

# Jernbanenyheder fra BL

Sendt mandag 31. marts 2014 til <http://john-nissen.dk/banesiden/>

Offentliggøres på **Banesiden** Jernbanenyheder

## Indholdsfortegnelse

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

**mandag 17. marts 2014 – lørdag 22. marts 2014.**

### Side Emne

#### **DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)**

#### 6 **DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)**

Næ-lkf skriver om dagens forløb

#### 8 **PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER**

Mandagens Cheminova-godstog  
Oprydning i Lemvigbanens hensatte Y-tog  
Torsdagsbesøg på Lemvigbanen  
Odderbane-Y-tog til skrotning

#### **KØREPLANER**

#### **TRÆKKRAFT**

#### 10 **GODSVOGNE**

Godsvogne i Kj

#### **PERSONVOGNE**

#### **TOGSÆT**

#### **S-TOG**

#### **METRO**

#### **FÆRGER**

#### **VETERANMATERIEL OSV.**

#### **SPECIALKØRETØJER**

#### **SKROTBUNKEN**

#### 10 **FASTE ANLÆG**

Ny rapport om optimering af stationsstrukturen i Danmark  
Banedanmark bygger 18 nye vejbroer på Ringsted-Femern Banen  
Nedlægning af overkørsler på Vestbanen, Boulevarden-Janderup  
Nedlægning af overkørsler på Vestbanen, Janderup-Hesselmed  
Tilbud om støjisolering til 300 boliger på Lolland og Falster  
2013: Et godt år for jernbanen  
Nye riste mellem spor 1 og spor 2 i Str  
Nyt om TIB pr. 07.04.2014


#### **UDLAND**

#### 26 **DIVERSE**

metroexpress: Folk står op i hvert tiende morgentog

26 Professor: Partikler svarer til passiv rygning

## Søgemuligheder i Adobe Reader

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

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

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

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

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

Den i skrivende stund seneste version af Adobe Reader XI til at læse pdf-filer med er version 11.0.06.

Kontroller opdatering med **Hjælp, K**ontroller for opdatering ...

Softwareen kan sættes op til at gøre det automatisk under **Rediger indstillinger ...**, **I**ndstillinger, **O**pdateringsprogram eller med genvejtasterne Ctrl+K.

## Stednavneforkortelser i Jylland

**Hhs** Hirtshals      **Sgb** Skagen  
**Hj** Hjørring      **Fh** Frederikshavn  
**Lih** Lindholm  
**Ab** Aalborg  
**Ti** Thisted    **Ør** Løgstør  
**Thb** Thyborøn Havn    **Gy** Glyngøre    **As** Aars  
**Røn** Rønland      **Aat** Aalestrup    **Hb** Hobro  
**Lmv** Lemvig      **Sk** Skive      **Rd** Randers  
**Str** Struer      **Vg** Viborg      **Lg** Langå    **Al** Allingaebro  
**Vem** Vemb    **Ho** Holstebro      **Lb** Laurbjerg    **Rå** Ryomgård    **Gr** Grenaa  
**Rj** Ringkøbing      **Hr** Herning      **Sl** Silkeborg      **Ar** Aarhus  
**Dæ** Videbæk      **Fu** Funder      **Sd** Skanderborg    **Odd** Odder  
**Sj** Skjern      **Bb** Brande      **Hs** Horsens  
**Nbl** Nr. Nebel      **Gi** Grindsted      **Vj** Vejle  
**Va** Varde      **Fa** Fredericia  
**Es** Esbjerg    **Bm** Bramming    **Lk** Lunderskov    **Kd** Kolding  
**Rb** Ribe      **Oj** Vojens      **Hab** Haderslev  
**Rq** Rødekro      **Åa** Aabenraa  
**Tdr** Tønder      **Te** Tinglev      **Sdb** Sønderborg  
**Pa** Padborg  
**Anb** Niebüll      **Fw** Flensburg Weiche    **Flb** Flensburg

## Stednavneforkortelser omkring Struer

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

## Stednavneforkortelser på Fyn

**Md** Middelfart  
**Od** Odense  
**Ac** Assens      **Ng** Nyborg  
**Re** Ringe  
**Få** Faaborg    **Svg** Svendborg

En udførlig liste over stednavneforkortelser findes på

**Banesiden** under <http://www.john-nissen.dk/banesiden/Forkortelser/fork.php>

## Stednavneforkortelser på Sjælland, Lolland-Falster

**Tvl** Tisvildeleje **Gll** Gilleleje Helsingborg  
**Hun** Hundested **Kgg** Kagerup **Hg** Helsingør **Hbg**  
**Nks** Nykøbing S **Frv** Frederiksværk **Hi** Hillerød  
**Fs** Frederikssund **Fm** Farum  
**Kb** Kalundborg **Hk** Holbæk **Nær** Nærum  
**Gv** Gørlev **Tø** Tølløse **Ro** Roskilde **Kh** København H  
**Øn** Høng **Rg** Ringsted **Kj** Køge  
**Kø** Korsør **Sg** Slagelse **Hrl** Hårlev  
**Ss** Skælskør **Da** Dalmose  
**Næ** Næstved **Fxl** Fakse Lp. **Rdg** Rødvig  
**Vo** Vordingborg  
**Nsk** Nakskov **Mrb** Maribo **Nf** Nykøbing F  
**Rf** Rødby Havn **Ge** Gedser  
**Pu** Puttgarden **Wü** Warnemünde

## Stednavneforkortelser omkring København

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

## Stednavneforkortelser omkring Næstved

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

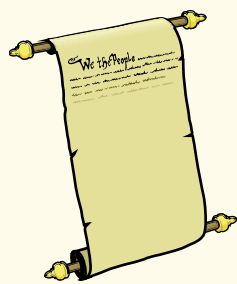
## Fortegnelse over forkortelser

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

### Stillingsforkortelser (forkortelse – stilling)

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

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



## Overkørsler

Det hedder en **overkørsel**, jævnfør:

Sikkerhedsreglement af 1975 (SR)

§ 11 Automatisk sikrede overkørsler, side 97-15.

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

Færdselsloven, LBK nr. 1055 af 9. november 2012

§ 5 Færdsel over jernbanespor m.v.

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

## Færdselstavler

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

## DEN DAGLIGE DRIFT (VEST)

## DEN DAGLIGE DRIFT (ØST)

Mandag 3/3 2014

---

### Næ-Ikf skriver om dagens forløb

#### Lille Syd

Det var ikke banens dag på **Lille Syd**. Jeg mødte 09:10, og skulle køre to omgange på **Lille Syd**. Fra RØ 3413 skulle jeg have det ene af to MR-togsæt, men da togsættene holdt omvendt, blev afgangens noget forsinket. Desværre havde **FC Nf** allerede sat udkørsel fra **Næ**, så de måtte først nødopløse denne togvej, så det nordligste togsæt kunne blive rangeret væk via spor 20. Også rangertogvejen drillede lidt, så jeg fik først signal til RØ 3426 (DSB MR sæt 43) klokken 9:51 (afgang 9:45).

Alligevel kom jeg til at vente cirka fem minutter i **OI**. En trolje havde "kørt blokken i stykker" ved **Hf**, dvs. der kunne ikke sættes signal, før et tog havde kørt delstrækningen igennem med maks. 40 km/t.

I **Th** ankom jeg 10:16 i spor, men fik først udskørsel 10:27 idet det krydsende tog først kom da. I **Kj** stod den bemeldte trolje i spor 5. Ankomst **Ro** 11:03½ (planmæssigt 10:51) og afgang med RØ 2423 11:07 (planmæssigt 10:59), krydsning i **Gt**, måtte rykke for grønt lys i I-signalet i **Hd**, **Hd** 11:19½-11:20.

Flere andre tog blev aflyst eller delaflyst (vendt undervejs), og enkelte tog sendt tomme via **Rg**, mener jeg.

Nu kommer en "ulykke" sjældent alene, så under arbejdet med at sætte bomme op ved overkørsel 156 ved **Hz**, var man kommet til at grave et lyslederkabel over! Det betød kørsel på sigt (max 40 km/t.) mellem **Th** og **Hz**. Jeg blev udrangeret fra **Th** 11:54.

Da det tager lang tid at splejse et lyslederkabel, var der kaos i trafikken på **Lille Syd** resten af eftermiddagen, så min anden omgang blev aflyst. I stedet skulle jeg sætte et tog til side.

(JSL via BL)

Lø 8/3 2014

---

### Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Jeg mødte 14:28 og kørte **Næ-Kk** med RØ 2238 (Nf-Kk) 4 DD + DSB ME 1527, retur til **Kh** med samme stamme i RØ 2249. Derefter kørte jeg Lyn 44 (MF sæt 19 + 75) **Kh-Kak** (Kastrup) og retur til **Kh** med IC 169 (MF sæt 46 + 66). Efter pause på **Kh** gik turen hjem til **Næ** med RØ 4261 (Kk-Rf) bestående af DSB ME 1523 og 4 DD.

#### Kalundborg-Ikf uddannes i IC4

Når der lukkes for togtrafik mellem **Hv** (Hvalsø) og **Hk**, skal Kalundborg-Ikf uddannes i at køre IC4, der skal – så vidt jeg har kunnet forstå, skal der to IC4-sæt derop, men selve kørslen med kørelærer skal – igen som jeg har forstået det – først ske, når der igen er åbnet mellem **Hk** og **Hv**.

Fra **august 2014**, når man genåbner **Nordvestbanen** efter sommerens spærring, begynder man at køre med IC4 i visse Kalundborgtog, og fra K15 overtager IC4 så langt den største del af trafikken på **Nordvestbanen**. Kun to morgentog fra **Kb** og to tog om eftermiddagen skal fortsat køre med ME + DD! Meningen er at køre halvtimesdrift hele vejen til **Kb**, og Holbæk-togene vil således forsvinde og med dem også turene for Ikf fra **Næ** og **Nf** til **Hk**.

Så skal man have fotos af ME + DD på **Nordvestbanen**, skal man tilsyneladende ikke vente for længe!

(JSL via BL)

Sø 9/3 2014

---

### Næ-Ikf skriver om dagens forløb

Mødte 10:49 og kørte først RØ 2221 (Kk-Nf) med DSB ME 1530 + 4 DD. **Mandag** til **fredag** rangerer vi ud og vasker 2221, men på **søndage** skal vi i stedet tanke lokomotivet. Der kunne nu kun være 979,5 liter på ME'en, så det var ikke meget – tanken rummer jo 5.000 liter.

Mellem **Nf** og **Nv** er man ved at etablere et nyt strækningkabel, der hæftes til den ene skinnestreg, sikkert for at mindske risikoen for en overgravning, når udbygningen til dobbeltspor snart går i gang.

Fra **Nf** kørte jeg så RØ 2234 til **Kh** med samme stamme, pause der og så videre til **Kk** med tom stamme M 9687 (DSB ME 1522 + 4 DD). På vendesporene vendte jeg til RØ 1245, som jeg skulle køre til **Næ**.

På **Kh** var der signalproblemer. Jeg fik "stop og ryk frem" (rødt blink) i begge PU-signaler samt i SU-signalet. I U-signalet var der dog to grønne. Ved **Htå's** I-signal ATC-fejl FF 801 med driftsbremse (ATC kan også give nødbremse) til stilstand.

