

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 9. februar 2014 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 i hvert kapitel og dækker fortrinsvis perioden

onsdag 15. januar 2014 – lørdag 8. februar 2014.

Side Emne

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

6 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Årets første solskin på Cheminova-godstoget på »de lange skinner«

Fem kopper te

13 kopper aftente

9 **KØREPLANER**

Rettelser til RSC-køreplaner

Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Information til passagerer

Cheminova-godstog 976 og 971

Befordring af godsvogne Pa-Hr-Pa

Elektrificering Esbjerg-Lunderskov > Tidsplan

Stavemåderne Bramminge og Bramming

12 **TRÆKKRAFT**

500-risten i Ar bruges nu af andre litraer

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

13 **FASTE ANLÆG**

Sveller lagt ud i rekordhøjt tempo

Nyt signalsystem Hillerød og Jægersborg

S-banens nye signaler

Sådan virker det nye signalsystem

Den nye bane København-Ringsted er klar til brug om 4 år og 309 dage

Sådan styrkes Lillebæltsbroens fundering

Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg

Skørping

Ellidshøj

Svenstrup

Carlsberg station

Baggrund for arbejdet

Bro i Esbjerg skiftes ud

Det tidligere spor 500 i Ar får ny tracé
8 La med ændringer på Langåbanen
Vestkystbanen er igen en suveræn vinder med 12 La i Danmark

21 UDLAND


Kaos efter isregn i Slovenien

21 DIVERSE

Esbjerg: IC4-togene har indfriet forventningerne
Langt de fleste afgangene har været kørt med IC4
I sne og slud kører togene stadig
Yoghurthærværk kostede en halv mio. kroner

22 Unge filmede sig selv i leg med døden

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 11.0.06.

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.

Stednavneforkortelser i Jylland

Hhs Hirtshals **Sgb** Skagen
Hj Hjørring **Fh** Frederikshavn
Lih Lindholm
Ab Aalborg
Ti Thisted **Ør** Løgstør
Thb Thyborøn Havn **Gy** Glyngøre **As** Aars
Røn Rønland **Aat** Aalestrup **Hb** Hobro
Lmv Lemvig **Sk** Skive **Rd** Randers
Str Struer **Vg** Viborg **Lg** Langå **Al** 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
Va Varde **Fa** Fredericia
Es Esbjerg **Bm** Bramming **Lk** Lunderskov **Kd** Kolding
Rb Ribe **Oj** Vojens **Hab** Haderslev
Rq Rødekro **Åa** Aabenraa
Tdr Tønder **Te** Tinglev **Sdb** Sønderborg
Pa Padborg
Anb Niebüll **Fw** Flensburg Weiche **Flb** Flensburg

Stednavneforkortelser omkring Struer

Bn Bedsted Thy
Ur Hurup Thy
Thb **Yd** Ydby
Thyborøn Havn **Ln** Lyngs
Røn Rønland **Hw** Hvidbjerg
Hbø Harbør **Ul** Uglev
No Oddesund Nord **Sk** Skive
Lmv Lemvig **Um** Humlum **Røb** Rønbjerg
Bnt **Str** **Han** **Vp** Vinderup
Bonnet Struer Handbjerg
Bmk **Hm** Hjerm
Bækmarksbro
Vem **Bu** Bur **Ho** Holstebro
Vemb **Ts** Tvis
Uf Ulfborg **Uu** Avlum
Tm Tim **Id** Vildbjerg
He Hee **lb** Skibbild
Rj Ringkøbing **Gp** Gødstrup **Hr** Herning

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
Ss Skælskør **Da** Dalmose
Næ Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig
Vo Vordingborg
Nsk Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F
Rf Rødby Havn **Ge** Gedser
Pu Puttgarden **Wü** Warnemünde

Stednavneforkortelser omkring København

HI Hellerup
Sam Svanemøllen
Hgl Helgoland
Kk Østerport
Kn Nørreport
Kh København H
Ro Roskilde **Hh** Hedehusene **Htå** Høje Taastrup **Gl** Glostrup **Hif** Hvidovre Fjern
Val Valby **Blv** Belvedere **Gb** København G
Ig Vigerslev **Klv** Kalvebod
Cph Kbh. Lufthavn

Stednavneforkortelser omkring Næstved

Tø Tølløse **Ro** Roskilde
Hv Hvalsø **Lj** Lejre **Gt** Gadstrup
Vy Viby Sj **Hd** Havdrup
Bo Borup **Lw** Lille Skensved
Ky Kværkeby **Ølb** Ølby
Rg Ringsted **Kj** Køge
Vst Vrangstrup **Hf** Herfølge
Gz Glumsø **Th** Tureby
Ris Rislev **Hz** Haslev
OI Holme-Olstrup
Næn Næstved Nord
Næ Næstved
My Myrup Grusgrav
Lu Lundby
Vo Vordingborg
Mn Masnedø
Oh Orehoved
Nv Nørre Alslev

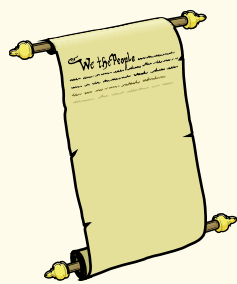
Fortegnelse over forkortelser

I tjenestetelegrammer, i anden intern korrespondance, i instruktionsstof, i personaleregistering, ved udfyldning af blanketter til internt brug (f. eks. regninger og fripas) kan, når det skønnes hensigtsmæssigt, anvendes nedennævnte forkortelser:

Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

bam	banemester	ksmt	kørestrømsmontør	sek	sekretær
bfm	baneformand	ktas	kontorassistent	sik	sikringsmester
bing	baneingeniør	lacf	lastbilchauffør	simt	sikringsmontør
bm	bådsmand	linsp	landinspektør	sing	sikringsingeniør
bmt	banemontør	lkas	lokomotivassistent	skf	skibsfører
boc	baneområdechef	lkf	lokomotivfører	sning	signalingeniør
brbtj	brobetjent	lki	lokomotivinstruktør	stfs	stationsforstander
brfg	brofoged	lkm	lokomotivmester	stl	stationsleder
				stm	stationsmester
cing	civilingeniør	mat	matros	stmd	styrmand
		mm	maskinmester	svm	svejsemester
doc	driftsområdechef				
dtbtj	depotbetjent	oass	overassistent	tas	trafikassistent
dtfm	depotformand	oing	overingeniør	tbjt	togbetjent
		opt	overportør	teksp	trafikekspedient
elf	elektrofører			tek tg	teknisk tegner
		phm	pakhusmester	tem	telemester
gdr	generaldirektør	presch	pressechef	tgf	togfører
		pt	portør	tgi	toginstruktør
hvk	håndværker			tgr	togrevisor
		rgfm	rangerformand	tinsp	trafikinspektør
ing	ingeniør	rgm	rangermester	tktl	trafikkontrollør
		rmfm	remiseformand		
jba	jernbanearbejder	rucf	rutebilchauffør	vkm	værkmester
jdek	jernbanedetektiv			vm	vognmester
jur	jurist			vopsm	vognopsynsmand

Kilde: Danske Statsbaner, Ordresamlingen serie A, Organisations- og personaleforhold, Bilag XVI, **torsdag 1. april 1976**, udtog.



Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=6338>

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

Kilde: <http://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=143400#Kap8>

Færdselstavler

Betegnelser for **Advarselstavler** for vejfarende ved jernbaner kan ses på <http://login.koreklar.dk/faerdselstavler.pdf>

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 3/2 2014

Årets første solskin på Cheminova-godstoget på »de lange skinner«

Denne **mandag** er der solskin over hovedlandet – usædvanligt, idet der i **januar 2014** kun har været 17 solskinstimer. Vi skal helt tilbage i **1969** for at finde en **januar** måned, der har haft færre solskinstimer. I dag vil den øverste kant af solen været i horisonten kl. 17.02, så skyggerne vil ikke være så lange.

Da der allerede om formiddagen er solskin i **Nordvestjylland** (tåge i hovedstaden), vil Deres udsendte fotografere årets første solskinsbilleder af Cheminova-godstoget før og i **Vem**. Derfor må tilrejse ske en time før »normalt« med tog RA 5260 (Str-Sj).

Rejse til Vem



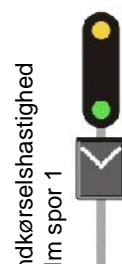
Indkørsels hastighed
Hm spor 2

Tog RA 5254 (Str-Sj) afgår fra **Str** kl. 15.09½ (2½), og det bliver med AR AR 1003.

