

Jernbanenyheder fra BL

Sendt søndag 10. oktober 2011 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>
Avisartikler offentliggøres ikke på **Banesiden Jernbanenyheder**

DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

Lø 1/10 2011

ET-prøvekørsler i Sønderjylland

DSBF(?) ET 4401/4501(?)/4601 afsluttede dagens prøve-kørsler i **Oj** ved 18-tiden.

De to artilleriunderofficerer (de var jo fra Bombardier) gik fra togsættet, der af en DSB-lokofører kørtes væk nordpå, nemlig ud i det meget lange udtræksspør – formodentlig i håbet om at være ude af syne og dermed bevidsthed for byens malingsmørere.

(PL via BL)

Ma 3/10 2011

MZ 1401 er i Ar

Kl. 15.53 passeres 500-sporgruppen i **Ar**, hvor ingen trækraft er at se. Kl. 17.33 passeres 500-sporgruppen igen, og nu ses DSBM MZ 1401 står parkeret i spor 506.

(BL)

DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Ma 3/10 2011

I dag så jeg en MZ^{IV} med en håndfuld CFL R(n)s (det så ikke ud til, der var lange Rbn.. imellem) læssede med spunsjern køre gennem **Ro** klokken cirka 8.55 på vej mod **GI**.

I **Kj** holdt Køf 277 og Køf 258 ved remisen, og MX 1019 stod stadig, hvor den snart har stået i flere måneder. I en lang række – men ikke koblet sammen – stod (fra nord) MY 1153, MX 1008, MY 1154, MX 1017 og MX 1018. De fleste af Contec Rail's Fccs'er har nu fået Contec Rail-logo på den blå kant foroven.

(JSL via BL)

Ti 4/10 2011

MK rg i Kj og tog 2230 har nedbrud

MK'en i **Kj** var startet op og rangerede i spor 1 mod overkørslen ved havnen ved 8-tiden.

Klokken 12.25 stod 2 DB (AAE) Habbilns³⁵¹, 4 DB Snps⁷¹⁹, 3 DB Roos-t^{642/645}, 2 Snps⁷¹⁹ og 1 Roos⁶³⁹ i godstogssporet. Alle tømmerovogne var tomme, og jeg kunne hverken se MK eller MZ; heller ikke da jeg var i **Kj** en time tidligere.

Ifølge en sms brød RØ 2230 (ME + DD) ned syd for **Lu** (Lundby). RØ 2229 blev – også ifølge en sms – sendt ned for at trække RØ 2230 til perron i **Lu**. Det må have resulteret i en massiv forsinkelse for RØ 2229.

(JSL via BL)

KØREPLANER

Ma 3/10 2011 – fr 14/10 2011

Sporarbejde Silkeborg-Aarhus fra den 3. til den 14. oktober 2011

Banedanmark foretager forskellige reparationsarbejder på strækningen Silkeborg-Aarhus fra mandag den 3. oktober til og med fredag den 14. oktober 2011.

3. til 13. oktober 2011

I perioden fra og med mandag den 3. til og med torsdag den 13. oktober 2011 er Arrivas sene aftentog mellem Silkeborg og Skanderborg erstattet af togbusser på forskellige dele af strækningen. Se omfanget af togbuskørslen de enkelte dage i denne periode her:

[> Læs mere](#)

14. oktober 2011

Fredag den 14. oktober 2011 er nogle af Arrivas sene aftentog Skanderborg-Aarhus-Skanderborg afløst. I stedet benyttes DSBs tog mellem Aarhus og Skanderborg. DSBs tog standser ekstraordinært i Hørning og Viby J.

Afgang fra Herning Messecenter station efter Red Hot Chili Peppers koncerten i Jyske Bank Boxen er ikke berørt af sporarbejdet og kører helt til Aarhus, med stop ved alle stationer.

Se detaljeret information om de afgang, der er berørte af sporarbejdet, her:

[> Læs mere](#)

Kilde:

<http://www.mitarriva.dk/om-arriva-tog/nyheder/nyhedsarkiv/323-sporarbejde-silkeborg-aarhus-fra-den-3-til-den-14-oktober-2011>

(BL)

Sø 16/10 2011 – fr 21/10 2011

Søndag til fredag i efterårsferien:

Færre tog og ændrede tider for alle tog til og fra København H

I skolernes efterårsferie, fra søndag den 16. til og med fredag den 21. oktober, er der store ændringer i togtrafikken på Sjælland. Vi kan ikke køre alle tog til og fra København H, mens vi ombygger Fjernstyringscentralen, der styrer signalerne på stationen.

Sådan kører vi fra søndag den 16. til og med fredag den 21. oktober:

Her kan du se hvilke tog, der kører helt til og fra København H

Kilde:

<http://www.dsb.dk/kundeservice/trafikinformation/aendringer-i-trafikken/?trafficType=Planned&trafficId=24904>

(BL)

S-TOG

To 29/9 2011

Intet internet i S-toget

En konkurs er kommet i vejen for S-togs opgradering af internettet i S-togene, som ellers skulle have været klar her efter sommeren.

Kunderne i S-togene har fortsat ikke adgang til frit internet i S-togene. Nettet har været lukket hen over sommeren for at blive opgraderet, men undervejs gik leverandøren af bredbåndsforbindelsen, Butlernet-works, konkurs.

Derfor har S-tog nu kun den mulighed at åbne for en forbindelse, der ikke lever op til de ønskede krav.

