

## Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 28. marts 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

### DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Sø 27/3 2011

#### Tog 380 før plan

DB 605 019-8 ankommer i spor 6 i **Ar** kl. 18.09 (+2). Derved kan tog RA 5371 (Ar-Hr) først afgå 18.09 (-½). Tog IE 380 (Hmb Hbf-Ar) holder oftest for stop ved SI-signalet. Der er afsat hele 17 minutter fra **Sd** hertil. Til sammenligning har tog 5371 kun 19½ minut, hvorfra skal trækkes to standsninger a ½ minut.

(BL)

### DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 28/3 2011

#### MY + MX i Næ mandag

På vej hjem fra arbejde så jeg klokken ca. 19.55 Contec MY 1154, og hvad der må have været MX 1018 ankomme til spor 1 i **Næ**. Straks efter ankomsten gik man i gang med at tanke MY'en, men jeg så ikke, om man fortsatte sydpå bagefter, eller om man optog svellestopper og ballastfordeler fra **Næ** og returnerede mod **Rg**.

MY 1154 var kørt fra **Kj** mod **Ro** solo lidt efter, jeg var kørt nordpå med RØ 3454. Den ankom til **Ro**, inden jeg afgik med RØ 3453.

Køf 258 stod i dag uden for remisen i **Kj**. Den har fået overmalet DSB med grå maling og har i stedet fået Contec Rail med hvid skrift.

#### Hvor længe MR i Nf?

– Er der nogen, der ved, hvor længe man fortsætter med MR i **Nf**? Jeg ville gerne nå ned og se den på Frederiks IX bro.

(JSL via BL)

TI 29/3 2011

#### Godstog til Kj?

Per Nielsen så tidligere på aftenen **mandag 28. marts 2011** 4 styk DB Habins<sup>347</sup> (ex DSB Habins-y) og 3 DB HabiiIns<sup>351</sup> (AAE) ankomme til **Rg**. De skulle tilsyneladende til R. Collstrop i **Kj**.

Da de 4 Habins<sup>347</sup> frister noget, er jeg interesseret i at vide, om de kommer med godstoget til **Kj** i morgen, eller om de f.eks. losses i **Rg**. Der er tidligere losset skydevægsvoerne på Søndre Havn i **Kj**, men sporet dertil var stadig spærret i dag.

(JSL via BL)

### PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Lø 12/3 2011

#### MX 16 holder weekend

**Gul** HFHJ MX 16 (ex. DSB MX 1045) holder Ø for privatbaneremisen i **Hi**. Dens nummer er ikke let at læse.

(BL)

Ma 21/3 2011

#### Lint-afsporing i Hr

AR AR 2046 afsporer med midterbogien i et sporskifte i vestenden i **Hr** mellem spor 4 og spor 5 om aften.

**Onsdag 23. marts 2011** aften er den kørt over på pladsen. Midterbogien forsynes med rulleskøjter, og derefter køres eller slæbes togsættet til **Va torsdag 24. marts 2011**.

(LuJ via BL)

Fr 25/3 2011

#### Grundet MY i Hr

ContecRail MY 1153 holder i spor 7 ved middagstid. Maskinen har fået malet siderne grå – vel for at få dækket graffiti eller reparerede rustpletter. I denne tider foregår der sporarbejde **Hr-Ho** om natten, så det må være dens arbejdsopgaver.

### Orange lok i Ho

Kl. 21.45 har VS Limmattal Tm<sup>III</sup> 9511 lysene tændt og holder op mod to **gule** VFM-100 skærvevogne og en **gul** fladvogn i spor 4.

(BL)

Lø 26/3 2011

---

### Grundet MY ej i Hr

ContecRail MY 1153 holdt i går i spor 7 ved middagstid. Kl. 20.55 er den ikke at se, for den laver antagelig sporarbejde **Hr-Ho**.

### Orange lok i Ho

Kl. 19 er VS Limmattal Tm<sup>III</sup> 9511 på arbejde ved to **gule** VFM-100 skærvevogne og en **gul** fladvogn i spor 4.

(BL)

Sø 27/3 2011

---

### Grundet MY forlader Hr

ContecRail MY 1153 rg fra spor 7 over i spor 5 og afgang kl. 20.28 i finregn som arbejdstog mod **Ho**, hvor de skal parkeres i spor 4 eller spor 5. Tilkoblet er 4 **gule** slibemaskine + grøn-grå

Kl. 23.02 befinder arbejdstoget sig ikke i **Ho** – måske på sporarbejde **Hr-Ho**?

(BL)

Ma 28/3 2011

---

### Grundet MY holder siesta i Hr

Kl. 13.39 læsser en lkf 20 liter dunke med smørelolie ind ad sidedøren til maskine på ContecRail MY 1153. Lidt derfra er orangeklædte hvk i færd med skifte slibesten på 4 **gule** SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE URR 48 DX 79.211. Bagerst er tilkoblet diesellok grå og grån Mak 1000BB. På den sidst beskrevne maskine foretages der også eftersyn. Alle 6 køretøjer holder i spor 7.

