

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 17. februar 2013 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

Indholdsfortegnelse

I denne indholdsfortegnelse er anført alle kapitler og de fleste overskrifter. Der er ud for overskrifterne angivet på hvilken side, kapitlet begynder. Ved at læse sidetallet på næste kapitel kan der dannes et billede af kapitlets omfang. Rækkefølgen er kronologisk og dækker fortrinsvis perioden

mandag 4. februar 2013 – søndag 17. februar 2013.

Side Emne

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

- 3 Fremmed GM på Lemvigbanen

KØREPLANER

- 3 Et nyt målepunkt for tog til tiden
Der kører færre tog på Svendborgbanen

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUKLEN

FASTE ANLÆG

- 4 Lng
Nedrivning af Gørding station
Mdt Es
Nyt om SR og SIN pr. 11.02.2013
Rettelsesblade 4511-4513 til TIB (V)
"Rettelse til La" nr. 32
Jernbanen Struer-Lyngs, besigtigelses- og ekspropriationsforretning
Jernbanen Struer-Lyngs, ekspropriationsforretning
Overkørslernes beliggenhed


UDLAND

- 9 Transportministeren vil lægge NSB og Jernbaneverket sammen igen
EU vil afskaffe NSB's monopol i Norge. Regeringen stritter imod
Di4 på vej til Gb

DIVERSE

- 10 Arriva Update

Søgemuligheder i Adobe Reader

For let at kunne finde og læse en tekst **brug** søgemaskinen  **Søg efter** ved at taste Ctrl+F.
I feltet **Find** indtastes de(t) ønskede ord, der søges efter.

Klik på **Næste** for til at blive ledt dertil.

Ikke altid kan søgefunktionen finde overskriften, idet den kan være ændret lidt.

Der kan også vælges avanceret søgning Shift+Ctrl+F **Søg**, hvor søgekriterierne kan justeres.

En genvej til **Søg** findes i højre side af **Find**-søgefeltet med signaturen ° .

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.01.

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.

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Sø 17/2 013

Fremmed GM på Lemvigbanen

MjbaD MY 28 skal angiveligt på værksted i **Pa**, og i dens fravær kører **Lemvigbanen** i stedet med indlejet CFL MX 1023.

(LuJ via BL)

KØREPLANER

Fr 8/2 2013

Et nyt målepunkt for tog til tiden

Siden 1. januar har DSB og Banedanmark arbejdet med et nyt fælles internt målepunkt for tog til tiden, så forsinkelser bliver målt til 2.59 i stedet for 4.59. Det giver større fokus på de små forsinkelser samtidig med, at antallet af kunder bliver regnet med, så et forsinket myldretidstog med mange passagerer vægter mere end et halvtomt aftentog

DSB og Banedanmark har besluttet at introducere et nyt – fælles – internt målepunkt for rettidighed, nemlig 2:59 kunderettidighed. Derudover indføres et målepunkt på 0 sekunder. Det betyder, at der internt vil blive fulgt op på, hvor gode togene er til at afgå og ankomme ”på sekundet”.

”Vi sænker tærsklen for forsinkelser fra fem til tre minutter. Det giver større fokus på de små forsinkelser, og det bringer os i øjenhøjde med kunderne, fordi vi vægter forsinkelsen forskelligt alt efter, om det er et fyldt tog eller et tomt tog,” siger programchef for Præcisionsprogrammet Esben Norup

Hos DSB er et tog forsinket, hvis det ankommer inden for 5:59 i forhold det planlagte. Hos Banedanmark er tallet 4:59. De forskellige mål er defineret i hver af parternes kontrakter med Transportministeriet. Og det vil de fortsat være. Men forskelligheden skaber forvirring. Både internt i DSB og Banedanmark, og også hos kunderne.

Kundens oplevelse af forsinkelser

”Med de nye målepunkter nærmer vi os kundernes reelle oplevelse af, hvornår et tog er rettidigt. Markedsundersøgelser viser, at kunderne ikke føler, at de er forsinkede, hvis et tog ankommer inden for tre minutter senere end planlagt. Derfor er det bedre, at vi fokuserer mere på de forsinkelser end på dem på fem minutter,” forklarer Esben Norup.

Målepunktet på 2:59 viser andelen af planlagte togankomster, der er rettidige inden for 2 minutter og 59 sekunder. Tallet inkluderer aflysninger og der indregnes en vægtning af antal kunder på hver enkelt ankomst. På den måde vil et forsinket tog i myldretiden få større betydning for den samlede kunderettidighed end et forsinket tog, der kører med få kunder i ydertimerne.

0 sekunders målingen skal understøtte fokus på at køre ”på sekundet” ud fra det synspunkt, at tog der afgår ”til tiden” har høj sandsynlighed for også at ankomme rettidigt til næste station.

Internt værktøj

De nye målepunkter er i første omgang et værktøj til intern styring og opfølgning.

