



Jan Forstlund

Trafikpolitisk

Passagererne er så småt på vej tilbage i den kollektive trafik, efter to års restriktioner som følge af COVID-19. Men det kommer til at tage sin tid, ligesom der også skal en række tiltag til, for at passagererne lader bilen stå, og i stedet løser billet til bussen/metroen/letbanen/toget. Og dette er trafikskelskaberne udemærket klar over, når man læser konklusioner i den fælles kundetilfredshedsanalyse for 2021. Bl.a. at forholde sig til øget rengøring, undgå overfyldte busser/tog, men også at hjemmearbejde er kommet for at blive, og at rejseoplevelsen skal være nem og enkel. Nogle af de passagerer, der hurtigt har fundet tilbage til toget, er unge under uddannelse på f.eks. gymnasier og fagskoler. Her ses en flok unge stige af IC4-toget i Mørkov, efter endt skoledag i Holbæk den 8. marts. Disse har typisk ikke andre transportalternativer end den offentlige trafik, medmindre de har erhvervet sig kørekort, og at forældrene stiller en bil til rådighed.



Transportministeriet

Lex Corona

Der er ingen tvivl om, at corona-restriktionerne gennem de seneste to år har sat dybe spor i passagertallet i den kollektive trafik. Eksperten taler ligefrem om, at vi skal frem til 2024/2025 for blot at nå niveauet fra før, COVID-19 blev et vilkår.

Sammenlignes DSB's passagertal fra februar 2020 (før restriktioner blev indført) med tallene fra februar

2022, så har S-banen vundet 74 % af passagererne tilbage, mens fjern- og regionaltrafikken halter bagefter med 67 %. Nu, hvor alle restriktioner er forsvundet og tillige afløst af kraftige prisstigninger på brændstof efter Ruslands invasion af Ukraine, er der en chance for, at flere vender tilbage til den kollektive trafik i de kommende måneder. Redaktionen følger naturligvis udviklingen tæt.

Offensiv for den kollektive trafik?

Transportminister Trine Bramsen (S) kunne den 27. marts udsende nota-

tet „Udgifter ved transportformer“, der med tørre tal skal lokke bilister tilbage i den offentlige transport. „Priserne for kollektiv transport er ikke steget tilsvarende benzin eller diesel – og det gør den økonomiske besparelse større end tidligere. Samtidig er det både grønnere og med cyklen også sundere“, udtalte hun i en pressemeddelelse samme dag.

Om så notatet får sin virkning nu og her, kan diskuteres. Faktum er, at mange synes, at prisen for at bruge den kollektive trafik er for høj, og ikke står mål med den robusthed, kvalitet og frekvens, der tilbydes. Bedre bliver det ikke af, at der heller ikke foreløbigt er udsigt til forbedringer i den kollektive trafik, snarere tværtimod. Den 4. april kunne transportministeren således meddele Trafikudvalget (TRU Bilag 232), at transportministeriet havde imødekommet DSB's ønske om at reducere en række togafgange i DSB's fjern- og regionaltrafik og S-togtrafik i 2023 (K23) i forhold til den indgåede trafikkontrakt for perioden 2015-2024.

„Tørre passagertal“ hentet fra DSB's rapporter til Transportministeriet, fortæller med al tydelighed, det slag COVID-19 har påført den kollektive trafik.

DSB passagertal	Før Coronaen		Efter 1. nedlukning		Før 2. nedlukning		Efter genåbning	
Passagertal (i x1000)	Febr. 2020	Index	Apr. 2020	Index	Okt. 2021	Index	Febr. 2022	Index
Fjernbanen i alt	5.861	100%	1.312	22%	5.480	93%	3.946	67%
S-banen i alt	9.096	100%	2.658	29%	8.285	91%	6.770	74%
DSB i alt	14.957	100%	3.970	27%	13.765	92%	10.716	72%
Udvalgte strækninger:	Febr. 2020	Index	Apr. 2020	Index	Okt. 2021	Index	Febr. 2022	Index
København-Helsingør (F)	637	100%	123	19%	573	90%	404	63%
Roskilde-Holbæk (F)	286	100%	39	14%	261	91%	187	65%
Vejle-Skanderborg (F)	349	100%	70	20%	332	95%	256	73%
Valby-Frederikssund (S)	1.646	100%	450	27%	1.430	87%	1.168	71%
Dybølbro-Køge (S)	1.848	100%	554	30%	1.682	91%	1.370	74%



På flugt fra Ukraine

I disse måneder står tragedierne i kø, efter Rusland indledte en invasion af Ukraine den 24. februar. Midt i al elendighed spiller jernbanen en stor rolle med at sende flygtninge i sikkerhed mod vest, og forsyninger og militærtropper i modsat retning. Vi har samlet nogle af de indtryk, en række medier skrevet om den seneste tid.

Tekst: Rolf Brems – Fotos: Petr Kadeřávek

Ruslands brutale angreb på Ukraine har skabt en flygtningestrøm i Europa, som vi ikke har set siden Anden Verdenskrig. Billederne her på siden viser ukrainske flygtninge ankomme til Przemyśl i Polen den 2. marts.



Det hed sig at det blot var en russisk militærøvelse sammen med nabolandet Belarus (tidligere Hviderusland) i nord. Den havde fundet sted siden oktober 2021, tæt på grænsen til Ukraine. Da den trak i langdrag, begyndte flere landes statsledere at blive mistænkelige.

