

Jernbanenyheder fra BL

Sendt lørdag 28. marts 2015 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 indtryk af kapitlets omfang. Står der intet under et kapitel, bringes der intet. Rækkefølgen er kronologisk i hvert kapitel og dækker hovedsagelig perioden i **uge 37**

mandag 8. september 2014 – søndag 14. september 2014.

Side Emne

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 8719 i Ho
Tog 8728 i Ho
Tog 8719 i Ho
Tog 8728 i Ho
Særtog på Lemvigbanen
Lemvigbanen til Ho

KØREPLANER

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

7 **FASTE ANLÆG**

Rettelsesblade 118-119 til TIB-S
Banedanmark etablerer midlertidig perron i Rødby
1½ km La mellem Rn og Vg og i Vg forsvinder
ERTMS-installation i gang i Hf
Vi forlænger perron 1 på Vordingborg Station
Første fysiske tegn på fremtidens signaler på fjernbanen
TIB m.v. for Midtjyske Jernbaner
Regnskab Midtjyske Jernbaner A/S & Regnskab Midtjyske Jernbaner Drift A/S
Vestbanen. Sidespor i Lunde må ikke befares
Ny vej ved ovk 141 og 142 på Thybanen

UDLAND

13 DIVERSE

Nye hjem til gamle salgsvogne

Togførere i politisk magasin på TV 2 News

Salget af klippekort i hovedstadsområdet forlænges til februar 2015

DSB får nyt fælles logo

15 P1 Dokumentar: Hold vejret i kupeen – historien om DSB og den farlige luft

Jernbanenyheder

Overrubrikker sat med Arial 12 pkt.

Underrubrikker sat med Arial 10 pkt.

Brødtekst sat med Arial 10 pkt.


Figurtekster sat med Arial 9 pkt.

Fodnoter sat med Arial 9 pkt.

Tekstbehandling Corel® WordPerfect® 8 konverteret til Adobe® Reader® XI

Må citeres med tydelig kildeangivelse

Søgemuligheder i Adobe® Reader® IX

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 11.0.10.

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.

Togekspeditionssteder

Togekspeditionssted Fællesbetegnelse for stationer og holdsteder.

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.

Holdsted Fællesbetegnelse for et togekspeditionssted – sidespor eller trinbræt – på den fri bane. Deltager ikke i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen. Et trinbræt kan ligge helt eller delvist på en station.

Kilde: Sikkerhedsreglement, Afsnit 10, Definitioner

Stationsgrænsen og rangergrænsen

Grænsen mellem den fri bane og en station benævnes stationsgrænsen. Den er kendetegnet ved det I- eller VI-signal, der dækker stationen.

Kilde: Sikkerhedsreglement § 2, stk. 1.3.

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
Æk Skærbæk **Rq** Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Fib** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harboør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive **Hø**
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg Højslev
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup **Sm**
Bonnet Struer Handbjerg Stoholm
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

Stednavnefor- kortelser 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
Da Dalmose **Rdg** Rødvig
Ss Skælskør **Næ** Næstved **Fxl** Fakse Lp.
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

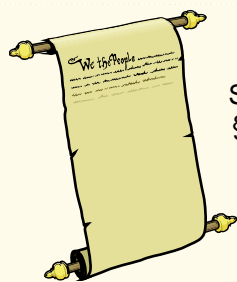
Fortegnelse over forkortelser

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) DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 8/9 2014

Tog 8719 i Ho

En septemberdag med meget omskifteligt vejr med bygers pludselige kaskader af tunge dråber indbyder til at rejse under **Vestbanen**s beskyttende tag i tog RA (Str-Sj) fra **Str** til **Ho** for at se **mandagens** tog G 8719 (Vem-Hr). Regntøj er påkrævet; gummistøvler er dog ikke obligatoriske.

Da AT AR 2052 standser i **Ho** spor 2 kl. 16.22½ (21), lister MjbaD MY 28 sig fra de syv medbragte godsvogne i spor 3. kl. 16.28 kobles der i den anden ende af stammen.

Ved afgang mod **Hr** er oprangeringen: MY 28

+ 31 80	455 6 270-5	RIV <u>D</u> -DB	Sgnss ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 31 80	454 3 035-8	TEN <u>D</u> -DB	Sgnss ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 37 80	4955 011-4	RIV <u>D</u> -AAEC	Sdggmrs ²⁵	med 3 EUROTRAINER	
+ 31 80	455 6 389-3	<u>D</u> -DB	Sgnss ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 31 RIV 80	455 6 426-3	RIV <u>D</u> -DB	Sgnss ⁶⁹¹	med 3 containere	rutevogn
+ 33 RIV 80	<u>D</u> -ERMD	7846 033-8	Zacns	ermewa -tankvogn	
+ 37 RIV 80	<u>D</u> -GATXD	7843 917-1	Zans	Bf. Altenburg, GATX Rail Germany GmbH	

Den sidste vogn er set før i Cheminova-godstoget.

