

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 17. juli 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

To 14/7 2011

Morgenstund har guld i mund i Str

Vejrudsigten for i dag er et kraftigt regnvejr fra S, der vil nå **Nordjylland** om eftermiddagen. Kl. 4.53. er alle husene gyldne og farvede af den opstigende ● Det udstrakte skydække har samme farve på undersiden, da det endnu ikke er nået ud til horisonten. Dét må fotograferes med et tog på billedet.

Et tog kunne være AM 7304 (Str-Sk) af **Str** kl. 5.04. Materieltog kan godt køre noget før, hvis førere har lyst.

1. Da der cycles ud mod banernes forgrening ved B & O i **Str**, høres omkring kl. 4.58 tog IC 791 (Fa-Str), der ifølge hukommelsen plejede at ankomme kl. 4.59 (det er nu 5.02 i TKV 11). Nå, der blev ikke nået at "øve" sig på dette tog.
2. På cykelstien må der bremses, det orange lys lyse gennem vinduernes på den sorte administrationsbygning på B & O fabrik 5, og **Venø Bugt** er fuldstændig —. Et oplagt motiv, og kort efter høres et accelererende Lint-tog, der har forladt stationsgrænsen. Kl. 5.06½ (-½) passerer det. Hov, toget et på vej til **Hm**, så det er ikke tog 7304. Dét tog kendte jeg ikke og har ikke kørt med: Tog 5200 (Str-Sj).
3. Et par minutter efter passerer tog 7304 **Str** → **Vp**, men stedet var brugt, og det sorte og orange billede var tilfredsstillende.
4. Under cykelturen hjem høres et fjerde tog: Tog RV 3710 (Str-Hr) kl. 5.13 (±0) accelerere op ad bakken til **Hm**.

Denne morgen passerede der 4 tog i løbet af 14 minutter ved banernes forgrening. Sig ikke, at der ikke er hyppig toggang ved **Str** en tidlig morgen. Hvis du stiller op på den ene af de to vejbroer på **Vinderupvej**, vej **513**, kan du komme til at pendle frem og tilbage!

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

To 7/7 2011

Lidt om trafiksituationen og fra en arbejdsdag

I dag skulle jeg have kørt 1238 (Næ-Kh), 5945 (Kh-Hk), 5948 (Hk-Kh) og hjem med 4257 (Kh-Næ). Imidlertid var de tre førstnævnte tog aflyst, så jeg tog pass med 2238 for så at sidde rådighed på **Kh** i ca. 2 × 1,5 timer, afbrudt af en pause inden turen gik hjem med DSB ME 1522 og 5 DD i RØ 4257, der ekstraordinært skulle stoppe i **Hh** (Hedehusene), **Trk** (Trekroner), **Vy** (Viby Sjælland) og **Bo** (Borup).

ME 1522 er jo "min ven" fra nattjenesten sidste uge, men i dag voldte den ikke knuder, men værkstedet har skrevet en længere bulletin og maskinens helbred, der bl.a. lider af udkoblet veksleretter, og at el-bremsen ikke går ind, når der luftbremses.

På **Kh** mødte jeg den hjælpsomme kollega, der hjalp mig med at kigge på maskinen den morgen, han havde et par dage senere set, DSB ME 1522 blev trukket død hjem fra **Jy** (Jyderup) ...

JSA fortalte i sms 18:22, at "Din ubåd ligger stadig ved marmormolen", så det er MF sæt 25 fra i **lørdags**, der stadig står præcis samme sted, jeg forlod den, men nu er den dog løbet tør for brændstof.

I dag har man hentet togsæt på **Kk** og **Hgl**, bl.a. BR 605, men det forlyder fra pålidelig kilde, at man først kan genoptage normal drift fra 24/7!

– Måske nogen med større indsigt kan fortælle lidt mere om problemernes art og omfang?

(JSL via BL)

Ma 12/7 2011

Lidt fra lkf-observationer

Mandag kom jeg til **Kk** (Østerport) med RØ 4208. Spor 4 var fjernet og gravemaskiner var i færd med at fjerne skærverne, der læssedes op i BDK's "knælende" båndtransportørvogn og derfra videre over i en af de otteakslede bagharpningsvogne, der stod tilkoblet Malus schweizer-trolje 9515 – hvor mange schweizer-troljer har Malus kørende? Og er de alle istandsat?