”Vi vil i første omgang bruge det til at blive endnu klogere på, hvordan vi yderligere kan forbedre rettidigheden, og har derfor også besluttet at sænke tærsklen for, hvornår der registreres årsager til forsinkelser, så de passer til de nye interne mål,” siger Esben Norup.

Det er dog endnu ikke fastlagt, hvad målsætningen bliver.

”Udgangspunktet er, at vi gerne vil forbedre os hele tiden. 2012 var et godt år, men vi skal også være realistiske i fastsættelsen af målene. Derfor har vi behov for mere erfaring med de nye interne målepunkter, inden vi fastsætter målene,” slutter Esben Norup.

Fakta: Hvorfor 2:59 kunderettidighed?

Kundernes forventninger

Kundeundersøgelser viser, at mange kunder oplever, at de er forsinkede, når de ankommer mere end 3 minutter senere end planlagt. Derfor er målet 2:59 og ikke 3:59.

Andre togselskaber

Det nye interne målepunkt anvendes også internt i en række andre europæiske togselskaber, og vi kan derfor lettere sammenligne os med dem.

Fælles mål

Når DSB og Banedanmark bruger de samme målemetoder og definitioner, taler vi fremover samme sprog, når vi diskuterer rettidighed.

Større fokus på små forsinkelser

Ved at fokusere endnu skarpere på at komme af sted til tiden, øges sandsynligheden for at ankomme til tiden på næste station.

Kilde: DSB Intranet, **fredag 8. februar 2013**
(JSL via BL)

Lø 16/2 2013

Der kører færre tog på Svendborgbanen

Der holder et tog med tekniske problemer og spærrer det ene spor i Stenstrup lidt nord for Svendborg. Det betyder, at vi mangler plads på banen, og derfor bliver vi nødt til at køre færre tog på strækningen.

Hvordan kører togene så?

Togene kører to gange i timen mellem Odense og Ringe, og én gang i timen mellem Odense og Svendborg. Vi har lavet en køreplan, som du kan se, hvis du klikker her.

Hvor lang tid varer det her?

Ændringerne varer frem til kl. 18.00, hvor køreplanen alligevel skifter til kun ét tog i timen mellem Odense og Svendborg. Du kan se en køreplan for resten af dagen, hvis du klikker her.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikkelID=18314>, **lørdag 16. februar 2013**, 12:11,
downloadet kl. 15.16
(BL)

TRÆKKRAFT

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

Ma 4/2 2013

Lng

Der blev under eftersøgningen af **Lng** (Lyngs Grusgrav) skrevet bl.a.:

Det ældre kort fra 1899 dur ikke. På **Kort**, Lavkantskort *1945, kan der ikke ses noget, der ligner en grusgrav. Der er to lavninger SV for **Ln**.
– Rester af en grusgrav? Hvor mon sporskiftet til **Lng** lå? Ved usikret ovk 45 i km 23,670?

Fejlagtig blev der skrevet »Ved usikret ovk 45 i km 23,670?«. Der skulle have stået:

Ved usikret ovk 65 cirka i km 27,1?

(BL)

Ti 5/2 2013

Nedrivning af Gørding station

Så tyndes der igen lidt ud i kulturarven: DSB har gennem flere år ønsket at nedrive stationsbygningen i Gørding, og Plan- og Miljøudvalget i Esbjerg Kommune har på sit møde 5.2.2013 besluttet at imødekomme ansøgningen om nedrivning.

Kilde:

<http://www.esbjergkommune.dk/politik/politiske-udvalg/plan-miljo/dagsordener-og-referater/dagsordener-og-referater-2013.aspx?Folder=%2f2013.02.05>

(LuJ via BL)

Gø

Slå op under **Plan & Miljøudvalget**,  Referat.pdf (919 KB)

Møde den 05.02.2013

8 Sag 2012-23833 – Ansøgning om nedrivning af Gørding Station

Sagen udsat på mødet den 22.1.2013 med henblik på at indhente en udtalelse fra DSB omkring den kommende indretning af området.

INDSTILLING

Direktionen indstiller, at

– Ansøgningen om nedrivning imødekommes.

Mdt Es

Begge spor op til drejeskiven er dækket af en bygning, og sporet op til **Filialen** og tilbage til drejeskiven er ligeledes væk. Se i den næste sag nr. 9, hvad er gemmer sig i en bygning over de to spor:

Sagsnr. 2012-23127 9 Sag nr. 2012-23127 – Dispensation til solceller på parkeringshuset ved Remisen

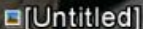
Se på www.krak.dk drejeskiven, den sidste rundremise SV for drejeskiven, den anden – N for – blev revet ned efter 1973, vandtårnet. **Filialen** med flere spor lå NØ for remisen med eget opkørselsspor. Bemærk den nye vejbro ved vandtårnet, hvorunder sporet mod **Gu** (Guldager) blev sænket.