Efter sammenkoblingen sker den efterfølgende afgang et kvarter senere (+16).

Tog 8728 i Ho

Tog G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 18.22½ (+42½) og afgik 18.33 (+82). Toget bestod ved afgang af MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 4 tomme bogiecontainerbærevogne.

(LuJ via BL)

Salg af Cheminova

I dag fortælles det i DR 1 Radioavisen. Læs det efterfølgende om Cheminova er solgt til det amerikanske firma FMC Corporation for at kunne få råd til at videreudvikle produkterne. 39 % af aktierne var ejet af Aarhus Universitet Forskning. Læs en beretning fra **TV2**:

<http://www.tv2oj.dk/artikel/225659:Aarhus--Cheminova-solgt>

(BL)

Det blev så i øvrigt i dag, at Cheminovas ejer, Auriga Industries, annoncerede at have indgået en aftale med USamerikanske FMC Corporation om salg af Cheminova A/S; følg linket herunder. Køberen har åbenbart ingen egen produktion, og der er derfor ikke tale om overlappende produktionsfaciliteter og -kapacitet, som kunne risikere at medføre lukning af aktiviteter på **Røn**. Alt i alt burde det vel medføre rimelig udsigt for fortsatte jernbanetransporter til/fra **Røn**.

<https://newsclient.omxgroup.com/cdsPublic/viewDisclosure.action?disclosureId=623587&lang=da>

(LuJ via BL)

To 11/9 214

Tog 8719 i Ho

Dagens G 8719 (Vem-Hr) ankom til Ho kl. 16.20 (±0) og bestod da af MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 4 bogiecontainerbærevogne. Jeg så/hørte ikke toget afgå igen.

Tog 8728 i Ho

Returløbet, G 8728 (Hr-Vem), ankom til **Ho** 18.21½ (+43½) (eller måske 18.20½?) (+44½) og afgik igen 18.32½ (+82½). Toget bestod ved afgang fra **Ho** af MjbaD MY 28 + 2 bogietankvogne + 4 tomme bogiecontainerbærevogne.

(LuJ via BL)

Fr 12/9 2014

Særtog på Lemvigbanen

Jeg kan se her <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=86862>, at **Lemvigbanen** i dag har været en tur i **Ho** med trevognssættet.

Desuden har jeg for fem minutter siden fra et forbigående Arriva-tog set det flagsmykkede sæt "Heden" holde parkeret i **Vem** på det sidespor, hvor der tidligere i år ophuggedes Y-tog.

(LuJ via BL)

Observationen foregik fra tog RA 5255 (Sj-Str), der har afgangstiden 15.39.

(BL)

Lemvigbanen til Ho

MjbaDs 3-vognssæt "Kysten" ankom fra syd/vest – vel sagtens fra **Vem** – til **Ho** kl. 17.10 og afgik igen formentligt mod **Vem** kl. 17.55½, hvilket var umiddelbart efter, at Arriva var ankommet fra **Vem**. Togsættet var pyntet med flag og beskiltet "**Særtog**".

(LuJ via BL)

KØREPLANER
TRÆKKRAFT
GODSVOGNE
PERSONVOGNE
TOGSÆT
S-TOG
METRO
FÆRGER
VETERANMATERIEL OSV.
SPECIALKØRETØJER
SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Ma 8/9 2014

Rettelsesblade 118-119 til TIB-S

Strækning 8.4. København H – Hillerød

Rettelsesblad 118. Side 313-3

Indkørselshastighed spor 3 Hillerød samt rettelse af sporgeometri.

Side 314-3

Rettelse af sporgeometri.



TIB-S

Stræknings-
oversigter

Strækning 26. Padborg-Fredericia

Rettelsesblad 119. Side 561-5

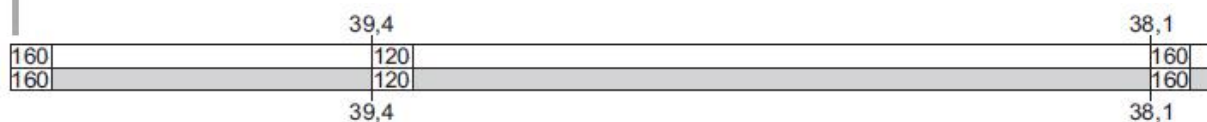
Rettelse hastighed og kilometrering Vamdrup.