Men det var den amerikanske efterretningstjeneste som de eneste, der reelt kunne se – og meldte ud – hvad der foregik. De færreste statsledere havde vist forestillet sig, hvad den russiske præsident Vladimir Putin reelt havde i tankerne, måske fordi de var lullet ind i en falsk tryghed, hvor krig i Europa virkede usandsynlig.

Da de russiske tropper begyndte at trække sig, åndede verden lettet op i nogle dage. Men det var bare en skinmanøvre, natten til den 24. februar overskred de russiske tropper grænsen til Ukraine. Og så var der krig i Europa.

Ukrzaliznytsia (UZ)

Ukraine er Europas næststørste land, landets jernbaner består af ca. 22.000 km, og hører til et af verdens



Mads Guldbrandsen

Mads Guldbrandsen betjener en prøveopstilling af betjeningsfladen til den danske version af et GEC-fuldelektronisk sikringsanlæg på fabrikken i Borehamwood ved London. Foto december 1989.

Sikringsanlæg type DSB 1989

General Electric Co., Solid State Interlocking

Af Ole Edvard Mogensen

Sikringsanlæg type DSB 1989 var et fuldelektronisk sikringsanlæg som General Electric Co. skulle levere til DSB i Ringsted. Der blev indgået kontrakt i 1987 og sikringsanlægget blev også installeret, men det blev aldrig ibrugtaget.

Ringsted Station havde i 1979 et elektromekanisk sikringsanlæg af type 1912. Kommandoposten var betjent af to mand, og anlægget kunne ikke fjernstyres. Derfor var det betjeningsmæssigt dyrt i drift. Der var kun togveje til og fra venstre spor for spor 5 og 6. Derfor havde anlægget ikke den nødvendige fleksibilitet ved uregelmæssigheder og infrastrukturarbejder. Desuden var sikringsanlægget umoderne og slidt, og det var vanskeligt at skaffe reservedele.

Endelig skulle sikringsanlægget immuniseres af hensyn til den kommende elektrificering. DSB mente, at omkostningerne til immuniseringen kunne blive så store, at et nyt sikringsanlæg kunne etableres for beskedne meromkostninger. Der var derfor

mange gode grunde til at tænke på et nyt sikringsanlæg til Ringsted.

De første planer gik ud på, at stationen skulle have et relæsikringsanlæg af type DSB 1972, og det skulle kunne fjernstyres fra FC Roskilde. I 1979 gik man i gang med den trafikale planlægning af anlægget. Det skulle specificeres hvilke hoved- og rangertogveje anlægget skulle have. Sikringsanlægget byggede på det dengang eksisterende sporanlæg.

Der blev udarbejdet et såkaldt KOP-skema. Det står for Kravspecifikation Og Projektbeskrivelse. Skemaet beskrev driftsoplæg, altså hvad der skulle være af signaler og togveje. Om selve sikringsanlægget hed det: „Der etableres et sikringsanlæg af type DSB

1972“. Det var tilstrækkeligt. Alle vidste jo, hvad et 72-anlæg var. Der blev udarbejdet et trafikalt grundlag svarende til et 72-anlæg.

Der blev i maj 1979 nedsat en ad-hoc gruppe, som skulle fastlægge hoved- og rangertogveje. Alle togvejenes start, endepunkt og sikkerhedsafstand skulle beskrives. Desuden skulle det fastlægges, hvilke togveje der var fjendtlige i forhold til hinanden og dermed ikke måtte kunne indstilles samtidigt. Det lyder forholdsvis overkommeligt. Men lige netop det med togvejene skulle siden vise sig at volde kvaler.

Planen var, at det nye anlæg skulle etableres i årene 1980-83. På grund af diverse anlægsstop og sparerunder trak det imidlertid ud.



Det er kort før klokken 5 om morgenen, og dagens første sporvogn på linje 5 mod Amager holder ved stoppestedet på Nørreport station den sidste drifts dag, lørdag den 22. april 1972.

Sidste sporvogn i København

Af Johs. Damsgård Hansen

Et sandt menneskemylder mødte sporvognskavalkaden i Nørrebrogade ved ankomsten til Nørrebro remise. I forgrunden KS 17, og bagved bakker toetagers vognen FS 50 fra Frederiksberg Sporveje ind på remiseområdet. Begge vogne er i dag i drift på Sporvejsmuseet på Skjoldenæsholm. 23. april 1972.



Foto Per Bech Petersen / Arkiv Jøesper Hobel

Natten mellem lørdag den 22. og søndag den 23. april 1972 kørte den sidste ordinære sporvogn i København. Noget forsinket ankom den kun få år gamle ledvogn nr. 896 til Nørrebro remise på Københavns sidste sporvognsline, linje 5, og det markerede afslutningen på en epoke i Danmark, der var begyndt i oktober 1863, med åbningen af den første hestesporvej i København mellem Frederiksberg Runddel og Frihedsstøtten.

Søndag den 23. april 1972 foranstaltede Københavns Sporveje en afskeds-kavalkade på den nu nedlagte sporvognsline 5 fra Husum Torv over Nørreport og Langebro til Formosavej på Amager, og retur til Nørrebro remise. I det flotte forårsvejr var op mod 200.000 københavnere mødt frem langs ruten for at tage afsked med sporvognene. Den lange kavalkade med hestesporvognen Hønen i spidsen bestod af en hestesporvogn, en hesteomnibus, syv elektriske sporvogne, fem bivoogne og syv busser, hvoraf den overvejende del var museumsmateriel tilhørende Københavns Sporveje.