

## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### **Links**

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

# DSB i 80'erne



# DSB i 80'erne

# »Der gror ikke mos på rullesten«

DSB blev oprettet for over 100 år siden. Det er således anden gang, DSB er på vej gennem 80'erne.

At være over 100 år og stadig i fin form er godt – men ikke godt nok for DSB.

De samfundsmæssige trafikopgaver, som DSB skal løse, er ikke blevet færre eller mindre vigtige for samfundet.

Samtidig er omverdenens krav til DSB øget. Vi får stadig mere konkurrence fra andre trafikmidler, og vi stilles over for krav om besparelser, effektivisering o s v.

Det kommer ikke bag på os. Inden for DSB har der gennem flere år været arbejdet med at omstille virksomheden til nye vilkår. Nu er vi parat til at præsentere os selv som en moderne trafikvirksomhed, målt med 80'ernes alen.

Bogen her viser, at der er liv i DSB. Det kommer DSBs mange brugere til at nyde godt af de kommende år. DSB vil være i stadig bevægelse, resten af 80'erne. Os gror der ikke mos på.

Ole Andresen,  
generaldirektør, DSB

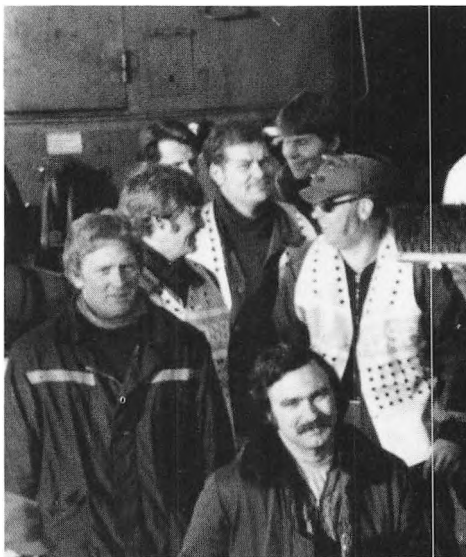






# Mennesker

20.000 medarbejdere tegner DSB som transportvirksomhed.



Idéen bag jernbanen og den kollektive transport i det hele taget er at lette samkvemmet mellem steder og folk. Men ingen maskine, intet nok så raffineret grej, kan erstatte det enkelte menneske.



Der findes ikke noget enkelt begreb, der dækker den mangfoldighed af anlæg, udstyr og virksomhed, som er samlet i DSB. Men ét gennemgående element tegner DSB og holder foretagendet i gang – DSB medarbejderne.



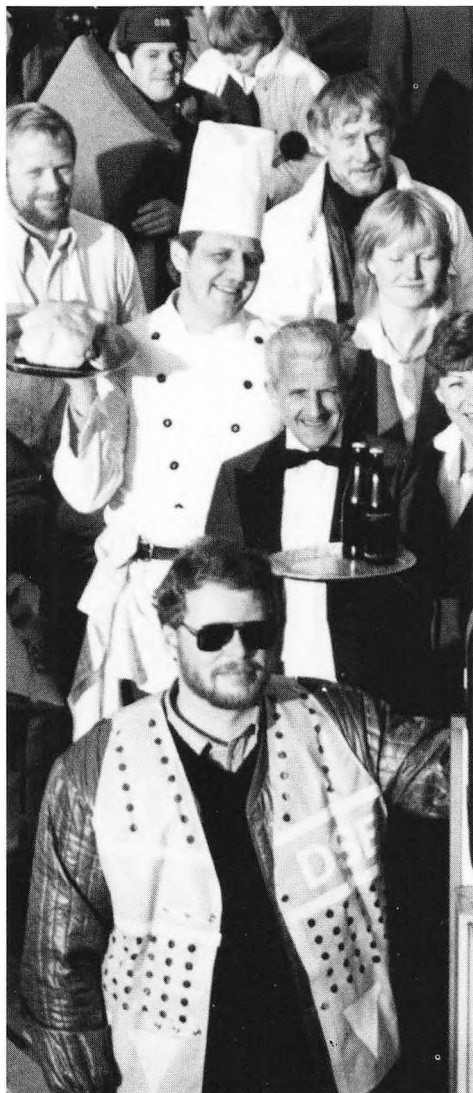
DSBs over 20.000 ansatte betjener årligt 135 mill rejsende, og DSB er nok den offentlige institution, der har den mest alsidige og direkte kontakt med sine brugere.