På nabosporet stod BBL 203 119-3 med en stribe gule Res-vogne.

Turen til **Hk** skete med DSB ME 1517, der er den første ME, jeg har set med GreenSpeed skærm monteret. Det forlyder i øvrigt, at ibrugtagningen af GreenSpeed forsinkes fire måneder. Toget udgik og ankom fra/i spor 26 på **Kh**. Da jeg ankom, holdt der to SJ X2000 ved siden af hinanden inde i hallen.

I **Hk** pågik et større sporarbejde (udføres af Willke), og spor 2 var fjernet mens spor 1 var nylagt.

I **Rg** var der fuld gang i sporombygningen af spor 5 med bl.a. kran 160 og MX 1009 med de tipvogne, der opbygget på svenske Rs-vogne.

Lidt længere på min vej ind med RØ 4210 mødte jeg, hvad jeg tror, var EC 38 (MF sæt 69 forrest). Toget var ca. 15 minutter forsinket og kørte med MF-materiel pga. mangel på BR 605 i øjeblikket. Andre BR 605-tog er nedformeret fra to til et togsæt i øjeblikket.

I **GI** var MK 623 ved at rangere 3 CFL Rb... og 1 Rns læssede med spunsjern på plads på FDB-siden.

På vej hjem med RØ 2221 (DSB ME 1516 med hele 6 DD, cirka 25 % større togvægt end køreplanen er beregnet efter, og med flere irriterende LA, er det svært at nå frem til tiden). Ved **Blv** (Belvedere) er der 40 km/t., i **GI** 120 km/t. Da toget så endelig var nået op i nærheden af 160 km/t. ned ad bakken fra **Ro**, var der 80 km/t. i **Vy** (Viby Sjælland). Efter nogle minutter i stilling 8 var farten oppe på 130 km/t., da der var 120 km/t. i **Bo** (Borup), og da farten var nået svimlende 150 km/t. ved **Ky** (Kværkeby), var der igen en La **80** km/t. At der så kun var en grøn på den sidste AM før **Rg**, gjorde det ikke bedre, og englænderen i sydenden af **Rg** tillader stadig kun 40 km/t. og repareres efter sigende først til september 2011

...

I **Bo** overhalede jeg DBSRS MZ 1456 med godstoget **GI-Rg**, der bl.a. indeholdt mange læssede biltransportvogne og omkring 3 TWA Laais – hvorfor mon man tager biltransportvognene med til **GI** – eller er de koblet af et godstog der?

På nord-/vestsiden af banen fra **Vy** og et par kilometer mod **Ro** er der tilsyneladende ved at blive anlagt en sti.

I **Rg** stod bl.a. 1 DB Roos-t, 3 DB Snps 719 og 4 AAE Habb..., der sikkert er kommet til **Kj** i dag onsdag. Det ser ud til at **Kj**-godstoget kører om **onsdagen** her i sommerferien.

Da jeg kom til **Rg** med RØ 2221, stod DBSRS EG 3110 med tog GD 44742 i spor 2.

Jeg sluttede af med en tur med RØ 2432/2431 til **Ro**, og da jeg vendte der 12.52-13.00, stod samme godstog, men nu med en MZ^{IV} tilkoblet, i spor 7. I toget var bl.a. to D-SPINELI tankvogne og VTG (EVA-logo) Zaces 34-80-7873 439-2 læsset med Chloreddikesyreopløsning. På vognen stod også MCAA CABB-CP Kelco. CP Kelco ejer jo som bekendt pektinfabrikken i **Lw** (Lille Skensved), der dog desværre har droppet banen, selv om de modtager en del kemikalier (og vel også citruskaller og tang) og afsender omkring en håndfuld containere hver dag).

Det forlyder fra pålidelig kilde, at SMC dropper jernbanen til fordel for lastbiler i deres reservedelstransporter fra VW til **GI**. Det er vel den største godskunde, der er tilbage i **GI**.

(JSL via BL)

Ti 13/7 2011

Lidt fra lkf-observationer

Tirsdag noterede jeg et par EBA-numre på de nye dobbeltdækkere under et ophold i **Nf**

ABs 7921 hedder 08F08A007 og

BK 7821 hedder 08F08C007

I **Nf** stod DSB MZ 1425 neden for **FC Nf**, og de tre IC4-togsæt (der nu er ret overmalede på østsiden – vestsiden kunne jeg ikke se) stod på et af depotsporene.

