

Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 1. august 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Lø 30/7 2011

DSB MG sæt 35 vendte i **Næ** med FM 8911/8912 ved middagstid.
(JSL via BL)

Sø 31/7 2011

Jeg kørte fra **Næ** til **Kh** med RØ 1710 (5 DD + DSB ME 1509) og hjem med samme stamme som RØ 1721.

På vej tilbage med RØ 1721 krydsede jeg i **Rg** ME 1506 med EN 1272 (Nattoget Pa-Kh). Toget afgik fra spor 2 klokken 10.29, da jeg var kommet ind i spor 3. Styrevognen i RØ 1710/1721 var ABs 7920, der er den første, jeg har set med GreenSpeed-skærm, og hvor bremsemanometre derfor er flyttet til feltet helt til højre sammen med GSP-displayet for destinationsskilte m.m. (som normalt ikke er en ting lokomotivføreren betjener).

De specielle tognumre skyldes, at der er sporarbejde i **Lu** (Lundby).

17xx-togene svarer i standsningsmønster til 22-togene. 12-togene hedder tilsvarende 18xx i særkøreplanen, og udmærker sig ved kun at have 12 minutters køretid mellem **Rg** og **Næ** – og der er stadig La på **40** i sydenden af **Rg**!

Som afslutning kørte jeg RØ 2438/2435. I **Kj** stod Contec Rails blå Köf 258 stadig ude, men nu (siden i **torsdags**) var det øverste skrå felt på den tilkoblede Fccs også malet blå. Det er nok den måde Contec Rail vil mærke deres Fccs'er.

(JSL via BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Fr 29/7 2011

Blå diesel med **gult** arbejdstog i Es

Kl. 15.49 trækker **blå** Spitzke V 100-SP-003 med hele det **gule** sporombygningstoget frem fra pladsen i **Es** og kører gennem "Forsyningen".

(BL)

KØREPLANER

To 28/7 2011

Hjemtransport af litra MG

DSB MZ 1425 trækker tre MG-togsæt hjem fra Nf efter følgende køreplan:

Tog M 6070 (Nf-Ro)

Nf 18.12, Nv (18.24)-32, Oh 18.36, Mn (18.39)-44, Vo 18.49, Næ 19.10, Rg 19.31, Bo 19.39, Ro 19.50.

Tog M 6071 (Ro-Ar)

Ro 20.55, Rg 21.14, Sg 21.30, Kø 21.39, Ng 21.53, Od 22.11, Md 22.44, Fa 22.50, Vj 23.15, Hs 23.37, Sd 0.14, Ar 0.37.

Bemærk M 6070 skal krydse på Mn, hvor man ikke har kunnet krydse i flere år.

(JSL via BL)

Fr 29/7 2011 – sø 31/7 2011

Ingen S-tog på Kh i weekenden

Fra fredag kl. 20 til driftsdøgnet slutter søndag, er der markante ændringer i S-togstrafikken. Ingen S-tog stopper i dette tidsrum på Kh, og der vil i stedet køre togbusser mellem Dybbølsbro og Kh.

»Vi opfordrer kunderne til at tage regionaltogene mellem Valby, Kh og Nørreport, og en del af Intercitytogene stopper ekstraordinært i Valby i weekenden, så kunderne kan skifte. Og ellers er Metroen og Ringbanen klart de bedste bud, hvis man skal krydse Kh i weekenden,« siger trafikinformationsmedarbejder Tina Larsen.

Ændringerne skyldes, at sikringsanlægget ved Kh skal have en opdatering i forbindelse med anlæggelsen af 6. hovedspor ved Dybbølsbro.

Se køreplanerne for weekenden

Kilde: **Torsdag 28. juli 2011**

(JSL via BL)

GODSVOGNE

Fr 29/7 2011

Rg i Kj

GATX (KVG) Zas 33-80-796 6 889-7 læsset med 2-Propanol har siden midten af sidste uge stået på pladsen i **Kj**, så noget tyder, der bliver havnerangering i **Kj** en af de nærmeste dage.

(JSL via BL)

Sø 31/7 2011

I **GI** stod der små ti vogne med spunsjern, herunder flere DB Rbns⁶⁴¹ og flere CFL-vogne (men ingen af de lange).

I **Rg** stod DB Rnoos 644 31-80-3521 182-6 læsset med 64 t træ fra Ebersdorf-Friesau til **Rg** fra Klausner Holz. Det er det træ pakket ind i hvidt plastik, der tidligere kom til **GI**. Det er den første Rnoos 644 jeg ser i Danmark, og vognen er af "type 2", dvs. med røde sidestøtter af en lidt anden type end de første vogne, der har "sølvfarvede" sidestøtter.

(JSL via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Lø 30/7 2011

I **Ro** var der ved 14-tiden mange gæster ved drejeskiven i **Ro**, og **K 564** (må det have været), var ved at blive drejet.

(JSL via BL)

Lø 6/8 – sø 7/8 + lø 13/8 – sø 14/8 2011

Vi kører ikke på Gedserbanen i 2011

ØSJK's kørsel på Gedserbanen aflyst i hele 2011

Da det ser nu ud til, at det ikke vil være muligt at gennemføre ture på Gedserbanen i år, så vil veterantogskørselen i 2011 blive omlagt til andre steder på Sjælland.