Der er afsat 5½ minut til at køre til **Hm**, hvilket ikke kan lade sig gøre med Fast hastighedsnedsættelse **40** på 1,0 km i hele udkørslen til stationsgrænsen + 0,2 på den fri bane (= 1,2 km) samt Fast hastighedsnedsættelse **70** de næste 0,2 km. I **Hm** er der La **60** på grund af det dårlige, sydlige sporskifte.

Spor 1 og også dårligt, på der er La **40**.

Det tidligere annoncerede sporarbejde **fredag/lørdag 15. og 16. november 2013** samt **fredag/lørdag 22. og 23. november 2013** blev



Indkørsels hastighed
Hm spor 1

AFLYST.

31. Es-Str La 60 km 194,5-195,3
31. Str-Es La 60 km 195,9-194,7

Det blev valgt at lade La **60** gælde helt ude fra I-signalet, selv om SR-signal 16.1.4. befinder sig 0,6 km længere fremme fra for den modsatte kørselsretning. Det står for enden af perron 2 i km 195,3 – 0,6 km inden på

stationen. Desuden får intet tog en gennemkørsel for at være sikre på, at alle lkf sætter hastigheden ned.



Når der ingen gennemkørsel gives, skal samtlige tog ned på omkring 20-10 km/t. grundet, ATC-togstop, før ovk 377, der er i signalafhængighed af (PU har **Ø**), sikres.

Først da skifter det **røde** lys i PU til det befriende grønne blik i PU'en.

Af de 7,0 km fra **Str** op ad en stigning på 7 ‰ til **Hm** er der således

- 1,2 km med **40**
- 0,2 km med **70** > samlet 2 minutter
- 0,8 km med **60** > 1 minut

Fast hastighedsnedsættelse & La over 2,2 med et »tidsforbrug« på 3 minutter giver 4,8 km at køre på 2½ minut = 115,2 km/t. gennemsnit.

5,5 minut køretid om 7,0 km = 76,3 km/t. i gennemsnit kan IKKE lade sig gøre.

6,5 minut kan lade sig gøre.

Der er kun 5½ minut køretid **Hm-Ho**, men da der er La **40** i indkørselsenden af **Ho** km 187,0-168.8, tvinges tog ned i hastighed før indkørselssignalet – trods ATC-togstop.

Undervejs til **Vem** er der to La **80** a 0,2 km = 0,4 km (ovk 353 fik nye betonelementer i **juli 2013**, dæmning i mose).

Vem

I **Vem** ankomst 15.39 (21½). Cyklens forhjul er det første, der forlader AR 1003, og så trædes der ellers til for at køre tog 976 (Røn-Vem) i møde. **A 28 Nørregade** nås, før tog 5254 krydser samme. Til højre og hen ad **Sdr. Hedegårdsvej**, forbi remisen for **SkinneBus Gruppen Vestjylland**, <http://www.skinnebus.dk/>, og hvide SBGV Ym 2+Yp 2+Ym 4 uden graffiti (på nordsiden).



Næsten al sne er væk, så grusvejen langs nordsiden af stationen er god at cykle på; kun vandfyldte huller skal undgås. Ved den S-N-gående vej med samme navn – over ovk 332 og S 01 – til venstre forbi et autoriseret »ikke velkommen« skilt, der i årevis har vist gårdens beboers indstilling til fremmede. Deres udsendte cykler da også hastigt igennem gården. Endelig nås **Nørgårdsvej**, der krydser **Lemvigbanen** i ovk S 02. Ikke sikret, puha.

Fra ovk S 02 kan tre frontlanterners lys ses i det fjerne, og nu det nås på den tohjulede at bumpe hen over marken til østgavlen af **dlg**. Her giver et læhegns med flere meter høje, træer

uden blade den ønskede forgrund. Landskabet fra **Vem** til **Ho** er lige så fladt som på **Tønderbanen**, så træer er en måde til at gøre et billede mindre himmel-jord-fladt. Til at pryde de brune træfarver ses ud for den bagerste godsvogn de grå bagsider af andet afstandsmærke før indkørselssignalet.

Tog 976 skal ankomme til **Vem** kl. 15.45, og 15.45 skal tog 319 (Vem-Thb) afgang. Kl. 15.46 kommer MjbaD **MY 28** med 5 godsvogne »susende« **Amstrup Vem** med de tilladte 60 km/t. for godstog på Mjba.

På forpladsen til **dlg** er der fast belægning, og så gælder det ellers om at få cyklet de 1¼ km ind ad **A 28 Nørregade** og nå over ovk 331 og fotografere **MY 28**, der kører fra stammen. Ja, ja, en sådan 7-gears-cykel vejer dobbelt så meget som en racercykel, så de 30 km/t. i den varme SV-modvind (hele 5 VC) er svære at nå. Klodsbremserne forkynder langt omkring **Vem**, at et godstog er ankommet kl. 15.47½ (22½).

Fem kopper te

Ovk 331 nås lige at krydses, lige før den sikres. Solen skal gå ned i dag kl. 17.02, og skyggerne er så lange, at der ikke er solskin på vejen i ovk 331. Derfor trykkes der på udløserknappen lidt før: kl. 15.52.

Mens **MY 28** er ude bag indgangssporskiftet, cykles der hen ad **Præstegårdsvej** for at få de fem vognumre. Kun den midterste godsvogn med tre **EUROTAINER** har numrene siddende så lavt, at buskene på perron 2 dækker.


Videre cykles der hen ad læssevejens brosten for at forevige **MY 28** rg ind i spor 2 til stammen kl. 15.57. Ved afgang fra **Vem** er omrangering:

- + **D-AAEC** læsset med 4 containere
- + **CH-HUPAC** læsset med 3 containere
- + **CH-HUPAC** læsset med 3 **EUROTAINER**
- + **D GATXD** Bf. Altenburg
- + **D-VTGD** **Cheminova** Bf. Maschen Rbf. (rutevognen kørte **mandag 11. november 2013** i samme tog). De fem vognumre følger i en efterfølgende beretning.

Udkørsel fra Vem

Solen står lavt, lige bag tog G 8719 (Vem-Hr), som tognummeret er fra **Vem**, så noget til at skjule den er nødvendigt. Fra grusvejen ved ovk 332 ser det flot ud med to sæt gyldne strenge på stationen (spor 2 og spor 1). Kl. 16.00 (±0) kommer dagens lyd, og farverne er kun to på alt: **mørkebrune** og **lysegule**. Fire stemningsfulde skud i løbet af 52 sekunder.



Bagskuddet får helt andre og bløde farver. Den bagerste tankvogn med  **168** mavebælte, 780 9 235-4 Zagns **Cheminova** reflekterer den lysegule sol i bredt, lodret bræmme. Til højre for vognen ligger der meget dekorativt hvid sne i banegrøften, der ikke er smeltet som ellers på markerne. Til venstre for **MY 28** ses den grå bagside af indkørselssignalet.

==)))==)))==)))==)))== på usikret ovk 333 lige ude for indkørselssignalet står næsten altid **169** åbne, og det gør de også i dag, så der cykles derhen ad græsmarkvejen med muldvarpeskud. »Dørhåndtaget« i den søndre svingbom sidder løst; tappen er rusten og brækket, så den kan ikke lukkes, som der står på skiltet skal gøres.

Rejse Vem-Str

Traditionen tro rejses der efterfølgende til **Str** med tog RA 5261 (Sj-Str), Toget ankommer i spor 2 kl. 16.35 og afgang 16.39, så der er tyve minutter til at lede efter andre fotosteder til de næste besøg her. Der nås dog ikke ud i højrekurven til sikret ovk 335 A og usikret ovk 336

Lyset forsvinder langsomt under turen til **Str** med tog 5260. Det har været to særdeles dejlige timer med det årets første »marts-lys« allerede **primo februar** måned. Der kommer forhåbentlig flere **mandage** og **torsdage**, hvor det bløde lys kan opleves.

(BL)

Jeg så G 8719 (Vem-Hr) kort før **Bu** kl. 16.04 hhv. umiddelbart syd for **Ho** kl. 16.42½.