DSB MG sæt 39 blev i dag **tirsdag 13. juli 2011** brugt til skolekørsel omkring **Næ**.

(JSL via BL)

KØREPLANER

On 13/7 2011 + on 20/7 2011 + on 27/7 2011 + on 3/8 2011 + on 10/8 2011 + on 17/8 2011

Kørsel med damplokomotiv Randers-Ulstrup

Det har desværre vist sig nødvendigt at ændre kørslen mellem Randers Regnskov og Allingåbro til Randers-Ulstrup.

Kilde: <http://www.museumstog.dk/?p=kalender&planid=322&lid=323>

Der køres seks **onsdage** to togpar **Rd-Up** med afgang **Rd** kl. 10.20 og 14.20 og fra **Up** 11.16 og 15.16.
(BL)

Lø 16/7 2011

Ændringer i trafikken

Busser i stedet for tog mellem Lejre og Tølløse og ændret tider til/fra Kalundborg

Fra om eftermiddagen lørdag den 16. juli og resten af dagen kører der ingen tog mellem Lejre og Tølløse. Det skyldes, at der skal nedrives nogle broer på strækningen.

Der kører i stedet for bus mellem Lejre-Hvalsø-Tølløse. Da bussen er længere tid om at køre mellem stationerne end toget er, har vi ændret togtiderne mellem Tølløse og Kalundborg, så de passer med buskørslen i begge retninger.

Det betyder, at du skal ca. en halv time tidligere fra Kalundborg end normalt, hvis du skal nå din togforbindelse.

Kilde: <http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=24453>

(JSL via BL)

GODSVOGNE

Ti 5/7 2011

Fccs i Kj

Følgende Fccs mærket med ejer Contec (påmalet med spray)

40-86-946 0 696, 711, 597, 608, 719, 639, 612, 676, 651, 689 og 656.

Ved remisen var man ved at sætte Aarsleff-mærker på 40-86-946 0 611, 660, 622, 576 og en vogn, hvor lysarmaturet desværre skjuler nummeret på mit foto.

(JSL via BL)

To 7/7 2011

I **Rg** står DB Samms⁴⁸⁹ 31-80-4852 224-3 læsset med en 61 tons tung valse til Dansteel i **Frv** (Frederiksværk). Der er også en del tomme vogne, bl.a. en DB Rs-u 659 og en SNCF Res med 11-87 nummer. Der stod også en del tomme biltransportvogne, bl.a. en CZ-RMAR Laaers. De to tankvogne, jeg i **tirsdays** så hos Kemityl i **Kj**, stod stadig i **Rg**.

Der var intet lokomotiv til at køre til **Frv**.

(JSL via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

On 13/7 2011

Veteranbanen Haderslev-Vojens

Indvielse

Haderslevbanen blev indviet den 13. juli i heldagsregn, det lagde dog ikke en dæmper på festlighederne.

Efter taler af borgmester og trafikminister sprang toget, der bestod af F 441 og fem ca. 100 år gamle vogne alle fra DSB Museumstog, båndet til den første tur fra Haderslev Bystation til Vojens. Med om bord var 240 festglade mennesker. Der blev kørt tre dobbeltture i løbet af dagen.

Se www.klk.dk/Haderslevbanen.htm for mere.

Haderslevbanen genåbnet

Den 13. juli kl. 10:35 blev Haderslevbanen officielt genåbnet ved at lokomotivet sprængte båndet over banen, og toget med 240 passagerer kunne tage turen til Vojens. Inden havde der været taler ved trafikminister Hans Chr. Schmidt, borgmester Jens Christian Gjesing og Carsten Ørnsholt fra foreningen Haderslev Vojens Banen.

Se indslag fra **TVS**. Der var også indslag i DR Tv-avisen 18:30. Klik for at se, hvad JV.dk skriver.

Kilde: <http://www.klk.dk/>

Fang links på KLK's hjemmeside.

(BL)

FASTE ANLÆG

To 7/7 2011

På www.bane.dk kan man i dag se, at de har genetableret banedæmningen ved **Nht** (Nordhavn).

(JSL via BL)

Fr 8/7 2011

I **Lu** (Lundby) lå der meget grus ved den lille fodgængertunnel under banen, og et kig på www.bane.dk fortæller:

Banedanmark udskifter fodgængertunnel i Lundby

Fodgængertunnelen, der binder Lundby Hovedgade sammen, er udtjent og skal udskiftes med en ny betontunnel. Banedanmark påbegynder arbejdet den 8. juli, og mens det står på, kan tunnelen ikke benyttes.