I **Rg** stod Contec Rail MY 1154 og DBSRS EG 3105.



---

## Næ-Ikf skriver om dagens forløb

### Næ-Fa-Næ

Turen gik til **Fa** med DSB MR sæt 65 + 92 + 89. En enkelt motorvogn havde midtstillet gear og stoppet motor. Turen gik fint på en meget flot aften. Mens jeg holdt i **Rg** passerede et Hector SFL-godstog med to 241'er foran, og da lyntoget var kørt gennem stationen, fik jeg grønt lys.

Efter **Sg** var der kun en grøn i AM'en; jeg havde nok indhentet godstoget og satte farten lidt ned. Lidt efter ringede **FC Ro** op. Godstoget skulle ind for Ikf-skifte i **Ng**, og man havde planer om at lade mig køre af første hovedspor mellem **Spr** (Sprogø) og **Ng** og således overhale godstoget på lavbroen! Se, det lød jo spændende! Nede i tunnelen kørte jeg stadigvæk lidt langsommere og måtte et par gange bremse for at "fange" den anden grønne på AM'erne. Selv med seks motorer er det jo svært at holde hastigheden med MR i **Storebæltstunnelen**; ofte kører man kun 70-80, når man kører ud af tunnelen, og nu manglede jeg jo  $\frac{1}{6}$  trækraft, så jeg var bange for at komme for langt ned i hastighed. Den spændende plan blev desværre opgivet, for IC'en var kommet lidt sent fra **Ng**. Jeg tror nu heller ikke, jeg er meget hurtigere op til 100 km/t. end et 2.000 t godstog med to 241'er foran, men kunne nok have overhalet godstoget, da det skulle ned i fart for at komme i spor 4 i **Ng**.

Efter pause i **Fa**, hvor opholdslokalerne var blevet sat grundigt i stand sidst, jeg var der, og der nu også var kommet nye møbler. Desværre er de gamle malerier, der hang i opholdsstuen, erstattet af billeder, der matcher DSB's "corporate image" ...

### Defekt cylinderhovedtemperatur

Hjemturen skete med DSB MR sæt 82 + 54 + 93. Jeg var ikke engang nået op på **Lillebæltsbroen**, før motoren i MR 4082, som jeg kørte fra, gik i stå. Jeg stoppede lige før **Md**, da jeg kunne se, der kun var en grøn i AM'en. Cylinderhovedtemperaturen viste over 200 grader, ja, måleren stod helt oppe i toppen af skalaen. Jeg ringede til Iki-vagten for at høre, om de fortsat ville have toget til **Næ**, men det ville de. Motoren burde også køle af og kunne måske starte senere. Jeg skulle have været ind til overhaling i **Ng** og ville have kigget lidt nærmere på det der, men der var gennemkørsel hele vejen til **Rg**, og cylinderhovedtemperaturen forblev helt oppe, selv efter små to timer med stoppet motor! Der lugtede ikke varmt inde i passagerafdelingen (der er lige oven på motoren), og da jeg kom til **Næ**, var der motorolie nok på, og røret til motorolien var helt koldt, så det måtte jo være en følerfejl. Den kan godt nok suspenderes, men når termometret også viser forkert, er det jo umuligt at opdage, hvis der så virkelig skulle komme for høj cylinderhovedtemperatur.

Klokken 23:38 passerede Contec Rail **Næ** med cirka 10 Fccs på vej sydpå.

(JSL via BL)

Ti 18/3 2014

---

## Næ-Ikf skriver om dagens forløb

### Nf og Lille Syd

Jeg mødte 9:20. Først skulle jeg sætte det ene togsæt fra RØ 3413 (DSB MR sæt 45) til side = påfylde olie, vaske og tømme toiletter). Klokken 11:16 skulle jeg så køre Næ-Nf med RØ 2221 med DSB ME 1523 og 6 DD.

I **Nf** skulle toget være vasket, og med 6 DD er toget 182,3 m langt og kan ikke køre uden om vaskehallen, så man er nødt til at køre gennem vaskehallen, og så vaske på vejen tilbage. Nu var der service på vaskemaskinen, så jeg kom slet ikke til at vaske.

Hjemturen til **Næ** skete med RØ 1238 – 5 DD + DSB ME 1515. I **Nv** ingen krydsning, men til gengæld to krydsninger i **Oh**, først kom DSB ME 1536 med 22xx-toget, og lidt efter 12xx-toget med MF, så jeg blev cirka fem minutter forsinket i afgang fra **Oh**.

Ud for **Oh** havn lå den boreplatform, der laver havbundsundersøgelser til den nye **Storstrømsbro**.

Arbejdsdagen blev sluttet af med RØ 2448/3445 med MR sæt 48 på **Lille Syd**. Ved overkørsel 156 i skoven lige efter **Hz** var der nu opsat relæhytte.

(JSL via BL)

Fr 21/3 2014

---

## Næ-Ikf skriver om dagens forløb

### Lille Syd

To omgange på **Lille Syd**, den smalle kampestensbro, der fører **Kalbyrisvej** under banen i **Næ**, er ved at få rækværk ned langs banedæmningen sider.

(JSL via BL)

---

## Næ-ikf skriver om dagens forløb

### 2 gange Lille Syd

To omgange kørte jeg på **Lille Syd**, men så ikke noget særligt ferrovialt. Jeg kørte den ene omgang i MR sæt 62, der var særlig hurtig fra start, normalt kører man i stilling 4 40 km/t. ved første PU (hvor ATC opdateres) både i **Næ** og i **Ro**, og kører så 60 km/t. ved U-signalet, men med denne her MR begyndte ATC'en at bippe advarende, om det gik lige hurtigt nok! Men den var nu ikke meget hurtigere end normalt til at nå 120 km/t.

### Stationsbygningen i Th

Fra anden omgang fik jeg fortalt, at lejerer i **Th** station ville flytte de sidste ejendele fra stationsbygningen denne **lørdag**, hvorefter bygningen er tom. Bygningen har skader med skimmelsvamp, og den nu tidligere lejer forventede ikke, DSB vil ofre penge på at sætte bygningen i stand, dvs. den kan blive ny nedrivningskandidat! For et par år siden blev den også fremhævet i den berømte Quartz-rapport, som en bygning med en oplagt besparelse ved nedrivning. I øvrigt er det bemærkelsesværdigt, at forpladsen i **Th** er så stor; det skulle være, fordi greven på **Turebyholm Gods** ville kunne køre til stationen med firspand, ligesom greven på **Gis** (Gisselfeld) kunne i **Hz** ... Selve stationsbygningen i **Th** er også stor i forhold til byens størrelse og er klart den største "landsbystation" på **Lille Syd**.

I samme rapport var **OI** station også nævnt, men den blev mig bekendt købt af **Holmegaard Kommune** for 1 krone, og må således i dag være ejet af **Næ Kommune**.

**Lw** stationsbygning står også tom. I **Hz** er der flere lejere, og snart skal stationsbygningen også være politistation for politiet i **Faxe Kommune**.

(JSL via BL)

---

## PRIVATBANERNE OG ANDRE OPERATØRER

Ma 17/3 2013

---

### Mandagens Cheminova-godstog

Tog G 8719 (Vem-Hr) så jeg ikke, men min hustru meldte om 6-7 vogne.

### Tog 8728

G 8728 (Hr-Vem) ankom til **Ho** 18.20½ (+44½) og afgik 18.30 (+85). Toget bestod ved afgang af MjbaD MY 28 + 6 bogiecontainerbærevogne (heraf fire tomme) + 1 bogietankvogn.

(LuJ via BL)

Ti 18/3 2014

---

### Oprydning i Lemvigbanens hensatte Y-tog

Ifølge [www.jernbanen.dk/forum](http://www.jernbanen.dk/forum) har Midtjyske Jernbaner opgivet at sælge Y-togene fra **Odderbanen** og snart går i gang med en ophugning af det meste af det hensatte materiel:

<http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=78282>

<http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=78634>

(LuJ via BL)

To 20/3 2014

---

### Torsdagsbesøg på Lemvigbanen

Jeg var i dag et smut i **Nejrup**, **Lmv** og **Bonnet** på **Lemvigbanen**.

### Tog 970

Det sydgående godstog, 970 (Røn-Vem), overraskede mig ved **Nejrup**, hvor det kom lidt før tid, nemlig 14.17 (+10). Det må have krydset i **Strande** i stedet for – som planlagt – i **Harboøre**. Toget bestod af MjbaD MY 28 + 1 bogietankvogn + 6 bogiecontainerbærevogne, hvoraf de 5 var tomme.

### Lmv

I **Lmv** trykkede godstoget efter ankomst ud mod vest og rangerede derefter ned i spor 1, hvorefter maskinen løb om gennem spor 2. Efter at have samlet igen, rangerede toget atter ud mod vest og formentligt ned i spor 3. Normalt er det ikke nødvendigt med denne ekstra rangering for at løbe om.

Uden for værkstedet i **Lmv** stod MjbaD Ym 36+Yp 55 i graffitihærget stand. De må være klargjort til skrotning; se her: <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=78791>



## Nejrup-Strande

100-200 m vest for **Nejrup** er der umiddelbart syd for banen opført en ny radiomast. På et skab stod der "Lemvigbanen GSM-R", så det må være den ene af de tre GSM-R-master langs **Lemvigbanen**. Der er allerede tidligere opsat en på **Lmv** station nær banens gamle radiomast. Ifølge dagspressen skulle de to andre opsættes ved **Strande** hhv. **Sinkbæk**, men særligt opsætningen i **Strande** affødte mange lokale protester. **Lemvigbanen**, Banedanmark og **Lmv Kommune** lovede at se på mulighederne for en anden placering, og jeg gætter på, at det så må være den omstridte mast, der i stedet for i **Strande** er blevet opstillet nær **Nejrup**.

I **Bonnet** spor 2 stod følgende regnet fra Vemb-enden: MjbaD Ys 45+Ym 31 + Ys 47+Ym 32+Ys 46+Ym 34.

Godstoget, tog 970, afgik som sædvanligt fra **Lmv** i stationsafstand efter persontoget 316 (Thb-Vem) afgang 15.09. Jeg så godstoget kort før **Bonnet** kl. 15.22½.

Efter omløb i **Vem** ankom det til Ho 16.11½ (+8½) – nu som G 8719 (Vem-Hr). Det afgik mod **Hr** 16.42½ (+17½).

## Tog G 8728

Returløbet, G 8728 (Hr-Vem) ankom til Ho 18.20½ (+44½) og afgik 18.27½ (+87½). Toget bestod ved afgang fra **Ho** af MjbaD MY 28

- + 4 bogietankvogne
- + 3 tomme bogiecontainerbærevogne
- + 1 bogietankvogn.

Underligt, at man transporterer tomme containerbærevogne både den ene og den anden vej. Det kan man jo få megen god tid til at gå med.

(LuJ via BL)

## Tog 8719 i Ho

Tog RA 5260 (Str-Sj) kører ind i spor 2, og derefter ligges der ud at togets højre vinduer for at størrelse af godstoget. Dets position viser ikke er særlig godt, togets længde, for som regel standser lkf MjbaD MY 28 foran den sidste PU for sammenløbet af spor 2 og spor 3.