Toget bestod ved afgang fra **Ho** af:

MjbaD **MY 28**

- + Zagns 33 80 780 9 235-4 **Cheminova**
- + Zans 37 80 784 3 920-5
- + Sgnss 33 85 457 6 153-2 (med tre tankcontainere)
- + Sgnss 33 85 457 6 323-1 (med lukkede containere)

+ Sdggmrs²⁵ 37 80 495 5 011-4 (seks-akslet, leddelt, med lukkede containere)
(LuJ via BL)

13 kopper aftente

Tog G 8728 (Hr-Vem) var usædvanlig stort i dag. Toget ankom til **Ho** 18.54 (+11). Trods hurtigt omløb nåede man ikke at afgå i det "Arriva-frie" tidsrum frem til 19.05 og kunne således først komme af sted mod Vem kl. 19.54 (+1).

Toget bestod ved afgangen fra **Ho** af:

MjbaD MY 28

- + Zacens 33 87 793 2 002-1
- + Zans 37 80 784 3 929-1
- + Sgns 31 80 454 3 400-4
- + Sgns 31 80 456 6 497-4
- + Sgns 31 80 455 6 389-3
- + Sgns 31 80 455 6 270-5
- + yderligere 6 bogiecontainerbærevogne
- + Zans

I alt 13 bogievogne. De første 7 containerbærevogne var læsset med lukkede containere, mens de tre bageste var læsset med tankcontainere.

(LuJ via BL)

Én vogn måtte efterlades i **Fa**, da **Ho** spor 3 er *for* kort til så lange tog mellem **Hr** og **Vem**. Det er vist rekord med 13 kopper te.

MZ'en i tog G 7515 (Fa-Hr) havde da også nok at slæbe på: **Fa-Vj** en lastning på 2.067 tons og **Vj-Hr** 1.339 tons.

– Blev der lavet lydoptagelser i **Grejsdalen**?

(BL)

To 6/2 2014

Syv kopper te

Tog G 8719 (Vem-Hr) ankom til **Ho** 16.13. Oprangeringen var MY 28 + 2 tankvogne + 5 bogiecontainerbærevogne ved ankomst.

(LuJ via BL)

Efter at tog RA 5260 (Str-Sj er kørt kl. 16.25 (22½) fra spor 2, kan MjbaD MY 28 foretage omløb gennem samme spor. Da toget er langt, og den gamle læsserampe fra pakhuset er ikke høj nok til at kigge over buskene mellem spor 1 og 2, gik Deres udsendte derfor hen ad **Hjalmar Sørensens Vej** (Gl. spor 7 og 8). Efter opløbet var oprangeringen MY 28

- | | | |
|-----------------------------|-------------|--|
| + 31 80 | 455 6 188-9 | RIV <u>D</u> -DB sgns ⁶⁹¹ med 3 containere |
| + 31 80 | 454 3 035-8 | TEN <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁸¹ med 2 tankcontainere |
| + 31 80 | 454 3 400-4 | TEN <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁸¹ med 2 containere |
| + 31 80 | 4556 497-4 | RIV <u>D</u> -DB sgns ⁶⁹¹ med 1 EUROTAINER |
| + 31 80 | 4556 426-3 | RIV <u>D</u> -DB Sgns ⁶⁹¹ med 2 containere |
| + 33 RIV 87 <u>D</u> -VTGF | 793 2 002-1 | Zacens VTG France SAS, Paris |
| + 33 RIV 80 <u>D</u> -VTG D | 7809 234-7 | Zagns Cheminova ¹⁾ |

Lige tid til at gå hen til ovk 360, og det var der »lige tid til«, idet allerede kl. 16.40 var ovk 360 sikret. Det er ikke oplevet før; tidligst kl. 16.41. Tog IC 754 (Str-Fa), der skal afgår fra spor 1 kl. 16.33, må sandelig være kørt til tiden og nået at køre hurtigt de 9,5 km til **Ts**! Kl. 16.40½ kommer en meget stille MY-kørsel ud fra **Ho** spor 3.

(BL)

¹⁾ Køerte i tog G 8719 (Vem-Hr) **mandag 13. januar 2014** og i tog G 8728 (Hr-Vem) **torsdag 23. januar 2014**.

Rettelser til RSC-køreplaner

Operatør: DB Schenker Rail
Årsag: Rettelse til køreplan

Aflyses

G 7565 (Fa-Vj) 05.01.2014-07.12.2014 Sø
 G 7566 (Vj-Fa) 05.01.2014-07.12.2014 Sø
 G 9223 (Htå-Fa) 03.01.2014-12.12.2014 Ma, On, Fr
 G 9424 Htå-GI) 02.01.2014-11.12.2014 Ti, To
 G 9435 (GI-Htå) 02.01.2014-11.12.2014 Ti, To
 G 9452 (Kj-Htå) 02.01.2014-11.12.2014 Ti, To
 G 9455 (Htå-Kj) 02.01.2014-11.12.2014 Ti, To
 GD 44711 (Phm-Pa)
 GD 44734 (Pa-Phm)
 GX 46254 (Pagr-Phm)

Tillyses

Tog G 8624 (Htå-GI), 03.01.2014-12.12.2014 On, MZIV 800, 80 km/t.
 Htå 7.10, GI 7.18.

Tog G 8635 (GI-Htå), 03.01.2014-12.12.2014 On, Fr, MZIV 800, 80 km/t.
 GI 9.11, Htå 9.18.

Tog G 8655 (Htå-Kj), 03.01.2014-12.12.2014 On, Fr, MZIV 1400,
 Htå 9.53, Ro 10.06, Gt (12)-15, Lw (24)-32, Kj 10.39.
 Bemærkninger Gt Togstørrelse maks. 375 m

Tog G 8652 (Kj-Htå), 03.01.2014-12.12.2014 On, Fr MZIV 1200, 100 km/t.
 Bemærkninger Lw Togstørrelse maks. 411 m
 Kj 12.35, Lw (43)-45, Ro (59)-13.06. Htå 13.18.

Tog G 8720 (Fa-Htå), 05.01.2014-07.12.2014 Sø, EG 2300, 100 km/t.
 Fa 13.12, Od 13.55½, Ng 14.(16)-33, Rg 15.24-54, Ro 16.17, 16.28.

Tog G 8723 (Htå-Fa), 02.01.2014-11.12.2014 Ti, To, EG 2300, 100 km/t.
 Htå 8.24, Bo (44)-9.02, (13)-43, Od 10.49½, Fa 11.29.

Tog G 8724 (Fa-Htå), 02.01.2014-11.12.2014 Ti, To ikke 07.01.2014, EG 2300, 100 km/t.
 Fa 14.25, Eb (44)-56, Od 15.20, Rg 16.(25)-58, Htå 17.31.

Tog G 8763 (Htå-Fa), 05.01.2014-07.12.2014 Sø, EG 2300, 100 km/t.
 Htå 17.35, Rg 18.03-43, Od 19.51½, Eb 20.(15)-25, Fa 20.46.

Tog G 8765 (Fa-Vj), 05.01.2014-07.12.2014 Sø, MZIV 1000, 120 km/t.
 Fa 15.18, Vj 15.38.

Tog G 8766 (Vj-Fa), 05.01.2014-07.12.2014 Sø, MZIV 1000, 120 km/t.
 Vj 16.54, Fa 17.16.

Tog GD 38124 (Pa-Phm), 05.01.2014-07.12.2014 Sø, EG 2300, 100 km/t.
 Htå 17.35, Od 19.51½, Fa 20.46.

Tog GD 38124 (Pa-Phm), 17.12.2013-20.12.2013, 24.12.2013, 31.12.2013, EG 2300, 100 km/t.
 Pa 10.53, Kd 12.50-13.32, Od 14.21, Ng 40-42, Rg 15.29, Phm 16.23.

Bemærkninger Pa Ankommer som GD 44734 Ng Lokoførerskift
 Erstatte GD 44734

...

Kilde: Toganmeldelse nr. 105, **tirsdag 10. december 2013**
(BL)

2014

Forside > Banearbejde > Jylland > Nedlæggelse af overkørsler Hobro-Aalborg > Information til passagerer

Information til passagerer

Anlægsarbejderne vil kun i begrænset omfang påvirke togtrafikken mellem Hobro og Aalborg.

Der er på nuværende tidspunkt planlagt spærring af sporet i tre uger i sommerferien samt i efterårsferien (uge 42) i 2014.

I disse uger vil der blive indsat erstatningsbusser på strækningen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19042>,
downloadet **mandag 3. februar 2014**

(BL)

To 9/1 2014 – to 11/12 2014

Cheminova-godstog 976 og 971

Tog 976 (Røn-Vem), Ma, To, MY, 60 km/t.