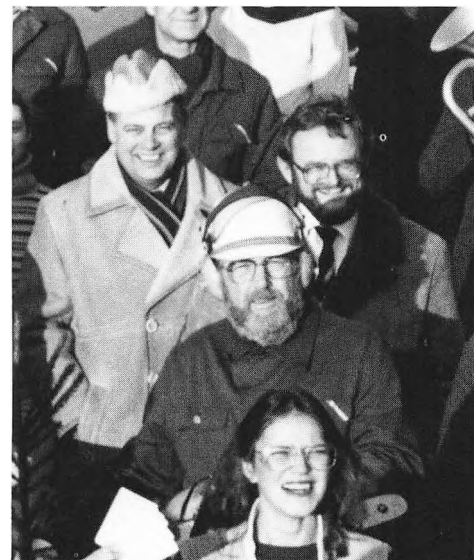
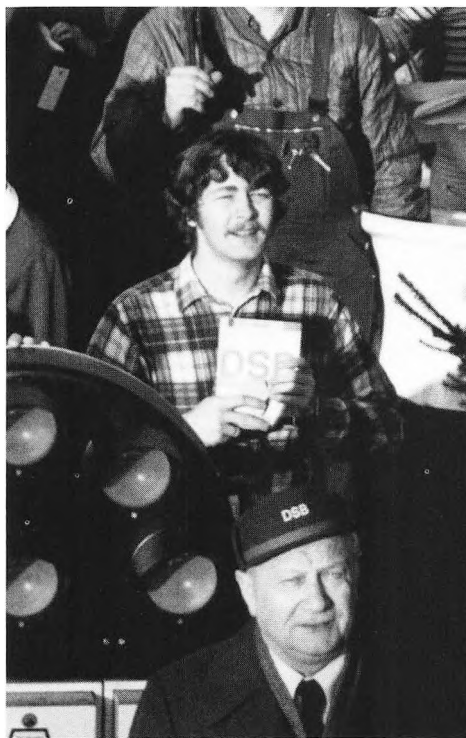
DSBs position afhænger helt af, hvordan brugerne oplever den daglige kontakt med én eller flere DSB-ansatte. Heldigvis viser meningsmålinger, at kunderne uanset hvilket stormvejr, vi ellers er ude i føler sig godt behandlet af DSB-folket.



DSBs velbefindende er afgørende for eksistensen for over 20.000 familier, og for tilstedeværelsen af tusinder af arbejdspladser i virksomheder, der er leverandører til DSB.



Cementen i bygværket DSB er medarbejdernes personlige engagement. Det kan ikke måles i mandtal, lønsatser eller formelle ansvarsområder. Det kan derimod måles i bl a den indsats, samtlige medarbejdere præsterede i 1982 og 1983 for at få bragt orden i togenes regularitet – Tog-Til-Tiden.



Med sin betydelige samfundsopgave, med over 20.000 ansatte og med en omsætning på syv milliarder, er DSB en af landets største virksomheder.

# Indhold

Forord	»Der gror ikke mos på rullesten«	2
	Mennesker	4
	Indholdsfortegnelse	6
Indledning	De næste fem år	8
	Nye vilkår	10
Passagertrafik	Tog til alle	12
	Materiel for 80'erne	14
	Vi sætter pris på tog	16
	Ordentlig besked	18
	Bagage, cykler og fortæring	20
	Et mødested	22
	Strøm på nettet	24
	Ud og se med DSB	26
Godstrafik	Vækst i godstrafik	28
	Den individuelle løsning	30
	Med bane og bil	32
	Danmarksvejene	34
	Gang i godset	36
Færgetrafik	Smult vande	38
	Alle i samme båd	40
	Århus-Kalundborg	42
	Ombord	44
DSB i dag	Succes med problemer	46
	Design – et værktøj	48
	Det usynlige DSB	50
	Sådan ser tallene ud	52
	Modernisering	54
Perspektiverne	DSB i 90'erne	56



er til at sætte nye vogne.