Kilde: **TIB-S**, rettelsesblade 118-119, **mandag 8. september 2014**



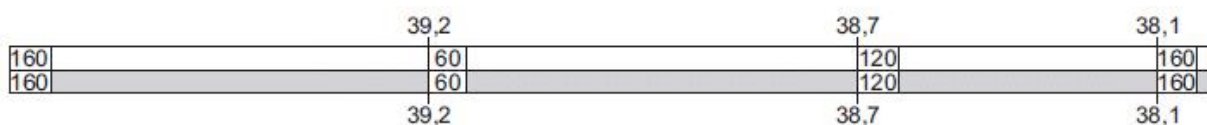
Vm ligger i km 38,8. Det sydlige indkørselssignal flyttes papirmæssigt placering fra km 39,5 til km 40,0.

På rettelsesblad 108, gyldig **fredag 25. august 2014**, var hastighederne:



På rettelsesblad 119,

gyldig **mandag 8. september 2014**, er hastighederne:



(BL)

Banedanmark går i næste uge i gang med at anlægge en midlertidig perron ved spor 20 på Rødby Færge station, der senere skal tages i brug i forbindelse med opgraderingen af Ringsted-Femern Banen.

"De forberedende arbejder går allerede i gang i denne uge, mens selve anlægsarbejdet går i gang i næste uge, hvor vi skal grave ud til perronens fundament, lave ledningsarbejder og etablere selve perronen," siger Jens Peter Storck, projektleder i Banedanmark.

Hensyn til togtrafikken

Af hensyn til togtrafikken til og fra Tyskland etableres der en midlertidig perron på Rødby Færge station, som skal fungere som endestation, når jernbanen fra Rødby Færge mod Orehoved helt eller delvist bliver spærret i forbindelse med opgraderingen. Der vil i perioder mellem 2017-2019 være længere sporspæringer på Lolland og Falster, når Banedanmark ad flere omgange skal opgradere broer på strækningerne.

Når perronen er klar til brug, vil det gøre infrastrukturen ved Rødby Færge station markant bedre, da tog til og fra færgerne fremover kan benytte sig af to spor – spor 19 og spor 20.

Perronen bliver lagt på den vestlige side af spor 20, hvilket vil minimere afstanden fra perronen til busholdepladsen, hvor togbusserne vil holde, når der er spæringer.

Ingen trafikale konsekvenser

Arbejdet med perronen vil ikke give indskrænkninger i togtrafikken til og fra Tyskland, mens arbejdet står på. Den midlertidige perron forventes at stå klar i midten af november.

Den midlertidige perron vil blive taget ud af drift i slutningen af 2019, når Banedanmark etablerer nye signaler på strækningen.

Ringsted-Femern Banen er et af Banedanmarks store anlægsprojekter, der leder frem til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Når banen står klar i 2021 vil det være muligt at køre 200 km/t. mod de nuværende 120/160 km/t., hvorved rejsetiderne kan blive markant kortere.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=21074>, **onsdag 10. september 2014**
(BL)

1½ km La mellem Rn og Vg og i Vg forsvinder

Sporombygningen på Langåbanen foregik i **sommeren 2012** mellem **Vg** og **Str**, og **mandag 13. august 2012** stod i **La** for strækningen mellem **Rn** (Rindsholm) og **Vg**:



32. Lg-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Rindsholm	34,3	38,4-40,2	80	00.00	24.00	Sporombygning
Viborg	40,2					

Kilde: **La, søndag 26. august 2012**

Mellem **Rn** og **Vg** var den gamle jernbanebro over **Lyngvej** blevet erstattet af en ny. Desværre var der – ifølge fortællinger – sket en konstruktionsfejl, så den nye bro måtte fjernes, og heldigvis havde skrotfirmaet stadig den gamle jernbanebro liggende, som så Banedanmark kunne lease. Det skal der betale dagleje af. Jernbanebroen ligger cirka i km 38,5.

Derfor, da den nye, fejlkonstruerede jernbanebro ikke er god nok til at køre med strækningshastigheden på 120 km/t., og den gamle var lagt tilbage, blev der indført **La 80** i dagene mellem **mandag 13. august 2012** (ej optaget denne dato i **La**), og **søndag 26. august 2012**, hvor broarbejdet er i gang.