Røn 14.00, Lmv 14.25-15.15 ovh 316 x 317, Vem 15.45 x 319.

Tog 971 (Vem-Røn), Ma, To, MY, 60 km/t.

Vem 20.20, Lmv 20.50-21.00, Røn 21.17 ovh 329.

Kilde: FC Lmv, **mandag 3. februar 2014**

(BL)

Sø 2/2 2014 – sø 13/4 2014

Befordring af godsvogne Pa-Hr-Pa

Operatør: CFL Cargo Danmark

Årsag: Befordring af godsvogne

Tog CM 6403 (Pa-Hr), 06.02.2014-10.04.201 4 To, MX 0, 120 km/t.

Pa 7.36, Lk 8.(33)-41, Kd 49, Fa 9.05½, Vj 21, Gg (38)-41, Ke 10.(07)-11, Hr 10.17.

Tog CM 6422 (Hr-Pa), 02.02.2014-13.04.201 4 Sø, MX + MY 0, 120 km/t.

Hr 14.24, Bb (42)-46, JI 15.(13)-16, Vj 32, Fa (52)-54, Kd 16.10, Vm (26)-28, Te 17.(08)-23, Pa 17.37.

Tog CG 6626 (Hr-Pa), 06.02.2014-10.04.2014 To, MX 380, 100 km/t.

Hr 11.11, Ty (37)-40, JI 12.(05)-16, Vj 31, Fa 51½, Kd 13.08, Fz (28)-32, Te 14.(10)-18, Pa 14.32.

Kilde: Toganmeldelse nr. 2920, **fredag 31. januar 2014**

(BL)

Lø 8/2 2014

Ændringer i trafikken

Vi kan igen køre normalt på Sjælland

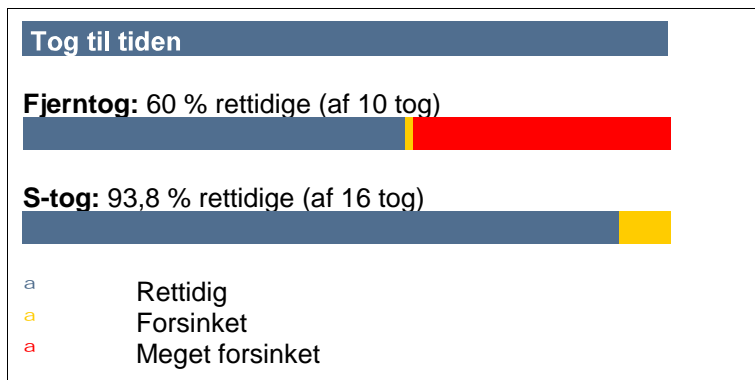
Vi har fredag aften og nat til lørdag haft fejl på fjernstyringssystemet på Sjælland.

Så mange tog kørte med forsinkelser eller blev aflyste.

Nu har Banedanmark rettet fejlen, så vi kan køre normalt igen og forventer også fin trafik lørdag morgen.

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/for-rejsen/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Today&trafficid=33662>, **lørdag 8. februar 2014** kl. 02:55, downloadet kl. 4.03.



I Radioavisen på DR fortælles kl. 4.01, at fjernstyringen mellem **Kø** og **Ng** var brudt ned, og det havde ramt toggangen på **Sjælland** og mod **Sverige**.

Der står intet i den tomme linje i meddelelsen.

(BL)

<http://www.bane.dk/visForside.asp?artikelID=4268> kl. 4.12

Fr 16/5 2014 – ma 1/12 2014

Forside > Banearbejde > Jylland > Elektrificering Esbjerg-Lunderskov > Tidsplan

Tidsplan

Banedanmark er i gang med detailprojektering af arbejdet på Esbjerg-Lunderskov – et arbejde, der fortsætter frem til midten af 2014.

Anlægsfasen starter i maj 2014 og afsluttes med udgangen af 2015, hvorefter banen med det nye kørestrømsanlæg kan tages i brug.

Spærring og reduktion af togtrafikken

Under udførelsen af det store anlægsarbejde bliver dele af strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov i perioder spærret og/eller reduceret, hvilket vil påvirke driften af togtrafikken.

Totalspærringer

Banen bliver spærret for al togtrafik i tidsrummene herunder.

16. maj – 19. maj 2014:

Banen bliver spærret mellem Lunderskov og Vejen, fordi broen ved Horskærvej skal rives ned.

30. april – 5. maj 2015:

Banen bliver spærret mellem Lunderskov og Brørup, fordi stibroen mellem Skovvej og Vestergade skal erstattes af en ny stålbro, og broerne ved Rovedvej, Estrupvej samt Korsagervej skal rives ned og nedlægges. Samtidig skal der skubbes en ny bro på plads ved Kærvej, som er bygget på forhånd.

6. juni – 28. juni 2015:

Banen mellem Lunderskov-Brørup og Tjæreborg-Esbjerg bliver spærret, fordi perrontunnelen i Vejen skal efterisoleres og broerne ved Bendiksensvej, Krogsgårdvej og Storegade skal rives ned. Desuden skal broen ved Storegade i Esbjerg indbygges.

Delvise spærringer

12.-15. september 2014:

Banen spærres ved Holsted station, da stationen skal immuniseres (det vil sige beskyttelse af de banetekniske installationer mod støj genereret af elektriske tog).

27.-28. oktober 2014:

Banen spærres ved Gørding station.

24.-27. oktober 2014:

Banen spærres ved Bramminge, fordi der skal immuniseres.

28. november – 1. december 2014:

Banen er spærret ved Esbjerg, fordi der skal immuniseres.

I alle mellemliggende perioder fra maj 2014 til udgangen af 2015 vil der i perioder blive udført arbejder ved spor i drift.

Når en strækning er spærret for almindelig togdrift, vil der stadig køre arbejdstog og troljer i sporet. Man skal derfor følge de samme forholdsregler som altid ved færdsel i eller i forbindelse med sporet.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19277>,

downloadet mandag 3. februar 2014

Stavemåderne Bramminge og Bramming

Bemærk den foranstående måde med at skrive »Bramminge« kontra den nugældende stavemåde »Bramming«.

DSB havde på få togekspeditionssteder valgt at stave et stednavn på en lidt anden måde, end det lokalt blev gjort eller gøres. Her menes der ikke for at undgå sammenfald af navne, så to DSB-togekspeditionssteder kom til at hedde det samme. Heller ikke mellem privatbanerne og DSB måtte der være navnesammenfald. Eksempelvis måtte stationen i km 28,2 på VGJ ikke få lokalitetens egennavn »Skovlund«, da et andet togekspeditionssted hed det, så navnet blev »Mølby«.

Bramming (tidl. *Bramminge*) er en **stationsby** i **Sydvestjylland** med 7.095 indbyggere (2013)^[1], beliggende i **Bramming Sogn** 17 kilometer øst for **Esbjerg**.

<http://da.wikipedia.org/wiki/Bramming>

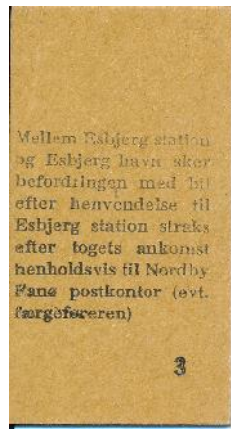
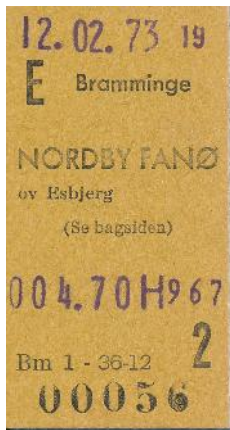
Forklaring på Bramminge

DSB mente, antagelig Generaldirektoratet, at »Bramming« skulle staves »Bramminge« frem til **1972**, før det blev nødt til at ændre navnet til »Bramming«.

I eller efter året **1972** måtte emaljeskiltene fjernes, men det kom måske til at passe udskiftningerne efter året **1972**, hvor DSB's design blev lagt om til røde tog, umbrafarvede godsvogne, brune uniformer, rød-sort farve på venteskure m.v. og hvide stationsskilte med sort tekst.