Vi håber selvfølgelig, at det vil være muligt igen i sommeren 2012.

Den gamle remise er åben for besøgende. Gedser Remise Bevaringsforening, som bl.a. driver et museum med henstillet og aktivt veterantogs materiel, samt søger at renovere den gamle remise.

Læs mere på www.gedserremise.dk

Kilde: <http://www.osjk.dk/intro/siden/index.htm>

(BL)

SPECIALKØRETØJER

Lø 30/7 2011

De gule holder sommerferie

Trolje **088** + bivogn 323a har i mere end en uge holdt samme sted i spor 5 lidt væk fra **kmp Lg**.

Trolje **44+** bivogn 326a har stået urørt i et par uger på læssevejen i **Ha** (Hadsten).

(BL)

FASTE ANLÆG

Sø 22/5 2011 – lø 20/10 2012

Du er her: [Forside](#) > [Banearbejde](#) > [Sydlige Jylland](#) > [Bramming-Tønder + Esbjerg-Lunderskov](#) > [Bramming-Tønder](#) > [Mere om sporarbejdet](#)

Mere om sporarbejdet

Sporarbejdet mellem Bramming og Tønder

Vi fornyer sporene på i alt 43 km af den 65 km lange strækning. I forbindelse med sporfornyelsen renses og fornyes vi skærver og underballast – det underlag af grus m.v., som sporene ligger på.

Samtidig flytter vi nogle sporskifter og forenkler sporenes beliggenhed på Ribe, Skærbæk, Bredebro og Tønder station. Vi udfører derudover forskellige sikringsarbejder, der er afledt af sporarbejdet.

En del af sporfornyelsen omfatter 29 overkørsler på strækningen, hvor sporene skinner og sveller også skal udskiftes.

Hvorfor er det nødvendigt at forny sporene?

Størstedelen af skinnerne og svellerne (som er af træ de fleste steder) er fra 1968-69 og er temmelig nedslidte. Sporombygningen er derfor nødvendig, så vi kan undgå lokale hastighedsnedsættelser og dermed sikre stabilitet i togdriften fremover.

Vi renoverer 7 broer undervejs

Samtidig med sporfornyelsen renoverer vi 7 broer på strækningen – herunder udskiftes en bro delvist. [Læs mere.](#)

Vi lukker overkørsler, mens vi arbejder

Undervejs fornyer vi sporene på 29 overkørsler – 28 overkørsler mellem Bramming og Tønder og en enkelt overkørsel i Gørding. Vi er nødt til at lukke overkørslerne for vejtrafik, mens vi arbejder.

[Læs mere.](#)

Vi spærrer for togtrafikken, mens vi arbejder

Vi er nødsaget til at spærre for togtrafikken, mens vi skifter de gamle skinner og sveller ud med nye.

[Se her hvornår vi spærrer de enkelte strækninger.](#)

Sporarbejdet i tal

- På ca. 43 km af strækningen ombygger vi sporene, hvor vi udskifter skinner og/eller sveller.
- På ca. 39 km af ovennævnte strækning renses vi ballasten – dvs. vi sortere og udskifter skærver og grus i det underlag, sporene ligger på.
- Vi fornyer 13 sporskifter.
- Vi fornyer 29 overkørsler fornys.
- Vi renoverer eller udskifter 5 broer renoveres i ly af spærringerne.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=13707&fromNetup=fromNetup>

Afstanden angivet til at være 65 km fra **Bm** til **Tdr** passer ikke. I TIB er tallet 64,0 km og gamle tjenestekøreplaner 63,9 km.

(BL)

[Du er her: Forside > Banearbejde > Sydlige Jylland > Bramming-Tønder + Esbjerg-Lunderskov > Bramming-Tønder > Tidsplan](#)

Tidsplan

Tidsplan for sporarbejdet mellem Bramming og Tønder

Når vi udskifter skinner og sveller, er vi nødt til at spærre banen for trafik, mens vi arbejder. Her kan du se, hvornår vi arbejder, og hvornår de enkelte strækninger er spærret for togtrafik.

22. maj – 25. juni: forberedende arbejder

Vi indleder sporfornyelsen med at oprette byggepladser og depoter til vores materialer.

Hvornår er banen lukket?

Vi lukker banen i perioder på stationer eller midt på banen, mens vi arbejder.

25. juni: hele strækningen mellem Bramming og Niebüll spærres.

11. juli: strækningen Tønder-Niebüll åbnes for togtrafik.

22. august: strækningen Bramming-Ribe åbnes for togtrafik.

14. november: strækningen Ribe-Tønder åbner igen, og hele strækningen er i drift igen.

Efter vi er færdige med sporarbejdet, skal vi efterjustere sporene, når de er blevet kørt lidt til. Først justerer vi sporene lige efter sporarbejdet i november, og i 2012 gennemfører vi en 1-års justering igen. **26. november – 10. december:** vi efterjusterer sporene, og det foregår ved natspærringer.