(BL)

Se alle 6 køretøjer i slibetoget på

<http://www.jernbane.net/forum/forums/thread-view.asp?tid=20523&mid=116442>

(LuJ BL)

## KØREPLANER

Sø 12/12 2010 – to 9/6 2011

---

### Ændret behov CFL Cargo Danmark

Aflyses:	Fra/Til	Delaflyst TA Dato(er)
CM 7201	(Pa-Hr)	16.12.2010-09.06.2011 To
CG 7202	(Hr-Pa)	16.12.2010-09.06.2011 To
CG 7215	(Pa-Hr)	12.12.2010-05.06.2011 Sø
CM 7222	(Hr-Pa)	12.12.2010-05.06.2011 Sø

### Tillyses

Tog CG 6601 (Pa-Hr) 16.12.2010-09.06.2011 To.

MY + MZ 1800. Hast. km/t. Pa-Hr 100.

Pa	13.00
Rq (13.28)	37
Oj (53)	58½,
Sst (14.06)	14.08
Kd	33
Fa (48)	50
Vj	15.10½
Jl 15.(26)	46
Bb (16.15)	16.19

Hr 16.40  
Bemærkninger JI Togstørrelse maks. 586 m.

Tog CG 6602 (Hr-Pa) 16.12.2010-09.06.2011 To.

MY + MZ 380. Hast. km/t. 100.

Hr 17.43

Ft 17.(50) 52½

Gg (18.18) 18.22

Jl (28) 38

Vj 52

Fa (19.09) 19.11

Kd 25

Sst (47) 52

Pa 20.42

Bemærkninger Gg Togstørrelse maks. 430 m.

Tog CG 6615 (Pa-Hr) 12.12.2010-05.06.2011 Sø.

MY + MZ 1200. Hast. km/t. 100.

Pa 7.20

Vm (8.19) 8.27

Kd 42

Fa (59) 9.01

Vj 21

Jl 9.(36) 46

Bb (10.13) 10.19

Hr 10.38

Bemærkninger JI Togstørrelse maks. 586.

Tog CG 6622 (Hr-Pa) 12.12.2010-05.06.2011 Sø ikke 06.02.2011.

MY + MZ 570. Hast. km/t. 100.

Hr 12.11

Ty 12.(36) 39

Jl (58) 13.16

Vj 33

Fa 13.(52) 54

Kd 14.09

Fz 14.(26) 38

Te (15.17) 15.27

Pa 15.41

Bemærkninger JI Togstørrelse maks. 586 m.

Kilde: Toganmeldelsesnr. 79

(BL)

To 20/1 – to 9/6 2011

---

## Befordring af godsvogne DB Schenker Rail, Cheminovagostog

### Aflyses

G 6765 (Vem-Hr) 20.01.2011-09.06.2011 Ma, To ikke 21.04.2011, 25.04.2011, 19.05.2011, 02.06.2011.

G 6766 (Hr -Vem) 20.01.2011-09.06.2011 Ma, To ikke 21.04.2011, 25.04.2011, 19.05.2011, 02.06.2011.

### Tillyses

Tog G 8619 (Vem-Hr) 20.01.2011-09.06.2011 Ma, To ikke 21.04.2011, 25.04.2011, 02.06.2011.

MY 700. Hast. km/t. 100.

Vem 18.10

Uf 18

Tm 18

He 29

Rj 34½

Lm (18.45) 49 5277

Sj	(19.01)	19.03	
Bs		12	
Td		20	
Kæ		26½	
Stu		33	
Hrm		35½	
Hr	19.41		
Bemærkninger	Lm	Togstørrelse maks. 200 m.	

25.04.2011,

Tog G 8628 (Hr-Vem) 20.01.2011-09.06.2011 Ma, To ikke 21.04.2011, 02.06.2011.

MY 950. Hast. km/t. 100.

Hr	20.21	
Hrm	25	
Stu	28½	
Kæ	34½	
Td	41	
Bs	(20.48)	52 5382
Sj	(21.04)	21.05
Lm	15	
Rj	26	
He	30½	
Tm	35	
Uf	42	
Vem	21.49	

Bemærkninger Bs Togstørrelse maks. 287 m.

Kilde: Toganmeldelsesnr. 4182

(BL)

Sø 13/2 – fr 10/6 2011

---

## Ændret behov DB Schenker Rail

### Aflyses

GL 7441	(Fa-Vm)	14.02.2011, 10.06.2011 Ma-Fr
G 7515	(Fa-Hr)	13.02.2011-09.06.2011 Ma-To Sø
G 8720	(Hr -Vj)	20 13.02.2011-10.06.2011 Ma-To Sø
G 8720	(Vj-Fa)	20 14.02.2011-11.06.2011 Ma-Fr

### Tillyses

Tog G 6714 (TI-Htå) 18.02.2011-10.06.2011 Fr ikke 22.04.2011, 20.05.2011.

BR 185 1700. Hast. km/t. 100.

TI	6.10	
Eb	(6.30)	36
Od		7.04
Kø	(7.49)	58
Bo	(8.38)	9.06
Htå	9.31	

Tog G 6715 (Fa-Hr) 13.02.2011-09.06.2011 Ma-To, Sø ikke 21.04.2011, 24.04.2011, 25.04.2011.