Bramminge

Bramming



At en københavner nu skriver »Bramminge« kan undre, for vedkommende er nok ikke tjenstligt så gammel af gårde, at vedkommende har været fungerende i **kmp Bm**, kan huske eller har set denne stavemåde på stationsskilte på perronlygtepælene. *Det kan måske skyldes uvidenhed?*

Det tidligere design med s/h-stationsskilte kan ses få steder endnu. Den sorte stationsbygning i **Sne** (Snedsted), nu tandlægeklinik, bærer stadig et sådan skilt fra 1970'erne.



På billetten fra **12.02.73** står der »Bramminge«, mens der på billetten fra **11.01.80** står der »Bramming«. Den købte edmonsonske billet var gældende fra **Bm** over **Es** til **Nby** (Nordby Fanø). Fanø-overfarten **Esh-Nby** blev af DSB overtaget fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet **lørdag 30. april 1977**.

(BL)

TRÆKKRAFT

On 5/2 2014

500-risten i Ar bruges nu af andre litraer

Kl. 15.13 ses der holde:

RSC MZ 1452 i spor 504. Maskinen kan være kommet i tog G 7550 (Fh-Ar) ankomst 15.40 (før plan).

Et MR-togsæt i spor 500

Et MR-togsæt i spor 501.

Normalt plejer der at kunne ses flere MG og MP.



Der kan ikke mere rangeres V ud af 500-risten, idet den under bygningen af **Ar Letbane** ender ved det vestligste sporskifte, sporskifte **1580**.
(BL)

GODSVOGNE

PERSONVOGNE

TOGSÆT

S-TOG

METRO

FÆRGER

VETERANMATERIEL OSV.

SPECIALKØRETØJER

SKROTBUNKEN

FASTE ANLÆG

To 19/12 2013

Sveller lagt ud i rekordhøjt tempo

20.000 revnede sveller blev skiftet på omkring to uger omkring Skørping i Nordjylland

Kilde: **baneavisen**, banedanmarks medarbejderavis, nr. 23, **torsdag 19. december 2014**, side 3
<http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=19669>

(BL)

2013-2015

Forside > Banearbejde > København > Nyt signalsystem Hillerød-Jægersborg

Nyt signalsystem Hillerød og Jægersborg

Nyt signalsystem mellem Hillerød og Jægersborg

Som en del af Banedanmarks arbejde med at fremtidssikre den danske jernbane udskifter vi gamle og nedslidte signaler med et nyt, moderne signalsystem på både S-banen og fjernbanen.

S-banen mellem Hillerød og Jægersborg er den første strækning som får nyt signalsystem, fordi signalanlæggene på strækningen er blandt de ældste i Danmark.

Banedanmark installerer systemet fra maj 2013 til midt i marts 2014. Frem til årsskiftet tester og justerer vi på strækningen. Systemet kan tages i brug i begyndelsen af 2015.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=18887>

Forside > Banearbejde > København > Nyt signalsystem Hillerød-Jægersborg > S-banens nye signaler

S-banens nye signaler

S-banens nye signaler

Det nye signalsystem på S-banen, et såkaldt CBTC-system, er seneste generation af signalsystemer til bybaner af samme type, som i forvejen er i drift på bybaner og metroer i Paris, London og New York.

Fakta

Formål:

Fremtidssikring af jernbanen med færre fejl og forsinkelser og mulighed for at køre flere tog.

Hvad omfatter arbejdet?

Installation af teknisk udstyr og justering af eksisterende udstyr, f.eks. sporskifter.

Periode:

2013: Installation
2014: Test og justering
2015: Nyt signalsystem i drift mellem Hillerød og Jægersborg

Nyt signalsystem bidrager til en mere attraktiv kollektiv trafik

Et nyt signalsystem på S-banen skal nedbringe antallet af signalfejl markant, og give endnu mere rettidig togdrift. Det nye signalsystem vil sammen med udvidelsen af Metroen og Cityringen betyde, at der skabes et samlet højklasse banenet, med høj togfrekvens og høj regularitet i Storkøbenhavn. Det vil gøre det mere attraktivt at benytte den kollektive trafik.

Teknologien i det nye signalsystem betyder blandt andet, at der vil blive mindre udstyr i og omkring sporene. Det betyder lavere udgifter til vedligeholdelse, og gør det samtidig nemt at installere det nye signalsystem mens S-banen er i drift.

Det nye signalsystem tages i brug på strækningen mellem Hillerød og Jægersborg i begyndelsen af 2015. Hele S-banen vil være betjent af nye signaler i løbet af 2018, og på fjernbanen forventes det nye signalsystem at være fuldt indfaset på alle strækninger i løbet af 2021.

Læs også: [Sådan virker det nye signalsystem på S-banen](#)

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18896>

Forside > Banearbejde > København > Nyt signalsystem Hillerød-Jægersborg > Sådan virker det nye signalsystem

Sådan virker det nye signalsystem

Den sikringshytte, der er sat op i Hillerød, er 3 gange 16 meter i grundplan og ca. 3 m. høj. Den kommer til at fungere som en slags moderhytte for de øvrige fire sikringshytter (sikringsanlæg), der vil blive placeret mellem Hillerød og Jægersborg.

Hver hytte får via togets dataradio og antenner langs jernbanen melding om det enkelte togs kørsel og om, hvor toget præcist befinder sig. Sidstnævnte synkroniseres løbende ved passage af baliserne i sporet. Meldingerne vil blive sendt videre til det centrale kontrolcenter, som netop er ved at blive bygget ved Dybbølsbro i København. Herfra kan computere optimere togets rute i forhold til de forankørende tog og sende kørselsanvisningerne tilbage til lokoføreren via dataradioen. I tilfælde af udfald på systemet kan togene fortsat styres centralt ved hjælp af akseltællerne og en række mærker langs banen.

Færre signalfejl

Det nye signalsystem er mere pålideligt end det nuværende system og forventes at reducere antallet af signalfejl med 80 procent. Fordelene ved det nye signalsystem på S-banen og Fjernbanen er:

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

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18893>

downloadet mandag 3. februar 2014

(BL)

> Du er her: Forside > Banearbejde > Sjælland > Den nye bane København-Ringsted > Nyheder > Et skridt nærmere bedre forbindelser mellem København og Sydsjælland

Den nye bane København-Ringsted er klar til brug om 4 år og 309 dage

Et skridt nærmere bedre forbindelser mellem København og Sydsjælland

Banedanmark indgår kontrakt, der baner vejen for bedre forbindelser og kortere rejsetider mellem København og Sydsjælland.

Banedanmark har tildelt Arkil A/S kontrakten på at udføre jordarbejde og opføre flere konstruktioner på en 750 m lang strækning i Køge, der baner vejen for bedre forbindelser og kortere rejsetider mellem København og Sydsjælland.

Konstruktionerne består af broer, faunapassager og støttemure. Samtidig skal der omlægges veje og stier i området fra Ølsemaglevejs skæring med Den nye bane til Lyngstiens skæring med S-banen og Lille Syd banen.

Fra den nye station, Køge Nord, skal to højhastighedsspor føres videre mod Ringsted, mens yderligere to spor føres under Køge Bugt Motorvejen og S-banen for herefter at tilsluttes Lille Syd-banen mod Næstved. I den forbindelse skal Ølsemaglevej hæves og en ny bro etableres over Den nye bane, Køge Bugt Motorvejen og S-banen. Via knudepunktet Køge Nord Station reduceres rejsetiden mellem Næstved og København markant, og passagerne kan se frem til at spare ca. et kvarter hver vej i rejsetid mellem København og Køge.

Kontrakten er på 120 mio. kr.

Arkil A/S går nu i gang med projekteringen og forventer at starte anlægsarbejdet til sommer.

Barslund & CG Jensen skal bygge 500 meter jernbanebro for Banedanmark

15.01.2014

Anlægget af en 500 meter lang jernbanebro over Mortoring 4 samt jorddæmninger på en 400 meter lang strækning i forbindelse med broen er gået til konsortiet Barslund og CG Jensen. Konstruktionerne er en del Banedanmarks nye højhastighedsbane mellem København og Ringsted.

Kilde: <http://www.bane.dk/visModulnyhed.asp?artikelID=19756>

downloadet mandag, den 3. februar 2014

(BL)

To 16/1 2014

Sådan styrkes Lillebæltsbroens fundering

Kilde: **baneavisen**, banedanmarks medarbejderavis, nr. 1, torsdag 16. januar 2014, side 2

NORDVESTBANEN KLAR TIL SIDSTE OMBÆRING

Folkene på Nordvestbanen kridter skoene til sidste etape af det omfattende anlægsarbejde. Banen mellem Hvalsø og Holbæk spærres den 3. maj, og når den åbnes igen den 18. august, har Nordvest-teamet bygget 13 kilometer spor og ombygget stationerne i Tølløse og Vipperød. Når denne etape er færdig, står det nye dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød klar til brug i efteråret 2014.