Se et før og nu luftfoto af mdt Es

På Google Earth kan der ses luftfoto af det sporrøse **mdt Es** og **Filialen**. Der vises et luftfoto dateret **fredag 7. januar 2005** (januar kan være den måned, hvor luftfotos er behandlet).

Prøv at klikke på  **Klik for at få vist et historisk billede**, hvorefter der vises et luftfoto fra **mandag 28. juli 2003**. Der er stadig spor, der lå i den i/efter 1973 nedrevne rundremise.

Der vises et billede af den vestre bygning mellem de to rundremiser indeholdende kontorer, opholdslokaler og bolig for lkm. Bygningen til højre havde blandt værksted for lokomotiverne og brugtes af hvk. I 1972 havde man stadig jernbeslag til damplokomotiver tekstet med »JFJ« – Jysk-Fyenske Jernbaner, der sammen med de Sjællandske Jernbaner blev til DSB – De Danske Statsbaner. Læs mere herom på http://da.wikipedia.org/wiki/Jysk-Fyenske_Jernbaner

Klik på  mellem vandtårnet og rundremisen. I den lille udbygning ses indgangsdøren for lokopersonalet. Indenfor hang opslag og maskinløb. Lkm havde kontor, og lokopersonalet havde skabe og opholdslokaler. På første etage boede lkm i den vestlige del. Indgangsdøren til privaten skete fra

nordsiden ud mod **Remisevej**. I østenden af denne etage var der lokaler, soverum og badefaciliteter for lokopersonalet.

Filialen, der var et vognværksted, og begge rundremiser kan ses på <http://historiskatlas.dk/>, klik på **Kort**, 4 cm kort *1976.

Luffoto

Det hedder ikke et »flyvefoto«. Det korrekte navneord er et »**luffoto**«.

Kilde: Retskrivningsordbogen. Lademanns Leksikon, Egmont Lademann A/S, **2003**, side 865.

Brug af værelser på mdt Es til lokopersonalet

Et eksempel på behov for et værelse:

DSB Mtj Kfd gyldig fra **søndag 31. maj 1981**, tur 90 ved **mdt Str**, havde 24 lkf i turen. På tur/dag 7 skulle tog 654 (Str-Es) og tog 683 (Es-Str) fremføres. På **fredage** var der 2 MO i tog 654 og 683, så lkf mødte kl. 12.21, klargjorde de to MO, skulle melde sig klar ved telefonen ved vognhallen kl. 13.01 til **kmp Str**, havde 30 minutters rangertid til at hente de to personvogne, samle forspandskabler (pt's opgave) og foretage bremseprøve på toget (vops' opgave) og afgå kl. 13.31 (færdigmelding fra tbtj og tgf).

Ankom til **Es** kl. 16.14. 10 minutters spadseretid til **mdt Es** = slut kl. 16.24. Derefter pause i 2 timer og 33 minutter, og dertil kunne et soveværelse bruges. I mellemtiden pendlede de 2 MO + CII + CIs tre gange til **Va**, hvor **Esn** (Spangsbjerg) og **Gje** (Gjesing) ikke eksisterede endnu.

Lkf skulle møde igen kl. 18.57, afløse l 19.12 og l 19.22, afgå kl. 19.54 med tog 683 med ankomst til **Str** kl. 22.31. Derefter var afsat 20 minutter til at sætte personvognene til side i et sidespor og 22.51 rg ud på **mdt Str**. Her var 80 minutter afsat til at tanke dieselolie og kedelvand, adskille de to MO, via drejeskiven sætte hver MO i et ledigt remisespor, afslutte de to MO og til sidst aflevere dagens **MA 1 DSB Lokomotivfører-rapport**, så tjenesten sluttede kl. 0.11 **lørdag**. En tjeneste på 10⁰⁸.

(BL)

Ma 11/2 2013

Nyt om SR og SIN pr. 11.02.2013

Rettelsen omfatter nogle mindre justeringer og præciseringer af allerede gældende regler. Derudover foretages nedenstående lidt større ændringer.

Indførelse af GSM-R

I forbindelse med ibrugtagning af GSM-R udvides begrebet "strækningsradio" eller slet og ret "radio" til som hovedregel også at omfatte GSM-R. Det betyder ændringer i SR §§ 1, 17 og 32 samt i afsnit 10, Definitioner.

SIN(Ø/V) instruks 17 opdateres, da der, indtil den hidtidigt anvendte radio er endeligt udfaset, vil være visse forskelle i reglerne, alt efter om man anvender GSM-R eller strækningsradio, MSR. En af de væsentligste forskelle er manglen på "Nødstop" i GSM-R-systemet, hvorfor det bestemmes, at lokomotivførere, som modtager et nødopkald, omgående skal indlede kørsel på sigt, indtil andet er oplyst af stationsbestyreren.

Specielle forhold gør sig gældende på TIB-strækning 11 ved overgangen mellem dansk og svensk GSM-R. Disse forhold er optaget i SIN(Ø) instruks 11.1.