”Vi har lovet vores kunder en opgradering, og den midlertidige løsning, vi har nu, har vi valgt ikke at åbne for, for ikke at skuffe dem, forklarer salgsdirektør, Niklas Marschall.

Men flere af de mere end 300.000 passagerer, der dagligt bruger S-togene, er nu begyndt at klage over det manglende internet.

Derfor vil S-tog igennem de næste uger undersøge, om kunderne er interesserede i, at den midlertidige forbindelse åbnes. Sker det ikke, kommer der til at gå et godt stykke tid, før S-togs kunder igen har adgang til det fri internet.

”Hvis vi vælger at vente til den permanente løsning kommer, så er vi på den anden side af årsskiftet,” forklarer Niklas Marschall.

Informationen på skærmene i S-togene har indtil videre henvist til, at internettet var ved at blive opgraderet, men det vil nu fremgå mere tydeligt, at internettet decideret er nede.

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 29. september 2011**

(JSL via BL)

VETERANMATERIEL OSV.

Lø 24/9 2011

Cykeltur på Aabenraabanen

Et par timer af min ferie blev brugt til en skinnecykeltur fra **Aa** til (næsten) **Rq**. Det er en tur, der kun kan anbefales, specielt til dem, der ikke har prøvet at cykle på skinnecykel. To timer koster 75 kr. pr. cykel (hvor der kan sidde to personer, men det er nu sjovere at have sin egen cykel). Turen op ad bakken mod **Rq** går meget let, og på tilbagevejen behøver man stort set ikke træde i pedalerne.

Læs mere på <http://www.veteranbane.dk/index.php?d=12>

Til sammenligning koster 30 minutter i vandcykel på **Haderslev Dam** 60 kr. og kræver meget mere muskelkraft. Man sidder elendig.

Så vidt jeg er orienteret, ser det heldigvis ud til at planerne om at fjerne sporet på **Aabenraabanen**, og lave en natursti ikke bliver til noget.

(JSL via BL)

Faldtal og stigningsbogstaver på Aabenraabanen

Km fra Rødekro	Faldtal	Stigningsbogstav		Mksh. i km ad gg. hovedsp.	Mksh. i km ad vige spor
—	0§	F	Rødekro (Rq) ..	50	—
1,3	12	F	Rise T (Rc)	75	—
6,7			Aabenrå (Aa) ...	30	—

Kilde: TK II 1970, side 213.

Km fra Aabenrå	Faldtal	Stigningsbogstav		Mksh. i km ad gg. hovedsp.	Mksh. i km ad vige spor
—	0§	A2	Aabenrå (Aa) ...	30	—
5,4	1	F	Rise T (Rc)	75	—
6,7			Rødekro (Rq) ..	50	—

Kilde: TK II 1970, side 214.

De viste kopier stammer fra TK II **søndag 31. maj 1970** – **lørdag 22. maj 1971**. Det var sidste gang, at **strækning 30 Rq-Aa** var optaget i en tjenestekøreplan.

§ Bremsprocenten skal være mindst 10.

Faldtallet er i ‰. En stigning på A2 svarer til 12,5 ‰, som der findes op gennem **Grejsdalen**.

Der kørte godstog sat til MH 100 til MH 400 og personførende MO 102, der kun kørte S samt Dag eft. S.

I gamle udgaver af TK stod der faldtal og stigningsbogstaver. En A2-stigning = 12,5 promille (Grejsdalen) og A = 10 promille. Det højeste er på S-banen med A7 mellem **Sjæ** (Sjælør) og **Nel** (Ny Ellebjerg). Mig bekendt kan man ikke udlede faldet i promille ved at kigge for den modsatte retning.

I TIB, gyldig fra 28. maj 1961, står der en masse om belastning, forspand med damplokomotiver og afvigelser på visse stigninger, men der står ingen omsætningstabel.

(BL)

Ma 3/10 2011

ØSJK har fået rejst stålspærene til vognhallen.

(JSL via BL)

FASTE ANLÆG

Ti 27/9 2011

Hårlev Postbutik flytter snart fra stationen til SuperBrugsen.

Hårlev mister billetsalg og postbutikken flytter

Hårlev: Næsten lige så længe, som nogen kan huske, har posthuset og billetsalget delt kontor på Hårlev Station. Men det er snart historie, for begge dele lukker og slukker inden for den kommende måneds tid. Det skriver DAGBLADET Køge.

– Hårlev er den sidste station på Østbanen med eget billetsalg, og med de mange nye muligheder, der er kommet for at købe billet, er tiden ved at løbe fra den ordning, siger pressemedarbejder i Regionstog A/S, Ole-Chr. Munk Plum.

Derfor lukker billetsalget med udgangen af oktober, og det betyder, at sidste åbningsdag bliver mandag 31. oktober.

Allerede inden billetsalget forsvinder, lukker posthuset på Hårlev Station, da Regionstog A/S har opsagt Post Danmarks lejemål. Her bliver sidste åbningsdag mandag 10. oktober. Tirsdag er der lukket, mens postbutikken flytter, og onsdag 12. oktober slår den nye postbutik dørene op i SuperBrugsen.

Stationsbygningen i Hårlev har i årevis rummet såvel posthus som billetsalg. Postbutikken har sidste åbningsdag 10. oktober, og tre uger senere lukker billetsalget.