RENOVERING I AF ELEVATORER

Der er gang i en totalrenovering af elevatorerne på Holbæk Station, som tidligere har været plaget af fejl og nedbrud. I efteråret fik elevatoren ved spor 2 og 3 blandt andet udskiftet elevatorstol og installeret ny hydraulik, og i disse uger sker det samme for elevatoren ved spor 1.

Kilde: **baneavisen**, banedanmarks medarbejderavis, nr. 1, torsdag 16. januar 2014, side 3

<http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=19746>

(BL)

Banedanmark nedlægger i perioden 2014-2015 jernbaneoverkørslerne i Svenstrup, Ellidshøj og Skørping samt ombygger Skørping Station.

Overkørslerne erstattes med nye vejanlæg, der krydser banen i et andet niveau. I Skørping føres den nye vej under banen i en tunnel, mens de nye veje i Svenstrup og Ellidshøj føres over banen på broer.

På Skørping station etableres der ny adgang til perronerne.

Projektet vil bidrage til, at det bliver muligt at øge hastigheden på strækningen fra de nuværende 120 km/t. til 160 km/t. Hastigheden kan dog først sættes op i 2018, da øget hastighed også forudsætter en generel fornyelse af banestrækningen, nye signaler samt en række tilpasninger af baneanlægget.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=19034>,
downloadet mandag 3. februar 2014

(BL)

Fakta

Formål:

Projektet udgør én af forudsætningerne for at øge hastigheden og nedsætte rejsetiden Hobro-Aalborg.

Hvordan:

Nedlæggelse af tre overkørsler og ombygning af Skørping Station.

Arbejdet udføres:

Foråret 2014 til medio 2015.

Grundlag:

Efter VVM-proces med to offentlige høringer, blev anlægsloven vedtaget i maj 2013.

Erstatningsvejen i Skørping set fra syd/sydøst. Øst for banen ses erstatningsvejens tilslutning til Møldrupvej. Vest for banen ses den nye vejs tilslutning til rundkørslen Himmerlandsvej/Buderupholmvej. (Klik på visualiseringen for at se den i større størrelse).

I Skørping nedlægges jernbaneoverkørslen på Himmerlandsvej/Jyllandsgade, og der etableres en ny 2-sporet vej i en tunnel under jernbanen ca. 200 meter længere mod syd.

På vestsiden af jernbanen tilsluttes vejen rundkørslen ved krydset Buderupholmvej-Himmerlandsvej. På østsiden tilsluttes den nye vej Møldrupvej i et T-kryds.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

Ombygning af stationen

For at kunne øge hastigheden gennem Skørping er det udover lukning af overkørslen nødvendigt at nedlægge de to perronovergange på Skørping Station. Umiddelbart nord for etableres derfor en gangbro som erstatning for perronovergangene.

De tre perroner på stationen bevares, men de afkortes ved Himmerlandsvej, da de her er for smalle i forhold til nutidens krav.

Der anlægges desuden en gangtunnel ved Himmerlandsvej, som Rebild Kommune bidrager til finansieringen af. Der etableres elevatorer på begge sider af Himmerlandsvej, så fodgængere kan krydse jernbanen ved den nuværende overkørsel. Cyklistere kan trække cyklen gennem tunnelen via en sliske i forbindelse med trapperne.

Perronovergangene på stationen lukkes først, når gangbroen og gangtunnelen kan tages i brug.

Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation

Primo februar 2014: Ekspropriationsforretning

Forår 2014: Anlægsarbejdet starter

Ultimo 2014: Ibrugtagning af den nye vej, lukning af overkørsel og ibrugtagning af gangbro og gangtunnel

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19089>,

Erstatningsvejens tilslutning til Ellidshøjvej set fra vest/sydvest. (Klik på visualiseringen for at se den i større størrelse.)

I Ellidshøj nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen. Mejls Brovej forlægges ca. 300 meter mod syd, og vejen føres over banen på en bro. Erstatningsvejen tilsluttes mod vest Ellidshøjvej og mod øst Mejls Brovej.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation

Primo marts 2014: Ekspropriationsforretning

Foråret 2014: Anlægsarbejdet starter

Medio 2015: Ibrugtagning af den nye vej og lukning af overkørsel.

Den eksisterende Mejl Brovej forlægges over i erstatningsvejen. Den del af Mejls Brovej, der ligger mellem banen og den nye erstatningsvej, tilsluttes erstatningsvejen i et T-kryds. Set fra øst/nordøst. (Klik på visualiseringen for at se den i større størrelse).

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19090>,

Erstatningsvejens tilslutning til Hobrovej i nyt T-kryds. I horisonten ses tilslutningen til Dall Møllevej. Set fra vest/sydvest. (Klik på visualiseringen for at se den i større størrelse).

I Svenstrup nedlægges jernbaneoverkørslen midt i byen, hvor Dall Møllevej krydser banen.

Erstatningsvejen vil blive ført over banen og Svenstrup Banevej. Erstatningsvejen tilsluttes mod øst Dall Møllevej og mod vest Hobrovej i et T-kryds.

Først når det nye vejanlæg er taget i brug, nedlægges overkørslen – dvs. at signaler, bomanlæg, vejsignaler og udstyrsskabe fjernes.

I forbindelse med nedlæggelse af overkørslen etableres der elevatorer på den eksisterende fodgængerbro ved stationen, og de nuværende trapper forsynes med slisker, så man kan trække sin cykel hen over broen.

Tidsplan

September 2013: Besigtigelsesforretning forud for ekspropriation

Primo marts 2014: Ekspropriationsforretning

Foråret 2014: Anlægsarbejdet starter

Medio 2015: Ibrugtagning af den nye vej og lukning af overkørsel.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19091>

downloadet **mandag 3. februar 2014**

(BL)

2014-2016

I 2016 får København en ny station, Carlsberg station. Den nye station bliver en del af den nye bydel, Carlsberg Byen, og vil være det nye kvarters centrale kollektive trafikknudepunkt med adgang til S-tognettet og omstigning mellem tog og busser.

Fra den nye S-togsperron bliver der adgang til en stor ny stationsplads via trapper og elevator. Stationen og stationspladsen bliver de togrejsendes første møde med Carlsberg Byen, som vil indeholde boliger, handel, erhverv, uddannelsescenter og hotel.

Stationen bliver integreret i den nye bydel og skal skabe en direkte, imødekommende ramme for ankomst og adgang til bydelen, således at togrejsen og mødet med Carlsberg Byen bliver en særlig oplevelse. Den nye station får også adgang fra Vesterfælledvej ved Sønder Boulevard.

Det forventes, at stationen på sigt bliver en af landets travleste stationer.

Carlsberg station vil ligge cirka 200 meter fra Enghave station, der efter den nye stations ibrugtagning vil blive nedlagt og fjernet i efteråret 2016.

Carlsberg station projekteres og udføres af Carlsberg Byen som bygherre. Banedanmark og DSB overtager stationen, når den er etableret.

Kilde: <http://www.bane.dk/visBanearbejde.asp?artikelID=19406>,

Fakta

Formål:

Stationen skal sikre nem adgang til den nye bydel, Carlsberg Byen, via den kollektive trafik.

Byggeperiode:

Fra april 2014 til juni 2016.

Budget:

Omkring 110 millioner kroner.

Forside > Banearbejde > København > Carlsberg station > Baggrund for arbejdet

Baggrund for arbejdet

Carlsberg Byen skal som ny bydel sikres en nem og hurtig adgang til den kollektive trafik. Carlsberg station skal betjene den nye bydel og vil skabe en ny adgangsvej til Carlsberg Byen. Stationen estimeres at blive en af landets mest benyttede stationer med op til 21.000 daglige af- og påstigere.

Bydelen vil ligge på et 330.000 m² stort område, hvilket svarer til cirka 50 fodboldbaner. I alt skal der bygges 567.000 m² fordelt med 45 procent til boliger, 45 procent til butikker og erhverv og 10 procent til kultur, idræt og institutioner. Udviklingen af de i alt 567.000 etagemeter forventes at ske over en periode på 15-20 år.