1. oktober – 20. oktober 2012: vi udfører 1-års justeringer af sporene, og det foregår ligeledes ved natspærringer.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=13720>

(BL)

Ma 23/5 2011 – sø 4/9 2011

Information fra Aarsleff og Århus Vand

Ny trykledning til tømning af bassin.

For at tømme det nye udligningsbassin ved Carl Blochs Gade skal der etableres en ny trykledning, som skal føre spildevandet væk, når rensningsanlægget er klar til det igen.

Hvornår?

Arbejdet opstartes tirsdag d. 31. maj og fortsætter frem til uge 35.

Arbejdet foregår dagligt mellem kl. 07:00 og kl. 18:00

Kilde: Per Aarsleff A/S, **Ar, mandag 23. maj 2011**

Gravearbejdet ses cirka i km 109,0, hvor spor 1000 førte ned til drejeskive i kulgården på **mdt Ar**. Spunsvægge rager op, en kran bruges til at rejse rør ned (**sorte rør set nede torsdag 28. juli 2011**).

(BL)

On 27/7 2011

Banedanmark etablerer bedre sikkerhed i jernbaneoverkørsler ved Silkeborg

Sendt til naboer i en radius af 300 meter fra overkørslerne

Banedanmark har besluttet at sikre nogle af jernbaneoverkørslerne mellem Silkeborg og Skanderborg yderligere. Én af de sidste fem usikrede overkørsler på strækningen bliver nedlagt, mens de andre får et bomanlæg. Andre overkørsler får bomme til at supplere det eksisterende advarselsanlæg. Det drejer sig om overkørslerne:

- 25, på Birkhedevej – suppleres med bomme
- 31, på Himmelbjergvej – får nyt automatisk bomanlæg
- 32, på Dynæsvej – får nyt automatisk bomanlæg
- 33, på Møgeløvej – får nyt automatisk bomanlæg
- 34, på Møgeløvej – bliver nedlagt
- 35, markvej ved Møgeløvej – får nyt automatisk bomanlæg
- 43, Lynggårdsvej – suppleres med bomme
- 44, Kildevej – suppleres med bomme

Hvad skal vi lave?

Overkørslerne får bedre sikkerhed i form af nye automatisk bomme, eller de suppleres med bomme, hvor der i forvejen er et advarselsanlæg med udelukkende lys og lyd. For at kunne opgradere anlæggene, omlægger vi mindre dele af vejanlægget og de tilhørende installationer. Arbejde er planlagt til at foregå i perioden fra primo august til ultimo november. Den ene af overkørslerne på Møgeløvej (nr. 34) bliver nedlagt, når omvejen via overkørsel nr. 33 er etableret.

Etablering af byggeplads

I forbindelse med vores arbejde anbringer entreprenøren en mobil mandskabsvogn ved udvalgte overkørsler efter aftale med naboer og Banedanmark.

Hvad betyder arbejdet for dig som nabo?

Entreprenøren gør én overkørsel færdig ad gangen, og vi forventer, at overkørsel nr. 32 er den første, som ombygges. Herefter er den planlagte rækkefølge nr. 33, 34, 31, 35, 25, 43 og 44. Rækkefølgen kan blive ændret undervejs, og i givet fald hører I nærmere fra anlægsentreprenøren Forstas.

Vi udfører arbejdet i dagtimerne, men enkelte arbejder kan risikere at foregå i nattetimerne pga. togdriften. I dette tilfælde hører I også fra Forstas om tidspunkter og varighed af arbejdet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14529>

(BL)

To 28/7 2011

Mageskifte af jord i Ss?

Mens Naturstyrelsen regner med, at det vil være problemløst at overtage **Slagelse – Næstved Banens** tracé inde på stationsområderne i **Næ** og **Sg**, giver DSB Ejendommens salg af stationsarealet i **Ss** til Harboes Bryggeri nu et problem. Nordea Fonden har en klar forventning om at Fodsporet bliver ført helt ned til **Ss Havn** og ikke skal ende ved et hegn på grænsen til **Ss** Station.

– (Jo – penge er magt).

Samtidig forsøger lokale politikere dels, at markere at de også har en stemme i Slagelse Byråd og dels, at imødegå den folkelige utilfredshed, der er med nedlæggelsen af både veteranbanen og sporvejslinjen. Harboes Bryggeri har ikke svaret på nogen former for henvendelser og har i stedet overladt det til DSB Ejendomme at opsigte samtlige lejere af stationsarealet

Man har begæret sagen på byrådsmøde i **Sg** den **29. august 2011** med henblik på at finde at løsning, så kommunen evt. kan mageskifte jord med Harboes Bryggeri, og Fodsporet kan så indføres langs med sporvejslinjen, som så kan bevares.

I øvrigt er Omstigningsklubben bestilt til særkørsel i september 2011, så det bliver måske den sidste mulighed for at opleve sporvogne i **Ss**?

(PK via JSL via BL)

Lø 30/7 2011

TRANSPORT

Det er simpelthen bare for dårligt, det man hører om, at tog kører videre, selvom der er rødt signal. De togførere, der ikke kan finde anden spænding end ved at køre frem for rødt, burde finde sig et andet job. De kører med passagerernes liv i sine hænder.

