

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 14. juni 2015 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke 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 9**

mandag 23. februar 2015 – søndag 1. marts 2015.

Side Emne

6 **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

Tog 8715 er rettidig i Vj

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Tog 97519 før plan

6 **KØREPLANER**

Arriva Tog beklager

TRÆKKRAFT

6 **GODSVOGNE**

F-ERSA 6941 144-2 Facs ez genset

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

7 **FÆRGER**

Næssund-færgen har sejlet sidste tur

Næssundfærgen er nu fortid

Snigpremiere med MF SAMSØ på søndag

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

8 **FASTE ANLÆG**

Startskud for anlægsarbejdet på Langeskov Station

Anlægget af den kommende Ar Letbane

Lisbjerg-Lystrup

Nye skærver i spor 1 i Ar

11 **UDLAND**

Link til fotos med ex MY 1125

11 DIVERSE

Vi behandler dem som vores egne drenge”
I Langeskov har de ventet på toget i 40 år
Et eksempel med tog 505 (Ng-Od)
Rune vil være ingeniør
DSB kom i mål med "Ét sundt DSB"
Året 2015 tegner til at blive et udfordrende år
Region Nordjylland har udskudt overtagelsen af regionaltogstrafik
Forberedelserne til Femern Bælt-forbindelsen fortsætter
De kommende sporspærringer på Sydbanen

17 Pdf-folder om »Banedanmarks anlægsarbejde på bane«

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® XI

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 11.0.11.

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.

Holdested 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 **Mrg** Mariager
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** Allingaebro
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
Ox **Va** Varde **Fa** Fredericia
Oks- **Es** Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
bøl **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 **Ib** 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
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

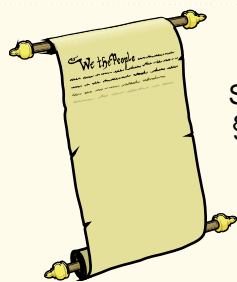
Fortegnelse over forkortelser

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	jernbanedektiv			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)

Ma 23/2 2015

Tog 8715 er rettidig i Vj

Dagens godstog i dagslys bliver fotograferet kl. 16.06 mellem **Bet** (Brejning) – fire minutter kørsel før **Vj**. Trækkraft for tog G 8715 (Fa-Hr) er RSC MZ 1457. Der er 26 godsvogne med toget, hvoraf de forreste 13 gsv. skal til **Hr**, og de 13 bagerste kobles af i **Vj**. Der lægges mærke til, at blandt godsvognene er en Facs til **Hr**, hvilket ikke er normalt. **144** læses; læs mere om godsvognen i kapitlet **GODSVOGNE**.
(Jen via BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 23/2 2015

Tog 97519 før plan

Sidder i nordgående Arriva-tog RA 5261 (Sj-Str) og har i **Uf** kl. ca. 16.27-28 (+1-+2) krydset det sydgående Cheminova-godstog tog G 97519 (Vem-Hr), der i dag bestod af MjbaD MY 28 + 5 bogiecontainerbærevogne + 1 bogietankvogn.
(LuJ via BL)

To 26/2 2015

Tog 97519 før plan

Sidder i et nordgående Arriva-tog RA 5261 (Sj-Str) og har netop i **Uf** krydset dagens sydgående Cheminova-godstog G 97519 (Vem-Hr), som består af MjbaD MY 28 + 4 læssede bogiecontainerbærevogne + 1 bogietankvogn. Toget afgik fra **Uf** 16.28½ (+½).
(LuJ via BL)

KØREPLANER

Ti 24/2 2015

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket er ca. 20 minutter forsinket på toget mellem Skjern-Struer. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 24. februar 2015 12:52:53**

Arriva Tog beklager, at vi i øjeblikket er ca. 20 minutter forsinket på toget mellem Skjern-Struer. Mvh. Arriva Tog.

Kilde: Arriva Tog, sms, **tirsdag 24. februar 2015 18:18:32**

(BL)

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

Ma 23/2 2015

F-ERSA 6941 144-2 Facs EZ genset

Tog G 8715 (Fa-Hr) bliver fotograferet kl. 16.06 (±0) mellem **Bet** (Brejning) og **Vj**. Der lægges mærke til, at blandt godsvognene er en Facs, hvilket ikke er normalt. **144** læses, aha, en gammel kending fra **Vj**, der i hvert fald har været en tur i **Fa**. Den var blandt 13 forreste vogne til **Hr**. De 13 bageste vogne skulle afkobles i **Vj**.

På **Vj Havn** var der ikke eneste godsvogn at se, hverken ved **BRENNTAG** ((&& i **Strandgade**, på **Nordkajen** eller **Sydkaen** eller i **Pakhusgade**. Der er umindelige tider siden, det sidst sket.

(Jen via BL)

Thyborøn-godsvogn genfundet

Ved et besøg – efter **torsdag 25. september 2014** – er F-ERSA 6941 144-2 Facs EZ ikke at se ved sporstopperen i østenden af **Pakhusvej** på **Vj Havn**. Hvor den er »rejst«, vides ikke. Dens historie: Kører med i tog G 8719 (Vem-Hr) **mandag 14. april 2014**. Den kom fra i **Thb**.

Holdt ved sporstopperen i østenden af **Pakhusvej torsdag 24. juli 2014**.

Holdt ved sporstopperen i østenden af **Pakhusvej torsdag 25. september 2014**.

Tilbage til sporene ved pakhuset i **Vj**. Da der kan ses tre godsvogne, ses det med samme, at der holder en Facs, der ligner en gammel kending, for lige ved siden af de to grå Uacns er det F-ERSA 6941 144-2 Facs EZ. Vognen fra **Thb** er genfundet!