I dag er der mærkelig nok ingen MY at se. Der er også gang, at Deres udsendte har set MY'en har nået at lave omløb før tog 5260's ankomst. I dag var det kl. 16.22½ (21) – fast forsinkelse grundet La **60** i **Hm** og La 40 i **Ho**, og ganske rigtigt holder MY 28 klar til at afgå med tog 8719. Det kan heldigvis ikke lade sig gøre, at tog L 751 (Vj-Str) skal kryds tog L 760 (Str-Fa) kl. 16.33 her i **Ho**.

Oprangering i spor 3 efter MY 28:

1	+ 33 85	457 6 153-2	RIV <u>CH</u> -HUPAC Sgnss** uden containere
2	+ 31 80	455 6 188-9	RIV <u>D</u> -DB Sgns <sup>691</sup> med 3 grønne containere
3	+ 31 80	4556 389-3	RIV <u>D</u> -DB Sgns <sup>691</sup> uden containere
4	+ 31 80	4556 497-4	RIV <u>D</u> -DB Sgns <sup>691</sup> uden containere
5	+ 31 80	454 3 035-8	TEN <u>D</u> -DB Sgns <sup>681</sup> uden tankcontainere
6	+ 31 80	4546 270-5	RIV <u>D</u> -DB Sgns <sup>681</sup> under containere
7	+ 33 RIV 80 <u>D</u> -VTG D	7809 235-4	Zagns <b>Cheminova</b>

Samtlige 7 godsvogne er rutevogne, og det er let at overse med kun tre grønne containere og til sidst den bagerste tankvogn med XXXX.

Solskinnet er blevet meget svagt, og LuJ oplyser, at der var havgus på **Lemvigbanen**, så et billede af tog 8719 undlades.

(BL)



Tog 8719 afgår »først« fra **Ho** kl. 16.42½ (+17½), da tog 745 ankom 23 og trykkede tog 754, der først skulle til **Ts**, før udkørsel stilles.

(LuJ BL)

## Odderbane-Y-tog til skrotning

Så er de første to af **Odderbanens** Y-togssæt slæb af sted til **Vem** til skrotning.

Kilde: <http://www.jernbanen.dk/forum/index.php?id=78817>

(LuJ via BL)

## KØREPLANER TRÆKKRAFT

## GODSVOGNE

Fr 7/3 2014

---

### Godsvogne i Kj

Der er tre bogietankvogne og en DB Rils 652 på pladsen i Kj.  
(JSL via BL)

**PERSONVOGNE**  
**TOGSÆT**  
**S-TOG**  
**METRO**  
**FÆRGER**  
**VETERANMATERIEL OSV.**  
**SPECIALKØRETØJER**  
**SKROTBUNKEN**

## FASTE ANLÆG

Ma 17/3 2014

---

### Optimering af stationsstrukturen

Trafikstyrelsen gennemfører i 2012-13 en analyse med henblik på optimering af stationsstrukturen på det statslige banenet, herunder vurdering af potentialet for at etablere, flytte eller lukke stationer.

...

Kilde:

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Trafikale-analyser/Optimering-af-stationsstrukturen.aspx>  
(BL)

### Ny rapport om optimering af stationsstrukturen i Danmark

17.03.2014

Trafikstyrelsen har i en ny rapport analyseret, hvordan stationsstrukturen på det statslige banenet kan optimeres, så den kollektive togtrafik kan blive mere attraktiv.

...

Du finder den fulde rapport i boksen til højre.

<http://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/04%20Kollektiv%20trafik/05%20Trafikale%20analyser/Publikationer/Optimering%20af%20stationsstrukturen%20marts%202014.ashx>

---

1



**Optimering af  
stationsstrukturen**  
Marts 2014



4

#### Indhold

Tidligere stationsåbninger

22

---

22

...

Andre er genåbning af tidligere nedlagte stationer. En række stationer er oprettet/genåbnet som følge af politiske beslutninger om mere sammenhængende nærbanekoncepter omkring Grenaa-Aarhus-Skanderborg og Lindholm-Aalborg-Skørping.

Stationerne er meget forskelligartede, og de nyeste passagertal (uden for hovedstadsområdet) svinger lige fra 20-50 til 6-700 passagerer pr. dag. De nye stationer med de største passagertal ligger især omkring de større byområder Aalborg og Aarhus.

De fleste nye eller genåbnede stationer har haft et forholdsvis stabilt passagerniveau siden åbningen, dvs. der har ikke været tale om nogen særlig tilvænningsperiode. Det kan hænge sammen med, at en stor del af de nye togpassagerer er tidligere buspassagerer og togpassagerer fra en nærliggende, eksisterende station.

For en stor del af de nye stationer tyder det på, at stationsåbningen ikke bidrager til at generere nye passagerer til den kollektive trafik i årene efter åbningen. Et eksempel er de nye stationer nær Aalborg; Lindholm, Skalborg, Svenstrup og Støvring. Her er passagertallet forholdsvis lavt, og det er stagneret, efter at stationerne er åbnet.

## Konklusion

Til succeserne hører nogle stationer, som er etableret i større, selvstændige bysamfund som f.eks. Hinnerup, Hedensted og Støvring, samt stationer, der er etableret omkring større uddannelsesinstitutioner for unge og voksne som f.eks. Spangsbjerg, Birk Centerpark og Svendborg Vest. Derimod har forstadsstationer til større byer generelt en lav passagerandel i forhold til oplandets befolkning og arbejdspladser. Det skyldes højst sandsynligt, at disse områder er intensivt busbetjent, at busfrekvensen normalt er langt højere end togfrekvensen og at cykling er meget udbredt.

De udenlandske erfaringer indikerer, at der kan opnås betydelig passager-vækst ved at nedlægge meget små stationer i kombination med en hastighedsopgradering af strækningen.

25

## Analyse af mulighederne for at optimere stationsstrukturen

I det følgende analyseres en række potentielle nye stationer, en række strækninger, som kan optimeres ved nedlæggelse af et antal stationer samt en række cases, som har betydning for stationsstrukturen fremadrettet.

På baggrund af de 166 potentielle stationer, som er oplistet i Bilag 2, er der udvalgt 21 stationer til nærmere analyse, da de har en positiv eller omtrent neutral nettotidsgevinst:

Mellem Køge og Ølby	Mellem Høje Taastrup og Taastrup	Hastrup
Tranegårdsvej	Jerne	Vester Sottrup
Erritsø	Skolebyen	Hjørring øst
Frøjk	Darup	Vinge
Mellem Helsingør og Snekersten	Gråsten syd	Åløkke
Seest	Laurbjerg	Ringkøbing syd
Mejdal	Priorparken	Frederikshavn vest

Følgende strækninger er udvalgt til nærmere analyse af optimerings-potentialet ved nedlæggelse af stationer. Forslagene vil være til ugunst for nogle og sandsynligvis betyde, at enkelte vil fravælge toget, men samlet set vil forslagene være til gavn for de fleste og generere en nettotilgang af rejsende og dermed indebære en overordnet samfundsøkonomisk gevinst.

## Stationer på S-banen

### Strækningsoptimering af Hareskovbanen ved nedlæggelse af stationer

32...

Skovbrynet har ca. 490 passagerer på en hverdag, hvilket er særdeles lavt for en S-togsstation.

...

33

### Strækningsoptimering af Frederikssundsbanen ved nedlæggelse af stationer

#### Kildedal

På Kildedal station er passagertallet ca. 410 på en hverdag, hvilket er et særdeles lavt passagertal for en S-togsstation.

...

38

## Region Syddanmark

... Med etablering af Timemodellen bliver banekapaciteten Storebælt – Aarhus og Storebælt – Esbjerg sat under pres, og det vil i høj grad vanskeliggøre etablering af nye stationer. Banen Storebælt – Fredericia – Padborg indgår i den inter-europæiske godskorridor 3 (også betegnet som korridor B), og det vil også vanskeliggøre etablering af nye stationer.

---

39

### **Åløkke (Odense vest), Odense – Svendborg**

...

Stationen er forudsat placeret på Svendborgbanen, der løber parallelt med banen Odense-Fredericia ca. 2 km fra Odense station. Den i forvejen høje kapacitetsudnyttelse på banen Odense-Fredericia vil stige yderligere med et ekstra regionaltoogsstop i Åløkke.

...

### **Erritsø, Middelfart – Fredericia**

Erritsø er et byområde ca. 4 km syd for Fredericia. Der har længe været lokale overvejelser og ønske om åbning af en fælles station for Trekant-området i Erritsø, som har beliggenhed til at blive et knudepunkt på jernbanen og har derudover god biltilgængelighed. ...

---

40

### **Seest, Kolding – Esbjerg**

...

Seest ligger i den vestlige del af Kolding, godt 2 km fra Kolding station og i et område betjent af bybusser. Adgangen til stationen fra nord er begrænset af Kolding ådal, hvorfor stationens opland er begrænset til området syd for jernbanen. ...

---

41

### **Jerne (Esbjerg øst), Tønder – Ribe – Esbjerg**

...

Jerne ligger i den østlige del af Esbjerg, ca. 2 km fra Esbjerg station, som den i betydelig grad deler opland med. ...

---

42

### **Gråsten syd, Tinglev – Sønderborg**

...

Stationen ligger mindre end 1 km fra Gråsten station, som den i vid udstrækning deler opland med. ...

### **Vester Sottrup, Tinglev – Sønderborg**

...

Vester Sottrup udgør et selvstændigt bysamfund, ca. 6 km fra Sønderborg. De fleste af de forventede passagerer er nye passagerer, men det er vurderingen, at stationen kun vil få ca. 50 passagerer pr. hverdag, og de kan ikke dække omkostningerne ved at anlægge og drive stationen. ...

---

44

### **Strækningsoptimering af Odense-Svendborg ved nedlæggelse af stationer**

Mellem Odense og Svendborg findes et antal stationer, som har forholdsvis få passagerer:

...

Ved at nedlægge Fruens Bøge, Højby, Pederstrup, Rudme og Stenstrup Syd, der tilsammen kun har 5 % af banens samlede passagertal, er det muligt at tilgodese de større rejsestrømme gennem en enkel, systematisk køreplan, der samtidig reducerer antallet af togstammer fra fem til fire.

Områderne omkring Fruens Bøge og Højby har intensiv bustrafik. Områderne omkring Pederstrup, Rudme og Stenstrup Syd trafikeres af flere lokale busser, primært skolebusser.

Hjallese har tilsvarende lave passagertal, men her anbefales det ikke at nedlægge stationen af hensyn til dens funktion som skiftestation til en kommende letbane.

Optimeringsforslaget kræver, at krydsningssporet i Årslev forlænges godt 2 km mod Ringe, så togene kan krydse hinanden uden at skulle standse. ...

---

46

### **Strækningsoptimering af Odense – Fredericia ved nedlæggelse af stationer**

Mellem Odense og Fredericia findes et antal stationer, som har forholdsvis få passagerer.

...

