro over for at ramme spor 506 og Bro A. Stigningen fra bro E op mod **Ringgadebroen** bliver kraftig.

Spor 600 er maskinsporet til mdt og 700 maskinspor fra mdt.

Spor 1000 (vel fjernet senest **1970**) måtte kun bruges af rangermaskiner (kraftig fald og kurve).

Spor 70 vogne til godspladsen.

Spor 80 vogne til godsterminalen.

I strækingsristen brugte vi spor 110 til vogne til havnen og 111 til vogne til værkstedet.

I 1989 blev den gamle afgangsrister nedlagt, og 400-risten blev brugt til både ankomst og afgangende godstog.

(GS via BL)

Letbanen flytter

Anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S flytter ind i den gamle lokomotivfabrik i Frichsparken 20. januar 2014.

Kilde: <http://www.letbanen.dk/>

Anlægsfaser kan ses på <http://www.letbanen.dk/trafikinfo/>

En oversigt over stoppestederne kan ses på <http://www.letbanen.dk/trafikinfo/>

Arbejdet på Ar kan ses på <http://www.letbanen.dk/anlaegsarbejde/banegraven/>

(BL)

/1 2014

Forside > Banearbejde > Kommende baneprojekter > Stationsprojekter > Ny station syd for Hillerød Ny station syd for Hillerød

Den nye station skal betjene hospitalet, men har også karakter af pendlerstation for Hillerød og omegn. Endvidere kan den medvirke til at fremme byudviklingen af området på sigt. Et byudviklingsområde med S-togsstation mellem Allerød og Hillerød har længe været en del af kommuneplanlægningen i Hillerød.

Det forventes, at sygehuset står færdigt i 2020, og at den nye station kan være færdig samtidig med åbningen af sygehuset.

Togbetjening og station

Stationens togbetjening kan skabes på baggrund af den nuværende trafik. Der vil således køre S-tog hvert 10. minut i begge retninger og Frederiksværkbanen vil stoppe 3 gange i timen i hver retning. Stationen vil derfor hjælpe på sammenhængen mellem S-tog og regionalbane så transportbetjeningen mellem København og Nordsjælland bliver forbedret markant.

Der vil sandsynligvis blive placeret en stor parkeringsplads ved stationen og dette vil gøre stationen til en pendlerstation for borgerne i Hillerød. Dette vil dermed kunne holde biltrafikken i Hillerød midtby væk i myldretiden, da oplandet ikke behøver benytte Hillerød station som pendlerstation.

Sygehusets placering

Undergrundens beskaffenhed tillader ikke, at man placerer sygehuset lige ved siden af banen og den kommende station – selv om dette var ønskværdigt.

Problemerne med undergrunden medfører desværre, at der fra stationen til sygehuset vil være mellem 300 og 500 m.

Stisystem

Der foreslås derfor anlagt en højklasset sti fra stationen til sygehuset. Stien vil være overdækket, oplyst og designet til området. Konstruktionen tænkes udført, således at det vil være muligt at gå tørskoet fra station til hospital.

Kilde:

<http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=15545>

Fakta

Formål:

At bygge en ny station ved det nye regionshospital i Hillerød til betjening af personale, patienter og pendlere.

Budget:

Anlægsudgiften er ca. 110 mio. kr til station og forplads. Ud over dette forventer Banedanmark, at den overdækkede sti vil koste ca. 50 mio. kr.

Forventet færdiggørelse:

Stationen forventes at stå færdig samtidig med det nye Regionshospital.

Status på projektet:

Der skal træffes politisk beslutning om der skal gennemføres en nærmere teknisk projektering, herunder gennemførelse af en VVM-undersøgelse af den nye station med henblik på en gennemførelsesbeslutning.

Gødstrup station

Den nye station skal betjene det nye regionshospital og hospitalets patienter og de ca. 4000 ansatte får med stationen let adgang til hospitalet fra den offentlige transport. Stationen kan endvidere medvirke til at fremme byudviklingen af området Helstrup på sigt.

Det forventes at første etape af sygehuset står færdigt i 2016 og at den nye station kan være færdig samtidig med åbningen.

Fakta

Formål:

At bygge en ny station ved det nye regionshospital i Gødstrup til betjening af personale og patienter.

Budget:

Anlægsudgiften er ca. 16,5 mio. kr. til station og 13 mio. kr. til forplads.

Forventet færdiggørelse:

Stationen forventes at stå færdig samtidig med første etape af det nye Regionshospital i 2016.

Status på projektet:

Der skal træffes politisk beslutning, om der skal gennemføres en nærmere teknisk projektering, herunder gennemførelse af en VVM-undersøgelse af den nye station med henblik på en gennemførelsesbeslutning.

Stationen er placeret langs det eksisterende spor og direkte ud for en af de forventede indgange til hospitalet. Der bliver således kort afstand fra toget til hospitalet. Det forventes, at der bliver etableret en busholdeplads på forpladsen til stationen for at samle al kollektiv trafik på et sted, til glæde for brugerne.