§ 17 – Mærker



Der indføres et nyt mærke 17.49 "Strækning med dansk GSM-R-netværk begynder". Mærket opstilles ved grænserne til Danmark. Der indføres endvidere nogle særlige mærker for netværksskift i forbindelse med dansk og svensk GSM-R, disse mærker er optaget i SIN(Ø) instruks 11.1.

Ved betydning af mærke 17.47 præciseres, at det gælder ophold på siden af køretøjer, og man således godt må opholde sig på de på visse køretøjer anbragte rangertrin foran og bagpå køretøjet.



Bilag 7. Fortegnelse over faresedler mv.

I forbindelse med nyudgivelse af RID for 2013 er der foretaget ændringer i enkelte faresedler. Bilaget er derfor opdateret i overensstemmelse hermed.

Bilag 13. Personalets forsyning med regler mv.

Bilaget er justeret, da der desværre havde indsneget sig nogle fejl ved den seneste rettelse den 01.01.2013.

Fra 01.01.2013 er Banedanmark overgået til kun at udgive det trafikale instruktionsstof elektronisk.
Kilde: **SR**, rettelsesblade 2368-2381, **mandag 11. februar 2013**

Rettelsesblade 4511-4513 til TIB (V)

21. Od-Svg

Rettelsesblad 4511. Side 308-34.

Gennemgående spor i Svendborg er ændret fra spor **1** til spor **2**.

35. Sd-Sj-Sd

Side 513-29 Rettelsesblad 4512

Hastighedsnedsættelse Ry-Laven.

Rettelsesblad 4513. Side 529f-9

Hastighedsnedsættelse Laven-Ry.


Kilde: **TIB (V)**, rettelsesblade 4511-4513, **mandag 11. februar 2013**

Sd-La



Indkørselshastigheden fra **Sd** ind til spor 2 i **Ry** er sat op fra 40 km/t. til 60 km/t. Udkørselshastigheden er op fra 40 km/t. til 50 km/t.



Strækningshastigheden 120 km/t. – begyndende i km 12,4 ved de to udkørselssignaler  og helt til indkørselssignalet til **La** (Laven) i km 17,1 – er skrumpet ind til det, den var før sporombygningen **SI-Hr**: Fast hastighedsnedsættelse helt til km 14,2. Det vil sige, at 100 km/t. begynder ved stationsgrænsen i **Ry** i km 11,5.

La-Sd

De 120 km/t. – begyndende på banestykket fra den østlige stationsgrænse i **La** i km 17,1 gældende til stationsgrænse i **Ry** i km 12,7 – er blevet reduceret med 1,5 km til km 14,2, hvor den fra sidste sommer Fast hastighedsnedsættelse **100** desværre er blevet genindført. Nu må der kun køres med 120 km/t. over 1,5 km mellem de to stationsgrænsen. Det stiger op til højeste punkt/summit ved ovk 28 i km 15,6 ligger.

Alg

Her "oppe" eksisterede trinbrættet **Alg** (Alling) i km 15,7 i årene, nedlagt **lørdag 31. maj 1969**. Da var afstanden fra **Ry** til **La** 5,4 km, hvor den nu er reduceret med 0,1 km til 5,3 km, og det antages at være sket mellem **Alg** og **La**.

– Lå perronen mellem **Ry** og ovk 28 efter eller? Eller var det en perron på hver side af ovk 28?

Der lå en ovk mere lige efter ovk 28, antagelig ovk 29. Dér imellem *kan* **Alg** have ligget.

Få standsende tog

I den sidste køreplansperiode i TK II 1968 standsede der følgende tog:

Med ulige tognumre (Sj-Ar)

X 5.50 Tog 533 (SI-Ar) MK/FK 204 Hv. Fem persontog senere:

X 17.42 Tog 561 (Sj-Ar) MK/FK 204. Hv

X 17.49 Tog 1561 (Sj-Ar) MK/FK 204. S. Dagens andet, standsende tog, tre persontog mere passerer.

Med lige tognumre (Ar-Sj)

X 6.47 Tog 536 (Ar-Sj) MK/FK 284 Daglig. To persontog senere:

X 13.05 Tog 7550 (Ar-SI) MO 136 Hv før S samt 5/6.

X 17.35 Tog 558 (Ar-Sj) MK/FK 284 (MO 102) Hv

X 20.22 Tog 1566 (Ar-Hr) MO 102 S

1-3 tre standsende tog om dagen. Per **søndag 1. januar 2012** boede der 274 indbyggere i **Alling Sogn**.

Kilde: http://sogn.dk/alling/fakta_om_sognet

– Ville det have givet flere passerer ved at lade flere persontog standse, eller var der ikke flere indbyggere i **Alg**, der havde brug for kollektiv transport?

Ved opslag på http://da.wikipedia.org/wiki/Skanderborg-Silkeborg_Jernbane om **Skanderborg-Silkeborg Jernbane** står der kun »• Alling Trinbræt (Alg), blev nedlagt i 1969«; intet om åbningsår.