Arbejdet begynder den 8. juli ved midnatstid, og efter planen vil den nye tunnel åbne for passage midt i august. I mellemtiden henviser Banedanmark fodgængere til at benytte fodgængerbroen (med elevator) ved Lundby Station.

"Tunnelen under banen trænger kraftigt til at blive renoveret, men da omkostningerne til renovering vil være næsten lige så store som til en helt ny tunnel, har vi valgt at udskifte den," forklarer Banedanmarks projektleder Paul Stig Andersen.

Hvad skal der ske?

Udskiftningen foretages først af den ene side af tunnelen og dernæst af den anden side. Arbejdet indebærer, at først det ene jernbanespor tages op, hvorefter tunnelens ene side skal frigraves for jord og betonen skal hugges væk. Derefter monteres de nye tunnelelementer, hvorpå der vil blive fyldt jord op omkring tunnelen og lagt nye skærver, så sporet kan genetableres. Denne proces vil efterfølgende blive gentaget i tunnelens anden side. Arbejdet vil blive udført i døgndrift – dog vil der være en pause i arbejdet mellem den 16. og den 22. juli.

Større frihøjde

"I forlængelse af Banedanmarks arbejde vil Vordingborg Kommune etablere nye trapper og ramper til den nye fodgængertunnel. Kommunens arbejde medfører, at frihøjden i den nye tunnel bliver større end i den gamle," fortæller Paul Stig Andersen.

Mens Banedanmark arbejder med at udskifte tunnelen, vil der hele tiden være ét farbart jernbanespor. For eventuelle ændringer i køreplanen i arbejdsperioden henviser Banedanmark til DSB på enten www.dsb.dk/kundeservice eller telefon 7013 1415.

Udskiftningen af fodgængertunnelen er et led i en omfattende renovering af jernbaneinfrastrukturen i hele Danmark. Banedanmark har udsendt et særskilt orienteringsbrev til tunnelens naboer.

Med venlig hilsen Banedanmark

(JSL via BL)

Ma 11/7 2011

Nye svelleskruer i ovk 38 i Hw

Kl. 14.06 er der monteret og ligger der nye svelleskruer langs skinnerne i spor 1 i ovk 38 i km 21,6 i **Hw** (Hvidbjerg) i km 21,9. Trolje BDK 416 + 894-3 + bivogn 134a holder mellem ovk 38 og perronerne, mens tog RA 5537 (Str-Ti) er under indkørsel (+1/2/+1/2).

Da tog RA 5546 holder som første tog kl. 16.30½ (+1/2) til krydsning med tog RA 55 (Str-Ti), der skal komme i spor 1, er arbejdstoget derfor rykket over i spor 3. Trolje 416 har nu foretaget opløb, så oprangering i retning **Str** er trolje 416 + bivogn 134a + 894-3. Der er rart at se det ene af **Thybanens** to sidespor være i brug under nødvendige omstændigheder.

Omkring kl. 17.30 rg trolje 416 + bivogn 134a + 894-3 gennem sporskifte M1 på **mdt Str** for at kunne parkere natten over i spor 93, 94 eller 95.

Thisted Trafikterminal bygges om!

I perioden 8. maj til 15. august anlægger Thisted Kommune en ny trafikterminal. I denne periode vil busserne afgå fra Dr. Louisegade og Jernbanegade. Se herunder, hvor du midlertidigt kan finde din bus.

NT Thisted Kommune

Informationstavle (med kort) ved spor 1 i Ti.

(BL)

Ti 12/7 2011

Overkørsler i Silkeborg Kommune sikres yderligere

Den landsdækkende screening af de sikrede overkørsler, som en task force under Banedanmarks ledelse har gennemført, er nu færdig.

Samtidig har Banedanmark afsluttet sin dialog med kommunerne om de overkørsler, hvor der skal sættes ind med yderligere tiltag, der skærper de bløde trafikanters opmærksomhed. Disse tiltag vil være gennemført med udgangen af 2012.

I Silkeborg Kommune prioriteres der tiltag i to af overkørslerne.