1

st

st

st

zitie

zitie

zitie

1

1

for alle aldersgrupper

medarbejdere

medarbejdere

medarbejdere

1

medarbejdere

1

jernbanen nye opgaver

# De næste fem år

DSB i 80'erne er en invitation til debat.

I begyndelsen af 70'erne var det moderne at kigge dybt i krystalkugler. I offentligt regi kom adskillige perspektivplaner. DSBs bud på fremtiden hed Plan 1990.

Den langsigtede planlægning er nødvendig. Men den kan ikke stå alene. Udviklingen har vist, at de største udfordringer ligger lige foran os.

Denne bog – DSB i 80'erne – er derfor invitation til debat om de mål, vi har sat for de næste 4-5 år, og som vil gøre DSB til en bedre og mere moderne transportvirksomhed – for de mange millioner brugere af DSB, for samfundet som ejer og for medarbejderne.

Tog var tidligere næsten enerådende som transportmiddel på land, og monopolstillingen var gennem mange år reel. Men er det ikke mere. Bilen dominerer persontransporten, og også inden for godstrafik er bilen i vælten. Flytrafikken er vokset betydeligt, og på det seneste har en række nye, private fjernbusser vundet fodfæste.

DSB skal gennem takster og rejsetilbud, og frem for alt gennem service og kvalitet, tage konkurrencen op med de andre trafikmidler. Vi skal omstille DSB fra at være en produktionsvirksomhed til at være en service-virksomhed.

Vi har allerede taget hul på denne proces. DSB i 80'erne er en beskrivelse af det sømærke, vi sejler efter – med mindre denne klarmelding fra os fører til reaktioner og forslag, som konstruktivt begrundet yder-

ligere kurs-ændringer. Dem er vi nemlig parat til.

DSB i 80'erne beskriver de mange ændringer og nyskabelser – i stort og småt – som tog-passagerer, færgerejsende og godskunder vil opleve de næste 4-5 år. Det er ting, der økonomisk og teknisk er mulige, og som derfor kan gennemføres.

Forbedringerne er spredt over det brede udbud i DSBs trafik-butik: Rejser – for private og erhvervsfolk, familier, unge, pensionister. Godstransport – fra en småpakke til hele vognlæs. Ferierejser – i Danmark og i udlandet. Og færgerne – med tog, bil eller cykel.

For en ordens skyld: DSB i 80'erne er ikke en 100 pct dækkende beskrivelse af DSBs virksomhed. Så selv om nogle af DSBs aktiviteter ikke er nævnt på de følgende sider, indgår de naturligvis fortsat i DSBs samlede trafik-tilbud til familien Danmark.

DSB i 80'erne er delt op i 25 selvstændige artikler, som kan læses uafhængigt af de øvrige, men føjer sig sammen til et hele, som vi håber, mange læsere har interesse i.

God fornøjelse med DSB i 80'erne.

Det er toget, der binder landet sammen. Det er på stationen, vi siger goddag og farvel.



# Nye vilkår

DSB skal effektiviseres for at blive bedre.

Selv om der er oprettet fjernbusruter, og selv om fly-trafikken er vundet frem, så er stationen stadigvæk de fleste steder i landet det eneste bindeled til omverdenen.



Næsten hver anden dansker har ikke mulighed for at bruge bil.

Fjernbusruterne betjener primært nogle få, store byområder.

Fly-forbindelserne er få og ofte dyre at benytte.

Så selv om bilerne skulle vinde endnu mere frem, fjernbusruterne formere sig og fly-trafikken vokse, så er der mange danskere over hele landet, der kun kan komme på arbejde, uddanne sig, besøge familie og rejse på ferie, takket være de offentlige trafikkselskaber, hvoraf DSB er størst og landsdækkende.