(BL)

Ma 11/2 2013 – ti 12/2 2013

“Rettelse til La” nr. 32

35. Sj-Sd

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Ry	12,3	12,7-12,2	50	Straks	24.00	Afstand til varslingsanlæg

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Ry	12,3	12,7-12,2	50	0.00	24.00	Afstand til varslingsanlæg

Kilde: “Rettelse til La” nr. 32 mandag 11. februar 2013

(BL)

Ti 26/2 2013 – on 27/2 2013

Jernbanen Struer-Lyngs, besigtigelses- og ekspropriationsforretning den 26. og 27. februar 2013

BESIGTIGELSE OG EKSPROPRIATION

Med henblik på nedlæggelse og sikring af en række overkørsler og overgange på jernbanestrækningen fra Struer til Lyngs vil der efter reglerne i statsekspropriationsloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) blive afholdt en besigtigelses- og ekspropriationsforretning

TIRSDAG DEN 26. FEBRUAR 2013

Forretningen begynder kl. 14.00 ved overkørsel nr. 65 ud for Aavej, Thyholm og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 52, 53, 54, 55, 68 og 69.

...

ONSDAG DEN 27. FEBRUAR 2013

Forretningen begynder kl. 8.00 ved overkørsel nr. 28 ud for Teglbjergvej, Thyholm og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 42, 43, 44, 45, 46, 47 og 64.

...

Der skal i den forbindelse gøres opmærksom på, at forretningen dels består af en besigtigelses- og ekspropriationsforretning vedrørende overkørsel nr. 28 dels en efterfølgende ekspropriation vedrørende overkørsel nr. 26.

...

Arealfortegnelse nr. 2 med ekspropriationsplanen vil fra og med den 29. januar 2013 være fremlagt til gennemsyn hos Borgerservice i Struer Kommune.

Kilde: Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, **onsdag 23. januar 2013**

<http://www.kommissarius-jyl.dk/node/389>

Overkørlernes beliggenhed

Tirsdag 26. februar 2013 kl. 14.00 ved overkørsel nr. 65 cirka i km 30,1 **Ln-Yd** (Lyngs-Ydby).

Onsdag 27. februar 2013 kl. 8.00 ved overkørsel nr. 28 i km 19,455 **UI-Hw** (Uglev-Hvidbjerg) og overkørsel nr. 26 i km 19,215 **UI-Hw**.

(BL)

Ti 26/2 2013 – on 27/2 2013 & on 6/3 2013

Jernbanen Struer-Lyngs, ekspropriationsforretning den 26. og 27. februar samt 6. marts 2013

EKSPROPRIATION

TIRSDAG DEN 26. FEBRUAR 2013

Forretningen begynder kl. 12.30 ved overkørsel nr. 33, hvor Tværdalvej krydser banen, og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 50, 51, 66 og 67.

...

Forretningen fortsætter kl. 17.00 ved overkørsel nr. 30, hvor Munkevej krydser banen, og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 41, 48, 49 og 65.

...

ONSDAG DEN 27. FEBRUAR 2013

Forretningen begynder kl. 11.30 ved overkørsel nr. 19, hvor kommunevej Havredalsvej krydser banen, og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 36, 37, 38, 39, 40, 62 og 63.

...

ONSDAG DEN 6. MARTS 2013

Forretningen begynder kl. 8.00 ved overkørsel nr. 5 ud for Gl. Landevej og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 60, 61 og 72 (Oddesund-Lyngs banen).

...

Forretningen fortsætter kl. 10.30 ved overkørsel nr. 17, hvor kommunevej Vesterkærvej krydser banen, og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 21, 22, 23, 24, 25, 26, 56, 57, 58 og 70.

...

Forretningen fortsætter herefter kl. 14.00 på Tambohus Kro, Tambogade 37, Thyholm og omfatter de ejendomme, der er opført på arealfortegnelse nr. 2 under løbenumrene 27, 28, 59 og 71. Forretningen vedrører nedlæggelse af overkørsel nr. 29 på strækningen fra Struer til Oddesund.

Ovennævnte arealfortegnelse nr. 2 over de rekvirerede arealer m.v. er tilsendt de berørte ejere og brugere. Arealfortegnelse nr. 2 med ekspropriationsplanen vil fra og med den 29. januar 2013 være fremlagt til gennemsyn hos Borgerservice i Struer Kommune.

Kilde: Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, **onsdag 23. januar 2013**

<http://www.kommissarius-jyl.dk/node/389>

Overkørslernes beliggenhed

Tirsdag 26. februar 2013 kl. 12.30 ved overkørsel nr. 33 i km 20,712 **UI-Hw**.

Kl. 17.00 ved overkørsel nr. 30 i km 19,764, »hvor Munkevej krydser banen«. Det er **forkert**; det er **Meldgårdsvej**, der krydser banen i usikret ovk 30 **UI-Hw** og usikret ovk 26 i km 19,215 **UI-Hw**.