– *Hvad mon dens skæbne vil blive?*

(BL)

Kilde: **GODSVOGNE**, fredag 19. december 2014

(BL)

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

Fr 27/2 2015

Næssund-færgen har sejlet sidste tur

Bestyrelsen i Mors-Thy Færgefart har besluttet, at Næssund-færgen øjeblikkeligt stopper sejladsen. Det sker efter, at den i går måtte lægge til kaj med en defekt kobling. En reparation vil koste cirka 100.000 kroner og først være færdig midt i marts. Dermed slutter over 430 års færgedrift på stedet.

”Jeg håber ikke, at der går politik i beslutningen, når den skal tages på kommunalbestyrelsesmødet på mandag. Færgen skal nu bugseres til Nykøbing, hvor havnens folk kan holde øje med den. Og så skal færgen sælges. Vi ved, at priserne går fra 250.000 kroner og op efter, når færger af den her type sælges. Køberne er typisk folk, der indretter dem til husbåde og lignende”, siger formand for færgeselskabet Viggo Vangsgaard til limfjordupdate.dk.

Færgen skulle sejle sidste gang den 30. april. Men efter den torsdag gik i stykker, har man besluttet ikke at reparere den, da den alligevel kun ville komme til at sejle nogle få uger.

Lukningen skal nu endeligt godkendes af byrådene i Thisted og på Mors. På Mors sker det allerede på mandag.

Der var dog tidligere åbnet en mulighed for, at færgen kunne få kommunal støtte helt frem til den 1. september, hvis det lykkedes Karby-boerne og andre færge-venner at stable et bærbart projekt for den videre drift på benene.

I 2014 har Næssund-færgen kostet Mors og Thy kommuner godt en million i reparation og vedligeholdelse.

Kilde: limfjordupdate.dk

<http://www.maritimedanmark.dk/?Id=25852>, fredag 27. februar 2015 kl. 11.09

Næssundfærgen er nu for tid

To måneder før tid er det nu slut med at sejle med Næssundfærgen. Et maskinuheld har sendt færgen på pension.

LÆS MERE ...

Færgeråd: Vi er til grin

Stor spareplan: Næssundfærgen lukker

Det skulle egentlig først være til april, at Næssundfærgen skulle sejle sin sidste tur, men torsdag morgen havde færgen et maskinuheld, og en reparation er så dyr, at det ikke kan betale sig at lave den.

– En reparation vil koste 90.000 kroner. Jeg har indkaldt bestyrelsen til møde fredag morgen, og her vil vi sandsynligvis beslutte, at det ikke kan svare sig at ofre de penge, når færgen alligevel skal indstille driften 30. april, siger Viggo Vangsgaard, Formand for Mors-Thy Færgefart.

Formanden havde håbet, at færgen kunne holde helt til sin pensionsdato sidst i april, men sådan bliver det desværre ikke.

– Det skal selvfølgelig først besluttes i de to kommunalbestyrelser, men ud fra de meldinger de tidligere er kommet med, så er det her reelt en lukning, siger Viggo Vangsgaard, formand for Mors-Thy Færgesfart.

Mange entusiaster havde sikkert set frem til en sidste tur i den 60 år gamle træfærge, men det kan nu alligevel ikke lade sig gøre, og det ærgrer Viggo Vangsgaard. Godt to måneder før tid vælger de to kommuner at stoppe tilskuddet til driften af færgen, som har haft over 400 færgeovergange over det smalle Næssund.

– Det er meget vemodigt, at vi må lukke den, på den her måde. Der er mange, der gerne ville have haft en sidste tur, og det kan de så ikke nu. Det er ærgerligt, siger Viggo Vangsgaard.

Kilde: <http://www.tvmidtvest.dk/indhold/naessundfaergen-er-nu-fortid>

(LuJ BL)

Sø 1/3 2015

Snigpremiere med MF SAMSØ på søndag

For 15 dage siden lagde MF SAMSØ for første gang til i Sælvig på Samsø. De seneste 2 uger er gået med øvelser, uddannelse og et fantastisk ÅBEN FÆRGE arrangement d. 14. februar. Over 1200 samsinger og andre interesserede kiggede forbi. En dejlig dag, både for besøgende og personale. Vi takker alle for besøget.

I går testede MF SAMSØ den tilpassede broklap i Hou, som nu passer perfekt. Justering af broklappen i Sælvig er blevet færdig i dag. Alle test og godkendelser af skib og sikkerhedsprocedurer er godkendt, motorerne spinder og kaffen er sat over. Så både vi og færgen er nu helt klar til at sejle med passagerer.

Derfor starter vi lidt før sidste udmeldte dato. Vi sejler første tur med MF SAMSØ søndag d. 1. marts med afgang fra Sælvig kl. 08.10.

1.-3. marts sejler MF SAMSØ i nuværende (ANE LÆSØ) sejlplan. Se den her.

Fra 4. marts går vi over til normal sejlplan med første afgang fra Sælvig kl. 05.45. Hent sejlplanen her.

Fra 4. marts genindføres den automatiske pladsreservation for samsinger. Så fra og med 4. marts, behøver du som samsing ikke booke plads på forhånd.

Vi glæder os til at byde jer velkommen om bord.

Kilde: <http://www.tilsamsoe.dk/om-samsoe-rederi/nyheder/>

(BL)

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Ma 23/2 2015

Forside > Baneprojekter > Fyn > Ny station i Langeskov > Naboinformation Langeskov Station > **Startskud for anlægsarbejdet på Langeskov Station**

Startskud for anlægsarbejdet på Langeskov Station

Udsendt til naboer til byggepladsen den 17. februar 2015

Banedanmark skal i perioden marts-september 2015 anlægge en ny station i Langeskov.

Der anlægges to nye perroner a 250 meter. Perronerne 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 passager-information, 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, handicapparkering, cykelparkering mv.