DSB udfører i samarbejde med de amtskommunale trafikkselskaber en samfundsopgave. Netop fordi vi skal ud i alle kroge af landet og på snart sagt alle døgnets og årets tider, så er det ikke en forretning, der kan hvile i sig selv. DSB får tilskud fra statskassen hvert år til drift og til anlægsarbejder, nyt materiel m.v. Også de amtskommunale trafikkselskaber er baseret på tilskud.

DSB fik i 1983 knap tre mia kr i samlet tilskud fra staten. Med den samfundsøko-

nomiske udvikling, der i dag forventes, kan vi de kommende år holde samme køreplan – udbyde samme antal tog, færger, gods-transport m.v. – inden for dette tilskudsbeløb.

DSB agter – inden for den økonomiske ramme og med de samfundsmæssige trafikopgaver som udgangspunkt – at tage konkurrencen med de øvrige trafikmidler op. Den konkurrence er sund, også for en statslig virksomhed, fordi den tvinger DSB til at være mere effektiv og prøve nye veje. Formålet er at beholde de kunder, vi har, og gerne udvide vores markedsandel.

Da DSB ikke har hverken flere penge eller mere personale til denne indsats, må vi bruge vores ressourcer bedre.

Kun på den måde kan DSB leve op til samfundsopgaven.

Klarer vi ikke udfordringen, bliver den kollektive trafik i Danmark præget af høje takster og dårlig service. Og det er der ikke megen fremtid i.

DSB er derfor allerede i gang med at tilpasse sig de nye vilkår.



Indadtil sker der ændringer i DSBs organisation, så den bliver mere resultatorienteret og effektiv. Det økonomiske ansvar skal gøres tydeligt for den enkelte medarbejder. Det har foreløbig ført til oprettelsen af forskellige, velafgrænsede enheder med selvstændigt, økonomisk ansvar, f.eks. passagertjenesten, rederitjenesten og gods-tjenesten. Denne organisationsudvikling fortsætter.

DSB bliver i 80'erne ikke så meget kvantitet – flere tog og nyt materiel – som kvalitet og service. DSB vil målrette sine trafiktilbud til de mange forskellige behov, de rejsende har. Og vi vil over en bank forbedre den

personlige service over for vore kunder i tog, på færger, på gods-området o s v.

Det bliver derfor en vigtig del af udviklingen af virksomhedens struktur, at DSB skal bruge sit personale anderledes. Vi skal have færre administratore og flere medarbejdere til at betjene de rejsende.

Kun hver anden dansker har mulighed for at køre bil. Ordentlig kollektiv trafik er derfor afgørende for, at samfundet fungerer.



# Tog til alle

Vi vil gøre den kollektive trafik mere individuel.

Hele Danmark bruger DSB – derfor må DSBs trafikudbud kunne tilfredsstille mange forskellige behov – familier med børn, pensionister, skolebørn, unge i flok, erhvervsrejsende, folk til og fra arbejde.

DSB kan ikke opfylde hver enkelt rejsendes ønsker. Men vi kan i højere grad end i dag tage højde for, at togene skal passe til de rejsende og ikke omvendt. Vi vil gøre den kollektive trafik mere individuel.

Når flere aldersgrupper rejser sammen, kan de forskelle i adfærd, som til daglig normalt ikke er noget problem, volde vanskeligheder, fordi en togkupé trods alt ikke er ret stor. Men hvis nogle foretrækker at

rejse i mere fred og ro end normalt kan forventes, vil de fremover kunne få plads i en stillekupé på 2. kl.

DSB vil også skabe bedre forhold i toget for børn. En togrejse er ofte en oplevelse for børnene, og så er en togrejse mere sikker end en bil-rejse.

Derfor gør vi nu noget ekstra ud af børnene og deres familier.