Fa-Vj MZ IV 2000, Vi-Hr MZ IV 1200. Hast. km/t. 100.

Fa	16.45	
Vj	17.12	17.17
Jl	(35)	46
Ty	(18.04)	18.06
Bb	(16)	19
Hr	18.40	

Bemærkninger Jl Togstørrelse maks. 586 m.

Tog G 6720 (Hr-Fa) 13.02.2011-09.06.2011 Ma-To, Sø ikke 21.04.2011, 24.04.2011, 25.04.2011.

Hr-Vj MZ IV 1000, Vj-Fa MZ IV 2000. Hast. km/t. 100.

Hr		20.35
Ft	(20.49)	52
Gg	(21.19)	21.21
Vj	42	51
Fa	23.15	
Bemærkninger	Gg	Togstørrelse maks. 430 m.

### Vamdrupslæberen

Tog GL 6741 (Fa-Vm) 14.02.2011-10.06.2011 Ma-Fr.

MZ IV 2000, Kd-Vm MZ IV 800. Hast. km/t. 100.

Fa		8.16
TI	8.27	42
Kd	53	9.14
Lk		25½
Vm	9.31	

Tog G 6761 (Htå-TI) 14.02.2011-10.06.2011 Ma, Fr.

BR 185 1700. Hast. km/t. 100.

Htå		18.46
Bo	(19.09)	19.20
Sg	(50)	57
Od		20.49½
Eb	(21.14)	21.26
Md		38
TI	21.46	

Tog G 6770 (TI-Htå) 13.02.2011-05.06.2011 Sø.

BR 185 1700. Hast. km/t. 100.

TI		20.38
Od		21.23½
Rg	(22.35)	22.53
Htå	23.25	

Kilde. Toganmeldelse nr. 5503

(BL)

## TRÆKKRAFT

Lø 26/3 2011

### Yngste MY i Ar

DSBM MY 1159 holdt tilsluttet fremmednet i spor 504 i **Ar** kl. 23.02.

(BL)

## GODSVOGNE

Fr 18/3 2011

### Godsvogne tømmes på Vj Havn

Plejer altid at være noget ny at se på, når turen lægges omkring **Vj Havn**. Det gælder også i dag, hvor der på **Nordkajen** larmes ved tapning af D-DB Tads 0835 127-8 18/3 2011 kl. 14.18. Der holder 6 Tads i det ene spor og 4 Tads i sporet nærmest havnebassinet. Et transportbånd bringer "det larmende", der antagelig er skærver, op til en silo eller en skærvedyngge tilhørende **Faxe Kalk**.

### Blå rangertraktor

For at positionere godsvognene ud for aftapningsanlægget bruges et blå, førerløst rangerlokomotiv uden førerhus. To aksler og en motor under en blå overdækning. Dets højde er mindre end puffers overkant ○. Der er 2 aksler med fire hjul uden flanger. For at kunne blive på sporet findes er der fæstet 4 hjul på den blå ramme lige foran hver aksel. Til at skabe tilstrækkelig adhæsionsvægt til at kunne stå fast på sporet er der indskudt 2 ■ i hver side af den blå ramme.

På **Sydkajen** ligger det smukke, grønne skib Monsunen, **Svg**. Det sejler i tilsyneladende fast rutefart til eller Sverige med hvede, for det ligger i ved Kaj 13 d.d. og igen **tirsdag 22. marts 2011**. Det lå i **Ho-Str Havn** i dagen **tirsdag 3. august – onsdag 11. august 2010**.

Læs mere om **Vj Havn** på <http://www.vejleport.dk/>. Der står som et underpunkt **Nyheder** "Hjemmesiden er under opbygning". Her var den første stavfejl. Et almindeligt etb kan foretage en stavekontrol. Der følger mange fejl, bl.a. er kommaer strøet tilfældigt ud i sætninger. Bare ét andet menneske ville kunne foreslå en bedre tegnsætning.

Der er intet kort. Et detaljeret kort over en havn bør kunne vise, navnene på de forskellige bassiner og kajnumre samt vejnavne. *Hvor befinder eksempelvis "Kaj 13" sig?* De(t) savnede kort kommer forhåbentlig en gang ude i fremtiden. Et godt eksempel et havnekort med kajnumre kan se på hjemmesiden for **Kj Havn**, se <http://www.koegehavn.dk/koege-da-DK/HAVNEOMR%C3%85DER> (BL)

Ma 28/3 2011

---

## Flot SPENO-godsvogn i Hr

Sammen med det **gule** SPENO INTERNATIONAL S.A. GENEVE slibetog følger der andet materiel, der også står i spor 7. Vestligst står en lysegrå, næsten ordinær godsvogn; i hvert fald set på afstand, for der SPENO midt på vognsiden. Operatøren er ikke almindelig:

23 RIV 56 SK-EEWS 227 6 032-6 Hbills

Flot godsvogn uden graffiti!