Togbetjening

Stationen kan betjenes af de tog, der i dag kører mellem Holstebro og Herning. Dette vil medføre at stationen får tre stop i timen i aktuel retning i myldretiden og et stop i timen i hver retning i dag- og aftentimerne.

Dette vil kunne realiseres ved at de gamle MR-tog, der alligevel skal udskiftes, bliver udskiftet på denne strækning inden stationens åbning i 2016.

Region Midtjylland har fremsat ønske om at få direkte forbindelser til Aarhus, da en del personale kan forventes at pendle derfra. Dette mål kan opnås på sigt ved at forlænge Arrivas regionale lyntog mellem Aarhus og Herning videre til Holstebro. Denne model skal dog undersøges yderligere, da den medfører større ændringer i den samlede køreplan for

området.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=15546>

Langeskov station

I sensommeren 2014 åbner en ny station i Langeskov mellem Odense og Nyborg. Stationen vil gøre det nemmere for borgere i og omkring Langeskov at bruge den kollektive trafik.

Særligt attraktivt bliver det at tage toget til større byer som eksempelvis Odense (forventet rejsetid 8 minutter), Kolding og København. Det forventes, at Langeskov Station bliver betjent med IC-tog.

Udover at lette den daglige pendling er det hensigten, at den nye station skal bidrage til at skabe vækst i Langeskov-området, som i forvejen har en del industrivirksomheder.

Stationens indretning

Der skal anlægges to nye perroner a 324 meter. Perronerne – én på hver side af sporet – kommer til at ligge forskudt i forhold til hinanden. Forbindelsen mellem perronerne vil ske via en ny stitunnel, og der etableres to elevatorer fra tunnelen til perronerne.

Hver perron indrettes med venterum, bænke, elektronisk passagerinformation, billetautomater, rejsekortscannere mv. i henhold til DSB's standard for indretning af stationer.

I tilknytning til stationen bliver der anlagt en forplads med stisystem, busstop, taxaholdeplads, kiss-and-ride, handicap-parkering, cykelparkering mv. Kerteminde Kommune finansierer forpladsen mv.

Idet stationen anlægges som et holdested på den eksisterende banestrækning mellem Odense og Nyborg er det ikke nødvendigt med nye signaler, ekstra spor eller sporskifter.

Faktaboks

Formål:

At bygge en ny station i Langeskov for at lette tilgængeligheden til kollektiv trafik og bidrage til udvikling af området

Budget:

Anlægsudgiften er på ca. 53 mio. kr. til stationen og 4,5 mio. kr. til forplads, stisystem mv. (finansieres af Kerteminde Kommune).

Tidsplan:

Januar 2014: Licitation
Forår 2014: Første spadestik
Sensommer 2014: Indvielse af den nye station

Der etableres støjskærme på begge perroner for at sikre, at de eksisterende boliger og opholdsarealer ikke bliver udsat for et højere støjniveau.

Aftalegrundlag

Det er Folketinget (partierne bag aftalen om en grøn transportpolitik), der med Aftale om Bedre Mobilitet af 26. november 2012 har besluttet at opføre den nye station i Langeskov. Der er afsat 53,1 mio. kr. (2011-priser) til anlæg af stationen under forudsætning af, at Kerteminde Kommune finansierer etablering af forplads, parkeringspladser mv.

Naturstyrelsen af afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt. Afgørelsen blev offentliggjort den 7. marts 2012.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=18468>
(BL)

Ti 14/1 2014

Skinnesliberen kigger forbi

SKJERN-TARM: I næste skal naboerne til jernbaneskinneerne regne med ekstra larm om natten. Banedanmark sender nemlig sit skinnerlibetog af sted for at få skinnerne glatte og bedre til togene. Natten til den 21. januar er det på strækningen mellem Skjern og Herning, at toget kører mens det natten efter er mellem Skjern og Guldager. Når skinnerne er slebet, kommer der en kort periode, hvor det vil larme ekstra meget fra de almindelige tog, når de kører på skinnerne. Herefter falder støjniveauet dog betragteligt, oplyser Banedanmark.

Kilde: Ringkøbing Skjern Dagbladet, Skjern/Tarm, tirsdag 14. januar 2014, side 08
(BL)

Spor 500 fjernet under Ringgadebroen

Mellem 500-risten og Ringgadebroen i Ar arbejder en gravemaskine med en greb ved 14-tiden i kraftigt regnvejr med at brække sveller op fra skærverne. Sporet var på forhånd fjernet. Af den resterende vestlige del af spor 500 ligger sporet stadig, og her vil en sporstopper blive monteret. Parallelt ved siden af en anlagt en ny grusvej.

Spor 500 kan ses på Track map for Østjylland på <http://dk.trackmap.net/g>, som det »tredje/højre« spor af de tre mod Br (Brabrand), der dog efter passage af Ar Å til sidst ender i et rangerhoved.

