

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 18. marts 2012 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Ma 12/3 2012

Rødt og brunt GM-lok kører i Ar

Rød MZ

Kl. 14.14.42 sætter DSBM MZ 1401 gang i spor 500, hvor den havde været tilkoblet DK-DSB 51 86 50-30 317-6 Bc-t. For 46 timer siden holdt stammen også i spor 500 men med "omvendt" oprangering. Fra en perron ses MZ 1401 at bevæge sig ude i spor 50; den foretager altså omløb.

– Skal den køre, eller er den ankommet med en Bc-t'en?

Det viser sig, at den har været i **Oj** sammen med "kongevognen". MZ 1401 var kommet til **Oj** med X31K 22.

MZ 1401 har kørt (næsten?) hver dag i den sidste uge. Den bruges kun i forbindelse med rangering i **Oj**.

MZ 1401 bliver atter tilkoblet Bc-t 317, motor standses og fremmednet sættes til ved 15-tiden.

I stedet for at bruge et kvarter om at gå ind til perronerne er det lettere at fjerne fremmednet på AR AR 1029 + 1014 i spor 705 og rg ind (kl. 15.24-37), idet forspandet skal køre tog RX 5361 (Ar-Hr) kl. 15.49.

Brun MY

Da HHJ's lynnettemateriel måske til sommer skal ophøre med at køre – afhængig af priser og genstridige kontrakter, ledes der efter nye fotovinkler langs spor 7. I dag er der drivende skyer med lyseblå forårshimmel, men skyggerne fra træerne langs **Hallssti** generer, da det er for tidligt på året. Det kigges derefter efter nye vinkler fra **M.P. Bruuns Gade**.

Hov, en brun MY sniger sig langsomt ind i spor 7 og standser kl. 16.04 bag PU P74 kun lidt inde langs perron 3. Lkf fortæller, at maskinen skal til **Rd**, da den har kørt slibetoget til **Pa**. Tognummer 6449 (Pa-Rd).

Nå, ja, det var glemt, at det **gule** Eurailscout AKMA UFM 120 måletog skulle forlade **Danmark** i dag. MY'en må derfor have kørt tog BM 6453 (Fa-Pa), **Pa** an 12.07. Det passer med tomkørsel **Pa-Rd**.

Der er drivende skyer, der giver skygger af og på den brune front, og da der stadig kommer ikke en udkørsel fra spor 7 bliver det til tre scener med tog:

kl. 16.10 (-½) tog RA 5363 (Ar-Sj) kørt af AR AR 1017 + 1004

kl. 16.14 (-3½) hvidt tog 130093 (Or-Ar) MjbaD Ym 5+Yp 24+Ym 6

kl. 16.17½ (-2½) hvidt tog 130094 (Ar-Or) MjbaD Ym 6+Yp 24+Ym 5.

Afgang for tog 6449 bliver kl. 16.18½.

Karakteristik

Egentlig skulle denne beretning være bragt under overskriften **VETERANMATERIEL OSV.**, men begge DSBM-lokomotiver har kørt for DSB og BDK og tjener penge til museumsformål, og kørslen er ikke foregået for at illudere museumstog, men er udført for at dække et transportbehov.

(BL)

To 15/3 2012

Rettelser til opgaver udført MZ 1401

DSBM MZ 1401 havde været i **Oj** med X31K 22.

MZ 1401 skal ikke transportere noget togsæt 110 eller 111. Den bruges kun i forbindelse med rangering i **Oj**.

DSBM MY 1101 har ikke kørt med slibetoget. Den havde været i **Pa** med UFM 120.

(OD via BL)

Kommentar til notits "Nye X31K-togsæt i Jernbanen 6-2011 s. 14

Det sidste togsæt, 111, er planlagt til 31.03.-01.04.2012.

Kilde: **Jernbanen** 1/2012, side 15

Rettelserne fra OD er indarbejdet i noterne fra **mandag 12. marts 2012**. Tak til OD.