Med overspring af disse fire små stationer kan rejsetiden for regionaltogene reduceres med op til 20 minutter mellem Odense og Fredericia hver anden time. ...

---

48

### **Case: Nærbanetrafik omkring Esbjerg**

---

50

### **Case: Banebetjening af Billund Lufthavn**

---

53

## Ringkøbing syd, Skjern – Ringkøbing

...

Ringkøbing har knap 10.000 indbyggere, hvoraf den største del bor inden for oplandet til den nuværende station. Ringkøbing syd ligger ca. 1½ km fra Ringkøbing station. Stationens opland er i høj grad fælles med Ringkøbing station.

Ringkøbing-Skjern Kommune har umiddelbart ingen planer om intensiveret byudvikling i næroplandet til en evt. ny station.

På grund af banens lave passagertal er tidsfordelen for stationens passagerer større end tidsulempen for de ret få gennemrejsende passagerer, der sinkes af et ekstra stop. ...

---

53

## Frøjk (Holstebro vest), Skjern – Holstebro

...

Stationen ligger ca. 2½ km fra Holstebro station. Stationens opland er koncentreret nord for stationen og er i høj grad fælles med Holstebro station, hvorfra der er tog i flere retninger. Området har en vis bybusbetjening og forventes derfor at få en lav togandel.

På grund af banens lave passagertal er tidsfordelen for stationens passagerer større end tidsulempen for de gennemrejsende passagerer, der sinkes af et ekstra stop. Dog er det kun ca. ¼ af de forventede passagerer som er nye, og det er næppe tilstrækkeligt til at dække omkostningerne ved at anlægge og drive en ny station. ...

Banens kapacitet er ret højt udnyttet, og et ekstra stop kan øge kapacitetsudnyttelsen til et uacceptabelt niveau.

På baggrund af en lav andel af nye passagerer, fravær af udviklingsplaner og områdets busbetjening kan stationen ikke anbefales.

---

54

## Mejdal (Holstebro syd), Herning – Holstebro

...

Stationen ligger ca. 1½ km fra Holstebro station. Stationens opland er i høj grad fælles med Holstebro station, hvorfra der er tog i flere retninger. Området betjenes af bybus og forventes derfor at få en lav togandel.

Holstebro Kommune har umiddelbart ingen planer om intensiveret byudvikling i næroplandet til en evt. ny station. ...

Banen har en ret høj kapacitetsudnyttelse, og yderligere stop mellem Herning og Holstebro (ud over Gødstrup) kan øge kapacitetsudnyttelsen til over det acceptable og kan vanskeliggøre køreplanlægningen.

På baggrund en meget lav andel af nye passagerer, fravær af udviklingsplaner, banens kapacitetsudnyttelse og områdets busbetjening kan stationen ikke anbefales.

---

55

## Skolebyen (Skjern øst), Herning – Skjern

...

Skjern har knap 8.000 indbyggere, der stor set alle bor inden for den nuværende stations opland. Skolebyen ligger ca. 1½ km fra Skjern station, som den i høj grad har fælles opland med og hvorfra der er tog i flere retninger. ...

På baggrund af den meget lave andel af nye passagerer og fraværet af udviklingsplaner kan stationen ikke anbefales.

## Laurbjerg, Aarhus – Langå

...

Stationen ligger i et lille, selvstændigt bysamfund ca. 4 km fra Langå. Byen betjenes af 2 buslinjer med 20 afgang pr. hverdag. ...

På grund af bysamfundets størrelse er det potentielle passagertal beskedent. ...

---

56

## Strækningsoptimering af Herning-Skjern ved nedlæggelse af station

Herning Messecenter har kun ca. 50 passagerer pr. hverdag eller mindre end 2 % i forhold til de gennemrejsende, der således sinkes af et ekstra stop.

Herning Messecenter er en af de stationer, der er etableret inden for de senere år. ...

---

58

## Strækningsoptimering Struer – Thisted ved nedlæggelse af stationer

Strækningen løber både gennem Region Midtjylland og Region Nordjylland, men behandles her under et.

En række af Thybanens stationer har meget lave passagertal pr. hverdag:

Humlum	70
Oddesund Nord	10
Uglev	60
Lyngs	50
Ydby	30
Hørdum	70
Sjørring	90

På strækningen Struer-Thisted er der på længere sigt et potentiale for en bedre togbetjening i form af kortere rejsetid og højere frekvens ved at nedlægge disse stationer.

I forbindelse med en hastighedsopgradering af strækningen øges hastigheden fra 75 til 110 km/t. Ved at nedlægge Humlum, Oddesund Nord, Uglev og Ydby, som har meget få passagerer, vil det være muligt at etablere en køreplan, der udvider trafikken fra dagens tog hver anden time plus enkelte myldretidstog til tog hver time, og samtidig spare en togstamme i myldretids-timerne. De fire stationers passagertal udgør 8 % af banens samlede passagertal.

Stationerne Lyngs, Hørdum og Sjørring har også lave passagertal, som isoleret kan pege på en nedlæggelse. Standsning i Lyngs foreslås dog bevaret, da der ikke findes busalternativ. Standsning i Hørdum og Sjørring foreslås også bevaret, da det tidsmæssigt vil være muligt at standse uden merforbrug af togmateriel.

Optimeringsforslaget øger rejsehastigheden på banen fra 55 til 80 km/t. og reducerer rejsetiden mellem Struer og Thisted fra ca. 1 time og 20 min. til 55 min. Togene krydser fast i Hurup Thy, som er knudepunkt for flere regionale og lokale buslinjer. Togene forudsættes videreført til og fra områdets største by Holstebro, så den gennemsnitlige rejsetid mellem Thisted og Holstebro kan reduceres med ca. 40 min. til 1 time 12 min.

Banen forventes at få omkring 53.000 flere rejser årligt svarende til knap 180 rejser om dagen. Den samfundsøkonomiske værdi af forslagens rejse-tidsbesparelser er ca. 5 mio. kr. pr. år, og der vil være en driftsøkonomisk besparelse på ca. 3 mio. kr. pr. år.

...

Optimeringsforslaget skønnes først aktuelt i forbindelse med en hastigheds-opgradering, idet der ikke vil være nogen gevinst ved at springe stationerne over med den nuværende trafikering.

60

### Case: Nærbane Aarhus – Langå

Der er lokalt ønske om etablering af yderligere 5 stationer mellem Aarhus og Langå ud over de eksisterende 2 stationer. Nedenstående analyse viser, at banens kapacitet ikke er tilstrækkelig hertil. En letbane vil formentlig være et bedre alternativ.

#### Nærbanens stationer

De eksisterende stationer på strækningen er Hinnerup og Hadsten. De fem ønskede stationer er Åbyhøj, Brabrand, Mundelstrup, Søften og Laurbjerg. Åbyhøj, Brabrand og Mundelstrup er en del af Storaarhus. Søften er på grænsen mellem Storaarhus og et selvstændigt bysamfund. Laurbjerg udgør et lille selvstændigt bysamfund.

Stationer i selvstændige bysamfund har normalt en højere andel af indbyggere og arbejdstagere, der benytter kollektiv togtrafik, typisk omkring 10 procent på en hverdag.

Forstadsstationer har derimod typisk en langt lavere andel af indbyggere og arbejdstagere, der benytter kollektiv togtrafik, typisk 0,5-1,5 procent på en hverdag. ...

62

### Case: Ny bane Aarhus – Silkeborg

65

#### Hjørring øst, Hjørring – Frederikshavn

...

Stationen ligger ca. 1,2 km fra Hjørring station. ...

Banens kapacitet er forholdsvis højt udnyttet, og en ny station kan øge kapacitetsudnyttelsen til over det acceptable, medmindre andre stationer samtidig nedlægges.

På baggrund af det lave antal nye passagerer, områdets busbetjening, banens kapacitetsudnyttelse og fraværet af udviklingsplaner kan stationen ikke anbefales.

---

66

### Frederikshavn vest, Hjørring – Frederikshavn

...

Stationen ligger ca. 2,5 km fra Frederikshavn station, og oplandet er i et vist omfang fælles med Frederikshavn station. ...

Banens kapacitet er forholdsvis højt udnyttet, og en ny station kan øge kapacitetsudnyttelsen til over det acceptable, medmindre andre stationer samtidig nedlægges.

På baggrund den lave andel af nye passagerer, banens kapacitets-udnyttelse, områdets busbetjening, områdets begrænsede bebyggelse og de begrænsede udbygningsplaner kan stationen ikke anbefales.

---

67

### Strækningsoptimering af Aalborg-Frederikshavn ved nedlæggelse af stationer

Strækningen Aalborg-Frederikshavn kan optimeres med væsentlig kortere rejsetider og bedre frekvens end dagens køreplan, ligesom togene kan videreføres ad lokalbanerne Hjørring-Hirtshals henholdsvis Frederikshavn-Skagen. Optimeringen forudsætter, at Tolne og Kvissel nedlægges, at regionaltrafikken prioriteres frem for fjerntrafikken og at der indsættes moderne regionaltoget.

---

...

68

### Konklusion

Af de 166 undersøgte potentielle stationer vil der kun ved et mindre antal kunne opnås samfundsøkonomisk gevinst ved at åbne stationerne. På flere strækninger kan trafikken optimeres, hvis stationer med få passagerer nedlægges.

Der er de seneste 30 år åbnet ca. 25 stationer på det statslige banenet. Flere af dem har relativt lave passagertal og har ikke resulteret i nogen væsentlig nettotilvækst af passagerer i den kollektive trafik. I mange tilfælde sker der en overflytning af buspassagerer til tog, hvilket naturligvis er en forbedret service for den enkelte, men ikke en forbedring af den samlede kollektive trafik.

Blandt de stationer, der har haft største succes, er stationer i større, selvstændige bysamfund som f.eks. Hinnerup, Hedensted og Støvring, samt stationer, der er etableret omkring større uddannelsesinstitutioner for unge og voksne som f.eks. Spangsbjerg, Birk Centerpark og Svendborg Vest. Derimod har forstadsstationer til større byer generelt en lav passagerandel i forhold til oplandets befolkning og arbejdspladser. Det skyldes højst sandsynligt, at disse områder er intensivt busbetjent, og at busfrekvensen normalt er langt højere end togfrekvensen. Yderligere er passagertallene på nogle landstationer meget lave.

---

...

Der er identificeret en række muligheder for at optimere trafikken på flere strækninger ved at nedlægge nogle stationer, der har et relativt lavt passagertal:

- S-banen København-Frederikssund ved at nedlægges Kildedal
- S-banen København-Farum ved at nedlægge Skovbrynet og Dyssegård
- Odense-Svendborgbanen ved at nedlægge Fruens Bøge, Højby, Pederstrup, Rudme og Stenstrup Syd
- Odense – Fredericia ved at nedlægge Holmstrup, Skalbjerget, Bred og Kauslunde
- Struer-Esbjerg-Tønder i kombination med en nærbane i Esbjerg samt etablering af en station i Jerne<sup>4)</sup>
- Herning – Skjern ved at nedlægge Herning Messecenter
- Struer-Thisted ved at nedlægge Humlum, Oddesund Nord, Uglev og Ydby<sup>5)</sup>.
- Aalborg – Frederikshavn ved at nedlægge Tolne og Kvissel.