Grantræer i Rn fældet

Hvor den tidligere stationsbygning i Rn (Rindsholm) i km 34,3 lå, ses i dag kun træstubbene af grantræerne, der camouflerede, at her havde stationsbygningen ligget før i tiden.

Langå-Struer-banen

På <http://da.wikipedia.org/wiki/Lang%C3%A5-Struer> står der fejlagtigt: »• Rindsholm station (Rn), nedlagt i 1979, stadig krydsningsstation.«

WIKIPEDIA
Den frie encyklopædi

Persontrafik ophørte lørdag 30. maj 1970, kilde: publikumskøreplan. Stationsbygning og pakhús blev revet ned omkring 1974. Tidligere var der sidespor mod S ned til højre til Rn Mølle ved Vedsø. Den ligger SV for dambruget. Ilgodstoget fra Vg standsede her for at optage godsvogne.

At skrive stationen er »nedlagt«, og efterfølgende skrive »stadig krydsningsstation« er noget sludder. Definitionen for en station er:

Station Togekspeditionssted med hovedsignaler og centralsikring. En station kan deltage i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen som togfølgestation, eller den kan være lukket eller ubetjent.

Kilde: Sikkerhedsreglement, side 529-10, rettelsesblad 2380, gyldig 11.02.2013

Løgstørbanen er asfalteret

Efter at hegnet mellem Vg og Ra (Ravnstrup) på strækning 32 er blevet færdigt, er der nu lagt asfalt ud på cykelstien over et stykke på mindst 2,2 km. Fra tog kan asfalten ses, til hvor banerne delte, og hvor

den sikrede ovk 54 lå med den krydsende **Morsøvej**. Cykelstien begynder i **Vg** oppe ved rundkørslen på **Vesterbrogade** og er ført ned ad en gammel nedkørsel til kulgården på **mdt Vg**.

Der står stadig et trådnet hen forbi drejeskiven til vejen Ø før. Lokomotivmester- og opholdsbygningen er stadig dækket af et stillads med presning over.

De to blindspor på mellem drejeskiven og spor 1 er fjernede.

Mdt Vg

I sporet på nordsiden af kulgården holdt østligst DSB **D 816**, stationeret i **Bb**, og vestligt **D 883**, begge kolde, **søndag 8. juni 1969**. **D 816** havde »Nevøen«, lkf H A Christensen¹⁾, **Bb**, som sin faste, velplejede maskine i fem år. Begge D-maskiner blev udrangeret i **1968**²⁾. **HV 3** skulle vist senere på aftenen komme fra **Ltr** (Løgstrup).

Den tomme kulgård havde træsveller som gulv, lave cementvægge, og mindst to tomme kulvogne samt en kran til løfte dem op og tømme dem i tenderne. I vestenden af kulgård eksisterede et **bordeauxfarvet** træhus.

– Spørgsmålet, hvornår rundremisen skal rømmes for jernbanemateriel og drejeskiven måske fjernes. Søges der på **Vg Kommune** efter ordet »remise«, dukker følgende op:

Byrådsmøde den 23. juni 2011 – Viborg WebTV ... Høring om udvidelse af fredningen af remisen, Banegårdspladsen 2, Viborg (orienteringssag) ...

På **mdt Bb** fik drejeskiven lov at ligge, da **RemisenBrande** – kultur & konferencecenter åbnede, iagttag http://www.remisenbrande.dk/dk/Bygningsoversigt/104_0_409/Bygningsgalleri.htm Selv om Lokomotivgruppen kalder sig der, at næsten intet om årsagen til bygningen af en rundremise, ikke et billede med damplokomotiv på drejeskiven eller en MO'er, der stikker næsen ud, som de gjorde ud af motorremisen på **mdt Str**.




Skilt på D 816

Ovk 62 i Ra kan ikke bruges mere

Ovk 62 med bomanlæg i km 47,4 har ventet på at skulle nedlægges, og i dag ses der at være pløjet to render i grusvejen ved bommene; ovk ikke mere kan trafikeres.

Den nuværende station **Ra** (Ravnstrup) ligger i km 47,6 og blev åbnet i **1943**.

Den tidligere linjeføring i årene **1896-1943** kan ses på  **Historiske Atlas**, <http://historiskatlas.dk/>, Vælg **Kort** *1945, zoom ud med musen. Ovk 55 på **Vg Vestermark** lå ved krydsning med hovedvej **16** fra **Vg** til **Ho**. Efter **Ra** blev hovedvejen igen krydset i ovk 60 i **Ra**. Den mindre stationsbygning og pakhus ligger der stadig og kan på www.krak.dk, skriv i **Hvor?** adressen »Gårdsalvej 15« og vælg efterfølgende nummer »15«, skift til **Hybrid** og forstørrelsesgrad **16**.