Det er Kerteminde Kommune, der finansierer forplads, stisystem, parkeringsplaser mv.

Sådan forløber arbejdet

Fra starten af marts til starten af april udfører vi forberedende arbejde forud for etableringen af perrontunnelen. Arbejdet omfatter rydning af arealer, etablering af oplagringspladser og adgangsveje samt diverse mindre sikrings- og kørestrøms-arbejder. Disse arbejder udføres som udgangspunkt i dagtimerne.

For at kunne etablere selve tunnelen under jernbanen er det nødvendigt at totalspærre begge spor mellem Ullerslev og Marslev. Det sker i påsken fra den 3. april kl. 00.00 til den 5. april kl. 8.00. I denne periode arbejder vi i døgndrift, og det kan desværre ikke undgås, at vi kommer til at forstyrre vores naboer med arbejdsstøj.

Vi starter med at fjerne skinner, sveller og skærver over perrontunnelens placering. Herefter etablerer vi tunnelens spunsvægge, monterer og sammenstøber de øvrige tunnel-elementer og reetablerer sporet. Til slut justeres og kontrolleres sporet, før det kan tages i brug igen.

Sideløbende med etableringen af perrontunnelen vil den nordlige støj-skærm blive demonteret. Herefter må der i en periode forventes øget støj fra den daglige togdrift, indtil støjskærmen bliver genetableret på den nye perron.

Banedanmark beklager generne for vores naboer.

Efter påske og frem til 22. juni udgraves tunnelen, og på de omkringliggende arealer og perroner udfører entreprenøren alle de arbejder, det er muligt at udføre, mens der kører tog. I denne periode arbejder vi som udgangspunkt kun i dagtimerne.

Trafikinformation

Mens sporet er spærret i påsken, indsætter DSB togbusser.

Fra den 22. juni til og med den 12. juli spærres ét spor ad gangen mellem Ullerslev og Marslev. Der vil i denne periode kun køre ét tog i timen frem for som normalt to, da der kun er ét spor farbart.

I den nævnte spæringsperiode vil der blive arbejdet i døgndrift.

Herudover vil sporet blive spærret enkelte nætter.

Se køreplanen for togbusserne i påsken og sommerperioden på www.rejseplanen.dk.

Yderligere information og kontakt

Arbejdet med at anlægge Langeskov Station forventes afsluttet i løbet september 2015.

Banedanmark vil med mellemrum informere naboerne om arbejdets faser og fremdrift.

Du kan læse mere om Langeskov Station på www.bane.dk/langeskov.

Invitation til 1. spadestik

Vedlagt dette brev følger en invitation til at deltage i et arrangement, der markerer 1. spadestik til den nye station.

Arrangementet afholdes mandag d. 2. marts kl. 10-11. Transportminister Magnus Heunicke, borgmester Hans Luunbjerg og Banedanmarks direktør for Anlæg & Fornyelse vil hver især holde en kort tale, hvorefter 1. spadestik tages.

Der serveres en kop kaffe/te med brød.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=21868>, mandag 23. februar 2015

(BL)

Ti 24/2 2015

Et eksempel med tog 505 (Ng-Od)

I årene 1974-1979 standsende der kun ét tog, og det var P 505 (Ng-Od) **mandag-fredag** ved **Ju** (Hjulby), **Uv** (Ullerslev), **Lv** (Langeskov) og **Mv** (Marslev). Det skyldes befordring af elever til **Od**.

I de otte publikumskøreplaner gældende i perioderne for K 74-K79 er der ingen standsningssteder mellem **Ng** og **Od**.

I **DSB Køreplan 1.10.78-26.5.79** står:

Bemærk tre på hverandre følgende v-stationer: **Uv**, **Lv** og **Mv**.


Andre kombinationer med ens bogstaver:

Hat (Hatting), **Hs**, **Hå** (Hovedgård) og **Hy** (Hylke). Havde **Lø** (Løsning været nedlagt, kunne den første have været **Hed** (Hedensted).

Eller hvad med længere »oppe« i Jylland: **Lr** (Lerbjerg), **Lb** og **Lg**.

—	Nyborg Fgh	af	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
160	Nyborg	an	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
—	Nyborg	af	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
189	Odense	an	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

InterCityK
A 7.08
C 7.36
A 7.37
C 7.55

 toget standser endvidere i Hjulby 7.15, Ullerslev 7.20, Langeskov 7.25 og Marslev 7.30

Fra Od skiftede tognummeret til Ic 105 (Od-Ar). Lø + Sø hed toget Ic 105 (Ng-Ar).

Tirsdag 27. marts 1979

Formålet dagens udflugt var at få et billede af et standsende tog i **Ju** (Hjulby) og et MO-måletog gennem igennem **Ju** og **Uv** (Ullerslev).

Tilrejse: Tog 594 (Fh-Kh) {udgik muligvis fra **Fhh**}, **Ar** 0.16-(31½) (+3/21½), DSB MX 1033 + 7 psv. 3.47.½ (24½) **Ngf**, gik 0,9 km **Ngf-Ng**, **Ng** 7.09½ (21½) tog P 505 (Ng-Od) DSB MZ 1425 (b) + A + 3 (muligvis 1 Bk) 7.(15½-16) (21/21). Denne MZ-tur på 5,3 km kostede 2,20 kroner.

Sikringsmæssig tilstand

»Samtidig tages første fjernstyrede station (Hjulby) i brug på dobbeltsporet bane. I 1962 færdiggøres fjernstyring af strækningen Nyborg-Fredericia; ...«.