Kilde: Dagbladet, Stevns, **tirsdag 27. september 2011** 14:00. Af HENRIK FISKER

(JSL via BL)

Lø 1/10 2011

Forandringer i Oj og Hg

Oj er ved at få udskiftet de to fiskekasser på perron 2 med venterum af glas. Herved får byens hårdtslående og lediggående ungdom nye øvemuligheder.

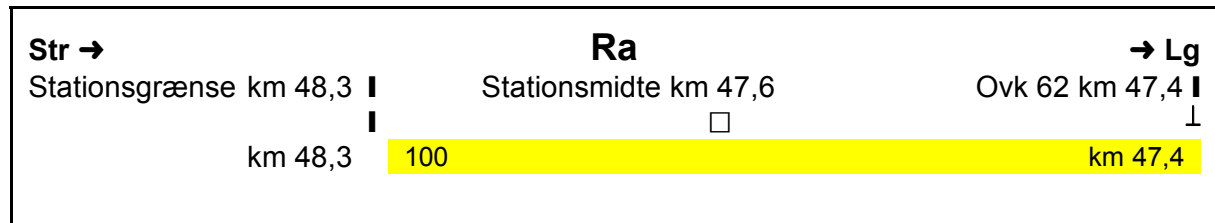
I sidste uge er de to små kolonnebygninger ved **Svingelport** i **Hg** nedrevet; tidligere anvendt af Banekolonnen.

– *Hvornår mon det er remisens tur?*

(PL via BL)

La 100 i Ra

På strækning **32. Str-Lg** er der i samme kørselsretning kommet en ny La **100** fra km 48,3-47,4 i **Ra** (Ravnstrup). Den stod ikke i La-oversigten gældende for **fredag 30. september 2011** kl. 0-24, men står for datoen **mandag 3. oktober 2011** kl. 0-24. Den er således opstået en af dagene i weekenden **lørdag 1. oktober 2011 – søndag 2. oktober 2011**.



La **100** begynder ved stationsgrænsen og ender ved ovk 62, der sikret med helbomanlæg.

Årsagen til denne La **100** er "**Banens tilstand**" og gælder kun i den angivne kørselsretning. Man kunne formode, at en La hen over et dårligt sporskifte, kunne være årsagen, men da indgangssporskiftet er et modgående sporskifte og ligger cirka i km 47,98, kan der ikke være årsagen til den 0,9 km lange La **100**.

I følge et FC-rygte skyldes denne La **100** for kort bremseafstand hen til ovk 62, der er en ovk mærket med SR-signal 11.5. ●. Der er 0,9 km fra indkørselssignalet til ovk 62.

Hvis indkørselssignalet "Stop" ●, og en lkf kører forbi, vil der være 0,9 km til at standse, før ovk 62 nås.

Hvis det fremskudte signal viser et brandgult blink ★, må der forventes "Stop" på indkørselssignalet, og hastigheden må derfor afpasses til at kunne standse for det forventede "Stop". *Det giver tilsyneladende ikke en tilstrækkelig bremseafstand i tilfælde af uorden på ovk 62?*

Det kan være årsagen til den pludselig fremkomne La **100**. FC Vg fortæller, at der i 30 år ikke har været en La i **Ra** af dén årsag.

Ved indkørsel ●

Hastigheden gennem **Ra** spor 2 er ifølge **TIB (V)** 120 km/t.

Er der kun stillet en indkørsel i spor 2 i **Ra**, skal et tog standse foran den første PU, der står lige foran ovk 62. Det næste hold PU-signaler (for spor 1 & 2) står i udkørselsenden. En lkf må aldrig køre forbi den første PU, selv om den viser SR-signal 8.3.2. "Forbikørsel tilladt", idet så kommer der kludder i ovk 62, når en udkørsel fra **Ra** kommer, og ovk 62 IKKE passerer.

For at have tilstrækkelig bremseafstand ved en indkørsel i spor 2, er afstanden på 0,9 km måske IKKE nok til at standse foran ovk 62? Hvad PU'en viser, er tilsyneladende af mindre betydning.

Varslingsanlæg

Der findes intet varslingsanlæg i **Ra**, så det kan ikke være en årsag.

På nabostationen **Sm** (Stoholm) ligger ovk 75a cirka 50 meter efter perronenderne. Signalopstillingen er meget lig den i **Ra** med SR-signal 11.5. ● på en PU få meter før overkørslen. Før La **100** i **Sm** kom i **marts 2011** grundet manglende spilletid for varslingsanlægget, var indkørselshastigheden ved én ● eller to ● ● 120 km/t., selv om der er en usikret ovk lige bage en PU. Det var ikke farligt, og alle lkf standser deres tog ved perron.

Samme sikkerhedssituation findes i **Up** (Ulstrup) spor 2 – dog uden et varslingsanlæg. Her skal en lkf også standse foran en PU foran ovk 7b. I **Up** skal hastigheden ikke sættes ned; der er indkørsel med 120 km/t. *Hvornår skal Up også sikres mod utidig passage af PU samt ovk 7b?*

– *Ville det ikke være fornuftigt at indføre en indkørselshastighed på 40 km/t., idet der kun er 0,5 km fra stationsgrænsen til ovk 7b?* Ovk 7b er ikke sikret med SR-signal 11.5. ●, men med almindelige overkørselssignaler.

Kørselsretning Lg-Str

Hvilken afstand er der i modsatte kørselsretning, Lg-Str, fra indkørselssignalet og hen til ovk 62 i Ra?