(BL)

## SPECIALKØRETØJER

Ti 15/3 – on 16/3 2011

---

Tirsdag 15. og onsdag 16. marts 2011 var jeg på efteruddannelse på Brandskolen i Korsør. Her har de en "kopi" af Storebæltstunnelen. I denne tunnel uddannes DSB's personale i evakuering af tog, men tunnelen bruges også til uddannelse af bl.a. brandfolk. I tunnelen står følgende jernbanekøretøjer:

En beskadiget vognkasse fra en Kustpil, fronten er meget beskadiget. I passagerdelen op til fronten kan der sættes sæder i skrå positioner. Derefter følger et passagerafsnit med Bn-sæder. Kustpilen er malet hvid, og jeg kunne ikke finde noget nummer hverken ude eller inde. Vognkassen står ikke på de oprindelige bogier.

Kustpilvognkassen er forbundet med en halv hjælpevogn/Ph-vognkasse. Forrest i denne er der opbygget en "IC3-førerplads". På begge disse vogne er forsynet med flere muligheder for at afgive "teaterrøg".

I tunnelen står også fladvognen 40 86 950 3 050-7, der har været læsset med en bil da man uddannede brandfolk fra **Sydkorea**. Som næste og sidste vogn står tankvognen 40 86 947 0 326-0. Den er ombygget med flere huller i tanken, så man kan simulere udslip forskellige steder. For nylig har man også monteret en flange, som de findes på gastankvogne. Fra denne flange kan der tændes et gasblus.

Foran førerpladsen på Ph-vognen er der også et meget stort gasblus.

(JSL via BL)

## FASTE ANLÆG

/3 2011

---

### Ny vejbro i Taulov

#### Tidsplan marts 2011-august 2012

Arbejdet igangsættes marts 2011 og forventes at være afsluttet til august 2012.

Trafikstyrelsen og Fredericia Kommune har igennem længere tid undersøgt forskellige trafikale løsninger, der gør det muligt for bilister og andre trafikanter at passere jernbanen i Taulov ved Stakkesvang.

På baggrund af dette arbejde blev det anbefalet, at en "niveaufri skæring" ved Taulov bør etableres som en vejbro.

Projektet er nu overdraget til Banedanmark, som varetager bygherrerollen i samarbejde med Fredericia Kommune.

Entreprisen omfatter etablering af en ny vej bærende bro over jernbanen og udførelse af ca. 1.700 m ny vej. Med den nye vejbro forbindes Taulov by via Stakkesvang syd for banen med Tårupvej nord for banen.

Den eksisterende jernbane er i dag 4-sporet plus et ekstra sporskiftespor. Ved udførelse af anlægget er broen fremtidssikret, så jernbanen kan udvides med et ekstra nordligt spor.

## Fadæsen om ovk 19a for ti år siden

Denne bro bygges i stedet for ovk 19a, der lå eller rettere ligger stadig i km 8,1, for bomanlæg og andre overkørselsdele har eksisteret siden nedlæggelsen **søndag 1. oktober 2000**.

## Announce-bommert ryster politiker

Ni timer og 45 minutter før borgermøde i **TI** (Taulov) indrykkede Banestyrelsen en annonce, der fastslår som en kendsgerning, at jernbaneoverskæringen nedlægges.

Formanden for **Fa** Byråds planudvalg, Leif Urhøj, »fik et føl på tværs« – eller kaffen galt i halsen: Banestyrelsen, der højt og helligt på et borgermøde i **TI** bedyrede, at jernbane-overskæringen i **TI ikke** nedlægges, før **Fa Kommune** har sagt ja, bestilte allerede ti timer før borgermødet en annonce i **Fa Dagblad**: Her fastslås det som en kendsgerning, at jernbaneoverskæringen i Østergade lukkes, og at der anlægges en gang- og stitunnel.

Han tilføjer:

– Jeg håber, at nogen i Banestyrelsen har røde ører. Jeg synes, at denne sag er træls. Der er mange vrede Taulov-borgere til møde tirsdag aften, og de vrede beboere kan med rette sige: Hvad i alverden er det, der foregår? Kan vi da ikke stole på nogen?

Kilde: Af *Poul Thiesen*, VAF, **torsdag 28. september 2000**, side 11.

Det hedder en overkørsel jf. Sikkerhedsreglement af 1975, § 11 Signaler for automatiske sikrede overkørsler og Færdselslovens § 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

(BL)

## Grønne ▲ på Langåbanen er flyttede

**Mandag 7. marts 2011** etableres der straks La på følgende stationer **Hu** (Hammerum), **Bg** (Bording), **Ik** (Ikast), **Sm** (Stoholm), **Hø** (Højslev) og **Vp** (Vinderup). Årsag: For kort taletid "Marie" ved gennemkørende tog. Desværre er SR-signal 16.2.4. ▲ "Hastighedsnedsættelse ophører" opstillet helt ude ved stationsgrænsen i udkørselsenden. Da er farepunktet passeret for længst.

Det indkom der en del protester over, og det blev lovet at rette disse unødvendige lange La.