Kilde: **Dansk jernbanehistorie** fra <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=256>

»53/54-anlæg blev først indført i Hjulby (Ju), Marslev (Mv) og Vamdrup (Vm) i 1956.«

Læs om **Elektriske sikringsanlæg – relæanlæg**, hvor sikringsanlægget i **Ju** er beskrevet, på <http://www.blokposten.dk/sikr/elek/elek-dsb53-index.htm>

Udseende af Ju i 1979

Den **gule** stationsbygningen eksisterede, havde hvide døre og vinduesrammer og lå vestligst.

Østligst lå pakhuset med **mørkerød** port. Ø herfor lå en stor bygning med relæer. Mellem nogle træer lå et **mørkerødt** kolonnehus med et vindue på hver side af døren i midten.

Omkring tre gamle perronlygter med den dengang karakteristiske overdel med 45 graders skrå top, der så drejer ned og lodret bærer lampen **_I_**. Der var asfalt og bagstykker med grus på den ellers rene perron.

Perron 2 havde gelænder mod spor 1, asfalt, perronur på en tre meter høj mast.

Perron 3 er kortere, lang nok til en MO med to personvogne. Perronen består kun af sveller. *Overfladekonsistens i regnvej?* Spor 3 var togvejsspor og blev brugt til godstog, der skulle overhales. I perioder, hvor mængden af godsvogne i **Ng** overstredt pladsen på **Svanedammen**, fordi færgekapaciteten ikke kunne følge med i strømmen af ankomne godsvogne, blev spor 3 også brugt til en midlertidig henstilling af godsvogne eller godstog uden lokomotiv.

På læssevejen langs spor 3 lå i flere år to sæt bærefag til en jernbanebro, men hvorfra eller til hvilken bro erindres ikke.

Det næste standsende tog er tog 8520 kørt af DSB MO 1829 solo i spor 2 kl. 7.37½,

Uv

Efter MO 1829 har fået SJ Qib-målevognen fra jernbanefærgen, køres der mod **Od**, og en ny »manglende MO-station« skal også nås i formiddag: **Uv**. Det sker kl. 8.28½ + 40½.

DSB MZ 1413 tog G 7532 (Pa-Ng) **Uv** med en lille slæber 8.42½ 8+2½).

(BL)

On 25/2 2015

Anlægget af den kommende Ar Letbane

Under anlægget af den kommende letbane ved **Lisbjerg** er der set hen over **Djurslandmotorvejen** mod **Skejby**. Ved et kig den modsatte vej kan der ligesom anes nogle mangler i banedæmningen op til, hvor banen deler sig og drejer mod henholdsvis **Lp** (Lystrup) og **Hn** (Hinnerup). Set fra **Randersvej** mod vest kan det tydeligt ses, at der er fjernet noget af dæmningen for bl.a. at lave en overføring over en mindre, kommende vej.

(HWS via BL)

Hjulby som stationsby

Jernbanen på tværs af Fyn mellem Nyborg og Middelfart skærer igennem Hjulby og opdeler landsbyen i to. Hjulby Station blev indviet d. 21. december 1904 på strækningen mellem færgelejerne i Nyborg og Strib, ved navn Dronning Louises Jernbane. Stationen var fuldt aktiv indtil 1960, hvor den blev neddrolet til trinbrædtsfunktion, før den endeligt blev lukket i 1962. Stationen blev i 1951 landets første fjernstyrede station, som led i fjernstyringen af hele strækningen over Fyn. Hjulby Station er i slutningen af 1990'erne blevet revet ned, men man kan stadig ane rester af fundamentet.

Kilde: <http://da.wikipedia.org/wiki/Hjulby>



LISBJERG-LYSTRUP

LETBANEN I NYE BYER

ANLÆGSPROJEKTET ER AFSLUTTET

Prøv at se, hvad **Ar Letbane** skriver og viser **søndag 1. marts 2015** om dette anlæg på

<http://www.letbanen.dk/byggeri/letbane-i-nye-byer/>

(BL)

Lø 28/2 2015

Nye skræver i spor 1 i Ar

Her til aften ses der at være gravet ret meget jord væk fra det sted, hvor det tidligere spor 1 og det kommende spor 0 skal mødes. Langs det meste af det undre åben himmel liggende spor 1 er der lagt nye skræver og skinner til den kommende **Ar Letbane**.

(BL)

UDLAND

/5 2014

Link til fotos med ex MY 1125

https://www.flickr.com/search/?text=2014_M%C3%A1jus20&sort=relevance

(JSL via BL)

Jernbanevirksomhedens navn er Kárpát, og maskinen nummer er 459 021. Farverne kan minde om

Sante Fe

(BL)

DIVERSE

Ma 23/2 2015

“Vi behandler dem som vores egne drenge”

Syv-otte store knægte og unge mænd står omkring Elvin Christensen og Carsten Jensen på IC3-værkstedet, Sonnesgade i Aarhus. Klokkeren er et par minutter i fyraften, og lærlingene bruger overgangen mellem morgen- og eftermiddagshold til at fyre et par kække bemærkninger af i jævnaldrende selskab. Elvin og Carsten er med deres hver især over 30 år i DSB fra en anden generation. Men de er en del af holdet, for de er mentorer for de i alt 16 lærlinge.

I løbet af dagen går lærlingene sammen med udlærte kolleger for at lære deres fag godt at kende. Og det er især arbejdet med at koordinere opgaver og svende, så lærlingene lærer det rigtige undervejs, der fylder en del i mentorenes hverdag.

”Det er dygtige lærlinge, vi har, og vi vil gerne klæde dem så godt på som muligt,” fortæller Elvin Christensen. Ud over den direkte omgang med togene kommer lærlingene også i nærkontakt med trykluft, hydraulik, motorværkstedet og CNC-værkstederne. De får hele bredden med. Og de bliver kastet ud i at skrue og dreje selv. Under kyndigt opsyn selvfølgelig. Basen er Sonnesgade i Aarhus.