Kilde: **B.T.**, læserbrev, **lørdag 30. juli 2011**, side 36. Ove Andersen, Esbjerg Ø

Færdselsloven gælder ikke for jernbanedrift; her gælder "Sikkerhedsreglement af 1975". Nogle gange MÅ eller SKAL en lkf køre forbi rødt og kan gøre det uden at få en "bøde". I SR kan der læses følgende:

§ 6

2. Stop (plan 6.1) side 37b-2 – 37c-4

"Stop" betyder ved et I-, SI- og VI-signal

- 3 viderekørsel må kun ske ved indrangering eller for rangertræk efter tilladelse fra stationsbestyreren

"Stop" betyder ved et SI-signal, der viser gulv og rødt:

- 4 ingen betydning for rangertræk, hvis et DV-signal, der er opstillet sammen med signalet, giver tilladelser til rangering.

I sådant SI-signal med tilhørende DV-signal findes, når man kommer ind fra **TI** (Taulov) til Fa.

2. side 37d-4 – 37e-3

"Stop" betyder ved et PU- og SU-signal

- 3 viderekørsel må kun ske ved skriftlig udkørselstilladelse eller udrangering eller for rangertræk efter tilladelse fra stationsbestyreren

"Stop" betyder ved et U- og VU-signal

- 4 viderekørsel må kun ske ved skriftlig udkørselstilladelse eller udrangering
7 ingen betydning for rangertræk

"Stop" betyder ved et AM-, AM/DS-, DS-, VM- og VM/DS-signal

- 5 viderekørsel må kun ske ved skriftlig forbikørselstilladelse eller forbirangering

"Stop" betyder ved et AM-, AM/DS-, VM- og VM/DS-signal

- 8 ingen betydning ved rangering i sporspærring med SR-arbejdsleder
-

8. "Stop og ryk frem" (plan 6.3.2) side 37b-2 – 37c-4

"Stop og ryk frem" betyder ved et I- og SI-signal

- 2 kør på sigt ind på stationen

Eksempel

Viser eksempelvis et I-signal gult over rødt og med X i hastighedsviseren, skal en lkf standse toget foran signalet og må derefter køre forbi signalet uden tilladelse fra nogen. Et signal, der viser "Stop og ryk frem", ●, kan efter standsning betragtes som et grønt lys!

“Stop og ryk frem” betyder ved et SU-signal

2 køør på sigt til næste hovedsignal, der må påregnes at vise “Stop”.

“Stop og ryk frem” betyder ved et U-, AM- og AM/DS-signal

3 køør til næste hovedsignal, der må påregnes at vise “Stop”.

“Stop og ryk frem” betyder ved et PU-signal

4 stands foran signalet. Køør på sigt til næste hovedsignal. Ved efterfølgende PU-signaler, der viser “Stop og ryk frem” for pågældende spor, kan standsning dig undlades.

12. Signal slukket eller i uorden. Hovedsignal, side 62-6 – 63-5

Såfremt signallysene i et for toget gældende hovedsignal er slukket, skal lokomotivføreren forholde sig, som om signalet viste “Stop”, standse toget – så vidt muligt foran signalet – og underrette stationsbestyreren.

Når stationsbestyreren har modtaget underretning om, at

– signallysene i et hovedsignal er slukket eller

– et hovedsignal er i uorden, således at det kun kan vise en kørtilladelse

skal stationsbestyreren sørge for, at lokomotivføreren for de i betragtning kommende tog bliver underrettet.

Viderekørsel forbi et hovedsignal, der er slukket eller i uorden, må kun finde sted, som anført i punkt 2. for hovedsignaler, der viser “Stop”.

Er lokomotivføreren underrettet om, at et hovedsignal er slukket eller i uorden, skal kørslen afpasses således, at toget kan standse foran signalet, medmindre lokomotivføreren har fået skriftlig tilladelse til at passere det.

Der er 11 slags grunde til, at en lkf må køør forbi “Stop” ●. Dem skal en lkf kende!

Togfører/lokomotivfører

Læseren tror, at en fører af et tog hedder en togfører. I “Sikkerhedsreglement af 1975”, Afsnit 10 Forklaringer, står der på side 519-8:

Lokomotivfører Den, som er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed.

(BL)

Lø 31/3 2012 – lø 25/8 2012

SPORSPÆRRINGER K12

De kommende sporspærringer i 2012 (med alle mulige forbehold):

Langå-banen

31/3-25/5 2012 Str-Sk

26/5-28/6 2012 Str-Vg

29/6-20/7 2012 Str-Lg

21/7-25/8 2012 Str-Vg

Silkeborg-banen

14/4-21/6 2012 Hr-SI

22/6-11/8 2012 Hr-Sd

(p)

(BL)

Fr 29/7 2011

Radiomastfundament i Gu

På læssevejen i **Gu** (Guldager) er fundamentet ∇ til den kommende radiomast gjort klar ved hegnet mod V. Selve masten er ikke ankommet (med lastbil naturligvis).