Optimeringen består typisk i hurtigere tog, hyppigere frekvens og/eller anvendelse af færre togsæt. Generelt betyder optimeringsforslagene, at der kan opnås en bedre driftsøkonomi i kraft af billigere trafik og flere passagerer, dels samfundsøkonomiske gevinster, fordi rejse- og ventetider forkortes for de største passagerstrømme.

---

<sup>4)</sup> Der kan være yderligere optimeringsmuligheder ved at nedlægge stationerne Sig, Gårde og Hee, hvilket også fremgår af Banedanmark rapport "Hastighedsopgradering i forbindelse med Signalprogrammet". Herudover foreslår Banedanmark, at betjeningen af Hjern flyttes til Vejle-Herning-Struer banens tog.

<sup>5)</sup> Ud fra en passagermæssig betragtning kan stationerne Lyngs, Hørdum og Sjørring også nedlægges, hvilket foreslås i Banedanmarks rapport om hastighedsopgradering i forbindelse med signalprogrammet.

**Bilag****Bilag 1: Passagertal, nuværende stationer**

Antallet af daglige passagerer for de enkelte stationer.

Data for 2010.

...

**Bilag 2 Passagertal for potentielle stationer**

Vurdering af passagertal uden for hovedstadsområdet

...

**Passagertal mv., potentielle stationer**

...

Trafikstyrelsen har analyseret, hvordan stationsstrukturen på det statslige banenet kan optimeres, så den kollektive togtrafik kan blive mere attraktiv for de fleste. Analysen omfatter alle statslige baner og herunder også S-banen.

www.trafikstyrelsen.dk  
Optimering af Stationsstrukturen

(BL)

**Længere strækninger i Danmark mellem to togekspeditionssted med passagertrafik**

Hvis de tre trinbrættet **Um**, **No** og **UI** nedlægges, vil de fem længste strækninger mellem to stationer, hvor der finder persontrafik, være:

**Nf-Rf** 34,1

**Rd-Hb** 31,2

**Ng-Od**<sup>6)</sup> 28,7

**Hs-Sd** 28,6

**Str-Hw** 21,9

(BL)

**Forside > Presse > Pressemeddelelser > Banedanmark bygger 18 nye vejbroer på Ringsted-Femern Banen**

**Banedanmark bygger 18 nye vejbroer på Ringsted-Femern Banen**

Banedanmark skal i gang med en gennemgribende ombygning af den eksisterende jernbane mellem Ringsted og Femern Bælt. Med underskrivelsen af kontrakten på 18 vejbroer på Lolland og Falster går anlægsarbejdet ind i næste fase, og dermed kan de første udførelsesarbejder på projektet begynde til maj.

Broerne skal alle sammen udvides og tilpasses i højden for at gøre plads til kørestrøm i forbindelse med elektrificering af hele strækningen.

Det bliver entreprenørvirksomheden Arkil A/S, der kommer til at forestå arbejdet med de 18 vejbroer.

"Med underskrivelsen af kontrakten med Arkil A/S, som er den første store kontrakt på Ringsted-Femern Banen, har vi rundet en vigtig milepæl. Vi kan derfor målrette det forberedende arbejde frem til første spadestik på vores store projekt med at forbedre jernbanen fra Ringsted til Rødby efter sommerferien. Samtidig er vi glade for, at der lokalt på Lolland og Falster bliver sat aktiviteter i gang, som det var planlagt med regeringens vækstpakke, siger Jens Ole Kaslund, projektdirektør for Ringsted-Femern Banen i Banedanmark.

Forligspartierne bag Femern Bælt Forbindelsen besluttede sidste år at igangsætte flere anlægsarbejder, hvor opførelsen af de 18 vejbroer klart udgør den største del af de samlede fremskudte aktiviteter. Disse kan gennemføres nu, selv om anlægsloven for Ringsted-Femern Banen først bliver vedtaget i 2015.

<sup>6)</sup> Lv (Langeskov) i km 146,2 genåbner i 2014, og så forsvinder **Ng-Od**.



## Gode og konstruktive forhandlinger

Banedanmark fik tre tilbud på arbejdet med de 18 vejbroer, og efter konstruktive forhandlinger med alle tre tilbudsgivere vandt Arkil A/S opgaven.

"Vi fik tre gode tilbud på kontrakten med de 18 vejbroer. Under hele processen har det været gode og frugtbare forhandlinger med alle tre tilbudsgivere. Arkil A/S har samlet kunne levere den bedste løsning, og vi glæder os til det forestående samarbejde," siger Jens Ole Kaslund.

Arkil A/S er samtidig også entreprenør på anlæggelsen af en midlertidig togstation i Orehoved, som også er en del af regeringens fremskudte aktiviteter.

Arbejdet med de 18 vejbroer er første del af Banedanmarks arbejde med at opgradere banen mellem Ringsted og Rødby. I alt skal der ombygges 100 broer for at give plads til elektrificeringen og et ekstra spor fra Vordingborg til Holeby.

## Projekt til ni mia. kr.

Ringsted-Femern Banen er et af Banedanmarks store anlægsprojekter, der frem mod 2020 skaber Fremtidens Jernbane, der skal gøre det muligt at fordoble passagerantallet og godstransporten.. Når banen står færdig i 2021 vil det være muligt at køre 200 km/t. mod de nuværende 120/160 km/t., hvorved rejsetiderne bliver markant sat ned.

I maj 2014 fjerner Banedanmark de første tre broer, og efter sommeren kan anlægsarbejdet så for alvor gå i gang. Banedanmark forventer, at alle 18 broer er bygget om i sommeren 2016.

Banedanmark forsøger så vidt muligt at mindske generne for både naboer og trafikanter i anlægsfasen og vil løbende informere om anlægsarbejdet bl.a. via breve og information på projektets hjemmeside. ...

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20015>, mandag 17. marts 2014  
(BL)

Ti 18/3

---

## Nedlægning af overkørsler på Vestbanen, Boulevarden-Janderup

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland begynder i dag på den første af fire dage at holde orientering om projekterne til nedlæggelse overkørsler. I dag og i morgen, **onsdag 19. marts 2014**, holdes møder på **Billum Kro** samt **onsdag 27. marts 2014** og **torsdag 28. marts 2014** på **Hotel Outrup**. Planerne kan ses på <http://www.kommissarius.dk/node/442>, daterede **onsdag 12. februar 2014**. Blandt andet er der mødt formanden for Vestbanen Poul Rosenberg, der var med, da ejerskabet af AR AR 2052 og 2053 skiftede **torsdag 29. marts 2012** på **mdt Str**.

## Tilrejse fra Str til Billum

Str 5.23 tog RA 5204 (Str-Sj) 6.44 Sj 6.45 tog RA 5114 (Sj-Es) 7.29 Va 8.06 Tog P 11 (Va-Nbl) 8.21 Billum.

### BESIGTIGELSE

Forretningen begynder kl. 8.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24 og 25. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere vil tillige have mulighed for at drøfte projektets indflydelse på de enkelte ejendomme med kommissionen, såfremt der er behov herfor. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene vedrørende overkørslerne. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/442>, **onsdag 12. februar 2014**

Direktøren for Vestbanen er den første taler.

## Status i dag

Ansvar er placeret to steder, og det er ved Banedanmark og Vejdirektoratet. Han gennemgår sikrede ovk med bomanlæg, advarselsanlæg og usikrede ovk med et kryds. Fuldstændig umarkerede ovk – uden varsling, hvor kun sveller mellem skinnerne markerer, at her er der en ovk.

- Usikret anlæg – med varsling.



Advarselstavle  
A 74,1

- Usikret anlæg – uden varslings.
  - Der er i dag 98 overkørsler; oprindeligt var der 205 ovk.
  - Banedanmark har ansvaret for 38 ovk – primært ved offentlige veje.
  - Vestbanen har ansvaret for 60 ovk – primært private ovk og markoverkørsler.
- Fremover vil der blive 35 sikrede ovk.

### Hvad vil vi opnå?

- at forbedre sikkerheden generelt for togtrafikken på Vestbanen ved færre ovk samt nyere og mere driftsikre tekniske installationer.
- forbedre sikkerheden for en krydsende trafik af biler, bløde trafikanter og arbejdskøretøjer
- Banedanmark har 38 ovk.

### Banedanmark planlægger

- 32 ovk bevares
- 6 ovk nedlagt.

### Vestbanen har 60 ovk

- 3 ovk bevares
  - 49 ovk nedlagt
  - 8 ovk er »nedlagte« fysisk i marken, men ikke juridisk.
- Fremover skal der være 35 sikrede ovk svarende til ca. 1 pr. km.

De nye veje vil blive anlagt med 4 meters grusbredde og i 6 meters total bredde. Veje anlægges langs banens nuværende skel.

### Ovk 18 km 4,811 Nedlægges

Møde kl. 13.00.

### Ovk 22 km 5,589 Bevares

#### Elkærdam km 5,6

Ovk 16-21 og 23-25 lukkes. Der etableres ny markvej (projekt 1). Vejadgang sikres ved tinglysning (projekt 2) Vejen anlægges på sydsiden af banen. Ovk 22, **Elkærdamvej**, bevares.  
Møde kl. 13.20.

## TRE UDSKÆLDTE TRINBRÆTTER NEDLÆGGES NU

Sydtrafik har i dag besluttet at nedlægge tre trinbrætter ved Vestbanen.

...

De tre trinbrætter er Hesselmed, Søvig Sund og Elkærdam.

De lukkes 1. juli, når den nye køreplan træder i kraft, og de nye tog kommer.

Kilde: <http://www.tvsyd.dk/artikel/146018:Tre-udskaelde-trinbraetter-nedlaegges-nu>, fredag 30. marts 2012

## ELKÆRDAM

Alt ved **Elkærdam T** er stadig intakt siden nedlæggelsen **søndag 1. juli 2012**.

Den få meter korte perron, hvor kun én dør i et tog kan holde, og venteskur eksisterer stadig. Det eneste, der er fjernet, er stationsskiltet og det brandgule passagersignal. Standeren hertil står der endnu ...

Kommissionen følger i det grønne område med flere huse med en bæk løbende i en lille dal a la en park med blomster, og ved dette syn forstår man godt, at her blev der oprettet et trinbræt.

I **Togfløjten**, Nr. 2, **2010**, side 17 står der i billedteksten ved billedet af trinbrætskuret, at det trinbrættet blev åbnet i **1963** og venteskuret stammede fra **Abildhede** trinbræt på VGJ. Dét trinbrætnavn skal der lige kobles en **historie** til:

På VGJ's sidste driftsdag, **fredag 31. marts 1972**, bestod det sidste tog, tog S 114 (Gi-Va), 70 km/t., 16 aksler – 42 tons, af VGJ **Sm 6** + Sp + Sp + **Sm 7**. Da der standses i **Abildhede**, km 18,1, kl. 23.58½ (240½), siger direktørerne for VGJ højt ud i **Sm 6**:

– *Det er nu midnat, og driften af VGJ ophører. Der er ingen forsikring mere. Vil I have, at toget skal fortsætte?*

Alle råber **Ja!!!**

Kl. 0.00 (242) **lørdag 1. april 1972** afgår tog 114 fra **Abildhede** og ankommer til **Va** kl. 0.24½ (241½). Under indkørsel lød der store brag fra to knaldsignaler lagt ud i sporet ved VGJ's remise.