(BL)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ti 13/12 2011

Linttog danser omkring juletræ Stu-Kæ

Tog RA 5337 (Ar-Sj) standede lige foran et grantræ, der lå væltet hen over sporet ved det fremskudte signal til **Kæ** (Kibæk). Begivenheden er beskrevet under denne dato. Nu er det muligt at se et billede af situationen i **Jernbanen** 1/2012 på side 16.

(BL)



/3 2012

Dieseltriebzug "LINT" der Arriva

ART.NR. 78100 **Verfügbarkeit 319,00 EUR**

Modell:

Vorbild ist ein zweiteiliger Dieseltriebwagen vom Typ LINT 41 der Privatbahngesellschaft ARRIVA. In aktuellem Betriebszustand im Einsatz im Nahverkehr in Dänemark.

Kilde:

<http://www.roco.cc/produkteshop/uebersicht/detail/cat/13797/d/3/p/2027%2C13797%2C13796/pr/dieseltriebzug-lint-der-arriva-2.html>

Det eneste billede, der er vist, viser AR levering I i spor 1 i **Hn** (Hinnerup); ikke levering II med ●, som **AR 2040** tilhører. Det er nummeret på vekselspændingsudgaven. Nummeret på jævnspændingsudgaven kendes ikke.

I **Gw** (Give) forhandles der **Hos Dorthea** to udgaver af Linttoget.

Pris: DKK 2.184,00

Tilbud: DKK 1.985,00

(EUR 293,15 » Tilbud: EUR 266,44)

På lager. Nr. ro 72100. Arriva "LINT" DC – NYHED 2012. Beskrivelse: Roco HO. Dieseltog type LINT 41. Lokomotivet er til DC og er forberedt til digital drift med 8 pol stik. Epoke V. Længde over puffer: 481 mm. Se togsættet på <http://www.hosdorthea.dk/product.asp?product=4549>

Pris: DKK 2.498,00

Tilbud: DKK 2.275,00

(EUR 335,30 » Tilbud: EUR 305,37)

På lager. Nr. ro 78100. Arriva "LINT" AC – NYHED 2012. Beskrivelse: Roco HO. Dieseltog type LINT 41. Lokomotivet er til AC. Epoke V. Længde over puffer: 481 mm. Se togsættet på <http://www.hosdorthea.dk/product.asp?product=4550>

Togsættet er blevet sat i handel **medio februar 2012**.

(BL)

Ma 12/3 2012

Formodet påkørsel

Om aftenen kunne Arriva Tog meddele, at toggangen var indstillet mellem **Vg** og **Sk** grundet en personpåkørsel.

Det viste sig, at en mand med rygsæk havde gået i strækningssporet ved de to vejbroer over banen mellem **Ra** (Ravnstrup) og **Vg**, da et tog ramte rygsækken. Toget blev ridset lakken og fik skidt skrabet af. Det var vist politiet, der bliver sendt nogle ud for at finde manden, men fandt kun dele fra en rygsæk. I **Vg** by fandt politiet manden, på hvis rygsæk der var skidt fra Linttoget. Manden nåede at dreje sig, så han slap med skrækken.

Kilde: Flere anden og tredjehandsvidner

(BL)

On 14/3 2012

En jernbanebro mellem **Es** og **Va** er blevet påkørt af en kran, og derfor er resten af dagens toggang indstillet.

Kilde: **torsdag 15. marts 2012** kl. 21.25

Under Banedanmark kan der om **onsdagens** hændelse læses:

RA 5198 Skjern 22:41 Esbjerg 23:37 Varde Kører kun til Varde.