Omkring en uge efter er signal 16.2.4. ▲ rykket ind til de yderste PU'er i **Vp**, **Hø** og **Sm** og på **Silkeborgbanen**. De står stadig for langt ude i **Vp** og **Hø**, da farepunktet er passeret, når et tog i kørselsretning mod **Lg** holder ved perron.

– Mon disse fejlpositioneringer også bliver rettet?

(BL)

Lø 26/3 2011

**Lørdag** aften var der stor aktivitet i **Næ**. I ugens løb var der samlet nogle korte sporrammer på betonsveller og både i stationens nord- og sydende lå der en stor bunke stabilgrus. I nattens løb har man lagt sporrammerne i og den store bunke stabilgrus var væk i går **søndag**. Hvad og hvorfor ved jeg ikke, men der er La **80** gennem stationen.

Til arbejdet blev der bl.a. brugt en trolje, og hvad der kunne lige de to Malus ex. øl-vogne, der tidligere har stået på det lange sidespor i **Lw** (Lille Skensved).

I **Lw** er pektinfabrikken i gang med at fjerne sporet, hvor der i sin tid blev losset tankvogne. Skiftet ind til fabrikken forsvandt, da man renoverede spor 1 i **Lw** og blev taget fra i sikringsanlægget, da man tilsluttede det nye lange sidespor.

I **Kj** er der opsat standsignal "Stop" (signal 16.1.2.) ● på sporet til **Søndre havn!**

(JSL via BL)

Sø 27/3 2011

Afmærkning af nye kørebaner ved ovk 6 i km på **Langåbanen**.

I en ugens tid eller mere har der være isat træpæle med ► og ► flag lang vejkanterne til de nye veje. På Naturstyrelsens hjemmeside kan delprojekt 2 ses omfattende ovk 5-8 og deres fremtid.

[http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering\\_og\\_VVM/VVM\\_konkrete\\_sager/Afgoerelse\\_r\\_aar\\_VVM/Delprojekt2-LangaaViborg.htm](http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Miljoevurdering_og_VVM/VVM_konkrete_sager/Afgoerelse_r_aar_VVM/Delprojekt2-LangaaViborg.htm), se Anmeldelse (pdf)

Mærkelig nok nedlægges ovk 8 og 7 – sikrede med advarselsanlæg – med usikret ovk 6 til nogle ejendomme bliver sikret med sågar halvbomme.

(BL)

## Rettelsesblade til SIN (Ø/V)

Instruks 5 Retningslinjer for optagelse i Tjenestekøreplan og toganmeldelser

Instruks 16 La og "Rettelse til La". Retningslinjer for optagelse af forhold.

| angivet en rettelse uden kommenter. Hvor hele afsnit er rettede, er der ikke angivet dette tegn |.

Instruks 5

### Retningslinjer optagelser i Tjenestekøreplan og toganmeldelser

Instruksens bestemmelser er blevet mere udførlige, og sideantallet er vokset fra 1½ side til 3 sider.

#### 1. Almindelige bestemmelser

##### 1.1. Generelt

Driftsdøgnet regnes fra midnat til midnat, således at døgnets 24 timer er betegnet ved tallene 0-24. Tiden for midnat betegnes 24.00 som ankomsttid, og 0.00 som afgangtid. Tiden i døgnets første time betegnes 0.01-0.59.

Hvor togekspeditionssteder skal forkortes, anvendes forkortelserne fra Trafikal Information om Banestrækningen (TIB).

##### 1.1.1. Togkategori og tognnummer

###### 1.1.1.1. Togkategori

Betydningen af bogstavbetegnelserne foran tognnummeret (togkategori) fremgår af teksten forrest i tjenestekøreplanen.

Togkategorien skal til enhver tid afspejle togets faktiske status.

###### 1.1.1.2. Tognummer

Et tognnummer skal entydigt identificere toget på hele dets kørestrækning.

Et tognnummer kan kun tages i brug en gang i et driftsdøgn. Efter aflysning af et tog, kan det samme tognnummer ikke anvendes igen i samme driftsdøgn.

Kører et tog hen over midnat, skal det ifølge sin køreplan være ankommet til sin endestation, inden det pågældende nummer tages i brug igen i Danmark. Er et tog så forsinket, at dets tognnummer vil blive taget i brug igen, inden det er ankommet til sin endestation, skal det aflyses og tillyses som særtog.

Tognummeret har ikke sikkerhedsmæssig betydning, undtagen numre i følgende serier:

– Tognumre nævnt i punkt 4.

For tog med numre i serien 30xxxx gælder, at det i bemærkningerne til hvert enkelt tog eller for en gruppe af tog skal anføres, hvilken type, der er tale om.

##### 1.1.2. Jernbanevirksomhed

Angivelse af jernbanevirksomhed har ikke sikkerhedsmæssig betydning.

##### 1.1.3. Kørestrækning

Der oplyses betegnelse for de togfølgestationer, som er togets udgangs- og endestation.

##### 1.1.4. Kører

Der kan anvendes følgende forkortelser for køredagene:

– Dgl = dagligt

– Hv = hverdage (inkl. lørdage)

– S = søn- og helligdage

– Ma = mandage

– Ti = tirsdage

– On = onsdage

– To = torsdage

– Fr = fredage

– Lø = lørdage

– Sø = søndage.