(BL)

Sø 31/7 2011

Sen tænding af overkørsler på Thybanen

UI-Hw

På **Thybanen** har der i længere tid været La **60** i km 20,2-21,3 **UI-Hw** (Uglev-Hvidbjerg) før ovk 35a i km 21,2 grundet “sen tænding af overkørsel 35a”. Den viser signal 11.1, hvidt blink, i god tid, så denne La burde ikke være nødvendig. Ovk 35a er en automatisk sikret overkørsel med halvbomanlæg.

Bn-Hæ & Hæ-Bn

En ny La 60 er dukket op før ovk 154 i km 50,7 mellem Bn-Hæ (Bedsted Thy-Hørdum). Årsagen er "sen tænding af overkørsel 154". Det er en automatisk sikret overkørsel med halvbomanlæg.

I kørselsretning Bn-Hæ er der etableret La 60 i km 50,3-50,8.

I kørselsretning Hæ-Bn er der etableret La 60 i km 51,1-50,7.

Før denne La 60 blev etableret

Signal 11.1, hvidt blink ☉, tændte lige før signal 11.5, ⚡, **Pilmærke for Automatisk sikret overkørsel**, og "lige før" var så tæt på, at der blev kun vist ét hvidt blink, før signal 11.5 var passeret.

I "Sikkerhedsreglement af 1975" § 11 står der:

10.2.2.1. Overkørsel, der ikke har afhængighed til et hovedsignal

Fremgår det af overkørsels signaler, at overkørslen ikke er sikret, skal lokomotivføreren

- give lydsignal "Giv agt" uafbrudt fra signal nr. 11.5.
- hvor strækningshastigheden er indtil 75 km/t. farebremse fra signal nr. 11.5 og standse toget – så vidt muligt foran overkørslen
- på øvrige strækninger bremse fra signal nr. 11.5 og standse toget foran overkørslen.

"Sikkerhedsreglement af 1975", § 11, pkt. 10.2.2.1., side 101-7, gyldig **mandag 27. september 2010**.

Derfor var den strækningskendte lkf klar til at bremse netop ved ovk 154 grundet den sene tænding.

At overkørsler tænder sent på Thybanen er ikke noget nyt.

Ovk 90

Ibrugtagning af automatiske halvbomme ved ovk 90 på Ydby T

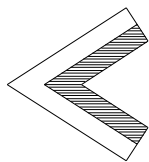
Tirsdag 4. november 1980 erstattes advarselssignalanlægget ved overkørsel 90 i km 35,0 med automatisk halvbomanlæg.

Kilde: **do Ho**, Do-cirkulære 36/80, **mandag 27. oktober 1980**

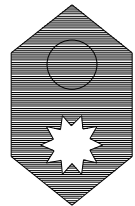
Når motortræk skal have tid til at få bragt bomme ned i vandret stilling, må tændkontakterne rykkes ud i en længere afstand fra den pågældende overkørsel end ved advarselssignalanlæg. Efter halvbommene var monterede, blev signal 11.1 først vist i kørselsretning Ln (Lyngs) → Yd (Ydby), når et tog kørte med 75 km/t., når signal 11.5 blev eller var passet.

Helt så galt var det ikke med ovk 154 (i begge retninger), men der kom kun ét hvidt blink i overkørselssignalet. Der giver en lkf lidt nerver på:

– *Tænder overkørslen, eller tænder den ikke?*



Signal 11.5.



Signal 11.1.

For ovk 90 i Yd i kørselsretning Ln → Yd vises signal 11.1 først, når 11.5 er passeret. Dette forhold har tidligere været nævnt en rapportbemærkning, men ovk 90 tænder stadig for sent.

Kilde: Rapportbemærkning, **mandag 30. marts 1981**

Efter nogen tid blev tændkontakterne flyttet nogle decimeter længere bort fra ovk 90 med halvbomanlæg i kørselsretning Ln → Yd, og signal 11.1 blev vist og vises stadig flere gange.

Ved 72 km/t. tilbagelægges 20 meter på 1 sekund. Kommer der ét blink hvert sekund, betyder en udflytning af tændkontakterne på 40 meter vil give 2 hvide blink, signal 11.1, mere.

Ovk 154

Når tog i begge retninger er nede på hastigheden 60 km/t. ved La 60-skitet, vises signal 11.1 flere gange. Den grønne trekant ▲, "**Hastighedsnedsættelse ophører**" (signal 16.2.4.) står først efter ovk 154.

Tidsrøver og midlertidig forbedring

Med La 60 kører tog 0,5 hhv. 0,4 km med 60 km/t. Der er der ingen grund til, ▲ først står efter overkørslen, for vises signal 11.1 ved passage af signal 11.5, er ovk 154 sikret, og hastigheden kan sættes op til strækningshastigheden. ▲ bør flyttes hen til et sted lige efter signal 11.5.

Fremtid løsning

Ryk tændkontakterne et tilstrækkeligt antal meter bort fra ovk 154, så signal 11.5 kan ses flere gange. Fjern La 60 i begge kørselsretninger.

Historien vil forhåbentlig gentage sig efter 30 år. Forhåbentlig går der ikke 31 år!