Onsdag 27. februar 2013 kl. 11.30 ved overkørsel nr. 19 i km 17,814 **UI-Hw**.

Onsdag 6. marts 2013 kl. 8.00 ved overkørsel nr. 5 i km 14,197 **No-UI** (Oddesund Nord)

Kl. 10.30 ved overkørsel nr. 17 i km 5,939 **Str-Um**.

Kl. 14.00 på **Tambohus Kro** vedrørende nedlæggelse af overkørsel nr. 29 i km 9,316 **Str-Um**.

Bemærkninger

Ovg 4 i km 13,708 **No-UI** er der ikke skrevet om.

Ovg 18 i km 6,276 **Str-Um** er der ikke skrevet om.

(BL)

UDLAND

To 7/2 2013

Norge

Transportministeren vil lægge NSB og Jernbaneverket sammen igen

Samferdselsminister (Transportminister) Marit Arnstad vil ikke indføre konkurrence i jernbanesektoren. Hun foretrækker en sammenlægning af NSB og Jernbaneverket.

I stedet for nye udbudsrunder lægger ministeren nu op til at ændre beslutningen fra 1996 om at splitte NSB op i en drift- og banedel.

Dengang fik NSB gods- og passagertrafikken, busserne og ejendommene, mens Jernbaneverket blev en statsinstitution med ansvar for skinnerne, signalerne og stationsområderne, men ikke bygningerne. De hører i dag under NSB's datterselskab, Rom Eiendom.

”Jeg har ofte tænkt på, hvor irriterende det er, når NSB beskylder Jernbaneverket for at være ansvarlig for problemer med togene – og omvendt”, siger Arnstad.

EU vil afskaffe NSB's monopol i Norge. Regeringen stritter imod

EU Kommissionen foreslår, at al national passagertogtrafik skal udbydes i konkurrence inden december 2019. Det betyder, at udenlandske togselskaber kan konkurrere med NSB i Norge, skriver NTB.

Samferdselsdepartementet (Transportministeriet) bryder sig ikke om tanken om, at NSB skal udsættes for konkurrence om togpassagererne fra udenlandske selskaber på norske strækninger.

"Det som er mest kritisk, set fra norsk side, er punktet om konkurrence om den nationale passagertogtrafik. Vi ønsker ikke udbud på det norske jernbanenet, og vi vil arbejde for at dette ikke bliver en del af virkeligheden i Norge", siger statssekretær Geir Pollestad.

I den kommende tid vil departementet kontakte berørte aktører, indhente synspunkter og udforme en endelig norsk stillingtagen. Regeringen vil også forsøge at skaffe sig alliancepartnere i andre EU lande.

"Vores vigtigste argument er, at vi har et jernbanenet i Norge som i ringe grad er egnet til storstilet konkurrence. Markedet er for lille. I Oslo-området vil det være en fordel at kunne sikre, at samme operatør kører på alle strækningerne", siger Geir Pollestad.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 7. februar 2013**
(JSL via BL)

Lø 16/2 2013

Di4 på vej til Gb

I morges ankom næste NSB Di4 til **Malmö**

<http://www.postvagnen.com/forum/index.php?mode=thread&id=709315> på vej til eftersyn på **Gb**.

(JSL via BL)

DIVERSE

/2 2013

ARRIVAUPDATE

TOGTV Midtjyllands Avis har været en tur med Arriva og har filmet togturen fra Skanderborg til Bording. Filmen er optaget 23. januar og viser en tur gennem et smukt, hvidt vinterlandskab. Se filmen på www.mja.dk

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 44, **februar 2013**, side 1

1 KORT

Mand død efter fald fra bro i Silkeborg

DØDSFALD En mand blev 2. januar fundet på skinnerne ved Silkeborg Station af en lokofører, der ikke kunne nå at bremse og kørte over manden. Han var dog allerede død og lå midt i sporet, så toget ramte ham ikke. Politiet vurderer, at manden har fået kraniebrud, da han faldt ned fra den overliggende vejbro. Politiet afspærrede området i seks timer, så passagererne måtte med bus.

Kilde: **Arriva UPDATE**, nummer 44, **februar 2013**, side 2

4 KORTE

Aflyste tog i massevis

IC2/IC4 284 af afgangene med DSB's IC2- og IC4-tog måtte i december erstattes af andre tog – svarende til 22 procent. Det skriver Ingeniøren, som henviser til den seneste statusrapport fra DSB til Folketingets transportudvalg. Passagererne

blev i stedet transporteret i IC3- eller MR-tog.

Broløsning undersøges

BROBYGNING Tyskerne skal ifølge Lolland-Falsters Folketidende undersøge om den 50 år gamle Fehmarnsundbro i Tyskland kan forstærkes, eller om der er behov for at bygge en ny bro til at bære fremtidens godstog.