32. Lg-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Rindsholm	34,3	38,4-38,6	80	00.00	24.00	Broarbejde
Viborg	40,2					

Kilde: **La, søndag 26. august 2012**

Senere udledes denne La **80** med 0,4 km længere ind mod **Vg** grundet signalsynlighed. Dette vedrører indkørselssignalet til **Vg**, der står i stationsgrænsen i km 39,6. Denne udvidede La **80** med 0,8 km gældende over km 38,4-39,4 er IKKE optaget i **La lørdag 20. oktober 2012**, men figurerer der **torsdag 1. november 2012** og fortsætter omkring 14 måneder:



32. Lg-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Rindsholm Viborg	34,3 40,2	38,4-39,4	80	00.00	24.00	Broarbejde/signalsynlighed

Kilde: **La, torsdag 1. november 2014**



Den foranstående **La** står sidste gang i hvert fald **lørdag 1. februar 2014**.

Da samtlige **La** for ENT's strækninger i **Danmark** eller for bestemte strækninger ikke læses og gemmes hver dag 365 dage om året, vides det ikke, hvornår den blev ændret, men **onsdag 5. februar 2014** var der kommet en **La 40** mellem jernbanebroen og **Vg**



32. Lg-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Rindsholm Viborg	34,3 40,2	38,4-39,0	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Rindsholm Viborg	34,3 40,2	39,0-40,5	40	00.00	24.00	Banens tilstand Afstanden mellem standsignal 16.2.1 og 16.2.2 er nedsat til 600 m

Kilde: **La, onsdag 1. september 2014**

Hvorfor denne 1½ km lange **La 40** opstod, vides ikke, men omkring km 39,2 kan en sætning af den ene skinne mærkes i tog ved forbikørsel.

Yderligere forsinkelser

I forbindelse med den nugældende K14 blev køretiderne mellem **Lg** og **Sm** strammet gevaldigt op. På næsten alle syv banestykker blev køretiderne reduceret med et ½ minut. Ved de to krydsninger i **Bj** (Bjerringbro) og **Sm** fik det første tog ved krydsningen kun 2 minutters standsningstid mod normalt 2½-3 minutter. Det har betydet en megen sårbar køreplan over for forsinkelser og under dårlige vejrforhold som glatte skinner under finregn og i efterårsmånederne under løvfald.

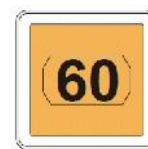
Gennemsnitsfarten for **Bj-Rk** er 93,4 km/t.
 " " **Rk-Rn** er 88,8 km/t.
 " " **Rn-Vg** er 88,5 km/t.

Fast hastighedsnedsættelse 60

Da der i forvejen – grundet den skarpe kurve ind til **Vg** – var Fast hastighedsnedsættelse **60** i km 39,4-40,6, er der med de 4 minutters køretid mellem **Rn-Vg** og **Vg-Rn** kun muligt lige at holde køretiden, og nu **tabtes der tid** ved samtlige tog med 4 minutters køretid, idet den foran beskrevne **La 40** får »læsset« til at vælte for hvert tog.

Derfor var det **yderste sjældent** – bare få gange i løbet af et døgn – et, måske få, tog kunne standse rettidige på minuttallene 42½-43½ i **Vg**. De eneste, der havde chancen, var de to sidste tog fra **Vg** mod **Str/Vg**, der slap for den faste 1½ minuts forsinkelse ved krydsningen i **Bj**; der er ingen.

For passagerne var den faste forsinkelse på 1½-2½ minutter almindelig, irriterende dagligdag.



1½ km La mellem Rn og Vg og i Vg forsvinder



Endelig – efter syv måneders La **40** over 1½ km – forsvinder den 1½ km lange La **40**, der så erstattes af La **80** i km 38,4-39,4, selv om jernbanebroen ikke er 1 km lang, men det skyldes den korte afstand (cirka 0,8 km) fra **Lyngvej** hen til Fast hastighedsnedsættelse **60**.



Den sidste havende La for strækning **32. Lg-Str** er fra **mandag 1. september 2014**, og endelig efter syv måneder – i hvert fald **onsdag 10. september 2014** – er den forsvundet.

32. Lg-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Rindsholm	34,3	38,4-39,4	80	00.00	24.00	Banens tilstand
Viborg	40,2					

Kilde: La, **onsdag 10. september 2014**

Det er utroligt, at det har varet syv måneder at få udbedret »Banens tilstand« fra km 39,0-40,5!

Ny jernbanebro ønskes

Nu mangler der »kun« at blive bygget og monteret en ny jernbanebro over **Lyngvej**. Så er spørgsmålet, i hvilket år det nødvendige beløb kan bevilliges og blive afsat i årsregnskabet, til at broen kan bygges og erstatte den oprindelige bro, der p.t. (*fork. for pro tempore*) ligger der igen.

PS

Det er næsten synd at angive det under postscriptum, men nu er det muligt at vinde 1½ minut fra **Bj** til **Vg**, så det ikke mere er ualmindeligt, at et tog standser i **Vg** på minuttallene 42½-43½!

