

Copyright © Dansk Jernbane-Klub 2001

Turen for modernisering af stationer i Nordvestbanen er nu gået i gang. En række stationer sættes i stand og overflødige bygninger omkring dem bliver fjernet. Andre steder forsvinder hele stationsmiljøet til fordel for en ny forplads, som f.eks. i Svebølle. Her ses MZ 1406 med godstoget fra Kalundborg den 27. juli passere den nedrivnings-truede station.



Alan Støvring-Nielsen



Halvårsregnskabet 2001

DSB koncernen fik i første halvår 2001 et resultat før skat på 744 mio. kr., hvoraf 102 mio. kr. hidrører fra DSB S-tog a/s, hvilket er 115 mio. kr. bedre end første halvår 2000. For hele året venter DSB et resultat på knap 1,2 mia. kr. før skat. Det er 400 mio. kr. bedre end år 2000 - et regnskab, der dog var påvirket af en række hensættelser og nedskrivninger. Grundlæggende er der tale om en væsentlig resultatforbedring fra 2000 til 2001.

Det gode resultat skyldes både stigende indtægter som følge af flere passagerer og effektiviseringer og personalebudsninger i administration og værkstedsområder. DSB's stærkere økonomi muliggør investeringer i bl.a. forbedringer af stationer samt indkøb og leje af nye tog-sæt, jf. nedenfor.

DSB har i første halvår investeret 1,2 mia. kr. i materielle anlægsaktiviteter, herunder 751 mio. kr. i nye S-tog med tilhørende værkstedsfaciliteter og 333 mio. kr. i Øresundstog ligeledes med tilhørende værkstedsfaciliteter.

DSB fik mange kunder i første halvår. Især er passagertallet steget i øst-vest trafikken, hvor der har været en fremgang på 7 pct. Østtrafikken viser en fremgang på 1,4 pct. eksklusiv Øresundstrafik og S-

tog. S-tog er steget med 0,4 pct - og vesttrafikken viser en stigning på 2 pct.

Den gode økonomi har fået DSB's bestyrelse til at foreslå Trafikministeren at nedsætte den betaling, som virksomheden årligt får for at udføre trafikarbejdet, og i stedet give pengene til Banestyrelsen til forbedring af spor- og signalanlæg. Det drejer sig om én mia. kr. i nedslag i kontraktbetalingen - fordelt således - i 2002: 500 mio. kr. - i 2003: 300 mio. kr. og i 2004: 200 mio. kr. DSB's nuværende kontrakt med Trafikministeriet løber til udgangen af 2004.

Stationsmodernisering på Nordvestbanen

DSB Salg & Stationer er i arbejdet med modernisering af stationerne nu kommet til Nordvestbanen på Sjælland.

I lighed med den tidligere omtalte modernisering af stationerne på Svendborgbanen, jf. „Jernbanen“, nr. 4/01, s.12, drejer det sig om at se på adgangsveje fra gade til perron, parkeringsforhold for cykler, busser og biler og muligheder for ventende passagerer at finde ly for dårligt vejrlig. Moderniseringerne, der gennemføres på hele strækningen, eksklusiv Holbæk og Kalundborg, handler også om tryghed („gennemsigtighed“) - fra perron skal passagererne have godt udsyn over stationsområdet, og information og automater koncentrerer til ét sted. DSB konsulterer p.t. kommunerne på strækningen om planerne og for-

handler om de endelige løsninger.

I alt omfatter DSB's moderniseringsplaner på Nordvestbanen otte stationer: 1) Lejre (nedrivning af pakhus og etablering af ny forplads), 2) Hvalsø (ny parkeringsplads), 3) Tølløse (nedrivning af to udhuse og etablering af ny forplads), 4) Vipperød (nedrivning af pakhus og udhus og etablering af ny forplads), 5) Regstrup (nedrivning af stationsbygning og modernisering af forplads), 6) Mørkøv (nedrivning af stationsbygning og etablering af ny forplads), 7) Jyderup (nedrivning af pakhus) og 8) Svebølle (nedrivning af stationsbygning og etablering af ny forplads).

*

Hellerup Stations hovedbygning gennemgår også en modernisering i august-november. I billetsalget skulle skrankerne af hensyn til arbejdsmiljøet ændres til hæve-/sænkeborde. Det gav anledning til en række andre forbedringer i både billetsalget og forhallen i form af ny belysning, nyt gulv hhv. renovering af gulv (forhallens natursten), maling af lofter og vægge samt etablering af rampe ud til Ryvangs Allé af hensyn til passagerer i kørestol eller med barnevogn. Der indrettes også handicaptollet i forhallen, og der er planlagt endnu en renovering af stationens facader.