Ny trafikplan i Midtjylland

HØRING Midttrafik inviterer alle og enhver til at komme med deres ønsker til den kollektive trafik i Midtjylland, så ønskerne kan indgå i Midttrafiks trafikplan for 2013-2017. Sidste frist for at komme med forslag er 17. februar.

Salgsvogne koster kassen

UNDERSKUD Salgsvognene i DSB's intercitytog har siden 2004 generet et underskud på 925 millioner kroner. Det skriver dagbladet B.T. på baggrund af en opgørelse fra Transportministeriet. Salgsvognene blev indtil 2004 drevet af en underleverandør.

2001 2002 2003 2004 2005

December 2001

^a Arriva vinder historiens første udbud af en dansk jernbane, da Arriva får tildelt retten til at køre den regionale togtrafik i Midt- og Vestjylland på strækningerne Aarhus-Struer, Aarhus-Skjern, Esbjerg-Skjern, Esbjerg-Tønder, Struer-Skjern og Struer-Thisted.

Januar 2003

^a Arriva begynder søndag 5. januar 2003 at køre tog i Danmark. Første tog kører fra Esbjerg Station klokken 6.09 om morgenen. Arriva kører med 45 MR-tog, som alle er lejet af DSB.

Oktober 2004

^a Arriva får 29 helt nye Lint 41-tog leveret til tiden.

2006 2007 2008 2009 2010

Maj 2008

^a Arriva introducerer 26. maj 2008 – som det første togselskab i Danmark – gratis internet i toget.

Juli 2008

^a Arriva indleder 1.-2. juli 2008 et samarbejde med Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (neg) om direkte tog mellem Esbjerg og Niebull i Tyskland.

Juli 2009

^a Arriva modtager for første gang fuld bonus fra Trafikstyrelsen, efter at kundetilfredsheden i hele første halvår af 2009 har ligget over 4,0 på en skala fra 1 til 5.

2011 2012 2013

December 2010

^a Arriva indleder 12. december 2010 sin anden kontraktperiode gældende frem til 2018 med mulighed for forlængelse i yderligere to år. Arriva sætter yderligere 12 Lint 41-tog i drift til tiden og tager samtidig afsked med de sidste MR-tog. Det regionale eksprestog (REX) sættes ind på strækningen Herning Aarhus.

April 2012

^a Rigsrevisionen konkluderer i et notat om Arrivas første togkontrakt fra 2003 til 2010, at »kvaliteten af trafikbetjeningen har været på et tilfredsstillende niveau«. Rigsrevisionen konkluderer samtidig, at staten har sparet 303,9 millioner kroner.

Juli 2012

^a Arriva indleder 1. juli 2012 en ny kontrakt på Vestbanen mellem Nørre Nebel og Varde i Vestjylland. Sydtrafik stiller samtidig to nye Lint 41 tog til rådighed for Arriva.

Januar 2013

^a Arriva kan 5. januar 2013 fejre sit 10-års jubilæum som togoperatør i Danmark.

4 KORTE

Store tab for DSB i Sverige

UNDERSKUD DSB's svenske aktiviteter har indtil videre ifølge dagbladet B.T. kostet de danske skatteydere 715 millioner kroner. DSB Småland AB og DSB Uppland AB kører fortsat tog i Sverige og begge selskaber med store under-skud.

Flere svenske tog til tiden

PUNKTLIGHED 96,9 procent af de svenske passagertog kørte i 2012 til tiden. Det var en stigning på 0,7 procentpoint sammenlignet med 2011. I godstrafikken kørte 83,3 procent af togene til tiden mod 76,5 procent. Året før en stigning på 6,8 procentpoint.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 44, februar 2013, side 4-5

1 KORT

Skoleskema følger togets køreplan.

TILPASNING Sydthy Uddannelsescenter har tilpasset skoleskemaet for eleverne i 10. klasse til Arrivas køreplan på Thybanen. Uddannelsescentret ligger ved stationen i Hurup, hvor toget ankommer klokken 8.54 fra Thisted. Undervisningen begynder derfor klokken 9. Sidste time slutter tilsvarende klokken 14.20, så eleverne kan nå toget tilbage til Thisted klokken 14.37.

SELMORD 46 personer begik ifølge tal fra Banedanmark selvmord i 2012 ved at kaste sig ud foran et tog. Det var en fordobling i forhold til 2011. 14 personer blev kvæstet, men overlevede deres selvmordsforsøg.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 44, februar 2013, side 7

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 44, februar 2013, side 6

Bombetrussel mod Arriva-tog ved Langå

ØSTJYLLAND En 46-årig mand fra Randers truede 28. januar med at sprænge den bombe, han sagde, han havde i sin taske, hvis ikke toget standsede øjeblikkeligt. Lokomotivføreren tog ingen chancer og bremsede med det samme få kilometer nord for Langå Station.

Politiet blev tilkaldt med det samme og var hurtigt til stede

med en stor indsatsstyrke og bombehunde.