I overkørslen på Ærøvej bliver der etableret en sluse, så direkte færdsel ind i overkørslen ikke længere er muligt. Som en følge af etableringen af slusen bliver der opsat hegn og flyttet vejsignaler.

I overkørslen ved Funder Ådalsvej opsættes et hegn, så det ikke er muligt at komme til overkørslen bagom bomdrevet. Desuden opsættes et ekstra vejsignal mod parkeringspladsen ved stationen.

"Det drejer sig om at øge antallet af forhindringer og sikre, at forhindringerne er synlige for at skærpe fodgængernes, cyklisternes og bilisternes opmærksomhed i overkørslerne – og det er det, Banedanmark og Silkeborg Kommune gør ved de to overkørsler. Samtidig skal der tages hensyn til, at overkørslerne ikke er ens, så det er ikke nødvendigvis de samme tiltag, der er de rette i alle overkørsler," siger områdechef i Banedanmark Jørgen Thomsen.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=14453>, tirsdag 12. juli 2011

14-årig pige dræbt i overkørsel

DØDSULYKKE En 14-årig pige mistede 20. juni livet, da hun cyklede ud foran et Arrivatog i en overkørsel i Funder ved Silkeborg.

Toget kørte med fuld fart og ned i en sænkning med bevoksning lige inden overkørslen, og lokomotivføreren havde derfor ingen mulighed for at forhindre ulykken. Overkørslen er udstyret med lys og lyd, men har ingen bomme. Pigen havde ifølge politiet musik i ørerne og hørte derfor ikke toget.

Kilde: **Arriva UPDATE**, Nummer 27, september 2010, side 2

En selvforskyldt ulykke. Der lå blomster på sydsiden af ovk.

Ovk ved Ærøvej er ovk 68 i km 34,4, der har fælles tændkontakter med ovk 65 i km 33,9. På www.krak.dk ses grusvejen Ærøvej at krydse Silkeborgbanen/Midtjysk Jernbane i ovk 68. Før det sker, ses en venstre del af Ærøvej ende før Silkeborgbanen/Midtjysk Jernbane. Ved at skifte visning med Hybrid og forstørrelsesgrad 15 kan ovk 65 ses. Skovvejen fortsætter i træerne op til Oddervej, der er vist lige at snitte banen, hvilket IKKE er korrekt.

(BL)


Den tidligere læssevej i Næ

Arbejdet med at udvide parkeringspladsen på den tidligere læsseplads i Næ fortsætter. I flere dage har man været i færd med at fjerne den store enderampe for to spor, der blev etableret i nærheden af pakhuset omkring 1980.

(JSL via BL)

Fr 14/7 2011

Rute Skinnecykler Herborg-Kongsholm

Nu er det muligt at se længdeprofilen på Videbækbanen! Et nyopdaget kort over cykelruter kan vise længdeprofilerne på en cykelrute, og da man kan cykle på Videbækbanen, findes der også en  rute mellem Er (Herborg) og Oo (Kongsholm).

Ved at kigge ud over danmarkskortet kunne der måske være andre jernbanestrækninger med skinnecykeludlejning at finde? Sjove ruter kommer også til syne: Billund-Dubrovnik 2.279,3 km, værsgo'.

Kilde: <http://www.bikemap.net/route/342620>

Detaljer

- Distance: 25,4 km
- Lodret klatring: ca. 30 m
- overflade: Paved
- Oprettet på: 26.10.2009

Rute Skinnecykler Nørre Nebel-Nymindegab

Læs resultaterne til højre.

Rute Skinnecykler Assensbanen

Det lykkes ikke at finde Assensbanen på 15,3 km; se den på http://www.highways.dk/hovedvej1/135,0_skinnecykler.html

Detaljer

- Distance: 13,1 km
- Lodret klatring: ca. 10 m
- overflade: Paved
- Oprettet på: 26.10.2009

Rute Skinnecykler i Djursland

Det lykkes ikke at finde Djursland for fuld damp på 17 km; se den på <http://www.dffd.dk/skinnecykler/>
(BL)

Fr 15/7 2011

Rangering i Skjern

Der bliver i uge 29 opsat nye vognmærker (2 og 4) for enkelt og dobbelt Lint-togsæt I Skjern. Mærkerne opsættes ved betjeningsstanderne ved sporskiftet til spor 5. De gamle mærker for Lint og MR bliver fjernet, når de nye bliver opsat.