Lg → Stationsgrænse km 46,8	Ra Ovk 62 km 47,4	→ Str Stationsmidte km 47,6
		□

Der er kun 0,6 km, og ovk 62 ligger før en PU.

Hvad begrebet "Banen tilstand" dækker over, vides ikke. Årsagen er uopklaret.

Nedsæt strækningshastigheden

Hvis strækningshastighed blev sænket til 100 km/t. eller 75 km/t., ville der af de 8 La + 8 La for de to kørselsretninger på **strækning 32**, 102,4 km lang, kun være én tilbage:

La **60 Str-Lg** "Forhold ved varslingsanlæg".

Sikkerheden vil alle steder blive forøget betragteligt, idet varslingstiden vil blive længere, og bremselængderne ville være lange nok.

(BL)

Ma 3/10 2011

Overlever stationsbygningen i Rk?

Stationsbygningen i **Rk** (Rødkærsbro) har i hvert fald siden året **2007** været et sørgeligt syn med træplader for vinduer bygningen og senere posthus. Se et billede af stationsbygningen fotograferet **mandag 29. oktober 2007** i "På sporet af 2008" side 42.

I dag ses et byggestillads at være stillet på perron 1 og nå op i højde til anden etage. Træpladerne, der har dækket næsten alle vinduer, ses i dag at være fjernede fra de 4 vinduer på anden sal og på de to saddeltagskviste.

Interesserer du dig for arkitektur og har lyst til at lære de faglige betegnelser på kviste, da slå op på http://www.atticgroup.dk/index.php?option=com_products&view=products&Itemid=3&lang=da

I pressen blev der dengang skrevet om **Vg** Kommunes ønske om at rive stationsbygningen ned, men det blev stillet i bero.

Det antages, at byggestilladset ikke er rejst for at afmontere vinduerne før en nedrivning, men fordi bygningen skal sættes klar til at komme i brug igen. Derfor søges der på **Vg** Kommunes hjemmeside om skæbnen:

Rødkærsbro stationsbygning sælges

Stationsbygningen ligger centralt i Rødkærsbro på adressen Jernbanegade 3-9, 8840 Rødkærsbro. Grundarealet, som sælges med selve stationsbygningen, er på ca. 1.000 m².

Stationsbygningen, som er fra 1911, har et boligareal på 242 m² og et erhvervsareal på 204 m². Stationsbygningen er i kommuneplanen udpeget som bevaringsværdig og er en del af centerområdet i Rødkærsbro.

Ejendommen sælges med pligt til at bringe bygningens ydre i præsentabel stand senest 1 år efter overtagelsen. Købstilbuddet skal indeholde en beskrivelse af de arbejder, som køber planlægger at udføre, en tidsplan herfor og et overslag på, hvad det vil koste at udføre. Der skal desuden stilles sikkerhed for arbejdernes udførelse.

Købstilbud skal afgives skriftligt på særlig blanket og være modtaget hos Viborg Kommune senest den 30. oktober 2010.

Kilde:

<http://viborg.dk/db/Annoncer.nsf/webannoncer/0A11EED028C085E8C12577B200266C2A?OpenDocument>

I referat af et byrådsmøde i **Vg** Kommune fra **onsdag 31. august 2011** vedtages under den lukkede dagsorden sagsnummer 203:

Ejendomssag – Mageskifte med DSB – jord ved Rødkærsbro Stationsbygning (bevillingssag)

Byrådet besluttede den 24. november 2010 (sag nr. 414) at sælge Rødkærsbro Stationsbygning, og at der sammen med bygningen skulle sælges ca. 1.000 m² af den samlede grund på 5.471 m², som hørte til stationsbygningen før salget.

I forbindelse med udstyknings sagen har det vist sig, at de nuværende ejerforhold til stien, som fører til perronen og til fortovet langs Jernbanegade øst for stationsbygningen, er uhensigtsmæssige. Stien ejes således af Viborg Kommune, mens fortovet ejes af DSB.

DSB er derfor kontaktet med henblik på at opnå en aftale om mageskifte, og DSB har meddelt, at DSB er indforstået med et mageskifte, og at DSB er indforstået med at betale halvdelen af omkostningerne til mageskiftet.

Mageskiftet kan berigtiges i samme sag som udstykning af stationsbygningen, og omkostningerne ved mageskiftet skønnes derfor alene at udgøre i alt 4.000 kr. ekskl. moms i honorar til landinspektør samt 3.280 kr. i gebyr til Kort- og Matrikelstyrelsen, hvoraf Viborg Kommune alene skal betale halvdelen, jf. ovenfor.

...
Kilde: Sag nr. 203, side nr. 484
(BL)

Bro istandsat

Broen for **Bomosevej** mellem **Næn** (Næstved Nord) og **OI** (Holme-Olstrup) har endeligt fået brodæk på igen, og efter mange måneders lukning er vejen atter åben. Det nye brodæk er dog ikke i træ som det gamle, men ser ud til at være af beton.

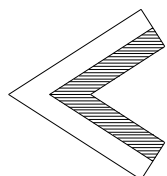
Der blev arbejdet på at lave en underføring for Fodsporet under hovedvej 22 ved **Fy** (Fodby). Vejen er forlagt, og der er etableret en tunnel i vejens oprindelige tracé. Det bliver spændende at se, hvad der sker med det stykke af banetraceen. Der ikke skal bruges længere.