Carlsberg Byen er bygherre på stationen, der udføres som en normal standard S-togsstation. Banedanmark indgår i en projektgruppe og medvirker i afklaring af banetekniske normer og teknisk verifikation, planlægning og håndtering af sporændringer, ligesom Banedanmark varetager myndighedsbehandlingen i forhold til jernbanesikkerhed og ibrugtagning.

Den nye station, Carlsberg station, er baseret på en aftale mellem Transportministeriet og Carlsberg Byen fra foråret 2012.

Banedanmark og DSB overtager stationen, når den er etableret og i drift.

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=19430>,

downloadet **mandag 3. februar 2014**

(BL)

Ti 4/2 2014

Forside > Banearbejde > Jylland > Naboinformation Jylland > Bro i Esbjerg skiftes ud

Bro i Esbjerg skiftes ud

Udsendt til naboer 250 meter fra broen

Banedanmark går om kort tid i gang med at udskifte broen, som fører jernbanen over Borgergade. Den gamle bro er slidt ned, og derfor bliver den nu erstattet med en stitunnel, som kan holde de næste mange år.

Hvad går arbejdet ud på?

Den mere end 100 år gamle bro, der fører sporene til og fra Esbjerg Havn, er så medtaget af tidens tand, at kun ét af sporene på den er i drift. Derfor bliver den nu revet ned og udskiftet med en stitunnel af beton, som støbes på stedet.

Stitunnellen bliver en såkaldt skrårammetunnel, som virker mere åben og indbydende end en firkantet tunnel og får adskilte baner for fodgængere og cyklister. For at bevare det historiske præg vil sokkelstenene af granit fra den gamle bro blive genbrugt som facadebeklædning ved indgangen til tunnellen.

Sådan gør vi

Vi begynder med at etablere byggeplads neden for broen og andre forberedende arbejder. Derefter bryder vi vejbelægningen op og etablerer en byggegrube, hvor støbearbejdet skal foregå. Så rejser vi et stillads og går i gang med at støbe den nye bro.

Omkring 1. juni fjerner vi sporene og river den gamle bro ned, hvorefter vi skubber den nye bro på plads. Til sidst lægger vi sporene på plads på den nye bro.

Hvornår arbejder vi?

Arbejdet med at etablere byggegruben går i gang i sidste halvdel af februar, og vi regner med at være helt færdige i begyndelsen af august. Vi arbejder primært om dagen, men kan dog også komme til at arbejde nogle nætter. Vi kan desværre ikke undgå at støje, når vi bryder vejbelægningen op og graver ud til byggegruben, som vi af sikkerhedshensyn er nødt til at afstive med spunsjern, der skal rammes ned. Arbejdet kan også medføre støvgener.

Borgergade lukket for biltrafik, men åben for fodgængere

Under hele arbejdet vil Borgergade være lukket for biltrafik, men åben for fodgængere og trækken af cykler. Mens broen rives ned, vil der være adgangsvej over sporene, ligesom der vil være adgang til Rema 1000-markedet ved broen.

Vi beklager generne for dig som nabo og håber på din forståelse.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=19852>, tirsdag 4. februar 2013


Jernbanebroen over **Borgergade** er den første bro S for pakhuset undervejs ned mod **Esh**. Bemærk jernbanebroen udskiftes ikke; den »skiftes ud«.

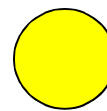
– Hvis det havde været en vejbro, havde det så heddet »skiftes ind«?

(BL)

On 5/2 2014

Det tidligere spor 500 i Ar får ny tracé

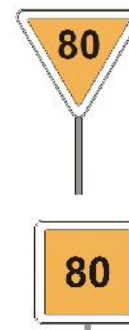
 Kort efter vestenden af spor 500 begynder, er der i sporet opsat SR-signal 16.1.2, og nogle hundrede meter længere mod Ø slutter skinnerne. Her arbejdes der i dag med gøre den nye tracé til **Ar Letbane** klar med nyt grus.



Spor 500 dukker op igen i det vestligste sporskifte, sporskifte **1580**, i 500-risten.

8 La med ændringer på Langåbanen

Lørdag 1. februar 2014			Status	Onsdag 5. februar 2014		
Up	La 40	0,1 km	Uændret	La 40	0,1 km	
Bj	La 20	0,2 km	Ophørt			
Bj-Rk	La 80	0,2 km	Uændret	La 80	0,2 km	
Rn-Vg	La 80	1,0 km	Ændret	La 80	0,6 km	
Rn-Vg			Ændret	La 40	1,5 km	
Vg	La 40	0,2 km	Ændret	La 40		Indkørsel spor 2
Sm	La 40	0,1 km	Uændret	La 40	0,1 km	
Hø-Sk	La 75	0,9 km	Uændret	La 75	0,1 km	
Sk	La 40	0,2 km	Uændret	La 40	<u>0,2 km</u>	
I alt		<u>2,9 km</u>			<u>2,8 km</u>	



fordelt på 1 **20**, 4 **40**, 1 **75**, 2 **80** fordelt på 5 **40**, 1 **75**, 2 **80** over 102,4 km **Lg-Str**.

I sidste uge, uge 5, vandt **Vestkystbanen** med stillingen 11-8 i konkurrencen om at have flest La i **Danmark**, strækningen kan dog ikke stikke **Langåbanens** laveste La **20**. Nu har **Langåbanen** »tabt« den hindring i bedre toggang, mens **Vestkystbanen** vil være en suveræn vinder og derfor tillyses naturligvis **tirsdag 4. februar 2014** en La **20**:

31. Es-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Vemb	168,2	170,6-170,8	20	Straks	24.00	Banens tilstand
Holstebro	186,6					

Kilde: "Rettelse til La" nr. 39, tirsdag 4. februar 2014

og for **onsdag 5. februar 2014**:

31. Es-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Vemb	168,2	170,6-170,8	20	00.00	24.00	Banens tilstand
Holstebro	186,6					

Kilde: "Rettelse til La" nr. 39, tirsdag 4. februar 2014

Gammel kending

Dette skinnebrud **Vem Bu** i den højre skinne mellem ovk 335 A og usikret ovk 336 i km 170,75 er ikke noget nyt. Således fotograferede Deres udsendte dette store, uregelmæssige brud i S.O. **tirsdag 7. juni 2011**. Der var en svejset/smeltet skinnesamling lodret ned. Enten var det kort efter eller et andet år, mandskabet på målevognen fik dette billede at se. Deres kommentar:

– Det betyder intet.

I alle årene har alle mennesker i et tog kunnet høre dette kraftige »gong«, når der køres hen over det. En mørk aften, måske for et år siden, var det atter galt igen, og jba fortalte, at det var vist fjerde eller femte gang, han var ude ved denne skade for at sætte et par lasker på.

Han eller en anden har igen været i km 170,75 og lagt lasker på eller gjort noget andet, for senere **onsdag 5. februar 2014** udsendes denne rettelse:

31. Es-Str

Station	i km	Sted	Hastighed	Fra	Til	Årsag
Vemb	168,2	170,6-170,8	80	04.00	24.00	Banens tilstand
Holstebro	186,6					

Kilde: "Rettelse til La" nr. 41, onsdag 5. februar 2014

Da Deres udsendte i mørket **onsdag 5. februar 2014** kørte over den defekte højre skinne i km 170,75 med tog RA 5277 (Sj-Str), kunne det højre hjuls bump høres, som det »normale gong«, der kommer.

Når der forhåbentlig en gang i foråret 2014 begynder at køre litra MZ^{IV} til **Lmv** for at hente godstog med en vognvægt på 1.900 tons læsset med ral (læs **Jernbanen** *December 2013 Nr. 6*, **Ajour**, side 15, **Nye godstransporter på Lemvigbanen**), vil det være brug for at få udskiftet den årelange defekte skinne.

Den samme årelange manglende udskiftning af skinner gør sig gældende med de 7 × 25 meter korte skinner i km 127,8-129,00, hvor der har været La **40** i over et år eller to. Her kan alle i et tog mærke dét hul ud for indkørselssignalet.

Dette dobbeltsvellerstød **Lm Rj** fotograferede Deres udsendte **mandag 26. august 2013**. Læs eventuelt beretningen fra den dato under **FASTE ANLÆG**. Det omkring 15-20 mm lange skinnestød mellem to venstre skinner var blevet kortere, idet (B 52?)-metallet på S.O. havde forskubbet sig næsten over til naboskinne.