RA 5199 Esbjerg 23:41 Varde 00:00 Aflyst

Kilde: <http://trafikinfo.bane.dk/Trafikinformation/Forsinkelser/Fjerntog>

hentet **torsdag 15. marts 2012** kl. 0.21

(BL)

Godsvogne ved Vj Havn

På **Nordkajen** holder ved **Faxe Kalk** noteret fra V mod Ø:

- Den blå **AGRO E-MAXI** rangerfirkant har brandgult, roterende blinklys
- + 31 RIV 80 D-DB 0 835 177-3 Tads⁹⁶¹ ▼
 - + 31 RIV 80 D-DB 0 835 029-6 Tads⁹⁶¹
 - + 31 RIV 80 D-DB 0 835 147-6 Tads⁹⁶¹
 - + 33 RIV 80 D-ERMD 932 6 160-4 Uacns fra **Menden**. ▲

På sporet nærmest kajen holder længere mod Ø:

- 31 RIV 80 D-DB 0 835 127-8
- + 31 RIV 80 D-DB 0 835 151-8
- + 31 RIV 80 D-DB 0 835 003-

ermewa Uacns 160-4 kommer åbenbart regelmæssigt til **Vj Havn**. Den er observeret **onsdag 16. november 2011, lørdag 10. december 2011 og fredag 17. februar 2012**.

Tads⁹⁶¹ 835 177-3, 127-8, 029-6 og 003- holdt der også **fredag 17. februar 2012**.

Ved **BRENNTAG** i **Strandgade** der ingen vogne i de tre sidespor.
(BL)

FASTE ANLÆG

/3 2012

Du er her: Forside > Banearbejde > Kommende baneprojekter > **Udbygning og modernisering**

Vamdrup-Vojens**Udbygning og modernisering Vamdrup-Vojens**

Banedanmark har ansvaret for planlægningen og udførelse af et ekstra spor mellem Vamdrup og Vojens.

Projektet har til formål at udvide kapaciteten og opgradere hastigheden til 160 km/t. på strækningen mellem Vamdrup og Vojens. I den forbindelse skal der etableres et 2. spor ved siden af det eksisterende jernbanespor.

Der blev vedtaget en anlægslov gældende for hele strækningen mellem Vamdrup og Padborg i 1993, men kun strækningen Vojens-Tinglev blev realiseret og færdigbygget i 1996. Der er nu blevet udarbejdet et beslutningsgrundlag for delstrækningen Vamdrup-Vojens med henblik på en politisk beslutning om udbygning af strækningen.

Projektet var i offentlig høring fra den 13. maj til den 29. juni 2011.

Læs høringssvarerne, høringsnotatet samt den endelige miljøredegørelse

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikellID=10712>

(BL)

Fakta**Formål:**

Udbygge og modernisere strækningen Vamdrup-Vojens så hastigheden for passager-tog kan hæves til 160 km/t. Desuden øges kapaciteten og regulariteten.

Hvordan:

Der bygges et nyt elektrificeret spor på ca. 20 km.

Budget:

Projektet forventes at koste 742 mio. kr.

Forventet arbejdsperiode:

Medio 2013 til medio 2015.

Status på projektet:

Projektet er til politisk behandling med henblik på vedtagelse af anlægslov i sommeren 2012.

Fototip fra Skåneredaktøren – måske snart slut med Ma til Hbg

På <http://ing.dk/transport> er der en del om både israeler-IC3, IC4-software, rangeruheld på **Kh** og NSB Flirt-uheldet.

Til det kommende nummer har jeg skrevet lidt om Ma, der jo kører kobbetog til **Hbg**. Nu tyder meget på, det kan slutte allerede **søndag 1. april 2012**, hvor Green Cargo reducerer kørslen med Ma igen. Så derfor en lille forsmag på næste nummer af *Jernbanen*:

Ma-kørsel i Skåne

Som nævnt længere nede i teksten reducerede Green Cargo kørslen med ellokomotiv-oldtimerne litra Ma fra den **torsdag 1. marts 2012**. Et af de Green Cargo-tog, der endnu kører med Ma, er "södra kopparn", der transporterer kobber til Elektrokoppar i **Hbg**. Dette tog trækkes af Ma fra **Eskilstuna** og ankommer til **Hbg Gb** ved femtiden om morgenen **tirsdag-lørdag**, men kan også køre **søndag** og **mandag**.

Tomtoget afgår fra **Hbg Gb** klokken 13:04 **tirsdag-lørdag**, men kan som andre godstog afgå tidligere. Også tomtog kan køre **søndag** og **mandag**. På www.trafikverket.se kan man søge på "dagliga grafer" og se, om toget kører samt hvilket tognummer, det har.