Ved **Herlufsholm** blev der fjernet jord fra banedæmningen ved Herlufsholmhallen.
(JSL via BL)

Ti 4/10 2011

Det historiske hjørne

Automatisk sikrede overkørsler



Der foregår i øjeblikket i Bandedanmark flere forskellige aktiviteter for at øge sikkerheden i de automatisk sikrede overkørsler.

At vi overhovedet har automatisk sikrede overkørsler, skyldes Vejloven fra 1930. Heri blev det tilladt at etablere automatiske advarselssignalanlæg på baner, hvor hastigheden ikke var over 70 km/t. I 1932 blev de første 10 prøveanlæg opstillet, og mellem 1933 og 1938 anlagde firmaet Laur. Knudsen A/S cirka 860 advarselssignalanlæg på stats- og privatbaner.

Til at begynde med var anlæggene tænkt som en *ekstra* advarsel til vejtrafikken i en i øvrigt ubevogtet overkørsel, og der blev opsat et rødt blinksignal, som vi kender det i dag.

Derfor havde man egentlig ikke tænkt sig, at lokomotivføreren skulle bekymre sig om, hvorvidt anlægget var i gang eller ej. Men i sidste øjeblik blev det alligevel besluttet at opstille *kontrolsignaler*, så toget i det mindste kunne nedbremses – men ikke nødvendigvis standse – frem mod en overkørsel, hvor anlægget ikke virkede. Kontrolsignalet, som viste hvidt blink, når anlægget var i gang, og ellers var slukket, findes stadig enkelte steder på gods- og veteranbaner. Efter 2. verdenskrig tog biltrafikken kraftigt til, og man anså ikke i alle tilfælde advarselssignalanlæggene for sikre nok.

Derfor blev der fra 1952 etableret halvbomme som supplement – og i øvrigt udstyrede man disse overkørsler med endnu et rødt blinklys – i vejens venstre side – samt klokker, hvis der var en tilpas stor trafik af fodgængere og cyklister på stedet. De automatiske anlæg var fortsat kun tilladt på sidebanerne, hvor toghastigheden var højst 75 km/t., men det var heller ikke det store problem, da der den stadig var personale på stationerne til at betjene overkørslerne på hovedstrækningerne.

Vingehjulet

DSBs blad »Vingehjulet« viste i november 1958 et nyt mærke for automatiske sikrede overkørsler – uændret den dag i dag. Mærke fik nummer 115. I dag hedder det 11.5.

Da den fynske hovedbane i nogenlunde samme periode blev fjernstyret, blev der imidlertid som forsøg anlagt automatiske *helhomanlæg* i blandt andet Ullerslev, Langeskov og Holmstrup. Denne anlægstype blev tilladt ved lov i 1957.

Sideløbende med optagelse i det daværende signalreglement, SIR, i 1959 blev banens signaler forbedret, således at overkørselssignalet og uordenssignalet, som vi kender i dag, blev ført.



Kilde: **SR-information. banedanmark. Nr. 2, september 2011, side 8**

Læs de øvrige artikler **EI-tog i strømløst område, Hvorledes læses reglementerne?**, **Etablering og ophævelse af sporspærring**, **Kraftig regelforenklning: Tre paragraffer om krydsning og overhaling bliver til én** (billede af en krydsning i **Gs** (Gredstedbro)), **Kørestrømsafbrydelser – og kørsel med el-tog og Vekselspor på S-banen og en ny SIN (Ø) 8.0** på:

<http://www.bane.dk/visSideforloebBeholder.asp?artikelID=9127>

(BL)

Ma 10/10 2011

Rettelsesblade 4366 til TIB (V)

Strækning 28. Sdb-Te

Udkørselssignalet i **Sdb** flyttes fra at stå til højre for sporet til at stå til venstre.

Kilde: **TIB (V)** rettelsesblade 4366, **mandag 10. oktober 2011**

(BL)

2010-2012

Du er her: Forside > Banearbejde > Kommende baneprojekter > Opgradering > Hobro-Aalborg > Dynamisk kort

Dynamisk kort

Klik ind på de elektroniske oplysninger om Hobro-Aalborg projektet.

På det dynamiske kort kan du eksempelvis se:

- De overkørsler, der skal nedlægges
- I hvilke områder, der bliver foretaget biologiske undersøgelser
- Informationer om bl.a. naturforhold, kulturhistoriske interesser og tekniske anlæg.

Efterhånden som projektet udvikles, bliver kortet bl.a. opdateret med oplysninger om hvilke grunde, der berøres af projektet.

Dynamisk kort: Hobro-Aalborg

Kilde: <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=11645>

På at klikke på hver af de fem overkørsler på kortet og læs deres skæbne.

(BL)

UDLAND

On 5/10 2011

Internationalt kort nyt

ØSTRIG: ÖBB kører mod privatisering

De østrigske baner, ÖBB, er åbne overfor inddragelse af investorer, skriver Wirtschaftsblatt.

ÖBBs bestyrelse besluttede i sidste uge at danne et ÖBB billig-selskab, der skal operere i Sydøsteuropa sammen med en international partner.

Ifølge bestyrelsesformand Horst Pöchlhammer overvejer selskabet at finde en international partner til både passager- og godsselskaberne.

Privat partner til ÖBB passagertrafik

ÖBB's administrerende direktør Christian Kern har længe arbejdet på at etablere et low cost selskab, der sammen med en international partner skal operere i Sydøsteuropa, som led i en større international strategi.

"Bestyrelsen og ledelsen har besluttet sig for at inddrage en partner og til at forfølge en international strategi", siger bestyrelsesformand Horst Pöchlhammer til Wirtschaftsblatt.