Halvdelen af dem uddanner sig til lastvognsmekanikere (det er en lastvognsmotor, der ligger i IC3-togene). Den anden halvdel bliver automatikteknikere. En del af læretiden foregår på skole og på DSB-værksteder på Otto Bussesvej i København. Desuden kommer lastbilmekanikerlærlingene også på to ophold hos Odense Auto-El for at få fingrene i rigtige lastbiler.

Når der er brug for hjælp eller en snak

De fleste lærlinge er 17-19 år, når de træder ind på værkstedet første gang. Lige i den alder hvor der sker allermost i livet. Og det kan mentorerne godt mærke.

”De kommer og snakker med os om alt muligt. Også noget af det de ikke fortæller hjemme,” fortæller Carsten Jensen og fortsætter:

”Vores telefoner er altid åbne, så de kan ringe, hvis de har behov for kontakt.”

Elvin Christensen supplerer:

”Vi har begge voksne drenge, så vi ved nogenlunde, hvad de har brug for, og vil gerne hjælpe dem,” siger han.

Invitationen til en snak gælder både, når det handler om en sygdomsmeding eller en forsigtig forespørgsel om barselsorlov. Eller et aflåst skolehjem søndag aften. Hvad gør en flok lærlinge, når skolen har glemt at låse op for boafdelingen? De ringer til Elvin eller Carsten.

Godt for arbejdsglæden

Mentorerne har været i rollen i omkring ti år. Og det er en tilfredsstillende opgave, fortæller Elvin Christensen:

"Det gør det mere interessant og afvekslende for os at komme på arbejde. Der er aldrig to dage, der er ens,"

At mentorerne gør en forskel for knægtene, afslører MTAPV'en for 2014. Arbejdsglæden scorer 79. Voksenlærling Rolf Stubbe bekræfter det flotte tal:

"Det giver noget ekstra, at de er her. Det er en stor manege, der skal holdes styr på, og var de her ikke, tror jeg bare vi ville gå rundt om os selv."

Udover den daglige planlægning af arbejdsdage og opgaver arrangerer de to mentorer for eksempel også den årlige studietur og besøger lærlingene, når de er på skole eller på længere uddannelsesophold væk fra Sonnesgade.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 23. februar 2015**
(JSL via BL)

Ti 24/2 2015

I Langeskov har de ventet på toget i 40 år

Det er et længe ventet ønske, der går i opfyldelse, når Banedanmarks gravko i næste uge sætter tænderne i jorden. Det fortæller Ejvind Høyer Nielsen, der var borgmester for Langeskov Kommune i mere end 20 år og frem til kommunesammenlægningen i 2007.

På mandag den 2. marts tager transportminister Magnus Heunicke (S) første spadestik til den nye Langeskov Station. Den oprindelige Langeskov Station lukkede i 1974, hvor DSB nedklasserede den til trinbræt.

DSB's løfte holdt kun i 14 dage

Som borgmester forsøgte Ejvind Høyer Nielsen ad flere omgange at overbevise DSB og trafikministeren om det rigtige i at genåbne Langeskov Station.

I begyndelsen af 00'erne var kommuneingeniøren og han inviteret til møde hos DSB i København for at drøfte sagen.

Det var en overstrømmende venlig modtagelse, der ventede dem.

"I kunne godt have sparet jer turen," lød velkomstsalutten.

En times tid senere rejste den lille delegation glad hjem forvisset om, at DSB skam allerede arbejdede med seriøse planer om at genåbne flere af de små stationer – deriblandt Langeskov.

Der gik imidlertid kun 14 dage, så modtog kommunen et brev om, det desværre ikke lod sig gøre af hensyn til hastigheden på de gennemkørende tog.

Ejvind Høyer Nielsen opsøgte også sin partifælle, den daværende trafikminister, Flemming Hansen (K) i sagen, og her fik han samme nedslående svar.

Langeskov jubler

Ejvind Høyer Nielsen opgav imidlertid aldrig troen på, at togene igen ville standse i Langeskov.

"Inde i Odense jubler de over letbanen. Det gør vi også i Langeskov, selvom vi kun har fået et togstop. Nu er jeg jo efterhånden blevet 73 år, og jeg løber på mange ældre nede i byen, der ikke længere kører bil, og de savner at kunne stå på toget. Der er også mange yngre, der arbejder i Odense eller ovre på Sjælland, og som synes, det kunne være lettere, hvis de kunne stige på toget her i Langeskov frem for at skulle køre i bil ind til Odense eller ud til Nyborg og stige på dér," siger han.

Transportminister Magnus Heunicke tager første spadestik til den nye Langeskov Station mandag den 2. marts kl. 10.

Betjeningen af de små stationer på Østfyn ophørte stort set i 1974. DSB's begrundelse var, at der fra K74 skulle være plads til de nye InterCity-tog, der, som revolutionerende nyt, kørte mellem København og Aarhus på faste minuttal hver time og med hele 140 km/t.

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1979 var det uigenkaldeligt slut. I de senere år havde DSB betjent Hjulby, Ullerslev, Langeskov og Marslev med ét dagligt tog, P 505, der var henvendt til skolebørnene, og som ankom inde i Odense kl. 7.37. Når børnene skulle hjem fra skole, måtte de tage rutebilen.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 24. februar 2015**

(JSL via BL)

Læs om tog P 505 (Ng-Od) og **Ju** (Hjulby) samt **Uv** (Ullerslev) i kapitlet **FASTE ANLÆG**.
(BL)

Første spadestik på ny station i Langeskov

Starten på anlægsarbejdet med den nye station i Langeskov markeres ved et arrangement, hvor transportministeren og Kertemindes borgmester tager det første spadestik.