Muligvis er Ma i "södra kopparn" allerede afløst af Rc, når bladet her når postkassen i følge de seneste oplysninger. Allerede midt i **marts måned 2012** køres toget med Rc visse dage.

Stentoget

Stentoget, der som omtalt i sidste nummer af *Jernbanen*, transporterer sten fra **Halmstad** til havneudvidelsen i **Trelleborg**, kører således (med forbehold for ændringer):

Gt 44445 tirsdag – fredag Halmstad Rbg 06:11 – Trelleborg 08:33 via Billesholm

Gt 44357 lørdag Halmstad Rbg 06:01 – Trelleborg 09:15 via Markaryd

Gt 44358 mandag – fredag Trelleborg 14:22 – Halmstad Rbg 17:49 via Billesholm.

Togene trækkes normalt af NetRail's flotte Ma 827, og trafikken ventes at fortsætte til engang i løbet af sommeren 2012. Også her kan et kig på de daglige grafer anbefales, så man ikke kører og venter forgæves.

(JSL via BL)

DIVERSE

Fr 9/3 2012

Ny organisation i Fjern- og Regionaltog

Fjern- & Regionaltog vil udnytte synergieffekterne ved at koncentrere organisationen på færre enheder. Ændringerne træder i kraft i maj 2012.

Lokomotivførerne og togpersonalet i Fjern- & Regionaltog får fælles ledelse. Ansvar for klargøring, kvalitetsopfølgning og kontraktansvar samles ét sted.

I Trafik og i Planlægning sker der ingen ændringer i den overordnede ledelse.

Samtidig gennemgår Fjern- & Regionaltog alle administrative funktioner med henblik på at samle kompetencer og undgå dobbeltfunktioner. Hensigten er, at de administrative opgaver som eksempelvis kvalitetsopfølgning og uddannelse skal støtte alle enheder i Fjern- & Regionaltog. Forberedelserne til den nye organisering går i gang nu, og ændringerne træder i kraft i maj 2012.

"Med reorganiseringen opnår vi en mere effektiv organisation på alle niveauer og fjerner eksempelvis en underdirektørpost. Samtidig opnår vi et mere entydigt fokus. Fremover skal jeg kun spørge ét sted, hvis jeg eksempelvis vil følge op på komforten i togene," siger direktør for Fjern- & Regionaltog Susanne Mørch Koch.

Én chef for kørende personale

Fjern- & Regionaltog samler den overordnede ledelse af Togproduktion og Onboard Service i enheden Togdrift. Togdrift får underdirektør Anette Haugaard som chef. Den nuværende struktur med separate samarbejdsfora videreføres – blot med fælles overordnet ledelse.

Anette Haugaard, der siden januar har været chef for Togproduktion, kommer fra en stilling som programchef for Kunder til Tiden. Anette Haugaard har tidligere været afdelingschef i Movia og underdirektør i Københavns Lufthavne.

Ansvar for materiel ét sted

Det overordnede ansvar for at levere driftsstabil og komfortabelt materiel til kunderne samles i en ny organisation under ledelse af underdirektør Peder Jespersen.

Navnet, der bliver Materiel, kommer til at omfatte Klargøring, og kontraktansvaret over for underleverandørerne. Underleverandørerne tæller blandt andre DSB Vedligehold, DSB Øresund og ISS, der leverer vedligeholdelses-, klargørings- og rengøringsopgaver.

Peder Jespersen kommer fra en stilling som chef for Kvalitetsopfølgning i Fjern- & Regionaltog. Peder Jespersen, der har været ansat i DSB siden 1974, har en bred ledelseserfaring i DSB, hvor han har været chef for Togkomponenter, Togvedligehold og Risk Management.

Støttefunktioner samles

I Fjern- & Regionaltog etableres flere administrative og driftsmæssige støttefunktioner, der løser opgaverne på tværs af enhederne. Formålet er at effektivisere arbejdsgangene men i ligeså høj grad at opnå et ensartet højt serviceniveau i forhold til det kørende personale.