En "blind privatisering efter britisk forbillede" er dog ifølge formanden udelukket.

Kapitalbehov

En partner skal bidrage til investeringer, der er nødvendige for ÖBBs vækststrategi i Sydøsteuropa.

"Vi har planer, der rækker helt til Tyrkiet, for at få del i den voksende økonomi der", siger Pöckkacker. En virksomhed, der vil vokse, behøver kapital. Den kapitalforhøjelse på 400 mio. euro, som ÖBBs ledelse har ønsket, er usikker, og derfor vil en ekspansion med en partner kunne understøtte dette.

En anden mulighed for at skaffe mere kapital er salg af ejendomme, der ikke hører til kerneforretningen. Det har i de forløbne år indbragt mere end 100 mio. euro.

BELGIEN: "Vi kan spare 1 milliard euro på SNCB", siger belgiske DI

En undersøgelse fra det belgiske DI, FEB, viser, at det er muligt at spare "adskillige hundrede millioner euro" af de tre mia. euro, som de belgiske baner, SNCB, modtager.

Administrerende direktør for FEB, Rudi Thomaes, vurderer, "at man kan spare en milliard i SNCB". FEB's undersøgelse bygger blandt andet på en sammenligning af de belgiske baner med de hollandske og schweiziske baner, der viser, at SNCB har mellem 8.000 og 16.000 for mange medarbejdere og at selskabet kan spare mellem 450 og 910 millioner euro om året.

FEB kræver derfor, at SNCB gennemgår en slankekur. Ifølge FEB vil tusinder af medarbejdere, der er mellem 55 og 60 år, kunne gå på pension i de kommende år. Desuden anbefaler FEB, at udskille en række aktiviteter.

Kilde: DSB Intranet, **onsdag 5. oktober 2011**
(JSL via BL)

DIVERSE

To 29/9 2011

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Medlemsinformation

Medlemsinformation nr. 15 29. 09. 2011

Fakta om lokomotivpersonalets arbejdstid og løn i en forvirrende tid ...

Lokomotivpersonalets arbejdstid har den seneste tid været genstand for omfattende debat i medierne. Quartz rapporten – bestilt af Finans- og Transportministeriet – fokuserer på, at lokomotivførere i DSB kun arbejder 1 t 45 min om dagen. Det er naturligvis ikke korrekt. Data fra DSB's eget turplanlægningssystem viser, at 43 % af lokomotivførernes arbejdsdag er togfremførsel (inkl. køreplansbetingede vendetider). Det svarer til 3 t 1 min pr. dag. Som anført i overenskomsten udfører lokomotivpersonalet derudover de tilknyttede arbejdsopgaver: tograngering, klargøring, afslutning, forsyning, mv. (17 %, 1 t 11 min pr. dag) og personlig forberedelse og afslutning (5 %, 21 min pr. dag). Desuden består arbejdstiden af nødvendig transporttid, dvs. beordrede pass-rejser og spadseretid (7 %, 29 min pr. dag) og driftsrådighed (7 %, 29 min). I lighed med chauffører, piloter, m.fl. er lokomotivførere underlagt krav om køre- og hviletid, hvilket sikrer en betalt pause på 30 min pr. arbejdsdag (7 %). Den effektive arbejdstid er således 87 %, svarende til 6 t 6 min pr. dag. De resterende 13 % består primært af "buffertid" indlagt mellem arbejdsopgaverne for at sikre rettidig toggang. Hvad den effektive arbejdstid er i andre job, må andre redegøre for, men vi ser ikke umiddelbart nogen grund til at skamme os.

Lokomotivpersonalets løn har også været genstand for debat. På DSB's intranet fremgår

det, at en lokomotivfører i DSB på slutløn får en grundløn på 29.631 kr. pr. md., inkl. anciennitets- og kvalifikationstillæg. Dertil skal lægges det jobbestemte månedlige produktionstillæg på 4298 kr. Ulempetillæg (nat og weekend) udgør i gennemsnit 2936 kr. pr. md*. Den gennemsnitlige bruttoindkomst pr. md. er således 36.865 kr., svarende til 442.380 kr. pr. år. Den halvdel af lokomotivførerne, som endnu ikke er på slutløn, tjener op til 60.000 kr. mindre pr. år.

Løndannelsen for lokomotivførere afviger ikke fra det øvrige danske arbejdsmarked, hvor private overenskomster typisk er lønførende. Årslønnen er op 60.000 kr. højere på de private overenskomster. Lokomotivpersonalet i DSB har den næstlaveste løn, kun på det kommunale område er lønnen lavere (DJ: Nordisk rapport 2011).

Der har både i Quartz rapporten og i pressen været mange urigtige oplysninger, og enkelte medier har været tæt på at anbefale den faglige organisation at gå bodsgang. Det er imidlertid vanskeligt at beklage, at lokomotivførernes arbejde er planlagt ud fra den overenskomst, der er aftalt med arbejdsgiveren, henholdsvis den lovgivning der er gældende på jernbaneanrådet. Trods Quartz rapportens mistænkeliggørelse af vores arbejdsforhold er det – heldigvis – helt almindelig på danske arbejdspladser, at planlægningen af personalets arbejdstid tager afsæt i den for jobbet gældende overenskomst. Ingen vil vel

argumentere for det modsatte!