Læs mere historie om **Ra** på [http://da.wikipedia.org/wiki/Ravnstrup_\(Viborg_Kommune\)](http://da.wikipedia.org/wiki/Ravnstrup_(Viborg_Kommune)) (BL)

On 15/1 2014

Epidemien La 20 breder sig på Langåbanen

Side primo **december 2013** har der været **La 20** i vestenden af **Str**, og i perioden **tirsdag 17. december 2013 – mandag 13. januar 2014** huserede den i østenden helt ud til begge indkørselssignalet. Ikke bare de 8 udkørselstogveje og 11 indkørselstogveje var syge, men også alle sidespor.

La 20 på Langåbanen

En lkf fortæller, at **onsdag 15. januar 2014** var hastigheden 120 km/t. ved det østlige sporskifte i **Røb**, men da han kørte tilbage mod **Str**, var en **La 20** trådt i kraft kl. 12.00. Den var optaget i La; ikke en "Rettelse til La". Altså ikke en akut opstået La, men en planlagt La.

I perioden **lørdag 7. juli 2012 – søndag 30. september 2012** var **Sk-Str** under ombygning, hvor der primo **august 2012** blev lagt et komplet nyt spor gennem **Røb** og to nye sporskifter.

Der var dog **La 40** i trekvart år ved det vestlige sporskifte og **La 40** på det østlige

Røb (Rønbjerg, km 78,0)

De to nye spor er togvejsspor, men arbejdet er ikke gjort færdigt, for i **foråret 2012**, inden sporombygningen begyndte, opstod der er skinnebrud mellem det vestlige sporskifte og ovk 112 i km 78,3. Derfor blev der etableret **La 40**. Der – trods sporombygningens afslutning – **La 40** i km 78,3-78,2.

Status **tirsdag 16. oktober 2012**.

1) Korrekt skrivemåde ved DSB til en gang op i **1980**'erne. Ved DSB brugte man ikke forkortelsespunktum efter for- og mellemnavne. I dag er måden at skrive korrekt »H.A. Christensen«.

2) Kilde: Danske Statsbaners Damplokomotiver, William Bay, Herluf Andersens Forlag, **København 1968**.

sporskifte. F.eks. var der La **40** i km 77,4-78,3, 0,9 km, **torsdag 3. januar 2013**.

Januar 2014

Nu er det østlige sporskifte fået forfald igen, og denne gang er det den mere alvorlige sygdom med La **20**. Med den for tiden kraftige østenvind er det kun spørgsmål og tid, før det vestlige sporskifte i **Røb** får samme sygdom. Med en lufttemperatur lige over nul grader Celsius er smitterisikoen dog meget lille, og den kommende uge er udetemperaturen lav. Når så foråret kommer, kan det vestlige sporskifte få **La** igen.

(BL)

To 16/1 2014 + fr 17/1 2014

Flere La 20 på Langåbanen

Torsdag 16. januar 2014 eller fredag 17. januar 2014

En af disse to dage eller begge dage flyver La-smitten fra **Røb** med den kraftige vind til andre stationer. I uge 3 er det opstået seks nye sporskifte-La med La **20** og La **40**.

Vigespor

Det eller de af stationens togvejsspor, som i TIB ikke er betegnet som gennemgående spor.

Sidespor på en station

Spor, der ikke er togvejsspor

Første sporskifte-La, La **40**, ligger hen over det østligste sporskifte i **Sk**, sporskifte 102a (indkørsel til gamle spor 1), og den er opstået mellem **onsdag 13. november 2013 – lørdag 7. december 2013**. Dette

»sporskiftearbejde« fortsætter endnu og det har været syg i over en måned. Helingens varighed er ukendt, men måske bliver patienten aflivet,

idet det gamle spor 1 kun er et sidespor, der ikke er i brug i østenden af stationen.

Næste patient er det vestlige sporskifte i **Sm** (Stoholm).

Ra (Ravnstrup) går fri, men

Vg bliver også ramt, dog heldigvis kun på det vestlige indgangssporskifte. Det ligger ellers beskyttet mod direkte nedfaldne, sygdomsmittede bakterier af den brede vejbro.

Rn (Rindsholm) fik lægehjælp lige op til køreplansskiftet, og de 1,1 km med La **40** kunne erklæres rask **mandag 16. december 2013** kl. 8.00, hvor den nye, særdeles stramme køreplanen med tæt toggang **mandag-fredag** (4 tog/time) skulle stå sin prøvelse. Meget heldigt.

Vindretningen må have været kunstig, for **Rk** (Rødkærsbro) slipper indtil videre for at få La-sygdommen.

De to sidste stationer før **Lg** har også fået La-sygdommen, og det kunne tyde på, at det er blevet smittet ved en vestenvind. Begge de østlige sporskifter har fået La **20** – altså det kraftige og længerevarende sygdomsbillede.