## Ovk 25 Nedlægges

En lodsejer læser op om at bevare ovk 18.

– *Høje Kommissarius! Vi har ikke kunnet forhandle os med Vestbanen til at bevare ovk 18. Ovk 18 bruges af ret mange lodsejere.*

Direktøren for Vestbanen fortæller om de overvejelser, der er gjort for at finde andre veje til lodsejerne i stedet for ovk 18.

– *En overkørsel koster 2-2,5 million kroner. At anlægge en vej koster omkring 1 million kroner per km. På projekt 2 skal der lægges 1.800 meter vej oven på grus, og det vil koste 1,8 million kroner holdt op mod en sikret ovk.*

En anden lodsejer opsummerer, hvad det koster at anlægge en vej, men hvem skal betale for, hvis en gyllevogn vælter, og indholdet løber ud i **Varde Å**?

– *Er det antallet af køretøjer, der skal betale i forhold til den mængde, der kører?*

En ansat ved fra **Varde Kommune** fortæller, hvorledes vedligeholdelsesudgifterne til en vej udlægges. Det afhænger af, om der er besætning på gården, og om en ejendom er beboet.

Vestbanens togekspeditions- steders kilometer	
Km 3,4	<b>Boulevarden T</b>
Km 7,2	<b>Hyllerslev T</b>
Km 8,9	<b>Janderup</b>
Km 11,8	<b>Billum</b>

Kilde: Arriva TIB Vestbanen, side 17-2 – 18-2, mandag 17. februar 2014.

## BESIGTIGELSE

Forretningen fortsætter kl. 10.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 27, 30, 31 og 35. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/442>, onsdag 12. februar 2014

## Ovk 27 km 6,812 Nedlægges

Den 13. april 2013 sendte samtlige beboere på **Adelengvej** en protest mod nedlæggelse af ovk 27. (Gennemgås).

En anden lodsejer gennemgår farligheden ved at skulle svinge til venstre henne ved **Hyllerslev Stationsvej** hen over ovk 30 i forhold til at svinge ned **Adelengvej**, hvor der stiger op til med et sving, så bilerne ikke kører så stærkt.

En lodsejer/lastchauffør mener ikke, at vejen kan bære en lastbil på 60 tons. Den bliver vist kun lavet til at bære en mindre masse. Møde herom kl. 14.20.

Der er én grusvej på dette kort med Projekt 10, Privat Fællesvej.

– *Hvem har vedligeholdelse?*

Direktøren fra Vestbanen beskriver begrebet Privat Fællesvej, og hvis der opstår uoversstemmelse herom, kan Vejmyndigheden tage sagen op.

## Ovk 33 km 7,982 Bevares

Møde kl. 14.45 ved ovk 33 **Sdr. Hebovej**.

Der kigger på de resterende ovk og de tre sidste er ovk 22, 23 og 24, alle med sveller i sporet Ø for **Hyllerslev**, før kursen sættes mod **Va**.

## Tilbagerejse Billum-Str

Rejseplanen foreslår:

Billum 13.39 tog P 32 (Nbl-Va) 13.53 Va 14.54 tog RA 5159 (Es-Sj) 15.34 Sj 15.47 tog RA 5261 (Sj-Str) 17.08 Str.

Rejseplanen angiver »Bemærkning: Forlænget stop« i **Va**, da der sikkert ikke kan skiftes tog på ét minut. Der bliver derfor 61 minutter; længe at vente. Derfor er det godt at være cyklende på en racercykel og endda have tid til at fotografere ovk samt tog P 35 (Va-Nbl), der skal krydse tog 32 i **Oksbøl**.

**Str** nås kl. 17.08½ efter en udflugt på 12¾ time, hvor det blev kørt 269,6 km med tog og cyklet 25-30 km.

(BL)

## Nedlægning af overkørsler på Vestbanen, Janderup-Hesselmed

### Tilrejse fra Str til Billum

Str 5.23 tog RA 5204 (Str-Sj) 6.44 Sj 6.45 tog RA 5114 (Sj-Es) 7.29 Va 8.06 Tog P 11 (Va-Nbl) 8.21 Billum.

### **BESIGTIGELSE**

Forretningen begynder kl. 8.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 36e, 37, 38, 42 og 45. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere vil tillige have mulighed for at drøfte projektets indflydelse på de enkelte ejendomme med kommissionen, såfremt der er behov herfor. Der kan i den forbindelse forekomme ventetid.

Kommissionen vil efterfølgende foretage en besigtigelse af forholdene vedrørende overkørslerne. Den nærmere tidsplan og rækkefølge for besigtigelsen aftales på mødet.

Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/442>, onsdag 12. februar 2014

### **Priv. ovk 37 km 9,346 og priv. ovk 38 km 9,490 nedlægges**

En børnehavepædagog fortæller, at hun er bange for, at forældre ikke vil køre en omvej ned til ejendommen fra **Åkrikevej**.

Indtil 1½ år siden var der en fredningssag ved **Varde Kommune**, men den er forsvundet. En ejendom må ikke opføre et solcelleanlæg, og *hvorledes må der så laves en Privat Fællesvej?*

De to 90-graders sving skal vedligeholdes hver vinter, og det ved alle – især landmand.

– *Hvem skal betale?*

### **Ovk 45 km 10,523 Nedlægges Nygårdsvej**

**Nygårdsvej** op mod landevejen skal nedlægges, og det har vi 26 beboere lavet en protest over, skrevet den **11. marts 2014**. Der er mange børn, en minkfarm og en møbelmontør. Vejen er så smal, at to lastbiler ikke kan passere hinanden. (Flere beboere udtaler sig). Grøfterne er forsvundne. Som det er nu, kører næsten al trafik ind ad vejen ind over ovk 39 hen ad **Vester Janderupvej** og ud ad **Nygårdsvej** over ovk 45 til **Vesterled**. I spørgetiden argumenterer mange beboere for, at ovk 45 skal bevares og forsynes med bomanlæg. En beboer fortæller, at der bliver 2 km længere at køre, og det vil koste 10 liter dieselolie.

– *Har I tænkt på, hvor meget mere forurening, der vil komme?*

**Vester Janderupvej** er en al for smal asfaltvej.

Af de 35 anlæg, Banedanmark skal renovere, er der bygget ni om, og dette arbejde fortsætter.

– *Kan man forstille sig, at **Vester Janderupvej** bliver en Privat Fællesvej?*

– Det er den ingen planer om.

– *Hvorfor skal Vestbanen ikke betale for udvidelse af **Vester Janerupvej**, når der bliver mere trafik?*

– *Når en ovk nedlægges, bliver det så stadig muligt at køre over banen?*

– Der vil blive gravet grøfter, hvis der er nødvendigt!

Møde kl. 13.15 ved sydenden af **Nygårdsvej**.

### **BESIGTIGELSE**

Forretningen fortsætter kl. 10.30 på Billum Kro, Vesterhavsvej 25, Billum, hvor der vil blive foretaget en orientering om og gennemgang af projektet vedrørende overkørslerne nr. 48, 52, 52a og 54. De berørte lodsejere og anlægsmyndigheden vil få lejlighed til at udtale sig om projektet. De berørte lodsejere er lodsejerne med nummer ...

De berørte lodsejere ...

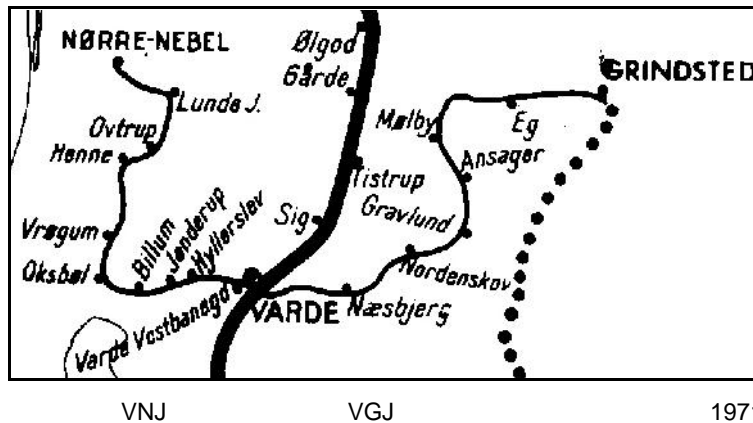
Kilde: <http://www.kommissarius.dk/node/442>, onsdag 12. februar 2014

## Eftermiddag på og langs Vestbanen

Over middag skal besigtigelser i marken finde sted, og to mødetidspunkter bliver fastlagt. Der vil ske kl. 12.30 og kl. 13.15 blandt andet ved sydenden af **Nygårdsvej** med ovk 45.

Der er således tid til at se på nogle flere ovk – både dem, der bevares, og dem, der nedlægges. Det være sig både sikrede og usikrede ovk. Derefter sker der ikke mere i eftermiddag. Åbenbart bliver der ingen besigtigelse af ovk fra **Billum** til **Oksbøl**, men så må Deres

udsendte selv besigtige dem. Det vil også mindske antallet af ovk, der skal besøges, når kommissarius afholder møder på **Hotel Outrup onsdag 26. marts 2014** og **onsdag 27. marts 2014**.



## Ekspeditioner

Ved middagstid begyndes der på at fotografere samtlige ovk fra **Jannderup** til **Oksbøl**, der skal være nås senest kl. 15.20. Med en kraftig tele fås der dramatiske rutsjebanebilleder, hvor **Vestbanen** følger terrænet.

Da tog P 35 (Va-Nbl) med AR AR 1005 kl. 13.36 (23½) og tog P 32 (Nbl-Va) med AR AR 1002 kl. 13.40½ (21½) er fotograferet ved privat ovk 54 i km 13,379, **Hesselmedvej**, der nedlægges, gælder næste besøg **Hesselmed**.

Vestbanens togekspeditionssteders kilometer	
Km 11,8	<b>Billum</b>
Km 14,0	<b>Hesselmed</b>
Km 15,1	<b>Oksbøl</b>
Km 16,2	<b>Baunhøj</b>

## Hesselmed km 14,0

I kortholderen på cykelstyret er indsat et kort i målforholdet 1:100.000 fra Det Levende Danmarkskort, men en adgangsvej er ikke indtegnet eller med »meget småt«. Derfor cykles der hen ad vej **431**, **Blåvandvej**, der er ført i en gennemskæring under en jernbanebro. Her må **Hesselmed T** ligge oppe til venstre. Cyklen løftes op ad den flere meter høje skråning, og oppe bag de mindre træer ligger ... ja, perronen med et **rødt** træskur og bænk på østvæggen! (Stedfornemmelse)! **Hesselmed** er opkaldt efter herregården fra 1500-tallet SV for.



Mod Ø står indkørselssignalet, foran km 14  
0. Det eneste, der

**HELSEMED**

og mærke »Rangergrænsen« og lige mangler, er stationsskiltet.