(BL)

ERTMS-installation i gang i Hf

BDK's entreprenører er gået i gang med installationen af ERTMS i **Hf**. Et lille skilt på vejsiden af hegnet ind til perronen fortæller, at der arbejdes på stationen fra den **mandag 4. august 2014** til den **fredag 19. september 2014**. Fra toget har jeg bl.a. set, der blev sat "soldater" op til teknikhytten, og at der laves kabelkasser langs spor 2.

Ingeniøren skrev **onsdag 10. september 2014**:

<http://ing.dk/artikel/i-dag-begynder-udskiftningen-af-jernbanens-oldgamle-signalsystemer-170736> og på vedlagte klip lidt mere fra Sjællandske om det. Desværre udtaler Banedanmark sig lidt mere diplomatisk i avisen end i DR P4 Sjælland, hvor de indrømmede, der er mange problemer med fjernstyringen på **Lille Syd**.

(JSL via BL)

Overskrifter i Ingeniøren

I dag begynder udskiftningen af jernbanens oldgamle signalsystemer.

Det nye fælleseuropæiske signalsystem skal give flere tog til tiden og reducere vedligeholdelsesomkostninger. I dag tages første spadestik på fjernbanen.

(BL)

To 11/9 2014

Forside > Baneprojekter > Sjælland > Ringsted-Femern Banen > Naboinformation > Vi forlænger perron 1 på Vordingborg Station

Vi forlænger perron 1 på Vordingborg Station

Udsendt til naboer i området

Vi forlænger perron 1 på Vordingborg Station

I perioden 2014-2021 fornyer og udbygger Banedanmark Ringsted-Femern Banen, så den bliver klar til den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

På Vordingborg Station forlænger og forhøjer Banedanmark perronen ved spor 1.

Perronen bliver forlænget med 250 meter, så den får samme længde som perronen ved spor 2 og 3 og dermed har plads til de lange passagertog. Desuden bliver den forhøjet fra 26 til 55 cm., så den følger gældende standarder. Perronen vil blive taget i brug, når vi på et senere tidspunkt skal arbejde i spor 2 og 3. Vi forventer at være færdige med perronen med udgangen af 2014.

Undskyld vi støjer

Der vil være nogen støj fra arbejdet, som finder sted inden for almindelig arbejdstid. Selve arbejdet går ud på at bryde den nuværende belægning op og anbringe forstøbte perronelementer, hvorefter vi lægger ny belægning igen. Det eksisterende sidespor, godsbygningen og lagerbygningen vil også blive fjernet.

Der vil således være støj fra gravemaskiner og andre større maskiner, nedbrydning af bygninger og fjernelse af skærver og skinner, som skal skæres over. Der vil også være forøget tung trafik i området.

Kontakt

...

Har du spørgsmål til trafikken, beder vi dig kontakte DSB eller rejseplanen.dk.

Du kan læse mere om anlægsprojektet på www.banedanmark.dk/ringsted-femern.

Elektroniske nyheder

Ønsker du at følge med i projektet Ringsted-Femern Banen, kan du tilmelde dig vores abonnementsservice og få nyheder sendt direkte til din e-mail. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=21084> torsdag 11. september 2014

Forside > Presse > Pressemeddelelser > Første fysiske tegn på fremtidens signaler på fjernbanen

Første fysiske tegn på fremtidens signaler på fjernbanen

Alle signalanlæg på det statslige jernbanenet skal udskiftes over de kommende år og onsdag eftermiddag d. 10. sep. satte Banedanmark en fysisk milepæl, da en knap 13 m² stor teknikhytte blev placeret ved Herfølge Station. Hytten er første synlige bevis på fremtidens signalsystem på fjernbanen, der vil betyde markant færre forsinkelser og bedre rettidighed for passagererne.

Onsdag kunne passagererne på Herfølge Station se det første synlige bevis på, at Banedanmark, efter flere års grundige forberedelser, er kommet i gang med at etablere fremtidens signaler på fjernbanen. En kran placerede en såkaldt teknikhytte på den første strækning på fjernbanen, hvor det nye fælleseuropæiske signalsystem European Rail Traffic Management System level 2 (ERTMS niveau 2) bliver installeret på strækningen Roskilde-Køge-Næstved.

"Det nye signalsystem for fjernbanen er meget omfattende, selv om det stort set ikke vil kunne ses. De traditionelle signaler, vi kender i dag langs jernbanen, erstattes over de kommende år af radiostyrede signaler, som lokomotivføreren får direkte ind i førerrummet. Faktisk bliver det mest synlige netop teknikhytterne, så selvom det nye signalsystem ikke bliver ret synligt med det blotte øje, bliver fordelene til gengæld meget mærkbare for passagererne," siger Morten Søndergaard, programdirektør for Signalprogrammet i Banedanmark.