32. Lg-Str

0,0	Lg
7,2	Up
16,0	Bj
26,9	Rk
34,3	Rn
40,2	Vg
47,6	Ra
57,0	Sm
64,9	Hø
70,5	Sk
78,0	Røb
89,2	Vp
102,4	Str

32. Lg-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Ulstrup	7,2	6,5-5,6	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Ulstrup	7,2	7,4-7,5	20	00.00	24.00	Banens tilstand
Bjerringbro	16,0	15,3-15,5	20	00.00	24.00	Banens tilstand
Viborg	40,2	40,6-40,8	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Stoholm	57,0	57,3-57,4	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Skive	70,5	69,3-69,5	40	00.00	24.00	Banens tilstand
Rønbjerg	78,0	77,4-77,5	20	00.00	24.00	Banens tilstand

Kilde: La, lørdag 18. januar 2014

Det er vist meget godt, at der ikke mere står i La, hvornår den er opstået, og pdf-filerne slettes ved udgangen af et døgn. Har en lkf eller en læser ikke gemt pdf-filen og kender ikke en anden, der har gjort det, går oprettelsesdatoen umiddelbart i glemmebogen.

– Hvem kan huske, at La **20** over de to eneste farbare spor i skrivende stund, de to togvejsspor, har haft La 20 i 28 måneder?

I gamle dage kunne varigheden forhåbentlig give de enkelte baneformænd en dårlig samvittighed over, at skinnerne, sporskiftet, dårlige sveller blev udskiftet eller sporets sætning ikke var blevet udbedrede, hvis der gik for lang tid. Der kom en »afsløring« af La'ens alder, da der i den ugentlige La stod, hvornår La'en opstod.

Her følger et eksempel på to år gamle La fra Kts (1949-1962) og Prs (1949-1966):

OVERSIGT over midlertidige hastighedsnedsættelse og andre forhold vedrørende kørslen

La

gyldig i ugen

fra søndag **13. november** kl. 0⁰⁰
til lørdag **19. november** kl. 24⁰⁰

47. uge 1955

1 b. Faaborg–Nyborg H

10	Katterød (51,6)	Spor 2 51,8—51,3	50	Tog ad spor 2	10/11 1953		Sporets tilstand
11	Pejrup (49,0)	49,2—48,7	50	Alle tog	14/12 1953		Sporets tilstand

»Almindelige« La på Langåbanen

Der findes i kørselsretning **Lg-Str 2** La med »Årsag« »Banens tilstand« (og dermed også **Str-Lg**).

Sporsætning under vejbro med Vindelsbækvej Bj-Rk

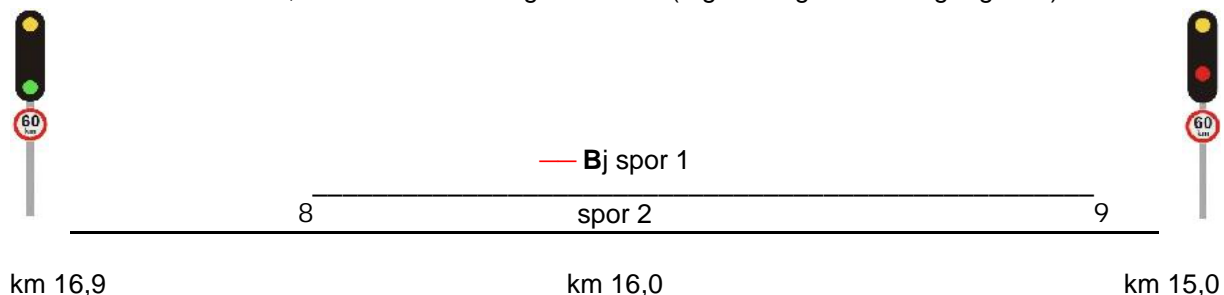
Den seneste sporombygning mellem **Rk** (Rødkærsbro) og km 18,3 ved den nedlagte, usikrede ovk 25 før **Bj** (Bjerringbro) skete i **foråret 2002**. Under vejbroen **Vindelsbækvej** blev det nye spor lagt natten mellem **onsdag 17. april 2002** og **torsdag 18. april 2002** af **gule** P 95 Matisa 980 3 817-7, mange **gule** Xtg og bl.a. **gul** trolje 754 + **gul** Xtg 206-7. Sidst angivne fotograferet oppe fra vejbro **Vindelsbækvej** kl. 23.36-36½.

Kort tid efter opdagedes det, at SO³⁾ lå for højt, så afstanden op til undersiden af vejbroen var kort. Derefter måtte sporet sænkes under broen, og denne tvungne sætning kan stadig ses tolv år efter. Der er et eller andet, der driller, for det er altid La **80** i km 24,6-24,8.

Hvor meget betyder en permanent La for køretiden mellem Rk og Bj?

Ved køreplansskiftet **søndag 15. december 2013** er køretiden fra mellem de to stationer i begge kørselsretninger sat ned fra 7½ minut til 7 minutter. Der er 10,9 km, hvilket forøgede gennemsnitsfarten fra 87,2 km/t. til 93,4 km/t.