Kilde: Arriva opslag, **fredag 15. juli 2011**

(BL)

Lø 16/7 2011

Nye fundamenter til radiomaster langs Vestkystbanen

Tre steder langs banen ses i dag den karakteristiske ∇ af tre galvaniserede rør svævende og hvilende på tre fundamenter: et fundament.

∇	Ho-Bu	ved ovk 355 i km 183,8
∇	Vem	ved ovk 332 i km 168,8/ovk 1 på MjbaD . Mast ER rejst.
∇	Uf-Tm (Ulfborg-Tim)	ved ovk 309 i km 155,4
∇	Ta-Øg (Tarm-Ølgod)	ved km 102,6

(BL)

Lø 10/9 2011

Københavns Hovedbanegård 100 år

100-års jubilæet for Københavns Hovedbanegård markeres med fire frimærker, som er designet af Jakob Kühnel og fremstilles i kombination af stålстик og offset.

I forbindelse med modeugen i september 2011 udgives to frimærker med fokus på dansk mode. Frimærkerne, som er designet af Post Danmark Frimærker, fremstilles i offset.

Kilde:

[http://www.postdanmark.dk/netbutik/app/displayApp/\(layout=7.0-7_1_76_69_71_64_6_7_70_75_74_10_72&uiarea=11&carearea=0000000038\)/do](http://www.postdanmark.dk/netbutik/app/displayApp/(layout=7.0-7_1_76_69_71_64_6_7_70_75_74_10_72&uiarea=11&carearea=0000000038)/do)

(BL)

DIVERSE

Lø 9/7 2011

Nu kommer den – den moderne sporvogn

Nu skulle det være sikkert og vist. Den moderne sporvogn i form af en letbane vil fra 2020 forbinde Nord- og Sydkøbenhavn langs Ring 3. Århus, Odense og Aalborg har ligeledes fremskredne planer om etablering af letbaner. De større danske byer følger dermed den trafikpolitiske trend som ses i en lang række europæiske og amerikanske storbyer. Vi kikker nærmere på, hvad en letbane egentlig er.

Kilde: www.dr.dk. Orientering **lørdag 9. juli 2011** kl. 17:00 på P1. Hør udsendelse (48:10)

(JSL via BL)

Ti 12/7 2011

Atkins og COWI vinder kontrakt på opgradering af Nordvestbanen

Banedanmark har skrevet kontrakt til en værdi af 1,3 milliarder kroner med Atkins og COWI. Det skriver Ingeniøren.

Kontrakten, der omhandler en opgradering af Nordvestbanen, betyder, at det fra 2014 skal være muligt at køre 160 km/t. mellem Roskilde og Holbæk, hvor hastigheden i dag er 120 km/t.

Atkins og COWI stod også for projekteringen i perioden fra 2005 til 2007, og den daværende kontrakt gav mulighed for, at Banedanmark kunne vælge samme selskaber til anlægsarbejdet uden et nyt udbud, og det har Banedanmark så valgt at gøre.

Kontrakten betyder, at de to selskaber indgår i et 50/50 joint venture, hvor 50-80 ingeniører skal arbejde på projektet frem til 30. juni 2012.

Togtrafikken indstillet hver sommer de næste tre år

Udvidelsen af Nordvestbanen betyder, at DSB må indstille trafikken tre måneder hver sommer i de næste tre år. Der vil også skulle udføres anlægsarbejder på strækningen uden for sommermånederne, men de vurderes til at have en begrænset indflydelse på afviklingen af trafikken.

»Den store knast for de rejsende bliver selvfølgelig lukningen af jernbanen i sommerperioderne. Men det giver til gengæld nogle lange sammenhængende perioder at foretage anlægsarbejde i, som i høj grad kommer projektets økonomi til gode,« siger markedschef Preben Juul Mikkelsen fra COWI til Ingeniøren.

Nye gangtunneler og -broer

Projektet består af flere dele. Stationerne mellem Roskilde og Holbæk, altså Lejre, Tølløse og Vipperød, vil få udbygget deres perroner til 250 meters længde.

Overgangene på disse stationer vil også blive udskiftet, da de nuværende overgange i niveau ikke er tilladte ved den nye højere hastighed. I stedet vil der blive lavet gangtunneler eller -broer.