Ikke synligt, men mærkbart for passagererne

Når det omfattende arbejde med at udskifte alle signalanlæggene på fjernbanen er færdigt med udgangen af 2021, vil gevinsterne ved det nye signalsystem blandt andet være markant færre forsinkede tog til gavn for passagererne, mulighed for flere tog pr. strækning, ensartet højt sikkerhedsniveau i hele Danmark og reduktion af udstyr og materiel i og omkring jernbanen og sporene.

Programdirektør Morten Søndergaard fortæller:

"Nu går vi planmæssigt i gang med at etablere hele systemet på strækningen mellem Roskilde-Køge-Næstved, som er den første strækning, der får installeret det nye signalsystem på fjernbanen. Vi skal blandt andet installere flere teknikhytter samt mere udstyr i og langs sporene. De erfaringer, vi høster fra den første strækning, skal analyseres, før vi installerer systemet på de næste strækninger," siger Morten Søndergaard.

Godt i gang på S-banen

Det er ikke kun fjernbanen, der skal have udskiftet alle signalanlæggene langs banen. Banedanmark er i gang med at udrulle et nyt bybanesystem på S-banen, som bruges i flere europæiske storbyer.

Det omfattende arbejde startede allerede sidste forår, hvor den første strækning på S-banen mellem Hillerød og Jægersborg fik placeret en tilsvarende sikringshytte som den på Herfølge station. Udrulningen er så fremskreden, at Banedanmark er i gang med at afprøve det nye system på strækningen mellem Hillerød og Jægersborg, hvor det forventes, at de røde S-tog kan blive styret af det nye signalsystem med udgangen af 2014.

Herefter udrulles det løbende over de næste par år på alle S-togsstrækningerne, hvor hele det nye signalsystem på S-banen er indfaset med udgangen af 2018.

Nye signaler

Download flere billeder:

Pressebilleder kan frit bruges ved kreditering af Christoffer Regild/Banedanmark

Fakta

Det nye signalsystem på fjernbanen er mere pålideligt end det nuværende system og forventes at reducere antallet af signalfejl med op til 80 procent. Fordelene ved det nye signalsystem på fjernbanen er:

- Flere tog til tiden
- Højere hastighed og kortere rejsetid på enkelte strækninger
- Færre vedligeholdelsesudgifter
- Nem togdrift over landegrænserne
- Ensartet højt sikkerhedsniveau på hele jernbanen

...

Læs mere på www.bane.dk/signalprogrammet

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=21072>, torsdag 11. september 2014

(BL)

TIB m.v. for Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaner har lagt sin TIB m.v. ud tilgængeligt på hjemmesiden:

<http://www.mjba.dk/entrepenoerer.html>

(LuJ via BL)

Regnskab Midtjyske Jernbaner A/S & Regnskab Midtjyske Jernbaner Drift A/S

Årsrapport for de to aktieselskaber kan ses under

○ Årsrapporter

<http://www.mjba.dk/pages/webseite.asp?articleGuid=212885>

Vestbanen. Sidespor i Lunde må ikke befares

Gyldig STRAKS fra 11. september 2014 og indtil videre.

Sidesporet i Lunde overholder ikke gældende sporvidde.

Sidesporet må ikke befares mellem sporskifte S 3 og stoptavlen mod vest

Kilde: Arriva tog, Sikkerhedscirkulære 14/05, torsdag 11. september 2014

(BL)

Sø 14/9 2014

Ny vej ved ovk 141 og 142 på Thybanen

Denne søndag arbejdes der ikke ved ovk 142 i km 48,063, der ligger mellem **Bn** og **Hæ** (Hørdum). Derfor holder der mange maskiner ved ovk 142: En lille grå, to **gule**, mindre gravemaskiner, en stor **gul CAT**-gravemaskine og to **blå** traktorer med tilkoblet **gult** lad.

Der ser ud til, at planum er retableret for den gamle adgangsvej fra ejendommen ved ovk 142 og til **Kildedal**. Fra ovk 142 og hen til ovk 141 i km 47,792 ser den nye vej ud til at være færdiganlagt.

(BL)

SR-signal
17.1.2.
til **Bnv**
ved ovk
142.



UDLAND

Nye hjem til gamle salgsvogne

Næsten alle DSB's 174 pensionerede salgsvogne har nu fundet nye gode hjem. Langt de fleste kan nyde deres otium hos en DSB-medarbejder. Som fx hjemme hos Torben Kronstam, hvor salgsvognen nu er i brug næsten hver dag på den gård, hvor han bor.