Den enkelte har naturligvis ret til at have en holdning til vores løn. Skal man kloge sig på lønnens størrelse, skal det imidlertid iagttages, at mere end 50 % af lokomotivpersonalets arbejdstid ligger i tidsrummet 17-06 (altså på 2. og 3. skift), og knap 25 % er placeret i weekender, henholdsvis på helligdage. Lokomotivpersonalet i DSB møder på alle tider af døgnet, på alle dage i året, også juleaften, og har i øvrigt sommerferien spredt ud over hele perioden fra 1. maj til 30. september. Det flæber vi ikke over, men hvis nogen tror, at vi – i modsætning til alle andre – ikke søger lønmæssig kompensation for så store ulemper, virker det umiddelbart naivt.

Ved sammenligning af løn i forhold til andre job, skal man erindre, at lokomotivførere er

faglærte, og at der før Ny Løn faktisk var et betydeligt lønefterslæb i forhold til faglærte grupper. Og så skal man i øvrigt inddrage de senere års skærpede myndighedskrav til lokomotivpersonalets helbred, herunder et stigende antal lægekontroller, og udvidede test af faglig viden. Da disse tests kan have betydning for ansættelsesforholdet, skal de skærpede krav naturligvis kunne aflæses i lønnen. Måske mener nogen, at toget ligner en bus, men kravene minder altså meget lidt om dem, der stilles til buschauffører og rigtig meget om dem, der stilles til piloter.

* 3,7 nattimer a 22,32 kr. v/230 mødegange inkl. ferie / sygdom pr. år, samt 7,4 lø/sø timer a 39,92 kr. v/55 weekend- og helligdagstjenester inkl. ferie/sygdom pr. år.

Med venlig hilsen

Dansk Jernbaneforbund

Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB

Kilde: www.lpo-dsb.dk om Quartz-rapporten (JSL via BL)

Ma 3/10 2011

Fra skrot til slot i Kolding

Det hele gik op i en højere enhed, da den nyrenoverede Kolding Station skulle indvies. Stemningen var høj, glæden stor og stationen smuk.

»Der har været godt gang i stationen siden morgenstunden, hvor kunder og nysgerrige gæster kunne få rundstykker og kaffe. Et andet stort tilløbsstykke har været et af DSB's kundecentre, som har til huse på Kolding Station, og som i dagens anledning har holdt åbent hus,« siger sales manager, Ena Byskov.

En festlig dag

Mange afdelinger fra DSB har været med til gøre dagen festlig på Kolding Station:

»7-eleven har delt smagsprøver ud. Rejsebureauet har solgt billige Rejser til Berlin. DSB Salg har solgt Orange billetter og oplyst om mange andre af DSB's produkter. Callcenteret har åbnet op for publikum. Og alle har kun haft én ting for øje og det er at gøre indvielsen til en festlig dag,« siger Ena Byskov

Den gamle stationsbygning fra 1864 har fået en tiltrængt overhaling, hvor arkitekterne har tilstræbt at føre stationen tilbage til den oprindelige stil. Det betyder blandt andet at de historiske murbuer med udkrægning over dørene ind til forhallen er genskabt, og de efterhånden noget uhumske pavilloner, som husede toiletterne, er fjernet, og toiletterne nu er flyttet ind på stationen. *lfp*

Kilde: DSB Intranet, **søndag 3. oktober 2011** (JSL via BL)

Hvad vil Harboe?

Der har været stille omkring sporvognenes exit fra **Ss** i de lokale medier (så vidt jeg har kunnet se); her lidt om stationsområdet i **Ss**:

<http://www.sn.dk/TV-Hvad-vil-Harboe/TV/artikel/155728?video=5295>

(JSL via BL)

Ti 4/10 2011

Om trafikken i det nye regeringsgrundlag:

<http://www.dr.dk/P1/orientering/indslag/2011/10/04/175118.htm>

(JSL via BL)

Henrik Dam Kristensen første opgave bliver oprydning i DSB

Orientering 04. oktober 2011 kl. 17:51 på P1

Hør indslag (06:43)

Det blev Henrik Dam Kristensen der fik tildelt pladsen som transportminister, og hans dage vil nu blive fyldt op af metro og DSB, broer og motorveje, trafikplanlægning og betalingsring – blandt andet.

(BL)

On 5/10 2011

DSB sætter Sølvgade til salg

Ønsket om mere samlede og effektive rammer i administrationen gør, at DSB's hovedsæde gennem 83 år nu sættes til salg

»DSB arbejder fortsat målrettet mod at blive en langt mere moderne og effektiv virksomhed. Derfor skal vi også have nogle rammer, der understøtter det.«

Sådan siger DSB's administrerende direktør, Christian Roslev, til forslaget om at sætte 'til salg'-skilt i asfalten foran det 240 år gamle bygningsværk på adressen Sølvgade 40 i København.

Tre scenarier

Forslaget om salget blev behandlet på HSU-møde tirsdag den 4. oktober. Den er dog ikke mere stadfæstet, end at det først skal undersøges, hvilke af tre muligheder for salg og fraflytning, der giver den bedste økonomiske værdi for DSB. Herefter er det op til DSB's ledelse at træffe den endelige afgørelse.

Det ligger dog fast, at administrationen i Sølvgade og på Kalvebod Brygge skal flytte sammen.

Derimod er det ikke besluttet, om sammensmeltningen skal ske i nye etager, der kan bygges oven på bygningen på Kalvebod Brygge, mens medarbejderne derfra genhuses, om der kun skal ske en mindre renovering af Kalvebod Brygge, så det er muligt at arbejde der imens, eller om begge adresser skal sælges, så man kan bygge et nyt fælleshus.