Efter denne La 60 blev etableret

Opstillingen er i dag er således, med 60 km/t. vises signal 11.1 "Overkørslen sikret" to-tre gange, før signal 11.5, **Pilmærke for Automatisk sikret overkørsel** passerer. Således er der mere reaktionstid.

Kontrolsignaler

En nu død Ikf fortalte, før i tiden var der på **Thybanen** kontrolsignaler¹⁾, og ved aftenstid brugte malkeanlæggene på gårdene så megen effekt, at spændingen dalede kraftigt, og en overkørsel måske ikke blev sikret.

Når et kontrolsignal er slukket, kan det i den mørke tid kun ses ved lysrefleksionerne fra lokomotivets frontlanterne i de seks **gule** reflekskanter langs siderne. Farebremsning!

Driftsområde Holstebro udstedte D-cirkulærer, når de daværende kontrolsignaler blev erstattet af overkørselssignaler. Her følger tre oversigter over ovk mellem **Sne** (Snedsted), **Ri** (Sjørring) og **Ti**.

Ændring af advarselssignalanlæggene ved ovk 207, 214, 215 og 217 mellem **Sne** og **Ri**

Tirsdag 10. april 1973	ovk 207 i km 61,4 og ovk 214 i km 62,5
Onsdag 11. april 1973	ovk 215 i km 63,1 og ovk 217 i km 63,4

Kilde: **do Ho**, D-cirkulære 1/1973, **tirsdag 3. april 1973**

Ændring af advarselssignalanlæggene ved ovk 234, 235, 269, 256 mellem **Ri** og **Ti** og 268 i **Ti**

Torsdag 2. august 1973	ovk 234 i km 67,1 og ovk 235 i km 67,2
Tirsdag 7. august 1973	ovk 239 i km 67,8 og ovk 256 i km 71,0
Onsdag 8. august 1973	ovk 268 i km 73,0

Kilde: **do Ho**, D-cirkulære 5/1973, **mandag 9. juli 1973**

Ændring af advarselssignalanlæggene ved ovk 263, 264, 265 mellem **Ri** og **Ti**

Torsdag 13. december 1973	ovk 263 og 264 i km 72,5 og ovk 265 i km 72,6
---------------------------	---

Kilde: **do Ho**, D-cirkulære 14/1973, **mandag 26. november 1973**

Der er 79 usikrede overkørsler og niveauovergange på de 62,1 km fra **Nobro** (Oddesundbroen) til **Ti**, der efter planen nedlægges for at højne sikkerheden.

(BL)

Busterminal i Ti

Der en lagt nye fliser på perron 1 fra stationsbygningen ud til enden af perron 1.

(BL)

DIVERSE

To 28/7 2011

S-tog og Falck passer på cyklen

Nyt samarbejde mellem S-tog og Falck Cykelregister skal dæmme op for cykeltyverier.

Hvert år stiger antallet af cykeltyverier drastisk, når vi når sensommermånederne. Sidste år blev der alene i hovedstadsområdet anmeldt 11.092 stjalne cykler i årets tredje kvartal mod 6.433 i første kvartal.

¹⁾ 4.1. **Sikret ved advarselssignalanlæg eller automatisk bomanlæg.** Overkørselsanlæg kan være forsynet med kontrolsignal i stedet for overkørselssignal. Kontrolsignalets baggrundsplade har samme form som overkørselssignalets baggrundsplade og er forsynet med gul kant.

"Overkørslen sikret" vises med hvidt blinklys.

"Overkørslen ikke sikret" vises ikke (signalet slukket).

Kilde: SIN (Ø/V), instruks 1, pkt. 4.1.

Det gør sensommeren til højsæson for cykeltyverier – og over halvdelen af alle anmeldte cykeltyverier i Danmark foregår i hovedstadsområdet.

Nyt cykelregister kan hjælpe

Nu tilbyder Falck at sænke risikoen for at få stjålet sin cykel ved at registrere cyklen i Falcks nye cykelregister og få et mærkat på sin cykel, som bl.a. gør det sværere for tyve og hælere at omsætte stjålne cykler. Samtidig får de 220.000 S-more-medlemmer tilbud om gratis medlemskab af cykelregistret i et år.

Via et unikt nummer på det mærkat, der sættes på cyklerne, bliver det sværere for tyve og hælere at omsætte stjålne cykler.

”Erfaringer fra Norge og Sverige viser, at en mærkningsordning har en præventiv virkning. I disse lande er antallet af cykeltyverier faldet med omkring 40 procent, efter et tilsvarende cykelregister blev indført,” siger Jens Lunn, der er salgs- og marketingdirektør i Falck.

Nummeret på mærkatet bliver sammen med stelnummer og kontaktoplysninger gemt i cykelregisteret. Skulle uheldet alligevel være ude, kan man hurtigt få stjålne mærkede cykler tilbage til rette ejermand via Falck Cykelregister, og hvert år tilbageleveres 20.000 stjålne cykler i hele Norden.

S-togskunder i registret

Når de 220.000 S-more-medlemmer får tilbuddet om at melde sig ind i registret gratis det første år, skyldes det, at S-tog gerne vil hjælpe de mange kunder, der hver dag kombinerer cykel og S-tog.