I **Bj** skal det fra **Rk** først ankomne tog til krydsningen nu ankomme i spor 1. Fra I-signalet til standsningsstedet er der 0,9 km at køre med 60 km/t. Det tager 1 minut. Fratrækkes denne tid, bliver der 6 minutter om at køre 9,9 km/t. = 99 km/t. i gennemsnit (tog skal også sætte i gang i **Rk**).



³⁾ Skinneoverkant.

Det første tog har ankomsttiden på minuttal 24, det andet minuttal 25½.

– Gæt om det andet tog fra **Up** holder **STOP** ved den østlige indkørselssignal 1,0 km fra **Bj**.

– Tror du, at det første tog fra **Rk** ankommer til **Bj** minuttal 24?

Der er opløsnings tid på 67 sekunder når det andet tog kommer fra **Up**, 10-15 sekunder kortere, når det kommer fra **Rk**. Hvis der i givet fald kunne sættes en indkørsel for det andet tog fra **Up** 1 minutter efter, har det ½ minut om at køre 1,0 km = 120 km/t. Det holder stadig for **STOP**.

– Tror du, at det andet tog fra **Up** ankommer til **Bj** minuttal 25½?

Niks biksen, **ALDRIG**. det kan tidligst ankomme 26½ (21).

Det er vist en ikke særlig godt regnende computer, der har reduceret køretid fra 7½ minut til 7 minutter.

Det kan IKKE lade sig gøre at køre Rk-Bj spor 1 på 7 minutter.

Stillestående broarbejde Rn-Vg over Lyngvej

La **80** 38,4-39,4 Broarbejde/signalsynlighed

Det er den høje bro over **Lyngvej**, hvor der intet broarbejde har været fortaget siden eksempelvis:

søndag 26. august 2012

La **80** 38,4-38,6 Broarbejde

– Hvor længe varer dette ikke udførte broarbejde?

Hø-Sk

La **75** i km 64,9-65,8 grundet oversigtsforhold ved usikret ovk 90. Erstatningsvejen er anlagt, og når ovk 90 bliver nedlagt, forsvinder denne La.

Summa summarum

11 La på Langåbanen: 3 »normale« La og 6 p.t. smittede patienter.

– Det spørgsmålet, om de 6 patienter kan få del af de 28,5 milliarder kroner fra Togfonden, der er bevilget til **Østjylland** og **Østdanmark**?

»Kun« 10 La på Vestkystbanen

Næste spørgsmål til hastighedsfonden mellem de fem største byer i Danmark:

– Kan der bevilliges lidt håndøre til at udrydde nogle – bare nogle – af de La på La **40**, La **40**, La **40**, La **80**, La **40**, La **80**, La **80**, La **40**, La **60**, La **40**, der findes på **strækning 31. Es-Str, Vestkystbanen**?

Nogle eksempler

Lm-Rj

De 10 La giver tilsyneladende kun 6,9 km til sammen, men der er Fast hastighedsnedsættelse **80** km 128,0-135,6 = 7,6 km OG La **80** over km 135,6-139,4. I alt bliver det 14,5 km = 10 % af strækningen. Der er ingen skilte i km 135,6.

Under sporombygningen i efteråret 2002 blev der lagt nyt spor **Sj-Lm** (Lem) og **Rj-Vem**, men ikke mellem **Lm** og **Rj**. Derfor har der i flere været La **80**.

Rj

Indgangssporskiftet i nordenden blev udskiftet i året **2013**, og der blev lagt nye træsveller samt ballast, men der er stadig La **40** ud til indkørselssignalet i km 140,1. Der burde kun være La **40** fra km 139,4-139,6, for sporet i kurven ud til indkørselssignalet ser normalt ud.

– Hvorfor tager det over et halvt år at få det nordlige indgangssporskifte stoppet, så det kommer til at ligge normalt?

Bu-Ho ovk 353

Vej **521 Vilhelmsborgvej** krydser **Vestkystbanen** i ovk 353 i km 183,0.

Lørdag den 31. oktober 2009 – søndag den 1. november 2009 foretog Banedanmark sporarbejdet ved ovk 353 og ovk 355. Begge ovk fik nye sporrammer.

Fredag 12. juli 2013 anbringes nye skinner i fire støbte cementblokke. Det kan undre, at knap fire år "gamle" skinner skal udskiftes efter så få års brug.

Nu er der gået over et halvt år, skinnerne ligger i de fire betonfundamenter og der er stadig La **80** i km 182,9-183,1.

– Hvorfor skulle der lægges et nyt spor 3½ års efter, at der blev lagt nye sporrammer i efteråret **2009**?

– Skyldes de 4 betonelementer, at vejen skal ligge bedre for vejen og banen strækningshastighed på 100 km/t. er mindre vigtig? **Vilhelmsborgvej** munder ud i **Vembvej** 60 meter SØ for ovk 353.

– Hvorfor er der La **80** et halvt år efter nye skinner er lagt i ovk 353?