*

Salg & Stationer installerer nu tv-

overvågningsudstyr på - foreløbig - 12 stationer: Fredericia, Hellerup, Helsingør, Holbæk, Kokkedal, Københavns Hovedbanegård, Københavns Lufthavn/Kastrup, Nivå, Roskilde, Svendborg, Tårnby og Vejle. En kundeundersøgelse har vist, at kun en forsvindende del af de adspurgte følte, at tv-overvågning var et indgreb i den personlige frihed.

Erfaringer fra DSB S-togs stationer viser, at overvågningen begrænser omfanget af graffiti og hærværk, og dermed gør passagererne trygge. Efter en prøveperiode spørges stationernes kunder igen, og hvis det går som forventet, vil ca. 100 af DSB's stationer blive udstyret med tv-kameraer.

Ændrede omløbsplaner

Fra den 22. oktober er der ændret på togstørrelserne flere steder i landet for at skaffe flere siddepladser på de afgang, der er allermost pres på.

Efter starten på halvtimes driften mellem Fredericia og Århus er det ikke mindst på denne strækning, der er „fuldt hus“, hvorfor det har været nødvendigt at opformere med ekstra togsæt på en række afgang, med et samlet merudbud på 1000 pladser om dagen. Det har være noget af et puslespil at skaffe flere siddepladser på de aktuelle afgang uden samtidig at bruge flere togsæt. Et antal pladser her og nu er skaffet ved at ændre oprangeringen i Re-togene mellem Roskilde og Københavns Lufthavn, Kastrup fra ER-togsæt til lokomotivtrukne tog med „n-materiel“ - idet man samtidig lover passagererne, at de røde vogne vil blive afløst af ET-togsæt, når der er leveret materiel nok til også at dække denne kørsel.

Allerede fra den 14. september skaffedes der i de fleste InterCityLyn mellem Fredericia og Århus 32 flere siddepladser på Standard ved at reducere et tilsvarende antal på Business.

Fra den 6. januar 2002 gennemføres en tredje etape af tilpasningen af togkapaciteten. På dette tidspunkt vil DSB have flere erfaringer med efterspørgslen, og der vil udfra en nøje vurdering af behovet blive gennemført en mere omfattende omlægning af togstørrelserne og eventuelt også en ændret fordeling af pladser mellem Standard og Business i InterCity og InterCityLyn.

I en periode efter køreplansskiftet „pev“ DSB Passager ellers over for



Tommy O. Jensen

lille belægning i InterCityLyn, men efter en massiv markedsføring fik pendlere pludselig øjnene op for, at Standard-billetter og -kort også gav adgang til disse tog.

InterCityLyn køres mellem København og Fredericia med blandet materiel, litra ER og MF - og sammenkoblingen af el og diesel er forløbet uden problemer og er altså en af de succeser, som ingen har lagt mærke til, fordi det ikke blev en fiasko.

Nye tog til nærbaner

DSB vil endnu i år afgive en ordre på 20 nye togsæt til nærbanetrafik, som anskaffes som et led i planen Gode Tog til Alle. Tilbuddene (seks i alt), som er indkommet efter udbuddet af august 2000, er p.t. under endelig vurdering med hensyn til valg af leverandør (kandidaterne må antages at være ALSTOM, Ansaldo-breda, Bombardier og Siemens). Indbefattet i ordren på de 20 togsæt er

også en option på yderligere 40 sæt. Leverancen indledes i første halvdel af 2004. Togsættene vil blive udstyret med mobilt ATC-anlæg og strækkningsradio.

Derudover har DSB via det britiske togudlejningsfirma Angel Trains Ltd. lejet yderligere ni Siemens „Desiro“ togsæt, litra MQ til levering fra 2002. De vil i første omgang blive indsat på Odense-Svendborg banen. Indretningen ændres, således at siddepladsantallet reduceres med 5-10 pct., samtidig med at der anvendes en mere komfortabel stoletype end den hidtidige. Stolene har næsten været det eneste kritikpunkt, Svendborgbanens pendlere har fremført. De tre allerede lejede MQ-togsæt vil blive ombyttet, således at de tolv sæt (MQ 4111/4911-4122/4922) vil være identiske. DSB har også ønsket motorer med en højere effekt for at kunne leve op til den køreplan, som er en af forudsættningerne for at forbedre betjeningen af banen. Når de ovenfor nævnte 20

DSB's togsæt litra ER og MF benyttes flittigt for at efterkomme forespørgslen på flere siddepladser, især efter succesen med halvtimesdrift på Fredericia - Århus. Desværre kan ER-sættene kun bruges til og med Fredericia, så på denne strækning er det udelukkende MF der må holde for. På klargøringscenteret i Helgoland den 22. oktober kunne MF og ER sæt 23 mødes, inden de atter drog vestpå med fyldte tog.



Allan Stevring-Nielsen

Om kort tid vil den 125 år gamle stationsbygningen i Højby på Svendborgbanen være historie. Den var i så dårlig stand, at DSB ikke ville et ofre en større renovering på bygningen. MR sæt 95 ses her i Højby den 6. oktober