Angivelsen kan være suppleret af et datointerval. Er datointervallet uden årstal, udledes dette af køreplanens gyldighedsperiode. Er der intet datointerval, kører toget i hele køreplansperioden.

Køredagene kan være forskellige på forskellige strækningsafsnit.

#### 1.1.5. **Togart**

Her angives oplysning fra jernbanevirksomheden om den trækrafttype og den belastning, som køreplanen er beregnet ud fra.

Rubrikken kan endvidere indeholde oplysninger af orienterende karakter om togets kørsel eller ekspedition.

#### 1.1.6. **Hastighed**

Her angives den hastighed, som jernbanevirksomheden har oplyst, at toget kan fremføres med. Den er sammen med banestrækningernes hastighed udgangspunkt for beregning af togets køreplan. Sker der ændringer, så toget ikke kan fremføres med den nødvendige hastighed, skal stationsbestyreren underrettes, jf. SR § 68.

#### 1.1.7. **Køreplan**

##### 1.1.7.1. **Ankomst, afgang**

Ankomst- og afgangstider angives i rubrik "Ank" henholdsvis "Afg". På udgangsstationen angives kun afgangstid.

På øvrige togekspeditionssteder angives ankomst- og afgangstid, når toget er standsende – afgangstid, når toget er gennemkørende

Skal toget kun standse, hvis der er passagerer at optage henholdsvis afsætte angives "X" i rubrik "Ank".

Skal toget kun standse, af driftsmæssige årsager (krydsning, overhaling, afventning af tilbagemelding eller blokafstand efter et forankørende tog, manglende mulighed for gennemkørsel eller lignende) angives ankomsttiden på stationer med U-signal i parentes.

På udgangsstationen angives tiden i timer og minutter.

På øvrige togekspeditionssteder kan tiden angives i minutter, dog i timer og minutter, når timetallet skifter.

##### 1.1.7.2. **X-tog**

Krydsninger og overhalinger angives alene, når toget skal afgå mod en strækning uden linjeblok. Krydsninger mellem behovstog og plantog er dog ikke optaget i plantogets køreplan.

– 13xxxx

– 22xxxx, som anvendes til tog (undtagen arbejds- og placeringskørsel), der skal ekspederes jf. SIN (ØN) instruks 13.

– 23xxxx, som anvendes til arbejds- og placeringskørsel efter SR § 71

– 30xxxx, som anvendes til prøvetog samt arbejds- og snerydningstog

I rubrikken angiver et tognummer i parentes, at krydsning ikke finder sted alle togets køredage. Det krydsende togs køredage er da anført som en note nederst i togets kolonne.

Er det krydsende tog anført uden parentes, finder krydsningen sted alle togets køredage.

#### 3.4. **Gyldighed**

Toganmeldelser kan på strækninger med radiodirigeret trafikafvikling have en gyldighed på maksimalt fire uger.

#### 3.5. **Ophævelse**

En toganmeldelse kan ophæves i sin helhed med udsendelse af en ny toganmeldelse. Samtlige tillyste tog på den ophævede toganmeldelse er så aflyst.

#### 4. **Benyttelse af hovedspor**

##### 4.1. **Høje Taastrup-København H-Klampenborg**

Strækning 8.2, 8.4 og 8.7 benyttes af følgende tog:

a) S-tog

b) plan- og ekstratog med numrene 92000-92999

Strækning 1 og 10 benyttes af følgende tog:

c) andre plan- og ekstratog end de under a) og b) nævnte.

#### 4.2. Østerport-Svanemøllen-Farum/Lersøen

Strækning 8.4 og 8.5 benyttes af følgende tog:

d) S-tog

e) plan- og ekstratog med numrene 93000-93999.

Strækning 7 Lersøen-Østerport benyttes af følgende tog:

f) andre plan- og ekstratog end de under d) og e) nævnte.

Instruks 16

I midterste afsnit

Gennemkørselsspor og gennemgående spor: Her angives kilometreringen (med én decimal) for La-forholdet. Standsignaler opstilles i gennemkørselsspor og gennemgående spor jf. SR.

er "og gennemgående spor" fjernet:

#### 5.3. Kolonne 3: Sted

På en station sker optagelse som beskrevet herunder.

Gennemkørselsspor og gennemgående spor: Her angives kilometreringen (med én decimal) for La-forholdet. Standsignaler opstilles i gennemkørselsspor jf. SR.

Eksempel: Hvis forholdet ligger i Glostrup fra km 10.9 til km 11.5 skrives denne kilometrering uden angivelse af spornummer.

Kilometerangivelsen indeholder kun en decimal og afrundes altid nedad for den laveste kilometrering og opad for den højeste kilometrering (efter samme princip som optagelserne i TIB).

Kilometerangivelserne for hastighedsnedsættelser er i La optaget med en omtrentlig kilometerangivelse for hastighedsnedsættelsen.