"Jeg plejede at fise og fare rundt for at lede efter mit værktøj. Nu er det dejligt, at jeg kan have det hele med mig rundt," siger Torben Kronstam, IC4 programdirektør, og fortsætter:

"Det er en supergod idé, og jeg har faktisk prøvet at bestille en til, men det ser desværre ud til, at de er udsolgt," siger Torben Kronstam.

Salgsvognen populær

Siden salgsvognene blev sat til salg internt i DSB i midten af juli, er de gået som varmt brød. Efterspørgslen kommer bag på Vivian Karlsen, chef for Catering.

"Jeg vidste godt, at mange ville blive solgt, men havde slet ikke forventet, at der ville blive ryddet så hurtigt op," fortæller Vivian Karlsen, der nu kan melde tæt på udsolgt og har ca. 30 kolleger på venteliste til en salgsvogn.

Nyder otium

De pensionerede salgsvogne kan nyde deres otium med så forskellige opgaver som hjemmebar, blomsterkumme, opbevaring af værktøj, perler, sygrej og materialer til at lave julenisser af. En nyder pensionisttilværelsen under sydligere himmelstrøg og hjælper til ved kirkebasaren i Fuengirola i Spanien.

For 30 af salgsvognene gælder, at de må vente lidt endnu med at gå på pension. De er nemlig solgt til togservice i det tjekkiske togselskab, JLV. Desuden har Glostrup Hospital aftaget et par salgsvogne, der skal bruges til kioskvogne, og andre salgsvogne har oplevet sommerens festivaler hos Royal Unibrew. En er endt på Dansk Jernbanemuseum i Odense.

Lukket og slukket

Ikke bare selve salgsvognen, men også alt indhold har fået nye hjem.

Kort & Godt på Københavns Hovedbanegård aftog 95 procent af varelageret fra salgsvognen. Resten af varerne, som var dem med kort holdbarhed, blev købt af nogle firmaer i Københavns Lufthavn, som skulle holde sommerfest og den sidste lille bitte smule, der var tilbage, blev tilbudt til kollegerne på KAC til favorabel pris.

Det tjekkiske togselskab har aftaget alle reservedele på lager, og den allersidste salgsvogn bliver begravet ved en privat ceremoni, hvor en del af de tidligere togstewarder og -stewardesser samles og steder den til hvile i en have.

Hvad der nu er tilbage af salgsvognen er lidt kakaobreve og nogle pakker med nølsebakker.

En æra i DSB er slut.

William Sørensen (tv) og Bo Willestofte (th) blev interviewet ved spor 7 på Odense Banegård.

Togførere i politisk magasin på TV 2 News

Torsdag formiddag i sidste uge interviewede TV 2 News togførerne Bo Willestofte og William Sørensen til det politiske magasin Mogensen & Kristiansen.

Interviewet foregik ved spor 7 på Odense Banegård. Her fik begge togførere mulighed for at stille et spørgsmål til et endnu ukendt panel af politikere.

Hvordan genskaber man trygheden i togene?

Efter effektiviseringen af DSB nærmer virksomheden sig enmandsbetjening af tog.

Togfører og tillidsmand Bo Willestofte forestiller sig, at det vil blive svært for én lokomotivfører at skabe den nødvendige tryghed for passagerne. Hans spørgsmål var; hvordan genskaber man tryghed i togene?

Vil DSB udlicitere hele min arbejdsplads?

I medierne sættes DSB fra tid til anden i forbindelse med en udlicitering. Det ligger togfører William Sørensen på sinde. Hans spørgsmål var: Vil DSB udlicitere hele min arbejdsplads?

Hvilke politikere, der vil besvare spørgsmålene, er endnu ikke fastlagt. Dato og sendetidspunkt på TV 2 News er heller ikke endeligt besluttet.

Salget af klippekort i hovedstadsområdet forlænges til februar 2015

Passagererne i den kollektive trafik i hovedstaden kan købe klippekort til rejser i hovedstadsområdet frem til den 9. februar 2015. Derefter anbefales passagerne enten at benytte rejsekort, app'en "mobilbilletter", periodekort eller at købe kontantbillet.

Det er Direktørsamarbejdet i hovedstaden (DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen), der har besluttet at forlænge salget af klippekort.

Baggrunden er, at en planlagt opgradering af rejsekortet er udskudt og først forventes afsluttet i løbet af efteråret 2014. Direktørsamarbejdet ønsker ikke, at systemopdateringen af rejsekortet kommer til at falde sammen med udfasningen af klippekort.