12 La på Vestkystbanen

Torsdag 6. februar 2014 er La-rettelsen optaget La, og der er nu 3 La **80** fra **Vem** til **Ho**. Følgende La findes på **strækning 31. Es-Str**:

7,2 km fordelt på 6 **40**, 1 **60**, 5 **80** over 146,4 km **Es-Str** (+ 7,6 km = 14,8 km)

Vestkystbanen er igen en suveræn vinder med 12 La i Danmark

(BL)

Kaos efter isregn i Slovenien

Nogen har måske hørt **Slovenien** er hård ramt af isregn. Jernbanetrafikken ligger stort set stille, da store dele af køreledningsanlægget er ødelagt.

Enkelte steder har man genoptaget trafikken med SZ's grønne GM-diesler.

Læs mere om det på tysk på <http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?30,6756179>

Og selv om man ikke kan læse slovensk, kan man i det mindste se billederne på <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=15&t=8036&start=30>.

(JSL via BL)

– Kan is regne?

(BL)

DIVERSE

On 29/1 2014

Esbjerg: IC4-togene har indfriet forventningerne

Regionaltogene mellem Esbjerg og Aarhus H har været ramt af aflysninger og forsinkelser siden DSB skiftede køreplan den 14. december sidste år. Her fik IC4-togene tildelt en hovedrolle i trafikken – en rolle, som togene har haft vanskeligt ved at fylde ud. Det skriver Jydske Vestkysten i dag.

DSB er imidlertid ganske fortrøstningsfuld omkring IC4-togenes nye rolle. Det siger administrerende direktør i DSB Vedligehold Steen Schougaard Christensen i et interview til Jydske Vestkysten.

1,46 procent afgang kørt af MR-tog

"Indledningsvis vil jeg gerne korrigere Jydske Vestkysten, der i et spørgsmål tager mig til indtægt for, at vi har været pessimistiske omkring indsættelsen af IC4-togene. DSB og jeg har på intet tidspunkt udtrykt pessimisme. Tværtimod har jeg i et tidligere interview til selvsamme dagblad givet udtryk for, at jeg er fortrøstningsfuld. Og det er jeg fortsat. Jeg er ikke enig i, IC4-togene kører dårligt, eller at vi har haft ekstraordinært mange aflysninger. Vi har gennem de seneste 6,5 uger – siden vi skiftede køreplan – planlagt at køre 1.781 afgang mellem Esbjerg og Aarhus H, hvoraf 26 er kørt med MR-tog. Det svarer til 1,46 procent," siger han.

Hellere MR-tog end slet ingen tog

Steen Schougaard Christensen er enig i, at MR-togene ikke er ligeså komfortable som IC4-togene, men understreger samtidig, at et MR-tog som reservetog er bedre end intet tog.

"Jeg beklager, at vi i enkelte tilfælde har måttet indsætte MR-tog i stedet for IC4-tog. Det er en serviceforringelse, fordi det medfører ringere komfort. Der er eksempelvis ikke de samme muligheder for at sidde og arbejde i toget i et MR-tog. Når det er sagt, vil jeg til enhver tid foretrække, at vi indsætter et MR-tog frem for at aflyse afgang. Vi kører for kunderne, og i det omfang vi akut mangler IC4-tog, indsætter vi et MR-tog, så de ikke skal vente en hel time på næste tog, og det er nu engang det væsentligste, at vi gør, hvad vi kan for kunderne," siger Steen Schougaard Christensen.

Kunder 5-10 minutter forsinket i MR-tog

Han afviser samtidig, at han mener, det er et stort problem, MR-togene ikke kan holde køreplanen, der er lagt til rette til de hurtigere IC4-tog.

"Langt de fleste kunder foretager kortere rejser med regionaltoget, og det medfører en rejsetidsforlængelse med MR-tog i størrelsesordenen 5-10 minutter. Det mener jeg er inden for det acceptable og at foretrække frem for at skulle møde et skilt på stationen, hvor der står toget er aflyst, og der er en time til det næste."

Langt de fleste afgang har været kørt med IC4

Voxpop 1 indhold

DSB har siden den nye køreplan trådte i kraft planlagt at køre 1.781 afgang med IC4-tog mellem Esbjerg og Aarhus H.

Heraf har 38 afgang været helt eller delvist aflyst og 26 afgang har været erstattet af MR-tog. Begrebet *delvist aflyst* dækker over, at toget kun har været aflyst på noget af strækningen.

...

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 30. januar 2014**

I sne og slud kører togene stadig

Den seneste uge har budt på det første rigtige vintervejr. Værst er det gået ud over Nordjylland, hvor der mandag og tirsdag blev aflyst flere myldretidstog. Alligevel har rettidigheden i det nordjyske været på den gode side af 94 procent tog til tiden, mens S-togene har kørt med ca. 95 procents rettidighed i denne uge.

Sneposer, frost væske og tidlig opstart af togene har været nogle af de ting, der har hjulpet togene glidende hen over sne og is i løbet af ugen.

"Vi har hver dag holdt møder med Banedanmark for at vurdere, hvordan vi skulle forholde os til vejr-situationen og justere vores indsats derefter. Det er lykkedes at komme fint igennem den første omgang snevejr," siger Trafikinformationschef Tony Bispekov.

S-togene og fjern- og regionaltogene har fået sneposer på for at holde koblingerne varme, så togene kunne fra- og tilkobles bedst muligt, vejret taget i betragtning. S-togene er desuden blevet behandlet med anti-ice væske. Seks steder i landet, blandt andet i Aalborg, har DSB's personale startet togene op i god tid, hvilket også har mindsket antallet af forsinkelser.

"I Nordjylland har vi for første gang i denne vinter haft sneploven ude, mens Banedanmark har haft travlt med at holde de knap 4.000 sporskifter fri for sne og is," siger Tony Bispekov.

"Kunderne ved godt, at vejret kan skabe problemer for trafikken generelt. Biler, busser og flyene i lufthavnene rundt omkring i landet har derfor også haft udfordringer med vejret, ligesom vi i DSB har kæmpet for at køre så mange tog som muligt til tiden. Taktikken er, at vi lover lidt mindre, for så til gengæld at kunne holde, hvad vi lover," siger Trafikinformationschef Tony Bispekov.

Yoghurthærværk kostede en halv mio. kroner

Det blev en 18-årig handelsskoleelev, der endelig fik ledt politiet i den rigtige retning i opklaringen af sagen, hvor en mand i mange tilfælde har hældt yoghurt og maling ud over blandet andet sæderne i S-togene.

"Jeg var på vej med toget til CPH West i Ballerup i går formiddag, og da jeg gik igennem toget, opdagede jeg pludselig et ansigt, som jeg syntes så bekendt ud. Det viste sig at være fra efterlysningsbillederne, for i det samme tog han en bøtte med hvid maling frem og åbnede den," fortæller handelsskole-eleven Mia-Lisa Wiinblad til BT.

"Jeg satte mig over for ham og kunne nu se, hvordan han hældte maling på sæderne og bagefter tørrede sine hænder af i sæderne også. Det fik mig til at ringe til politiet, mens han gik videre til næste kupé," siger Mia-Lisa Wiinblad til B.T.

Den såkaldte yoghurtmand blev anholdt i går den 30. januar og er nu sigtet for omfattende hærværk.

"Det er nemt at trække på smilebåndet over historien, men for os har det været meget frustrerende, og det har kostet megen tid og penge at klargøre togene efter hærværket," fortæller afdelingschef i Klargøring S-tog, Susanne Tillan.

"Vi har flere gange skullet have sæderne helt ud af togene for at rense dem, og det koster både tid og penge. Alle tilfældene af hærværk har tilsammen kostet omkring en halv mio. kroner," fortæller Susanne Tillan.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 31. januar 2014**

(JSL via BL)

Ti 4/2 2014

Unge filmede sig selv i leg med døden


...

"Den unge dreng kunne have snublet og være blevet kørt ihjel eller fået kørt benene af, uden at jeg havde en chance. En ting er, at desperate mennesker vælger at tage livet af sig med toget og lokomotivføreren som redskab, men at bruge det som underholdning synes jeg er fuldstændig meningsløs."

...

Kilde: **Jernbane Tidende**, 2 Januar 2014, side 16-17

http://issuu.com/dansk_jernbaneforbund/docs/jbt_20140130

Klik på , skriv 16, vælg **Pages 16**

(BL)