Kilde: Arriva TIB Vestbanen, side 18-2 – 20-4, [dag 17. februar 2014.

## VESTBANEN ER UUNDVÆRLIG FOR LOKALSAMFUND

Trinbrættet Hesselmed ved Oksbøl skal nu renoveres for 600.000 kroner, selvom det kun har en daglig passager. Men renoveringen af trinbrættet er nødvendig og et symbol for fremdrift i lokalsamfundet.

<http://www.tvsyd.dk/artikel/141112:Vestbanen-er-uundvaerlig-for-lokalsamfund>, **tirsdag 21. februar 2012**

## LÆS OGSÅ: Vestbanen: Danmarks suverænt dyreste

Se hele historien om Vestbanens betydning i aftenens udsendelse.

Læs også: Vestbanen tror på klokke og blink

## LÆS MERE

**M** Læs også: Optimisme om nærbane

**M** Læs også: Nebel-grisen kører i Peru

**M** Læs også: Tog på motorvej

**M** Læs også: Nebel-grisen på vej til Peru


**M** Læs også: Arrivas nye tog er fine

**M** Læs også: 54 mill. kr. til Vestbanen

**M** Læs også: Tre udskældte trinbrætter nedlægges nu

- M Læs også: [Trinbrætter kan nu skrottes](#)
- M Læs også: [Politisk drilleri om tre trinbrætter](#)
- M Læs også: [Dyrt trinbræt på dagsordenen](#)

Jernbanebroen er forsynet med tvangsskinner. På den anden side af jernbanebroen ligger sporskifte 1a, hvor militærsidesporet til **Oksbøl Syd** drejer fra. Ved sporskifte 1a findes et fælles udkørselssignal i kørselsretning **Billum**.

For rangertræk/tog derudefra ligger afløbssporskifte 1b .



### Militærsidesporet til Hærens Kampskole, Oksbøl Syd


Der er udgivet en bog [Det kørte på skinner i Ho – Oxby og Aal sogne](#), Lokalhistorisk Forening for Aal og Ho-Oksby sogne, 70 sider, **2011**, købet på JBM **Od fredag 29. november 2013** for 80 kroner. Udgiver <http://www.ho-oxby-aal.dk/bogudgivelser.htm>. I denne bog findes to kapitler herom.

»Tirpitz-sporet. Jernbanen fra Oksbøl til Grønbjerg, Oksby« på side 56-61, anlæggelse påbegyndt **tirsdag 1. august 1944** og færdiggjort **tirsdag 1. maj 1945**.

»Militærjernbanen Hesselmed-Stampemøllen« på side 62-65. Efter ekspropriation af jord til linjeføringen i **1977** blev sidesporet i **1979** åbnet til **Oksbøl Syd**

Det gør en nysgerrig i at se lidt af strækningen. Da sidesporet blev anlagt, rykkede VNJ hen til den nuværende linjeføring, hvor jernbanebroen sikkert netop var færdigbygget.

Sidesporet begynder med en venstrekurve, hvor en usikret ovk fører over til et stort solcelleanlæg. Efter kurvens ophør ligger atter en usikret ovk, og foran denne står et dværgsignal; en art udkørselssignal!

Derefter følger SR-signal 17.17 "Endepunkt for rangering for signal"  og et modsat rettet dværgsignal; en art indkørselssignal. 0,18 km efter denne usikrede ovk ligger ovk 01S med halvbomanlæg til vejen **Gl. Møllevej**.



Da hovedmålet med denne ekspedition er at se på overkørsler på **Vestbanen**, forlades militærsidesporet, for der venter en krydsning i **Oksbøl** kl. 14.23 – om ti minutter.

### Oksbøl km 15,1

Når Deres udsendte står på rampen ved pakhuset, tænkes det på eget billede af DSB MX 1033 (b) med 14 aksler og en belastning på 98 tons (kampvogne) i spor 2 som tog 394 (Oks-Va). Det skete **lørdag 28. februar 1976** (ingen sne). MX 1033 var kommet med et militærtog, tog 8632 (Ho-Va) og tog 393 (Va-Oks).

Tog P 36 (Nbl-Va) skal standse i **Oksbøl** 14.33-35 som første tog og tog P 39 (Va-Nbl) 14.34-36 som andet tog. Når man står ved udbygning på stationsbygningen på perron 1, kan der ses de 1,1 km op til **Baunhøj**. Da AR AR 1005 standser kl. 14.33-33½ (23/23½) i **Baunhøj**, kan det ses i igennem linsen, at der er teenagerpige, der stiger på toget. Fantastisk!

Tog 36 standser 14.35-39½ (22/24½) i spor 1.

Tog 39 standser 14.38-39½ (24/23½).

### Køretider

Generelt kan det siges om rettidighed, at de fleste tog er 2–3 minutter forsinkede. Kigges der på køretiderne, at de for stramme visse steder eller afgangstiden er tidligere end nødvendigt.

Eksempelvis har tog 36 afsat 3 minutters køretid – ifølge både publikumskøreplanerne og tjenestekøreplanen – om at køre 1,1 km = 22 km/t. i gennemsnit. Det minder om, at på privatbanerne (blandt andet VGJ) stod afgangstiderne på opslagstabletterne og i publikumskøreplanerne til at være 2 minutter før de tjenestekøreplanen anførte.

Ved visse tog har lkf 5 minutter til skifte førerrum i **Nørre Nebel**. Der er papirmæssigt afsat 4 minutter til et førerrumsskift på litra AR, og der skal indhentes en kørtilladelse, da der køres med radiodirigeret trafikafvikling, så der er ikke megen tid at hente.

### Oksbøl-Baunhøj

Selv om strækningen fra **Oksbøl** til **Nørre Nebel** skal besigtiges i næste uge, **onsdag 26. marts 2014** og **torsdag 27. marts 2014** af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, tyvstartes der med strækningen op til **Baunhøj**. Det kan nås, for hjemrejse skal først ske kl. 15.54 med tog fra **Va** mod **Str**. Det er fem kvarter minus cykeltid til **Va**.

## Baunhøj km 16,2

Vejen hen til trinbrættet ender foran en træbom, der spærrer privat ovk 65 i km 16,191; den skal nedlægges. På den anden side af banen er vejen vokset til med buskads. På vestsiden af banen lå der tidligere et sidespor med et sporskifte i hver ende.

BAUNHØJ

## Hjemrejse fra Oksbøl til Str

Rejseplanen foreslår:

Oksbøl 14.35 tog P 36 (Nbl-Va) 14.53 Va 15.54 tog RA 5165 (Es-Sj) 16.34 Sj 16.46 tog RA 5267 (Sj-Str) 18.08.

I går blev fornemmelsen, at ét minuts skiftetid i **Va** var for risikabelt til at kunne gennemføres, bekræftet, hvor toget fra **Nbl** skulle ankomme minuttal 53 og tog mod **Sj-Str** skulle afgang minuttal 54. Det kunne slet ikke lade sig gøre. Det samme vil ske i dag, hvor hjemrejse mod **Sj** skal ske en time senere. En cykelafgang fra **Oksbøl** vil være passende sker knap 35 minutter før afgang for tog RA 5174 (Es-Sj) fra **Va**.

Lige som i går følger bemærkningen »Bemærkning: Forlænget stop« i **Va**, og efter de to dage gråvej med al for ofte finregn og en strid vestenvind sættes næsen op efter en hastighedsrekord. Da der er 40 minutter til afgang fra **Va**, er der tid til at købe andet at drikke end det postevand, der har været drukket fra de to drikkeflasker siddende i holdere på cykelstellet. Der er ingen bager at se, men **fakta** ligger ikke langt fra stationen.

Afgang **Oksbøl** bliver kl. 16.22 – 32 minutter før afgang fra **Va** for tog mod **Sj**. Det vil give god tid til at cykle de 15,1 banekilometer til **Va**, for vejen gennem centrum (med brosten) er kortere end de 2,4 km mellem **Varde Vest** og **Va**, da banen ligger i en bue rundt om byen. Stoppeuret sættes i gang (viser tiendedel sekunder). Der er 12,7 banekm **Oksbøl-Varde Vest**.

**Billum** nås efter 5 minutter, **Janderup** efter 9 minutter og **Hyllerslev** efter 12 minutter. Uret stoppes ikke ved ovk 08 i km 2,5 i vestenden af **Varde Vest**, næ, først da der bliver ● i cykelsignalet ved krydset, hvor **Vesterport** ender, sker det. De 12,8 km blev cyklet på **21 minutter** lig **36,2 km/t. i snit**. Til sammenligningsgrundlag kører tog mellem de to byer på 13 og 15 minutter med tilladte 75 km/t. ...

Der er ingen kort eller direkte gennem **Va** by til **Va**, og på brosten er det ikke særlig komfortabelt at cykle. **Va** nås kl. 15.48½ – 6½ minut før afgang – i god tid!

**Str** nås kl. 18.08 efter en udflugt på 13¾ time, hvor det blev kørt 269,6 km med tog og cyklet 36 km. (BL)

To 20/3 2014

## Forside > Presse > Pressemeddelelser > Tilbud om støjisolering til 300 boliger på Lolland og Falster Tilbud om støjisolering til 300 boliger på Lolland og Falster

Banedanmark tilbyder 300 naboer til jernbanen på Lolland og Falster støjisolering af deres boliger i forbindelse med udbygningen af Ringsted-Femern Banen.

Frem mod 2021 skal jernbanen mellem Ringsted og Rødby gøres klar til at blive koblet sammen med den faste forbindelse over Femern Bælt. Derfor er Banedanmark i fuld gang med forberedelserne til det store anlægsprojekt, som skal fremtidssikre jernbanen.

I forbindelse med regeringens vækstpakke blev det besluttet, at en række aktiviteter i Ringsted-Femern Banen blev fremrykket med opstart allerede fra 2013. En af disse aktiviteter er tilbud om nye vinduer til cirka 300 boliger på Lolland og Falster.

### Hvem kan modtage tilskud

I løbet af de næste 2-3 uger vil de naboer, som opfylder kriterierne for at få økonomisk tilskud til støjisolering, modtage et brev fra Banedanmark. Her informeres om processen og muligheden for støtte til udskiftning af boligens vinduer, da det typisk er, her støj trænger ind i boligen.

Til grundlag for vurderingen af hvilke boliger der tilbydes støtte, er der lavet tekniske beregninger af det forventede støjbillede efter banens opgradering i 2021.

"Vores beregninger af det fremtidige støjniveau viser hvilke boligejere, der skal tilbydes økonomisk støtte til udskiftning af vinduer. Boligen skal være godkendt som helårsbolig og støjniveauet beregnet på facaden skal være på 64 dB som middelværd eller 85 dB som maksimalværdi for at komme i betragtning," fortæller Frank Jørgensen, som er projektleder i Banedanmark og arbejder med støjisolering på Ringsted-Femern Banen.

## Arbejde til lokale håndværkere

Det er boligejeren selv, som skal indhente tilbud på udskiftning af vinduerne hos mindst to håndværkere eller entreprenører. Herefter godkendes tilbuddet af Banedanmark, som efterfølgende refunderer omkostningerne ved arbejdet.