Projektet skal også sikre optimal linjeføring, så togene kan køre 160 km/t. på så stor en del af strækningen som muligt. Derudover skal der anlægges et ekstra spor, så der er dobbeltspor på hele strækningen mellem Roskilde og Holbæk. I dag er der dobbeltspor på delstrækningen mellem Holbæk og Vipperød.

På nogle strækninger vil der også skulle ske sidetræk af spor og opgraderinger af eksisterende spor. Sidetrækkene kommer typisk til at være langt under en meter men vil spare køretid, da færre kurver gør det muligt at opretholde fuld strækningshastighed over en større del af banen.

Arbejdet ventes færdigt i 2014, hvor Banedanmark regner med hyppigere trafikbetjening af kunder og kortere rejsetid.

Læs mere om Lejre-Vipperød-projektet på Banedanmarks hjemmeside.

Fra [www.ing.dk: http://ing.dk/artikel/120642-lygteproducent-taeller-passagerer-for-arriva](http://ing.dk/artikel/120642-lygteproducent-taeller-passagerer-for-arriva)
(JSL via BL)

On 13/7 2011

Dyr brand i parkeret tog

Tidligt om morgenen fredag den 18. februar 2011 udbrød der på grund af kortslutning i et elstik brand i det parkerede togsæt ER2039 på P-risten i Fredericia. Branden bredte sig, og på grund af en lang række uheldige omstændigheder blev slukningsarbejdet forsinket i omkring en time.

Regningen for at reparere i alt tre hærgede togsæt er ikke gjort op, men ligger omkring et halvt hundrede millioner kroner. Hertil kommer at de manglende togsæt er savnet i den daglige trafik.

Klokken 03.15 opdager en lkf på vej over baneterrænet, at der lugter af røg. Han finder frem til branden og forsøger at slukke med håndslukker, men må give op. Ifølge tidsskriftet Brandvæsen modtager Fredericia Brandvæsen kl. 04.06 melding om brand i et tog, men kører forkert. Klokken 04.20 ankommer indsatsleder og en autosprøjte til branden.

Herefter følger en række forviklinger, som udsætter indsatsen yderligere. Autosprøjten har udstyr til jording af køreledninger på taget, men på grund af for kort afstand mellem køreledning og jordingsudstyr vil det udsætte brandfolkene for fare at tage udstyret ned der, hvor brandbilen holder. Brandbilen skal derfor bakke 500 meter for at komme fri af køreledningerne. Indtil køreledningerne er jordet, kan brandfolkene ikke slukke med vand.

Køreledningerne skal jordes af flere grunde, forklarer chefen for DSB Hjælpevogn Jørgen Ole Johansen.

– Når en køreledning bliver jordet, sker det ved at forbinde køreledningen med en skinne. Jording skal for det første sikre mod, at kørestrømmen bliver tilsluttet ved en fejl. Strømmen kobles til og fra via fjernstyring. For det andet afleder jordledningen den stærkt ubehagelige induktionsstrøm, der kan opstå, når der er strøm i køreledninger parallelt med den, der er afbrudt. For det tredje er det et lovkrav ved arbejde tæt på højspænding, siger Jørgen Ole Johansen.

Det tager brandbilen et kvarter at bakke så langt, at jordingsudstyret kan komme ned, men jording var ikke det eneste, der ikke gik, som det skulle. Der opstod tvivl om, om strømmen var afbrudt og togdriften indstillet, tvivl om hvem der var hvem fra DSB og Banedanmark, manglende svar på opkald til Banedanmarks kontrolcentral og for få fagfolk fra DSB og Banedanmark til at assistere brandvæsenet.

Indsatsleder Anders Flindt Rasmussen, Fredericia Brandvæsen, håber, at erfaringerne fra branden kan inspirere andre til at kigge deres beredskab grundigt efter.

Branden har allerede ført til en del ændringer, herunder har Fredericia Brandvæsen fået jordingsudstyr på endnu en autosprøjte, deltidsbrandmænd har fået kørestrømsuddannelse, så 2. udrykning også kan foretage jording, Banedanmark vil lave planer for tilkørselsveje til baneterrænet, og Banedanmarks kørestrømsvagter får refleksevene, der viser deres funktion.

DSB's beredskabsofficer Hardy Olsen oplyser, at DSB har sat gang i undervisning flere steder i landet, så beredskabet er i top, hvis en lignende brand skulle opstå.

Kilde: DSB i dag Online, **onsdag 13. juli 2011**

(JSL via BL)