”Det her er blot det sidste af en lang række tilbud til vores cyklende kunder, for vi vil gerne gøre det så attraktivt som muligt at kombinere cykel og S-tog. Man kan tage cyklen gratis med S-toget, vi har oprettet mere cykelparkering, og vi sikrer nu, at vores kunder med et mærkat fra Falck Cykelregister på deres cykel, kan have deres cykel i fred på stationerne, og hvor de ellers stiller dem,” fortæller salgsdirektør i DSB S-tog Niklas Marschall.

Se mere om Falck Cykelregister på falck.dk.

Kilde:

(JSL via BL)

Fr 29/7 2011

Togførere drøner over for rødt lys ④

Hver tredje uge kører et tog lige forbi det røde signal.

Kilde: **URBAN**, fredag 29. juli 2011, side 1

Journalisten har forhåbentlig ikke skrevet henvisningen på side 1 til denne artikel. I givet fald har vedkommende ikke kendskab til forskellige faggruppers arbejdsopgaver, og artiklen kan meget vel være en afskrift af en pressemeddelelse.

(BL)

Sikkerheden er ikke i fare

Flere medier skriver i dag, at tog kører forbi et rødt signal mindst en gang om dagen. Og at det bringer passagerernes sikkerhed i fare.

Der er ganske rigtigt sket 531 forbikørsler i hele landet i 2009, hvorfra de seneste tal stammer. I de sidste ti år har det årlige antal signalforbikørsler ligget nogenlunde konstant. I samme periode er togtrafikken steget med 25 procent.

Rigtig mange af forbikørslerne sker på rangeranlæg, hvor hastigheden er meget lav, og hvor togvognene er tomme. Der er altså i langt de fleste tilfælde ikke tale om, at passagerernes sikkerhed er bragt i fare.

Ifølge Havarikommissionen blev der sidste år indberettet 18 tilfælde i alt fra samtlige togoperatører i Danmark, hvor signalforbikørsler har betydet, at togsikkerheden havde været udsat for alvorlig fare. Men for at en situation skal udvikle sig til en reel risiko skal der ske flere af hinanden uafhængige fejl samtidig. Det automatiske kontrolsystem ATC, som findes på næsten alle DSB-strækninger, skal sætte ud, samtidig med at lokomotivføreren skal overse et signal.

Frank Olesen, direktør i DSB Fjern & Regionaltog, er da heller ikke i tvivl om at sikkerheden er meget høj.

»Sikkerheden går forud for alt andet. Her går vi ikke på kompromis. Vi undgår nok ikke, at der en sjælden gang sker menneskelige fejl, såsom at overse et signal, men vi gøre alt for at undgå det. Lokomotivførerne får blandt andet jævnlige besøg i førerrummet af deres ledere, hvor sikkerheden er øverst på dagsordenen. Desuden er der en meget stor selvjustits blandt lokomotivførerne. De sørger for at være udhvilede, når de kommer på arbejde.«

Der er flere tiltag, der sikrer, at lokomotivførerne er opmærksomme undervejs. Sker der en forbikørsel bliver den pågældende lokomotivfører f.eks. kaldt til samtale med det samme, og er der den mindste usikkerhed, skal de generhverve deres certifikat til at føre tog. Lokomotivførerne må desuden ikke benytte mobiltelefon under kørslen.

Til efteråret tager lokomotivførerne Green Speed i brug. Green Speed er et køresystem, der skal hjælpe lokomotivførerne med at vælge den rigtige hastighed for at nå rettidigt frem til næste station. Dermed behøver lokomotivførerne ikke være bekymrede for, om køreplanen bliver overholdt.

Også det kommende signalsystem vil mindske risikoen for signalforbikørsler.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 29. juli 2011**

(JSL via BL)

Retablering af spor i Lu

Det vestlige spor i **Lu** (Lundby) var reetableret og ligeså transversalen fra spor 2 til dette spor, men sporene var stadig spærrede.

(JSL via BL)

Lø 30/7 2011

SR

Sikkerhedsreglement af 1975. Indeholder de generelle og grundlæggende jernbanesikkerhedsregler. (Januar 2008)

SR udgives af Banedanmark og gælder for alle, der kører på eller i anden form kommer i kontakt med Banedanmarks jernbanenet.

SR med gyldighed fra 28.03.2011.

Røde sider til SR for perioden 28.03.2011-01.04.1977.

SR kan bestilles i papirudgave og prisen er pr. 1. 1. 2008 650,00 kr. + moms. Abonnement på rettel-
sesblade koster 300,00 kr. + moms pr. år.

SR bestilles ved henvendelse til: Banedanmark, ...

Den p.t. sidste nyeste udgave læseprogrammet er

Adobe® Reader® 9
Version 9.4.5

Ved at klikke med musen på

SR med gyldighed fra 28.03.2011.

åbner SR sig i form af en pdf-fil.

Få Adobe Reader til at vise Bogmærker, hvorved indholdsfortegnelsen i SR kan ses.