Ideen om at sælge Sølvgade har ulmet i årevis. Det har længe været svært at udnytte Sølvgades store gangarealer, og dårligt udnyttede kontorer har givet meget spildplads. Sølvgade er en fredet bygning, og muligheden for at rive vægge ned og bygge om er derfor ikke stor. DSB's administration har ca. dobbelt så mange kvadratmeter pr. medarbejder som lignende virksomheder.

Fort Sølvgade

Det er dog ikke bare arealforbruget, men også målet om at stramme effektiviteten i DSB hvad angår kroner og minutter, der ligger til grund for beslutningen. DSB's administration har flere forskellige locationer rundt om i København, og det giver en del transporttid mellem adresserne, når medarbejderne skal holde møder og samarbejde på tværs i afdelingerne.

»Selv om det måske ikke opleves sådan af den enkelte medarbejder i hverdagen, så understøtter bygningerne ikke den moderne måde at arbejde sammen på,« pointerer Christian Roslev og forklarer:

»Jeg er jo også kommet her som gæst, da jeg var direktør for Nordjyllands Trafikselskab, og jeg oplevede Sølvgade som lukket og tungt at komme ind i. Selv om det historiske byggeri er unik arkitektur med en helt særlig beliggenhed, kan et nyt hovedsæde skabe et mere åbent DSB. Jeg kunne godt tænke mig et mere åbent DSB-hovedsæde med en fleksibel indretning uden de lange gange og opdeltede bygninger, hvor man i langt højere grad kan møde både interne samarbejdspartnere og gæster. Samtidig vil det være rigtig godt, hvis DSB's hovedsæde ligger tæt ved jernbanen.«

Det kan tage tid

Christian Roslev er klar over, at for mange medarbejdere, der har haft deres gang bag Sølvgades tykke mure i årevis, vil en flytning komme som en stor omvæltning. Men han understreger, at der meget vel kan gå halvandet år, fra der er lavet en aftale med en investor, til flyttekasserne i Sølvgade skal pakkes.

»Desuden skal man huske, at der er forskel på at have besluttet at undersøge mulighederne og på at have besluttet salget endeligt,« slutter direktøren.

Fakta: Tre mulige scenarier

1. Både Sølvgade og Kalvebod Brygge sælges, og der bygges 2-3 etager på ejendommen på Kalvebod Brygge. Medarbejderne i Sølvgade bliver boende som lejere i det 1-1½ år, ombygningen tager. Medarbejderne fra Kalvebod Brygge bliver genhuset, indtil hele administrationen flytter ind på Kalvebod Brygge som lejere.

2. Sølvgade sælges og Kalvebod Brygge renoveres, som den er, mens medarbejderne bliver boende, indtil hele administrationen flytter ind på Kalvebod Brygge som lejere.

3. Både Sølvgade og Kalvebod Brygge sælges, og der bygges et nyt domicil til DSB's administration, fx på arealerne ved Otto Busses Vej. Hele administrationen flytter ind som ejer i det nye hus, når det står færdigt.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 4. oktober 2011**
(JSL via BL)

To 6/10 2011

Ingen DSB-julegave i år

Julemanden får det i år lidt lettere, end han plejer. Som følge af DSB's økonomiske situation har koncernledelsen besluttet, at der i år ikke uddeles julegaver til medarbejderne i DSB.

Også julefrokosten rammes af sparekniven. Tidligere år har de medarbejdere, der deltager i julefrokosten, selv betalt 150 kr., mens DSB har dækket udgifterne herudover. I år er DSB's tilskud sat ned til 100 kr. pr. medarbejder, mens den enkelte selv skal betale resten. Afdelinger i driften, som på grund af pladsmangel er nødt til at holde julefrokosten uden for DSB's lokaliteter, har dog mulighed for at få tilskud til lokalelejen. ...

Kilde: DSB Intranet, **torsdag 6. oktober 2011**
(JSL via BL)

JUBILÆUMSFIRMÆRKER

Københavns Hovedbanegård fylder 100 år den 30. november, og i den forbindelse udgiver Post Danmark fire frimærker med motiver fra banegården. Og et af de fire frimærker det til otte kroner prydes af det "nye" Under Uret-ur, som blev hængt op i vinter. Frimærkerne, der er designet af den grafiske designer Jakob Kühnel, udkom den 10. september.

SPORKRYDSEKAMPAGNE PÅ FYN

Sammen med DSB er Bannedanmark i gang med en kampagne for at nedbringe antallet af ulovlige sporkrydsere på Svendborgbanen. Strækningen er en af dem, hvor der er flest mennesker, der krydser banen uden for de autoriserede overkørsler, og det resulterer i flere nær-ved-påkørsler. Alene sidste år var der 16 mennesker, der var tæt på at blive ramt af toget, og i år er tallet allerede nu oppe på 14. Kampagnen består af bannere på stationerne samt uddeling af flyers i både tog og på perronerne suppleret med en solid lokal presseindsats. I forlængelse af kampagnen på Fyn sendes en række OBS-spots i DR1 for at øge opmærksomheden omkring risikoen ved at krydse sporene uden for de autoriserede overgange.

Kilde: **baneavisen**, banedanmarks medarbejderavis, nr. 18,
torsdag 22. september 2011, side 3
(BL)