Mandag den 2. marts kl. 10-11 i teltet på Centervej (ved Rema 1000), 5550 Langeskov

Program:

- Velkomst i teltet
- Tale ved transportminister Magnus Heunicke
- Tale ved borgmester Hans Luunbjerg, Kerteminde Kommune
- Tale ved Banedanmarks direktør for Anlæg & Fornyelse, Steen Neuchs
- Tale ved trælasthandler Poul Erik Grønfeldt
- 1. spadestik
- Kaffe og brød i teltet

Gæster i bil kan parkere enten på p-pladsen ved Langeskov Centret eller ved det gamle rådhus, Grønvej 11, Centervej vil være afspærret mellem Viadukten og Langeskov Centret.

Tilmelding venligst senest den 20. februar på ...

Alle er velkomne!

www.banedanmark.dk

www.kerteminde.dk

banedanmark

Kilde: **Kerteminde Ugeavis**, tirsdag 24. februar 2015, side 4

(BL)

On 25/2 2015

Rune vil være ingeniør

Da Rune Spiegelhauer Ottesen i sommer fik studenterhuen på hovedet, satte han straks kursen mod ingeniøruddannelsen Design og Innovation på DTU. Men uheldigvis steg karakterkravet, og han kom ikke ind. Det fik ham dog ikke til at opgive, snarere tværtimod.

"Jeg vil gerne samle point sammen til at søge ind via kvote 2, så jeg gik til kommunen for at høre, om de kunne hjælpe mig videre med relevant erfaring," fortæller Rune.

Seks uger i DSB

Først kom han på et ISS-kursus, der ikke var helt det rigtige, men ISS skaffede ham kontakt til DSB, så han kunne komme på DSB's og ISS's kursus, som også byder på prøvepraktik.

Fra 5. januar har Rune derfor haft sin daglige gang på flere af DSB's værksteder samt i Telegade. Fem DSB-medarbejdere har på skift sat ham ind i arbejdet som bl.a. ingeniør.

"Jeg havde ikke forestillet mig, at der var så meget forskelligt at arbejde med som ingeniør hos DSB. Jeg startede blandt andet med at være på et hjul- og akselkursus i syv timer, og det overraskede mig, at der kan være så meget at lære bare om hjul og aksler," fortæller Rune Spiegelhauer.

Interessant at skulle forklare sig

En af de DSB-medarbejdere, der har taget Rune under sine vinger, er Rune Agerlin, som er materielforvalter på værkstedet i Taastrup.

"Rune har blandt andet været med til vores møder, og inden møderne har vi forklaret, hvad vi skulle tale om, og efter møderne forklaret, hvad vi nu skal til på baggrund af mødet. Det har været meget interessant for mig at skulle forklare, hvad det egentlig er jeg gør, og hvorfor jeg gør det," fortæller Rune Agerlin.

Det samme oplevede ingeniør Laszlo Tolnai, som arbejdede sammen med Rune Spiegelhauer i hans sidste uge i DSB.

"Han har været godt rundt på værkstederne og lært en masse, inden jeg kunne sætte ham mere ind i de tekniske ting," fortæller Laszlo Tolnai, som er uddannet i Ungarn som jernbanemaskiningeniør.

De to kunne dog godt tænke sig et lidt længere forløb.

"Så kunne han få en konkret opgave, han skulle løse, som han skulle have fokus på, f.eks. arbejde med en bestemt teknisk ændring på toget. Hvad skal der til? For at løse opgaven skal man rundt til Teknik, Indkøb, leverandører, værksteder osv. Det kunne være rigtig godt," fortæller Rune Agerlin, mens Laszlo Tolnai nikker bekræftende.

For Rune Spiegelhauers vedkommende sluttede forløbet dog fredag den 20. februar, og om hans fremtid ligger i DSB, ved han ikke endnu, men det er ikke umuligt. I første omgang søger han i marts ind på ingeniøruddannelsen Design og Innovation via kvote 2 og håber, at de seks ugers erfaring fra DSB får ham igennem nåleøjet.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 25. februar 2015**

(JSL via BL)

To 26/2 2015

DSB kom i mål med "Ét sundt DSB"

DSB har i dag torsdag offentliggjort årsregnskabet for 2014, som helt overordnet konstaterer, at vi kom i mål med "Ét Sundt DSB":

- Resultat før af- og nedskrivninger korrigeret for poster af engangskarakter vedrørende "Ét Sundt" DSB i den danske forretning udgjorde 3.015 mio. kr. mod målet på 2.650 mio. kr. fastsat i 2011
- Antallet af medarbejdere i den danske forretning blev 7.070. Målet i 2011 var en reduktion på 1.000 medarbejdere svarende til 7.314.

"DSB's organisation har med en stor indsats opfyldt de mål, der blev sat i 2011, samtidig med at vi har kørt flere tog og har opnået en forbedring i rettidigheden," siger Peter Schütze, bestyrelsesformand.

Resultatet for 2014 er tilfredsstillende

- Resultat før af- og nedskrivninger på 3.449 mio. kr. svarende til en forbedring på 667 mio. kr.
- Resultat før skat på 670 mio. kr. mod 386 mio. kr. i 2013
- Resultat efter skat på 482 mio. kr. mod 483 mio. kr. i 2013
- Korrigeret for poster af engangskarakter udgør resultat før skat 624 mio. kr. mod 466 mio. kr.
- Rettidighed stadig på et godt niveau med forbedringer i Fjern- & Regionaltog og S-tog
- Fortsat kundevækst – på niveau af 2 procent
- Rentebærende gæld er nedbragt fra 11.075 mio. kr. til 9.314 mio. kr.
- Omdømme fortsat på et lavt niveau men med en positiv udvikling.

Strategiske nøgletal

...