"Med udsigt til støjisolering af 300 boliger på Lolland og Falster i 2014 og yderligere cirka 900 boliger på Sydsjælland fra 2015 forventer vi at opgraderingen af jernbanen også bidrager til øget aktivitet lokalt," siger Jens Ole Kaslund, projektdirektør i Ringsted-Femern Banen

Som et supplement til facadeisolering med nye vinduer, vil der også blive opsat ca. 18 kilometer støjskærm på den 115 km lange strækning.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20108>, torsdag 20. marts 2014

## Forside > Presse > Pressemeddelelser > 2013: Et godt år for jernbanen

### 2013: Et godt år for jernbanen

Banedanmark har netop offentliggjort årsrapporten for 2013. Årsrapporten viser en god rettidighed på både fjern- og S-banen og en tilfredsstillende fremdrift i de store anlægsprojekter, der er i fuld gang med at skabe fremtidens jernbane.

I 2013 er jernbanen inden for de godkendte bevillinger blevet vedligeholdt for 1,2 mia. kr., fornyet og udskiftet for 1,3 mia. kr., og der er gennemført nye anlægsprojekter til en samlet sum af 2,8 mia. kr.

"2013 må betegnes som et overvejende godt år for jernbanen. Den høje rettidighed på jernbanen fra 2012 blev fastholdt, og der er god fremdrift i vores store anlægsprojekter. Desuden har vi gennemført to store sporfornyelser i 2013," siger adm. direktør i Banedanmark, Jesper Hansen.

### Høj rettidighed på både fjern- og S-tog

I 2013 kørte togene med høj rettidighed med målopfyldelse på både fjernbanen og S-banen. I 2013 nåede den samlede rettidighed for passagertog på fjernbanen op på 91,1 pct., hvor Banedanmarks resultatkrav var 90,0 pct.

På S-banen nåede rettidigheden op på 94,5 pct., dvs. 1,5 procentpoint over Banedanmarks interne målsætning. Dette er en forbedring på 1,1 procentpoint i forhold til resultatet i 2012 og samtidigt det højeste årsresultat for S-banen, siden Banedanmark begyndte at måle på rettidighed. I tallene for både fjern- og S-banen indgår de trafikale konsekvenser af efterårets to store storme.

En hovedårsag til den gode rettidighed er det fælles, skarpe fokus på tværs af jernbanesektoren for at øge rettidigheden.

En anden årsag til den gode rettidighed er den fokuserede og præventive vedligeholdelse af jernbanen for 1,2 mia. kroner i 2013 – 63 mio. kr. mere end i 2012. Et tal, der i det kommende år vil stige til 1,3 mia. kr.

På trafikinformationsområdet fortsatte Banedanmark og DSB det tætte samarbejde i 2013, ligesom Banedanmark også indgår i TUS – det tværgående Trafikinfo Udviklings Samarbejde, hvor der i 2013 blev lanceret nye skærme og skilte på Københavns Hovedbanegård og Flintholm Station.

### På sporet af fremtidens jernbane

Årets store fornyelsesprojekter i 2013 var sporfornyelsen af jernbanen mellem Esbjerg-Skjern-Herning og Roskilde-Næstved-Køge. Begge projekter kom i mål til tiden.

Samtidig var der en tilfredsstillende fremdrift i de store anlægsprojekter, der frem mod 2020 skal give muligheden for en fordobling af passager- og godstrafikken: Et nyt signalsystem til fjern- og S-banen, dobbeltsporet mellem Lejre og Vipperød, den nye bane København-Ringsted, Ringsted-Femern Banen og udbygningen af Elektrificeringsprogrammet, der i de kommende år skal varetage elektrificeringen på de besluttede strækninger.

Brikker, der tilsammen er med til at danne fremtidens jernbane, som skal sikre en bedre og mere effektiv goddrift.

[Læs mere om Banedanmarks resultater i 2013 i den elektroniske udgave af årsberetningen.](#)

### Fakta

#### Økonomiske nøgletal:

- 1,2 mia. kroner anvendt til vedligeholdelse
- 1,3 mia. kroner anvendt til fornyelse
- 2,8 mia. kroner anvendt til nyanlæg
- Resultatet for driftsbevillingen er et overskud på 29,3 mio. kroner



### **Rettidighed 2013\*:**

- Fjernbanen: 91,1 procent
- S-banen: 94,5 procent

### **I 2013 udskiftede Banedanmark:**

- 31 km skinner
- 56 km sveller
- 40 sporskifter

\*) I Banedanmarks kontrakt anses et tog på fjernbanen som rettidigt, hvis det ankommer mindre end 5 minutter forsinket. På S-banen anses et tog som rettidigt, når det ankommer mindre end 2½ minut forsinket. Tog, der er aflyst inden for de seneste 72 timer, indgår i Banedanmarks opgørelse af rettidighed.

Kilde: <http://www.bane.dk/visNyhed.asp?artikelID=20112>, torsdag 20. marts 2014

(BL)

Fr 21/3 2014

---

### **Nye riste mellem spor 1 og spor 2 i Str**

I formiddag er de tidligere rækværk mellem spor 1 og 2 fjernet, og jba arbejder med at gøre klar til ristene kan anbringes.

(BL)

Ma 7/4 2014

### **Nyt om TIB pr. 07.04.2014**

#### **Nye betegnelser**

Som tidligere oplyst ændres betegnelsen TIB (Ø/V) til TIB-G, ligesom TIB (Ø) og TIB (V) slås sammen til én udgivelse, benævnt TIB-S.

Der er derfor tale om en nyudgivelse, hvilket betyder, at

- alle sider har versionsnummer 1
- der findes ingen rettestreger
- alle tidligere udsendte rettelsesblade er indarbejdet, og rettelsesbladsrasteret er tomt.

#### **Rettelser**

Der er foretaget følgende indholdsmæssige rettelser i forhold til seneste udgave af TIB (Ø) og TIB (V).

#### Generelt

Alle sider i de enkelte strækingsafsnit er "lagt ned", så alle siderne nu vender ens. I den elektroniske version er bogmærkerne angivet med stationsnavne og kilometrer.

#### Strækning 1

I Taulov er sporumrene 1b og 3b nu angivet i begge køreretninger. Desuden er der foretaget korrigerende af hastighedsprofil i køreretningen København H – Fredericia/Taulov. Kilometreringen for strækningshastigheden på 150 km/t. for særlige togsæt, er ændret fra km 222,6 til km 223,4.

#### Strækning 3

I forbindelse med at strækningen fra stationsgrænsen i Fiskebæk (km 162,5) til og med Gedser er udlejet til kørsel med veterantog, er signaler, togvejsmuligheder og angivelser af overkørsler mv. for denne del af strækningen fjernet.

#### Strækning 26

I Taulov er sporumrene 1b og 3b nu angivet i begge køreretninger. Desuden er der foretaget korrigerende af hastighedsprofil i køreretningen Fredericia-Padborg. Kilometreringen for strækningshastigheden på 150 km/t. for særlige togsæt, er ændret fra km 8,7 til km 9,4.

Kilde: [http://www.bane.dk/db/filarkiv/16229/TIBG\\_07042014.pdf](http://www.bane.dk/db/filarkiv/16229/TIBG_07042014.pdf), tirsdag 18. marts 2014

(BL)

### **metroxpress: Folk står op i hvert tiende morgentog**

I gennemsnit var hele 9,3 procent eller 5.000 togafgange i myldretiden i 4. kvartal 2013 overbookede – altså hvor der var flere passagerer end sæder i togene. Det skriver avisen metroxpress i dag på baggrund af tal fra DSB. Flere andre medier har fulgt op på historien her til morgen.

Det er især morgen- og eftermiddagstog til og fra Aarhus, Odense og København, der er så fyldte, at kunder må stå op. Det gælder også kunder med DSB 1' billetter.

"Jeg kan godt forstå, at det er frustrerende, at man som passager skal stå op. Men når man ser på morgenmyldretiden på Sjælland, er det oftest InterCity-tog med få stop, der er fyldt, mens der er plads i regionaltogene, der er 5-10 minutter længere om samme tur," siger direktør for DSB Operation, Anders Egehus til metroxpress.

I en kommentar til abc uddyber Anders Egehus til morgen:

"Men når det er sagt, så vil myldretid altid være myldretid på motorvej, bus og jernbanen, og vi kan derfor ikke love guld og grønne skove, men vi kan gøre det så godt som overhovedet muligt."

Læs hele artiklen fra metroxpress [her](#).

### **Professor: Partikler svarer til passiv rygning**

DSB havde mandag den 10.3. inviteret professor Steffen Loft fra Institut for folkesundhedsvidenskab på Københavns Universitet til seminar om ultrafine partikler for at fortælle om den eventuelle sundhedsfare ved partiklerne.

På seminaret redegjorde DSB Miljø for DSB's løsninger mht. at nedbringe niveauet fra ultrafine partikler i tog. Bl.a. vil man se på, om en højere skorsten på ME-lokomotiver kan løse problemet med, at røgen kommer ind i dobbeltdækkernes indsugningssystem, når det trækkes af et ME.

Steffen Loft kunne fortælle, at der er to måder at måle ultrafine partikler på, nemlig at måle antallet eller at veje partiklerne. Den første metode med at måle antallet har endnu ikke ført til sikkert videnskabeligt bevis for sundhedsfare, mens man ved at veje partiklerne har konkluderet, at risikoen "med meget store forbehold" kan svare til fx at blive udsat for passiv rygning.

"Teknologisk Instituts målinger viser meget høj koncentration i nogle togtyper, så der er man ret udsat," siger Steffen Loft.

#### **Filtre virker**

Mht. DSB's løsninger med forsøg med højere skorsten, katalysator på ME-udstødning og filtre på indsugningssystemerne i dobbeltdækkerne, siger Steffen Loft:

"Det ideelle var jo, at man ikke brugte dieselmotorer med den alder, men det er jo vanskeligt at opretholde togtrafikken uden. Jeg kan godt frygte, at det ikke løser det nok, men det må jo komme an på en prøve. Filtrene på indsugningssystemerne tror jeg dog, er en god løsning, som også kan bruges i fx udsatte beboelsesområder," siger Steffen Loft.

#### **Glad for der sker noget**

Med på seminaret var også arbejdsmiljørepræsentant for togførerne på hovedbanegården, Franciska Moser Thomsen. Hun var glad for seminaret.

"Vi har længe forsøgt at få ledelsen i tale omkring dette, så det er godt med dialog, og det var godt, at der var inviteret folk med udefra, så vi kan få noget objektiv viden," siger Franciska Moser Thomsen.

De ultrafine partikler har længe bekymret hende og hendes kolleger.

"Det fylder uden tvivl for os, der arbejder i togene og på perronerne. Jeg er fortrøstningsfuld over for de løsninger, DSB har sat i gang, når vi nu ikke bare sådan lige kan få elektrificering – men jeg vil også sige, at det manglede da bare, at der kommer nogle løsninger. Jeg glæder mig til at se resultaterne, men mange har jo været udsat for partiklerne i mange, mange år, og jeg håber, at DSB vil have deres helbred in mente også," siger Franciska Thomsen.

Kilde: DSB Intranet, **tirsdag 18. marts 2014**

(JSL via BL)