(BL)

Ma 20/1 2014

Rettelsesblad 4593 til TIB (V)

24. Ab-Ar

Indkørselshastigheden i **Rd** spor 3 fra stationsgrænsen i km 168,9 er sat ned fra 160 km/t. til 140 km/t. i km 168,9-168,4.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblad 4593, **mandag 20. januar 2014**

(BL)

Ma 27/1 2014

Rettelsesblade 2575-2592 til TIB (Ø)

1. Kh-Fa/TI

Ved kørsel fra **Md** ad højre spor er spor 2 stadig spor 2 og ad venstre spor 1 stadig spor

1. De spornumre i **Sno** (Snoghøj):

Ved kørsel af højre spor ud af **Sno** mod **TI** hedder det spor 2b

Ved kørsel af venstre spor ud af **Sno** mod **TI** hedder det spor 1b.

Kilometerangivelse og en stationsgrænse ændres/rettes.

1. TI/Fa-Kh

Den gennemgående spor på **Kh** får fjernet **fed** om spor 1 og bliver til spor 1.

2. Rg-Rf

Sporgeometri rettes for **Næ**.

Der fjernes blandt andet stregen for havnebane til spor 1 og fra spor 1 ud mod **mdt Næ**.

Radio nedlagt i **Rfø** og **Rf**

D26 kommandopost

C22 arbejdende tog

Kilde: **TIB (Ø/V)**, rettelsesblade 2575-2592, **mandag 27. januar 2014**

Rettelsesblade 4594-4599 til TIB (V)

1. Kh-Fa/TI

Ved kørsel fra **Md** ad højre spor er spor 2 stadig spor 2 og ad venstre spor 1 stadig spor

1. De to nye spornumre i **Sno**:

Ved kørsel af højre spor ud af **Sno** mod **TI** hedder det spor 2b

Ved kørsel af venstre spor ud af **Sno** mod **TI** hedder det spor 1b.

Kilometerangivelse og en stationsgrænse ændres/rettes.

1. TI/Fa-Kh

Den gennemgående spor på **Kh** får fjernet **fed** om spor 1 og bliver til spor 1.

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4594-4599, **mandag 27. januar 2014**

(BL)

On 29/1 2014

Rettelsesblade 4600-4601 til TIB (V)

31. Es-Str

Indkørselshastighederne i **Va** ændres

fra **1 60, 2 40, 3 40**

til **1 60, 2 60, 3 60**

31. Str-Es

Udkørselshastighederne i **Va** ændres

fra **3 40, 2 40, 1 60**

til **3 60, 2 60, 1 60**

Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4600-4601, **onsdag 29. januar 2014**

(BL)

UDLAND

Dagens mest interessante jernbanenyhed

Udkast til aftale om udmøntning af aftalen om Togfonden

<http://www.jyllands-posten.dk/pictures/article6400903.ece/BINARY/TogFond-udkast.pdf>

(LuJ via BL)

Samarbejde med Politi giver trygge kunder

En ny undersøgelse af DSB S-togs samarbejde med Nordsjællands Politi om en "Tryg Rejse" har givet resultat. 1/3 af de adspurgte kunder mener, at indsatsen har været med til at gøre dem mere trygge

Politiet i Nordsjælland og en gruppe S-togsrevisorer har i en række weekender i de sene aften- og nattetimer henover vinteren været ude i togene på linjerne E og B for at gøre kunderne opmærksomme på den mere langfingrede del af befolkningen og dermed undgå lommetyverier. Derudover var formålet at skabe trygge rammer for kunderne, når mørket for alvor falder på.

"Vi synes, at vi gjorde en forskel, når vi var ude blandt kunderne, og vi fik god respons fra dem. Med undersøgelsen har vi dokumentation på det, og vi kan arbejde videre med det," siger Sidsel Bruun Heegaard, teamleder i S-tog, som foreslog undersøgelsen.

1/3 er mere trygge

Det er Megafon, der på vegne af DSB har interviewet 227 brugere af B- og E-linjerne, for at finde ud af, om kunderne har hørt om indsatsen, og om den har virket.

Generelt viser undersøgelsen, at trygheden er høj hos kunderne i togene om aftenen, hvor der bliver scoret et gennemsnit på otte på en skala fra 0-10, hvor nul er meget utrygt. 1/3 svarer, at indsatsen har været medvirkende til, at de føler sig mere trygge.

"Jeg er rigtig glad for undersøgelsen. Jeg frygtede, at vi havde været usynlige. Men undersøgelsen viser, at rigtig mange har set eller hørt om indsatsen, hvilket er vigtigt, fordi indsatsen skulle virke præventiv," siger Sidsel Bruun Heegaard.

Fulde mennesker skaber utryghed

Af dem som føler sig utrygge ved at rejse på strækningen, svarer 44 procent, at det skyldes "fulde mennesker".