Eksempel: Et forhold, der er beliggende i km 17,781 til km 19,005, skrives i La således 17,7-19,1.

Kilde: Rettelsesblade 1382-1395 SIN (Ø/V), mandag 28. marts 2011

## Rettelsesblade til SIN (V)

Instruks 24.7 har fået fjernet undtagelsen med "undtagen P-risten" i punkt 1.4 **Hastighed**.

Højst tilladte hastighed på Aalborg station, undtagen P-risten, samt på stamsporet til Aalborg Østhavn er 25 km/t.

Højst tilladte hastighed på P-risten samt på Aalborg Østhavn efter sporskifte 106 er 10 km/t.

### Aalborg og Aalborg Østhavn. Rangering

#### 1. Almindelige bestemmelser

##### 1.1. Gyldighedsområde

Denne instruks gælder for Aalborg station og Aalborg Østhavn.

##### 1.4. Hastighed

Højst tilladte hastighed på Aalborg station samt på stamsporet til Aalborg Østhavn er 25 km/t.

Højst tilladte hastighed på Aalborg Østhavn efter sporskifte 106 er 10 km/t.

Instruks 30.1

### Ribe – Tønder. Radiodirigeret trafikafvikling

og

Instruks 34.1

### Struer – Thisted. Radiodirigeret trafikafvikling

Køretilladelse først må afgives, når der foreligger ankomstmelding fra det tog, som senest har befaret pågældende banestykke.

Begge instrukser har fået tilføjet " og der er foretaget togvejseftersyn":

#### 2.1.2. Stationsbestyrerens forhold

En køretilladelse kan gælde for flere banestykker, men må ikke gives ud over en station, hvor toget skal krydse, eller hvor betingelserne for afgang i øvrigt ikke er til stede.

Køretilladelse først må afgives, når der foreligger ankomstmelding fra det tog, som senest har befaret pågældende banestykke, og der er foretaget togvejseftersyn.

Kilde: Rettelsesblade 1396-1401 SIN (Ø/V), **mandag 28. marts 2011**

## Nyt om SR

Reglerne for togvejseftersyn i § 45 moderniseres, så de bedre passer med nutidens sikringsteknik. Reglerne tager nu udgangspunkt i, at alle stationer har centralsikring. Derfor fjernes kravet om stationsbestyrerens kontrol af sporskifters aflåsning, idet centralsikringen sikrer dette. Desuden afskaffes begrebet "begrænset direkte togvejseftersyn".

Nedenfor er oplistet de væsentligste ændringer i de enkelte paragraffer i SR.

### § 2 punkt 6.2.4. Snerydningstog

Det præciseres, at der altid er tale om snerydningstog, når der er tilkoblet snerydningsmateriel forrest eller bagest. Tilkoblet snerydningsmateriel har ikke selvstændige bremsere og skal derfor dækkes både for og bag, også selvom det blot skal transporteres til den banestrækning, hvor der skal ryddes sne. Det afgørende er derfor ikke, om der faktisk ryddes sne, men alene om snerydningsmateriellet (sneplov) er tilkoblet for eller bag, og der derfor er tale om særlige bremseforhold for toget.

### § 2 punkt 9. Sikkerhedsafstande for personer

Afstandskravet ændres til to i stedet for tre afstande – én gældende op til 120 km/t. og én for hastigheder over 120 km/t. Afstandskravet på 2,75 meter har virket voldsomt unødigt, og erfaringer viser, at tog med en hastighed over 160 km/t. ikke leverer et større vindtryk end tog med en lavere hastighed. Ofte opleves, at godstog med blandet oprangering bestående af skiftevis åbne og lukkede vogne giver et større vindtryk trods den lavere hastighed.

### § 16 punkt 2.5.1. Standsignaler

Det generelle krav om opstilling af standsignaler i gennemgående spor ændres til, at den trafikale regelansvarlige kan beslutte opstilling i aktuelt omfang. Forholdet har midlertidigt været optaget i sikkerhedscirkulære 07/2011.

Reglen om en generel opstilling af standsignaler i gennemgående spor har ingen mening, idet standsignalerne kun har betydning i forbindelse med signalgivning "Kør igennem", hvilket ikke forekommer i gennemgående spor, der ikke samtidig er gennemkørselsspor. Derfor er der ingen behov for opstilling af standsignaler på endestationer og i togvejsspor, hvor signalgivning "Kør igennem" ikke findes i sikringsanlægget. Ved signal "Kør" gælder indkørselshastigheden altid fra signalets plads, jf. § 6. Allerede opstillede standsignaler i gennemgående spor, som ikke er gennemkørselsspor, vil dog ikke blive fjernet her og nu, men kun i forbindelse med den løbende vedligeholdelse.

### § 17 punkt 17.18-17.24. Standsningsmærker

Betydning af mærkerne er justeret, så der ikke i skemaet skelnes mellem, om tog skal ekspederes ved perron eller alene skal standse, fordi et signal ikke tillader viderekørsel. Det er endvidere præciseret, at mærkerne også gælder for rangertræk, medmindre afvigende bestemmelser er fastsat i SIN (rangerinstruks for pågældende lokalitet). Endvidere er det præciseret, at afvigende standsning ved visse mærker, som kan være nævnt i SIN, TIB eller jernbanevirksomhedernes driftsinstruktion, alene kan omfatte mærkerne 17.19. og 17.20.