"Formålet med reorganiseringen er at skabe en fokuseret driftsorganisation med entydigt ansvar. Jeg er glad for, at vi får skabt en fælles enhed for alt kørende personale i F&R, og at vi lægger ansvaret for og opfølgningen på materielkvalitet og komfort ét sted; nemlig i Materiel. De administrative besparelser, som F&R skal finde i 2012, arbejder vi på at nå med sammenlægningen af de administrative funktioner," siger Susanne Mørch Koch.

Flere cykelværksteder på S-togstationer

Igen i år kan S-togskunder aflevere cyklen til reparation direkte på udvalgte stationer. Nu kommer der flere stationer til

Fra mandag den 12. marts åbner der igen cykelværksteder på udvalgte stationer, efter at denne cykelservice til S-togs kunder har holdt vinterlukket. I år er der kommet flere stationer til, så man kan få eftersat og repareret sin cykel på i alt 13 stationer.

»Vi vil gerne hjælpe med at spare tid i hverdagen, så derfor udvider vi vores samarbejde med JustBike omkring cykelværksteder til flere stationer. Det er hurtigt og nemt at aflevere cyklen til reparation på stationen og hente den igen på vej hjem. Vi vil gerne gøre vores til at gøre rejsetid til effektiv tid,« siger Niklas Marschall, salgsdirektør i S-tog.

De nye stationer er: Nørrebro, Nørreport, Østerport, Hillerød, Hellerup, Vanløse, Herlev, Ballerup, Glostrup, mens stationerne Svanemøllen, Valby, Lyngby og Flintholm i forvejen tilbyder cykelservice.

Man afleverer cykelnøglen i 7-Eleven og modtager reparationstilbuddet per sms. Regningen betaler man online.

Cyklen har fået flere med S-toget

S-tog har mange ting i gang, hvad angår cykler, men det giver god mening, hvis man spørger Niklas Marschall. Siden det i 2010 blev frit for betalende kunder at medbringe cyklen i S-toget, er kunderne nemlig strømmet til.

»Vi har fået flere kunder, efter man frit kan tage cyklen med, og de kunder, vi har, rejser mere, også uden cykel. Derfor giver det rigtig god mening for S-tog at lave så mange cykelfordele som muligt for vores kunder. Det skal være nemt og billigt at tage cyklen med,« siger Niklas Marschall.

Hele 7,1 mio. gange var der en cykel med S-toget i 2011. Det er 2,5 mio. flere end året før. Heraf er de 1,5 mio. helt nye kunder, der ikke plejer at tage S-toget.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 9. marts 2012**
(JSL via BL)

Ma 12/3 2012

Længere S-tog på Ringbanen

På det seneste har kunderne på Ringbanen om morgenen mellem kl. 7 og kl. 8 stået tæt i nogle af togene, men DSB S-tog sætter nu længere tog ind på nogle af afgangene, for at der kan blive plads til alle. Beslutningen er truffet på baggrund af data fra S-togs vejesystem, der vejer tog og passagerer og omsætter det til passagertal.

»Vi har endnu ikke måttet efterlade kunder på perronen, men der er mange med. Det hører vi jo også fra vores kunder. Fra december har vi kørt hvert 4. minut på Ringbanen om morgenen i stedet for hvert 5. minut for at tage presset på togene. Det har hjulpet på visse tidspunkter, men på andre måder mere til, så nu har vi besluttet at sætte ekstra togsæt på visse tidspunkter,« fortæller S-togs produktionsdirektør, Dan Stig Jensen.

Flest grønne tog

S-tog har vejet kunderne i flere år, men nu kan S-tog behandle dataene fra vejesystemet så hurtigt, at der hver dag ligger dugfriske tal for, hvor mange kunder der dagen før var på samtlige de i gennemsnit 1.330 daglige afgang. Er der plads nok, er afgang grøn, er der tæt på fyldt, er den gul, og står passagererne tæt, er den markeret med rødt.