"Det er svært at gøre noget ved. Vi kan jo ikke rigtig sige, at man ikke må køre med toget, hvis din promille er over 0,5. Vi opfordrer til, at man om natten kører flere sammen og generelt holder øje med hinanden, og det er nok noget af det, vi skal sætte fokus på fremover," siger Sidsel Bruun Heegaard.

Indsatsen har været tværgående og også lokomotivførerne, trafikinformation og 7-Eleven-medarbejdere har været med. Samarbejdet bliver nu evalueret sammen med Nordsjællands Politi, så det kan besluttes, hvordan indsatsen skal se ud fremover.

DSB hjælper politiet

Overvågningsvideoer fra stationerne vil fra sommeren 2014 hjælpe politiet i hele landet med at opklare årsagen til personpåkørslerne. Det kommende samarbejde mellem DSB og Rigspolitiet er netop besluttet og sker på baggrund af gode erfaringer fra et pilotprojekt på S-banen, som DSB og Københavns Politi har været sammen om i cirka halvandet år. Det fortæller projektchef i Operation Thomas Saron.

"Det tager ofte lang tid at genoprette trafikken, når der er sket en personpåkørsel. Blandt andet fordi politiet med det samme skal efterforske hændelsen for at afgøre, om der ligger en forbrydelse bag. Det er både dyrt for samfundet og DSB, og til stor gene for vores kunder. Så kan vi hjælpe politiet med opklaringsarbejdet og dermed nedbringe tiden, togene holder stille, gør vi gerne det," siger Thomas Saron.

Der sker cirka 90 personpåkørsler om året på landsbasis. Hvor personpåkørslen tidligere ofte skete ude på den åbne strækning, sker den nu oftere ved stationerne. Derfor får Københavns Politi nu med det samme en kopi af de relevante videoovervågningsvideoer fra den berørte station i deres politikreds, så de hurtigt kan se, om den påkørte selv er hoppet eller er blevet skubbet.

Hvor meget det reducerer genopretningstiden er svært at svare på, da den altid er afhængig af omfanget af den enkelte episode, og hvor i landet den sker, men der er ingen tvivl om, at det forbedrede samarbejde har en effekt.

"Det giver politiet mulighed at få afsluttet deres del af arbejdet hurtigere, og bare vi får genopretningstiden lidt ned, får vi en stor gevinst ikke mindst for samfundsøkonomien. Udregninger viser, at det koster samfundet 191 kroner, hver gang en passager er forsinket i en time," siger Thomas Saron.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 13. januar 2014**
(JSL via BL)

Ti 14/1 2014

Togplanen er på plads

Regeringen har indgået aftale med Dansk Folkeparti og Enhedslisten om massive investeringer i det danske toget på 28,5 milliarder kroner.

Rygraden i aftalen er timemodellen, der nedsætter rejsetiden mellem de fem største byer i Danmark til en times varighed. Det vil for eksempel betyde en forkortelse af rejsetiden mellem København og Aalborg på halvanden time.

Men der vil også være en række opgraderinger på mange regionale strækninger.

De væsentligste forbedringer:

- Timemodel mellem København – Odense, Odense-Esbjerg, Odense-Aarhus, Aarhus-Aalborg
- Elektrificering af store dele af toget
- Hastighedsopgraderinger på flere regionale strækninger
- Ny bane til Billund
- Ny bane over Vestfyn
- Ny bro over Vejle Fjord

Læs mere om Togfonden på Transportministeriets hjemmeside (Link)

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 14. januar 2014**
(JSL via BL)

Ringsteds borgere og politikere mener, et jernbanekryds skal anlægges på en bar mark øst for stationen.

Presset mod upopulær jernbanebro vokser

Skal et nyt jernbanekryds bygges som en jernbanebro vest for Ringsted Station, hvor det vil medføre en masse gener for naboerne? Nej, siger Ringsteds borgere og politikere, og protesten er blevet hørt på Christiansborg. Her er der stigende interesse for at få belyst muligheden for i stedet at anlægge krydset på en bar mark øst for stationen. Det skriver DAGBLADET Ringsted.

Senest har Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen, forud for nogle trafikforhandlinger onsdag bedt om at få oplyst, hvor meget dyrere en østlig løsning vil være.

– I Venstre er vi optaget af, at de løsninger, vi laver, skal være fremtidssikrede. Så kan det være, det er dyrere, men de penge kan være givet godt ud. Og til den nye jernbane er der afsat 10,5 milliarder og 30 procent i reserver. Det skulle undre mig meget, om ikke det er muligt at finde den merudgift inden for de rammer, siger han.

Kilde:

<http://www.sn.dk/ringsted/presset-mod-upopulaer-jernbanebro-vokser/artikel/381297#.Ute8DMYYpt>

tirsdag 14. januar 2014

(JSL via BL)

On 15/1 2014

Kom hurtigere med toget

Kilde: <http://www.sn.dk/faxe/kom-hurtigere-med-toget/artikel/381677>

Faxe – onsdag 15. januar 2014 14:26

(BL)