...

### § 50. Almindelige bestemmelser

De grundlæggende regler for opsætning af køreplan flyttes til SIN (Ø/V) instruks 5, som udsendes sammen med denne rettelse. Der indarbejdes derfor i SR alene en henvisning til SIN. De særlige regler, der gælder for S-tog (TKS), bibeholdes indtil videre.

### § 62. P-bremse tog

I en periode – senest ved sikkerhedscirkulære 05/2011 – har det været tilladt, at fuldt ATC-overvågede godstog med en belastning mellem 1200 og 1600 tons kunne fremføres med trækraftenheder og de fem forreste vogne i G-bremse, uanset andelen af vognenes G-bremsevægt derved oversteg 10 % af den samlede bremsevægt. Samtidig har det været tilladt, at toget måtte fremføres med den hastighed, som førerrumssignalet tillod, selvom denne hastighed oversteg 90 km/t.

Der har ikke i prøveperioden været konstateret problemer med de ændrede regler. Trafikstyrelsen har derfor godkendt, at de kan indarbejdes i SR.

### § 63. Transport af usædvanlig transport

Ny paragraf, hvor bestemmelserne for melding om usædvanlig transport er optaget. Bestemmelserne erstatter bestemmelserne i UT-instruks, punkt 3.5., der midlertidigt har været optaget i sikkerhedscirkulære 04/2011.

Kilde: Rettelsesblade 2225-2291 til SR:

Læs mere under <http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=6338>

§ 1, pkt. 4. har fået tilføjet en ny forkortelse

**RID** "Reglement for international transport af farligt gods"

### Afsnit 9 Bilag

Bilag 1 **Strækninger, hvor slutsignalplader ikke må anvendes** gældende for

24. Hobro-Aalborg

30. Ribe-Tønder

er ændret til

**Ledig.**

### Afsnit 10 Forklaringer skifter navn til Definitioner.

Der er kommet nye definitioner:

I

**Indikering** Visning af tilstanden af et anlægselement.

S

**Snerydnings-tog** Ekstratog, som har fast monteret eller tilkoblet tog snerydningsmateriel, og som skal rydde sne. Tog med tilkoblet snerydningsmateriel forrest og/eller bagest skal altid fremføres som snerydningstog.

**Strækning-kendskab** Viden om

- strækningen og dens sikkerhedsbærende anlæg
- strækningens driftsmæssige forhold
- strækningens topografiske forhold (fald og stigning)
- lokale rangerforhold på stationer, jf. lokale rangerinstrukser og/eller SIN på en banestrækning.

samt kendskab til

- placering af signaler og mærker
- standsningsteders navne og beliggenhed.

**Særligt togsæt** Togsæt, som har dokumenteret lav påvirkning af sporet, og som derfor på visse strækninger med faste ATC-anlæg har lov til at køre med højere hastighed end andre materieltyper (overhastighed).

U

**Udgangsstation** Et togekspeditionssted, hvorfra et tog får afgangstilladelse med et tognummer, der anvendes første gang i det pågældende driftsdøgn. I tjenestekøreplanen eller toganmeldelsen er der kun anført afgangstid.

|

Når et tog i grænseoverskridende trafik fortsætter med uændret tognummer, regnes den første station på dansk jernbaneinfrastruktur som udgangsstation.

(BL)

### Oprydning i Uu

Det var en fornøjelse at se, at nu endelig er blevet tid til at fjerne jord-, sand- og skærvedynger, der har ligget på læssevejen i **Uu** (Aulm) siden sporombygningen fandt sted i **juni 2010**.  
(BL)

## UDLAND

Sø 27/3 2011

---

### Broarbejde ved Marselis Boulevard/Åhavevej i Ar

Grundet broarbejde er det flere, længere La **40**.

#### 23. Fa-Ar

Spor 80 La **40** og i km 105,5-107,8 La **40**.

#### 23. Ar-Fa

km 106,2-105,9 La **40** samt spor 40 La **40**.

Et billede af broen kan ses på [www.krak.dk](http://www.krak.dk), skriv "8000", find de to veje, vælg "Hybrid" og forstørrelsesgrad 14 eller 15.

Det er de østlige broer, der arbejdes ved/med. Et lignende broarbejde over **Åhavevej** med den vestligste jernbanebro har fundet sted.

AHTJ's tracé († 1956) kan ses stadig ses. Banen drejede fra og lå langs **Bjønholms Allé** og **Mosevang, Haveforening**.

(BL)

TI 29/3 2011

---

### ERTMS

Der verserer en del rygter om, at DB og Trafikverket i **Sverige** skulle være knapt så interesserede i ERTMS, angiveligt fordi der er problemer på større banegårde (har jeg hørt fra LPO-DSB), men selv efter ret grundig "googlen" har jeg ikke kunnet finde noget, *og den største hurdle er vel prisen?*

(JSL via BL)