Systemopdateringen drejer sig primært om back-office funktioner, så nuværende rejsekortbrugere vil ikke mærke ændringer i systemet.

De klippekort, der er købt inden den 9. februar, kan bruges frem til og med 30. juni 2015. Derefter er det helt slut med klippekort, og ubrugte klippekort kan refunderes frem til 8. februar 2018.

"Det vigtigste for os er, at kunderne oplever en tryk overgang fra klippekort til rejsekort – så betyder det mindre, at udfasningen af klippekort udskydes," siger Christian Linnelyst, salgs- og produktmarkedschef, DSB.

"Der er allerede mere end 375.000 kunder i hovedstadsområdet, der bruger rejsekortet, og for hvem det fungerer godt i dagligdagen. Med rejsekort rejser man i hovedstadsområdet til klippekortpris og opnår samtidig 20 % rabat på rejser uden for myldretiden," siger Rebekka Nymark, Kundedirektør Metroselskabet

"To tredjedele af rejsekortbrugere siger i den nyeste brugerundersøgelse, at de har fået en nemmere rejse med rejsekortet. Vi arbejder for, at de nye rejsekortbrugere oplever en smidig overgang fra klippekort til rejsekort, så de også bliver glade for rejsekortet," siger Søren Englund, Markedscenterchef i Movia.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 8. september 2014**
(JSL via BL)

On 10/9 2014

DSB får nyt fælles logo

DSB får nyt logo, og fra i morgen, den 11. september 2014, vil DSB's nye fælles logo være en kombination af formen på logoet fra S-tog samt skrifttypen fra DSB's nuværende logo. Det nye logo er bygget på disse elementer, da de allerede hver især er stærke brands.

Logoet skal signalere DSB som en mere enkel og samlet virksomhed med 100 procent fokus på kerneforretningen, altså at køre tog. Det skal også være med til at fortælle historien om, at enkelthed, tillid og pålidelighed er grundlaget for DSB's vej mod at skabe sammenhæng i den kollektive trafik i Danmark.

"Mere enkelthed og ét samlet DSB er nogle af tankerne bag det nye logo, som er lettere at afkode og som skaber et mere entydigt billede af DSB. Vi har taget udgangspunkt i det kendte symbol fra S-tog samt den velkendte DSB-skrift, og vi sikrer derved en genkendelighed, som vi kan bygge videre på. I den næste tid vil vi skifte alle DSB's forskellige logoer ud med det nye, og på den måde vil kunderne få en mere enkel visuel oplevelse, når de kommer ind på vores stationer eller i vores tog," siger direktør i DSB Kommunikation & Branding Lars Kaspersen.

Heksagonen skal være en samlende enhed med de seks sider som symbol på forskellighed og hele logoet som symbol på sammenhæng. Logoet skal hjælpe med til at formidle DSB's værdi pålidelighed og skabe tillid til, at DSB løser transportopgaven for danskerne med dygtighed.

Udrulningen af det nye logo på stationer, tog, markedsføring og så videre starter i forbindelse med lanceringen. Men ikke alt bliver skiftet med det samme, siger Lars Kaspersen.

"Vi har valgt at udskifte logoet i takt med, at vi alligevel skal skifte materialer, og at f.eks. tog alligevel er inde til eftersyn. Vi ønsker ikke at rutte med pengene, og skiftet bliver derfor i første omgang mest synligt på vores elektroniske platforme, men det er også her flere og flere af vores kunder starter deres rejse, så ændringen her har markant større gennemslagskraft end den ville have haft for bare få år siden," siger han.

Logoet er tegnet af Bo Linnemann og Kontrapunkt i 2014.

Alle medarbejdere vil i morgen torsdag den 11. september modtage et brev og en folder om DSB's nye logo.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 10. september 2014**
(JSL via BL)

P1 Dokumentar: Hold vejret i kupeen – historien om DSB og den farlige luft

I en årrække har luften inde i kupeerne i DSBs dobbeltdækkertog på Sjælland været op til 10 gange så forurenede med kræftfremkaldende partikler som den mest trafikerede københavnske indfaldsvej. Og i årevis har de tusindvis af daglige pendlere fået blæst de sundhedsskadelige ultrafine partikler fra diesellokomotivet lige ind i hovedet. Men DSB gjorde ikke pendlerne opmærksomme på skadelig luft i kupeerne, selvom DSB vidste, at den var gal. ...

Kilde: <http://www.dr.dk/p1/p1-dokumentar>, torsdag 11. september 2014. **DR P1**

Seneste udsendelse **torsdag** kl. 14:03.

(JSL via BL)

Radioudsendelsen varer 42 minutter med nogen ME-lyd, men uden lugt.

(BL)