»Tidligere fik vi tallene hver tredje måned, men systemerne er blevet optimeret, så vi nu kan følge med dagligt og hurtigt kan reagere, hvis der er en tendens. Som regel er der dog stort set grønt over hele banen, bortset altså fra på Ringbanen,« fortæller Dan Stig Jensen.

S-tog følger løbende med på de daglige opgørelser fra vejesystemet for at se, om der også er andre steder på S-banen, der på et tidspunkt skal optimeres, hvis mulighederne er der.

Kilde: DSB Intranet, **mandag 12. marts 2012**
(JSL via BL)

Ti 13/3 2012

DSB forbereder overgang til biodiesel

Ny lovgivning på miljøområdet risikerer at påføre DSB kæmperegning til ombygning af tog.

De skærpede miljøkrav pålægger transportsektoren at blande tilsætningsstoffet FAME i dieselolien, og det kan betyde, at DSB's dieseldrevne tog skal have monteret nye brændstofslinger.

Tilsætningen af FAME risikerer nemlig at beskadige slangerne og resultere i driftsforstyrrelser og nedbrud. DSB har derfor søgt og opnået dispensation for kravet om at tilsætte FAME frem til udgangen af 2012.

Undersøger alternativer

I mellemtiden afsøger DSB markedet for alternative tilsætningsstoffer.

Allerede i næste uge indleder DSB Koncernindkøb en dialog med potentielle leverandører om levering af et alternativ tilsætningsstof, HVO, som det er muligt at bruge i de eksisterende brændstofslinger.

"Teknologien er ny, og der er for øjeblikket kun én leverandør på markedet af HVO, og vi er i tvivl, om vi kan få leveret det alternative tilsætningsstof i tilstrækkelige mængder og til en attraktiv pris, der gør det til et mere oplagt valg end de eksisterende løsninger i markedet. Vi mener, det er værd at undersøge, fordi der er penge at spare, hvis vi kan undgå en kostbar ombygning af DSB's materiel samt efterfølgende dyrere drift," forklarer underdirektør og chef for DSB Koncernindkøb Ole Egebøl.

Fakta

DSB står for 2,5 procent af Danmarks samlede dieselforbrug.

FAME er en forkortelse for Fatty Acid Methyl Ester og er en vegetabilsk mere miljøvenlig olie, der er tilført dieseloliens forbrændings-egenskaber. Hydrotreated Vegetable Oil, der er baseret på enten vegetabilsk eller animalske olie, har tilsvarende egenskaber men er mere skånsom og stiller færre krav til brændstofslinger, filtre og udstødning med mere.

Rangeruheld på Københavns Hovedbanegård

Et IC3-tog og et regionaltog – begge uden passagerer – har ved lav hastighed og på vej ud af Københavns Hovedbanegård snittet hinanden. Der er ikke kommet personale til skade. Der er sket begrænset materiel skade på IC3-toget.

Havarikommissionen og DSB undersøger nu, hvad der er sket.

Den højeste tilladte hastighed ud af Københavns Hovedbanegård er 40 km/t.

Trafikken i eftermiddag berørt

Uheldet skete ved spor 1 og 2. De to tog bliver flyttet onsdag eftermiddag, og det vil have begrænset effekt på myldretiden.

DSB's tog får signaler fra Alstom

Banedanmark har skrevet kontrakt på 1,5 mia. kr. med Alstom om de enheder, der skal installeres i bl.a. DSB's tog som en del af fremtidens signalsystem til jernbanen

Banedanmark har i dag skrevet kontrakt på 1,5 mia. kr. med den franske industrigigant Alstom om at levere fremtidens signalsystemer ERTMS om bord på alle de tog, der kører på kontrakt med staten – dvs. DSB-tog, Arriva-tog, Øresundstogene samt Regionstogene.

Systemet kommer til at afløse nutidens ATC-togkontrolsystemer, og fremover vil signalerne vise sig for lokomotivføreren på en skærm i førerrummet i stedet for som nu i form af signaler langs jernbanen.