Klik på + i **Afsnit 10 Definitioner**, klik på bogstavet L, læs på side 519-18:

Lokomotivfører Den, som er ansvarlig for togets førelse og sikkerhed.

Journaliststuderende lærer under uddannelsen mange færdigheder. Nogle af de essentielle kundskaber er kildebeskyttelse og at verificere kilderne.

“**Sikkerhedsreglement af 1975**” er offentlig tilgængelig, og derfor bør og skal en journalist på **URBAN** og **MORGENAVISEN** Jyllands-Posten verificere et notat og en artikel, før den offentliggøres i medier og aviser. Gør en journalist ikke det, kan tiltroen på vedkommendes faglige arbejdsevner dale. Det afslører vedkommendes ukendskab til det emne, artiklen drejer sig om.

Overkørsel

En anden fejl, der hyppig optræder, er navneordet “overskæringer”. Det hedder en “overkørsel”:

Klik på + i **Afsnit 10 Definitioner**, klik på bogstavet O, læs på side 524-8:

Overkørselssignal Signal foran automatisk sikret overkørsel

Ønskes mere fagligt kendskab end en definition, da læs § 11 i SR, der omfatter **Automatisk sikrede overkørsler** eller slå op i **SODB** anlægsbestemmelser for automatisk sikrede overkørsler 1. oktober 2008 på <http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=7719>

SODB

Sikringsanlæggene og deres betjening
Anlægsbestemmelser for
Automatisk sikrede overkørsler

Loven over de andre er “Lov om jernbane”.

Slå op i retsinformation for at læse lovgrundlaget:

- ☐ **Banedanmark – SR**
28.03.2011
- ⊕ Oversigt over rettel-
sesblade til SR
gyldige fra 28.03.2011
- ⊕ **SR –**
Sikkerhedsreglement
af 1975
- ⊕ **Indholdsfortegnelse**
- ⊕ **Afsnit 1 Indledning og**
almindelige bestemmelser
- ⊕ **Afsnit 2 Signaler**
- ⊕ **Afsnit 3**
Sikkerhedstjeneste
- ⊕ **Afsnit 4 Togenes**
fremførelse
- ⊕ **Afsnit 5 Ekstratog**
- ⊕ **Afsnit 6 Togenes størrelse,**
sammensætning og
hastighed
- ⊕ **Afsnit 7**
Infrastrukturarbejder
- ⊕ **Afsnit 8**
Uregelmæssigheder
- ⊕ **Afsnit 9 Bilag**
- ☐ **Afsnit 10 Definitioner**
⊕ Definitioner

Bekendtgørelse af lov om jernbane

Herved bekendtgøres lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 969 af 8. oktober 2009, med de ændringer, der følger af § 1 i lov nr. 553 af 26. maj 2010 og § 2 i lov nr. 726 af 25. juni 2010.

Ordet "overkørsel" optræder fem gange i afsnit 8 i § 21 a, § 21 b og § 21 c.

Kilde: <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=134111#K8>

Menes det, at begrebet "overkørsel" kun gælder for jernbanen og ikke for vejtrafik, og hvor ordet også kan hedde en "overskæring", da slå op i færdselsloven.

Bekendtgørelse af færdselsloven

Herved bekendtgøres færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 984 af 5. oktober 2009, med de ændringer, der følger af § 2, nr. 1, 3, 7, 9, 11, 13 og 18, i lov nr. 1338 af 19. december 2008 og § 1, nr. 1, 5-15, 18-21 og 24-29, i lov nr. 716 af 25. juni 2010

Ordet "overkørsel" optræder tre gange i Kapitel 2, *Regler for al færdsel, Færdsel over jernbanespor m.v.* § 5.

Kilde: <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=133981>

I ingen af de to love optræder ordet "overskæring". Det korrekte navneord er "overkørsel".

(BL)

Sø 31/7 2011

Tunnelelementer i Lu

De specielle tognumre skyldes, at der er sporarbejde i **Lu** (Lundby). Da man – for måske 25 år siden – byggede broen i sydenden af **Lu**, fik den hverken fortov eller cykelsti, så man måtte beholde fodgængertunnelen, der forbinder "hovedgaden" i **Lu** på hver side af jernbanen. Jeg kan huske, da broen blev bygget, da måtte personbiler køre gennem den meget smalle og lave tunnel. Jeg prøvede, men når man i dag ser tunnelen, forstår jeg ikke, der var plads! Det er den tunnel, der nu udskiftes med en ny. Jeg havde forventet, at man ved en slutspurt i denne weekend ville fjerne det østlige spor og placere de præproducerede tunnelelementer der, men efter det oplyste kørte man også i morges i det østlige spor, så noget tyder på, man ikke er blevet færdig til tiden. Derfor kommer der nok en ny periode med særkøreplan på **Sydbanen**.

Fodsporet

Slagelsebanens bro over **Susåen** i **Næ** er helt pakket ind i stillads og dækket med presenning, og støv i området fortæller, at man er i færd med at sandblæse broen. Man har nu lagt køreplader fra broen over **Herlufsholm Allé** og næsten hen til bommen over sporet ind til **Næ** station, så noget tyder på, at der også her arbejdes med Fodsporet.

(JSL via BL)