Forhold, som har påvirket resultatet for 2014

Resultatet for 2014 er præget af en række forhold af engangskarakter:

- Afhændelse af blandt andet DSB's tidligere domicilejendom i Sølvgade og "butikskorset" i Lyngby påvirkede resultatet positivt med 282 mio. kr.
- Afgørelsen af en voldgiftssag om passagertællinger blev afgjort i januar 2015, og har påvirket passagerindtægterne positivt med 87 mio. kr.
- Nedskrivning af IC4 som følge af konklusionen i Prose-rapporten med 67 mio. kr.
- Fremrykkede afskrivninger og nedskrivninger af udstyr og software mv. relateret til rejsekortet med i alt 256 mio. kr.

Kundetilfredsheden er stort set uændret fra 2013. Omdømmet er forbedret i løbet af 2014, men der er stadig et stykke vej.

Året 2015 tegner til at blive et udfordrende år

De mange planlagte sporarbejder i 2015, blandt andet spærringen af det ene spor på Vestfyn i 100 dage, vil betyde både færre billetindtægter og omkostninger til erstatningskørsel. DSB's nuværende forventning er, at de planlagte sporarbejder kan belaste 2015 resultatet med mere end 200 mio. kr. Også de efterfølgende år vil være påvirket af omfattende sporarbejder.

De positive engangsindtægter, ikke mindst fra ejendomssalg, i 2014 forventes ikke at gentage sig i samme omfang i 2015 eller de efterfølgende år.

Ny Trafikkontrakt

DSB's kontrakter med staten om henholdsvis Fjern- & Regionaltogstrafik og S-togstrafik udført som offentlig servicetrafik i perioden 2005-2014 udløb 31. december 2014. Forud herfor indgik Transportmini-

steriet og DSB 12. december 2014 forlængelsesaftaler, som i al væsentlighed forlænger vilkår og forpligtelser i de to kontrakter.

Forlængelsesaftalerne falder bort, så snart en ny langvarig kontrakt kan indgås, dog senest ved udgangen af køreplansåret 2015. En ny langvarig kontrakt ventes at dække både Fjern- & Regionaltogs- og S-togsydelser.

IC4- og IC2-togsæt

I forsommeren 2014 meddelte DSB, at man ville sætte IC4-togsættene til den afgørende eksamen med en uvildig undersøgelse. Denne undersøgelse blev gennemført af schweiziske Prose og SBB, der fremlagde rapportens resultater i december 2014. Rapporten blev præsenteret for Folketingets Transportudvalg med fremlæggelse af både en plan A og en plan B. Prose-rapporten anbefaler blandt andet, at DSB fortsætter med at udvikle togsættene i overensstemmelse med indsættelsesplanen for derigennem at opfylde målsætningerne for funktionalitet og pålidelighed. DSB følger anbefalingerne og tager et skridt ad gangen.

Ny strategi

Helt overordnet er formålet med DSB i dag fortsat at bidrage til bæredygtig vækst og mobilitet i Danmark. Det gør vi konkret ved at sikre pålidelig togdrift og sammenhængende kollektiv trafik.

DSB har i løbet af 2014 arbejdet med at etablere de kommende års strategi med udgangspunkt i kunderne.

DSB anerkender, at for kunderne drejer det sig ikke primært om rejseoplevelser, men derimod om at kunne regne med rettidige og rene tog, rene stationer samt god trafikinformation på tværs af den kollektive trafik.

Store investeringer i fremtiden

I de kommende 10-15 år investeres der op mod 100 mia. kr. i jernbanen i nye spor, broer, kabler, signaler, tog etc. DSB har i den forbindelse taget hul på opgaven med at planlægge indkøbet af nye elektriske tog. Det er endnu ikke besluttet, hvem der skal indkøbe nye tog, hvor mange der skal købes, og af hvilken type. Samlet set drejer det sig potentielt om flere hundrede togsæt. Dette er en vanskelig opgave, som DSB gerne tager en aktiv rolle i fremover.

Ultrafine partikler

Der har i 2014 været et fortsat fokus på antallet af ultrafine partikler i dobbeltdækkervognene, som trækkes/skubbes af ME-lokomotiverne, og i de mere end 30 år gamle MR-tog samt på værkstederne. DSB har i sommeren 2014 udskiftet filtrene i dobbeltdækkervognenes luftindsugning, hvilket har reduceret antal ultrafine partikler med 40 procent inde i dobbeltdækkervognene. Derudover arbejdes der fortsat med at finde tekniske eller driftsmæssige løsninger til at nedbringe eksponeringen af ultrafine partikler for såvel passagerer som medarbejdere.

Sikkerhedsledelse

I 2014 er arbejdet med et nyt sikkerhedsledelsessystem fortsat. Arbejdet sker i tæt dialog med assessorer og Trafikstyrelsen. Erfaringer fra branchen tilsiger, at overgangen fra et erfaringsbaseret til et procesorienteret system er en kulturændring, som realistisk set kommer til at tage 2-3 år.

Fortsat fokus på rettidighed

Rettidigheden lå også i 2014 på et historisk højt niveau. Både Fjern- & Regionaltog samt S-tog forbedrede rettidigheden til henholdsvis 94,1 procent og 97,3 procent, mens Øresund oplevede en lille tilbagegang i rettidigheden til 90,2 procent.

Medarbejdertilfredshed

DSB's årlige Medarbejdertilfredshedsundersøgelse og Arbejdspladsvurdering (MTAPV) viser, at arbejdsglæden er faldet til 60 (skala 1-100) svarende til et fald på 2,7 point i forhold til 2013. DSB tager faldet alvorligt og fokuserer særligt på det daglige arbejde, hvor indsatsen vil have den største effekt på arbejdsglæden.