Glæde hos DSB

Hos DSB glæder man sig over, at systemerne til bl.a. DSBs tog bliver leveret af en kompetent og erfaren leverandør som Alstom:

”Vi ser frem til at kunne tilbyde vores kunder en bedre og mere stabil drift. Samtidig ser vi frem til et godt samarbejde med Alstom og Banedanmark omkring udskiftningen af signaler, så overgangen bliver så smertefri som overhovedet muligt for både kunderne og DSB’s personale,” siger Ove Dahl Kristensen, vicedirektør i Trafikplanlægning.

1.600 tog har i dag eller er ved at få installeret ombordudstyr fra Alstom svarende til det, som skal installeres i de danske tog. Det nye signalsystem vil fjerne fire ud af fem forsinkelser, som skyldes signalfejl.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 13. marts 2012**
(JSL via BL)

On 14/3 2012

Tognørder ved et tilfælde

De sidder og kigger afslappet på hinanden og på journalisten. Med varm kaffe i hånden og en enkelt bærbar computer slået op. Telefonerne brummer lydløst i lommerne, men nu er det her, de er, så telefonerne får lov at brumme. Christian Hage på 33 år og Sune Edinger på 32 har knoklet med udviklingen af GreenSpeed i syv år sammen med DSB.

Nu er hjertebarnet sat i drift. Det kører i hænderne på lokomotivførere rundt omkring i landet. Og det kører godt. Der er brug for justeringer i testperioden, men det er småting.

Andre landes togoperatører kigger langt efter det nye køresystem, der er sat i verden for at minimere brændstofforbrug og sikre flere tog til tiden. Argentinerne er interesserede. Det samme er franskmænd, finner, svenskere, englændere og mange andre.

Første skridt på vejen

Først er det DSB, der kører med det nye system. Fodarbejdet begyndte allerede for syv år siden, hvor de to fyre skulle lave speciale på studiet på Danmarks Tekniske Universitet. Emnet for specialet blev et miljøvenligt køresystem til tog, og sammen med en styregruppe og nogle lokomotivførere i DSB gik de i gang.

»Det var lidt tilfældigt, at det blev DSB, vi valgte at samarbejde med. Men den måde man fremfører tog på, har ikke været i fokus nogen steder i Europa i lang tid, så der er masser af muligheder for udvikling. Det fascinerede os,« siger Sune Edinger.

»Vi var ikke tognørder, da vi begyndte på projektet, men man bliver selvfølgelig lidt arbejdsskadet efterhånden.«

Resultatet af arbejdet blev køresystemet Gekko, der er forløberen for GreenSpeed.

Arbejder i døgndrift

De seneste to og et halvt år har der været knald på udviklingen af storebroren GreenSpeed, der delvist ejes af de to.

»Vi har afskrevet en del fritid de sidste par år for at lave dette projekt. Men vi ville så gerne vise, at det kunne blive til virkelighed, og vi har fået en fantastisk opbakning fra alle de afdelinger i DSB, vi har samarbejdet med,« siger Christian Hage.

Sune Edinger supplerer:

»Vi er selvfølgelig blevet udfordret undervejs, ikke mindst på at forklare, hvordan systemet virker og hænger sammen, og vi har også mødt nogle, der har været bekymrede for, om sikkerheden er i orden. Det er den.«

Lokoførerne er med

Ikke mindst samarbejdet med lokomotivførerne bliver fremhævet:

»En gruppe lokomotivførere har været med i hele processen. De har blandt andet været med til at skabe designet og til at beslutte, hvilke informationer, der kommer på computerskærmen i førerrummet. For os har det været fuldstændig nødvendigt at have lokomotivførere med på holdet hele vejen,« siger Sune Edinger.

Nu er udrulningen altså i gang og de to opfindere har ro til at kigge længere frem:

»Vi vil videreudvikle GreenSpeed hos DSB, blandt andet skal det på sigt lære at samarbejde med de nye signalsystemer. Lige nu er det det bedste i verden, men det bliver det jo ikke ved med at være. Vi er ikke færdige,« siger Sune Edinger.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 14. marts 2012**
(JSL via BL)