»Da politiet nåede frem, havde to passagerer allerede pacificeret manden,« siger vagtchef Per Bennekou fra Østjyllands Politi til Aarhus Stiftstidende.

Toget blevet evakueret og gennemført af politiet, der ikke fandt nogen bombe i hverken

toget eller mandens taske. De 80 passagerer i toget blev kørt videre i busser. Strækningen var spærret i et par timer, hvor der var indsat busser mellem Langå og Ulstrup.

Manden blev varetægtsfængslet i fire uger og indlagt på en psykiatrisk afdeling. Hans motiv er endnu ukendt.

Kilde: Arriva **UPDATE**, nummer 44, februar 2013, side 7

Arrivas bedst bevarede hemmelighed

Arriva Danmark har sit eget polsterværksted, del ombetrækker sæder til både tog og busser. Kun få kender det.

POLSTRING•HEDENSTED

Det er nok de færreste, som ved, at Arrivas bus- og togsæder bliver polstret i Hedensted – på et værksted med fire mand ansat. Og endnu færre ved måske, at der ligefrem kan være en bestemt farve, som er på mode i busbranchen. Men det er der.

Når man kommer ind På værkstedet, er man ikke i tvivl. Blå hitter. Også i det tilstødende personalekøkken er fire stole betrukket med den busrigtige blå. Dele af sæder med eller uden stof og stofruller er systematisk sat i orden hylde for hylde i det store værkstedsrum.

Ind i mellem er der levn fra en turistbus, der med et sprælsk betræk skiller sig ud. Men det er ikke kun Arriva, værkstedet polstrer for, eksterne kunder som Messecenter Herning, Volvo og diverse turistbusselskaber bliver også serviceret, og det er værkstedslederen Hans Jørn Lindgaard glad for.

»Det er et plus, at vi kan tage eksterne kunder ind. Det er ikke noget, som vi har gjort så meget i før, men de seneste syv måneder, hvor jeg har været værkstedsleder, har jeg forsøgt at få lidt mere farve på paletten ved at få nye kunder ind,« siger Hans

Jørn Lindgaard, der er uddannet møbelpolster og har været ansat i Arriva i syv år.

Multinational arbejdsplads

Hver anden uge kører han rundt til Arriva Danmarks anlæg i hele landet for at aflevere og hente sæder. Nogle af sæderne har haft for mange år på bagen, så de trænger til et nyt betræk, mens andre har været udsat for hærværk.

»Det er alt fra knækkede stolestel, til huller, der er brændte i stoffet, og knap så lækre ting, der er gjort på dem, og så må man selv bruge fantasien til at tænke sig til det. Vi har altid et lager med de sæder, som bliver brugt mest, hvis anlæggene har brug for flere sæder end dem, de har liggende, hvis der for eksempel sker hærværk,« siger Hans Jørn Lindgaard.

Det er syerske Parinee Poulsen fra Thailand og de to møbelpolstrere Sargon Toma Matti og Nezdet Ibsi fra henholdsvis Irak og Kosovo, der får skum, metalramme og stof til at blive til et sæde.

»Vi er spredt så meget ud over verden, som vi kan, hvad angår nationalitet. Det er vi selvfølgelig også med vores væremåde, vores opfattelse og vores måde at se ting på. Men alligevel så finder vi ud af det her sammen. Jeg har arbejdet med de

samme personer i syv år, så vi kender hinanden rigtig godt. Vi er en lille sammentømret enhed, som arbejder godt sammen.

Vi har en hverdag, som fungerer. Vi ved, hvad vi hver især skal lave, når vi møder ind om morgenen.« fortæller Hans Jørn Lindgaard.

Det er vigtigt for ham, at Polsterværkstedets Produkter er i orden.

»Det skyldes nok min faglige stolthed, at tingene bare skal være i orden, og så skal de være ens, uanset hvad.«

Bare sig til

Derfor er det heller ikke en fryd for hans øjne, hvis sæderne i en bus er betrukket med forskellige stoftyper.

»Det ser jo ikke så godt ud, hvis det ligner en blandet landhandel i bussen, fordi ikke alle sæder er i samme farve. Men det kan man altså komme ud for, da man måske internt ikke er klar over, at vi godt kan finde lige netop det stof, som de mangler. De skal bare sige til. Vi vil så gerne, og vi kan faktisk også godt,« siger han.

I november 2012 flyttede værkstedet fra gamle slidte lokaler til det nye værksted i Hedensted, som er et stort plus for arbejdsmiljøet og et mere præsentabelt værksted end det gamle.

Kilde: Arriva UPDATE, nummer 44, februar 2013, side 8. Af Julie Krog Lundsby

Se Arriva nye pressebilleder på www.arriva.dk

(BL)

To 14/2 2013

Cirka 300 ansatte ved DSB skal afskediges for at mindske underskuddet på 1 milliard kroner.

Kilde: DR 1 Radioavisen kl. 7.00, bragt **torsdag 14. februar 2013** kl. 7.00

(BL)