DSB har med opfyldelsen af målene i "Ét Sundt DSB" etableret et robust grundlag for en ny trafikkontrakt. En væsentlig årsag til at dette skridt er nået, skyldes medarbejdernes store indsats – der skal lyde en stor tak herfor.

Taastrup, den 26. februar 2015

Bestyrelsesformand

Konstitueret administrerende direktør og økonomidirektør

Læs hele årsrapporten her

<http://www.dsb.dk/Global/PDF/%c3%85rsrapport/2014/DSB%20%c3%85rsrapport%202014%20-%20Godkendt%20p%c3%a5%20bestyrelsesm%c3%b8det%2026.%20februar%202015.pdf>

Region Nordjylland har udskudt overtagelsen af regionaltogstrafik

Regionsrådet for Region Nordjylland har oplyst Transportministeren og DSB, at de forventer først at kunne overtage regionaltogstrafik mellem Skørping og Frederikshavn medio 2017. Planen var, at overdragelsen skulle træde i kraft fra 1. januar 2017. Årsagen til udskydelsen er, at Region Nordjylland og Nordjyske Jernbaner ikke som hidtil antaget kan overtage 12 Desiro-tog, som DSB i dag lejer og bruger til regionaltrafik.

DSB, DJ, Region Nordjylland og Nordjyske Jernbaner fortsætter dialogen om at sikre en god overdragelse af regionstrafikken.

Forberedelserne til Femern Bælt-forbindelsen fortsætter

Beslutningen om at udskyde færdiggørelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt til 2024 har trukket store overskrifter de seneste par dage.

Det ændrer imidlertid ikke ved køreplanen for anlægsarbejderne på Sjælland og Lolland-Falster. Den fortsætter ufortrødent. I går torsdag den 25. februar fremsatte transportministeren Folketinget lovforslag 141, der indeholder den store milliardbevilling til Banedanmark.

Når anlægsloven har været 3. behandlet og vedtaget i Folketinget i foråret, kan Banedanmark sende entreprenøropgaverne i udbud og påbegynde forhandlingerne med de potentielle leverandører.

Banedanmark har budgetteret med 9,5 milliarder kroner til opgradering af jernbanen til 200 km/t, dobbeltspor på Lolland-Falster og en ny station i Holeby. Desuden er der i Orehoved og Rødby Færge etableret to midlertidige vendestationer, hvor togene under sporarbejderne kan vende og parkere om natten.

Beløbet er eksklusiv den nye Storstrømsbro, som Vejdirektoratet projekterer som en dobbeltsporet jernbane- og vejbro, og som koster yderligere 3,9 milliarder kroner.

I alt er der altså budgetteret med investeringer på Sydbanen for 13,4 milliarder kroner over de næste fire år.

I DSB er forberedelserne også i fuld gang. Projektleder Poul Dreyer, DSB Infrastruktur, er sammen med kollegaer fra DSB, Movia og Regionstog i gang med at planlægge erstatningskørslen under sporspærringerne i 2017-2019.

[Læs mere om Banedanmarks anlægsarbejde på bane.dk](#) *Billedtekst: Den kommende Holeby Station på det sydlige Lolland erstatter stationen i Rødby Færge og udstyres med sideperroner, gangbro, elevatorer og to midterliggende overhalingsspor. Illustration: Banedanmark*

De kommende sporspærringer på Sydbanen

Der er planlagt flere store og små spærringer på Sydbanen i de kommende år. Her følger de væsentligste.

2017

Fra Orehoved til Nykøbing F i perioden fra den 25. marts til den 24. september og fra Nykøbing F til Rødby Færge fra den 25. marts til den 9. december. Her ombygger Banedanmark stationen i Eskilstrup og anlægger en ny station i Holeby.

Stationen i Holeby på det sydlige Lolland kommer til at erstatte Rødby Færge. Den udstyres med gangbro, elevatorer og en stor busholdeplads, der gør det muligt at skifte mellem tog og bus i tilfælde af spærringer af Femern Bælt-tunnelen.

2018

Fra Næstved til Rødby Færge i perioden fra den 14. maj til den 12. august. Her ombygger Banedanmark blandt andet stationerne i Lundby og Vordingborg.

I Vordingborg river Banedanmark gangbroen mellem stationsbygningen og spor 2 og 3 ned. Den er for lav til at køreledningerne kan passere. Samtidig opføres en ny højere bro syd stationsbygningen og

cykelskurene. Vordingborg Kommune medfinansierer broen, der, i modsætning til den nuværende, får landfæste både øst og vest for sporene. Den nye gangbro kommer på den måde til at udgøre en genvej mellem stationen i øst og University College Sjælland i vest.

2019

Fra Ringsted til Næstved i perioden fra den 31. marts til den 29. september og fra Orehoved til Rødby Færge i perioden fra den 14. maj til den 29. september. Her ombygger Banedanmark stationerne Glumsø og Nørre Alslev.

I Glumsø retter Banedanmark sporene ud og flytter perronerne og gangbroen men ikke busholdepladsen, P-pladsen og cykelskurene til en ny sydligere placering. Det mener Næstved Kommune og Glumsø Lokalråd er uhensigtsmæssigt, fordi kunderne får langt at gå fra perronerne til forpladsen. I høringsfasen har kommunen og lokalrådet foreslået, at Banedanmark skaber et samlet stationsmiljø på den nye placering. Forslaget har fået opbakning fra DSB.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 26. februar 2015**

(JSL via BL)

Pdf-folder om »Banedanmarks anlægsarbejde på bane«

Det kan anbefales læse »Banedanmarks anlægsarbejde på bane« på linket

[Læs mere om Banedanmarks anlægsarbejde på bane.dk](#) ved at klikke på **> Åbne pdf**.

(BL)

Folder

Ringsted-Femern Banen

Jernbanen, der binder Europa sammen

> Åben pdf