Familier med børn vil fremover kunne reservere plads i bestemte kupeer, så de behøver tænke mindre på, om børnene nu også forstyrrer de medrejsende. For at gøre rejsen til noget særligt for børnene,



Uanset om danskerne rejser alene på 1. kl med panoramaudsigt eller hele familien er på tur, så har DSB det rette tilbud – vi gør mere for dig.

vil vi lave børneservice, dels med uddeling af tegnehæfter m v undervejs, dels i højttidder og på andre store rejsedage ved at indrette bemandede børnevogne med aktiviteter som maling og anden beskæftigelse.

Det skal også være mere trygt for forældrene at sende børn alene med toget – og for børnene at rejse alene.

Børn, der rejser alene, skal have en rejsestatus, så personalet i togene kan holde et vågent øje med dem. De får naturligvis glæde af samme børneservice og samme legemuligheder som børn, der rejser med deres familie.

På 1. kl sker der en forbedring af servicen, bl a i forbindelse med reservation, ligesom der bliver særlig servering i kupeen og udlevering af aviser. Desuden vil 1. kl-vognen blive anbragt i togstammen, så uro ved gennemgang til andre vogne mindskes mest muligt.

I lyntogene og de nye Intercityvogne, der kører mellem København og Esbjerg og København og Ålborg, er der indrettet konference- eller grupperum med plads til op til 8-10 personer.





# Materiel for 80'erne

Mens der skaffes penge til udskiftning af materiellet, genbruges og moderniseres de eksisterende vogne.

Der er en ting, DSB ikke kan love de rejsende de nærmeste år: mange nye og moderne tog. Til gengæld vil vi love, at de eksisterende togvogne bliver sat i en sådan stand, at de fuldt ud lever op til 80'er-krav om komfort.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi gerne havde set, at lyntogene og intercitymateriellet var blevet udskiftet her i 80'erne. Men opgaven er stor – DSB har 300 ic-vogne og knap 40 lyntogs-vogne – og der er ikke penge til så store materielinvesteringer på én gang.

Da vores op til tyve år gamle fjernmateriel teknisk set er godt nok, er vi gået i gang med et genbrugs-projekt, der hurtigere og billigere end nyanskaffelser skaber moderne rammer om fjerntrafikken. Vi bruger lidt flere penge end normalt ved vedligeholdelse bl a for at forny dele af indmaden i togene. Så kan de med forbedret rejsekømført holdes i drift, mens vi sparer op til helt nye tog.

Vi er begyndt med lyntogene, som har gennemgået en modernisering indvendig: Nye, blå farver på stolene, tæpper på gulvene, bedre lysforhold, delvis nye toiletter, indretning af salon på 1. klasse, en bedre tog-kiosk og en lang række andre ting. Og så for at sætte fokus på lyntoget som DSBs flagskib: En ny farve udvendig – sølvgrå.

De 300 ic-vogne er alle inde i en forbedringsproces, der primært skal sikre at skader på karosseri m v og indvendig nedslidning bliver klaret.

Erfaringerne fra lyntoget bliver nu også brugt på ic-vognene. Vi begynder en supplerende modernisering af i første omgang 30 vogne. Meningen er at give ic-togene den materiel-standard, som med rimelighed kan kræves af de mange rejsende, der bruger disse tog med den time-faste rytme, dagen igennem.

Moderniseringen af både lyntog og ic-vogne bliver fulgt op med bedre rengøring og vedligehold – f eks hurtigere udskiftning af defekte dele og jævnlig oprydning i togene undervejs. Også opvarmningen om vinteren vil vi gøre bedre – alt sammen betyder det en mere behagelig rejse for passagererne.

På Sjælland vil der forud for indsættelsen i 1986 af de to nye færger på Århus-Kalundborg-ruten af eksisterende materiel blive sammensat et særligt bådtoget mellem København og Kalundborg. Bådtoget, der indsættes i 1985, får indvendig særlig komfort, bl a ud fra erfaringer med moderniseringen af lyntogene og ic-vognene.

Moderniseringsprogrammet skjuler dog ikke, at DSB i de kommende ti år skal have sat fart på udvikling og anskaffelse af nye vogne til både lyntog og ic-forbindelser.

Der er sammen med vognfabrikken Scania i Randers udviklet et såkaldt prøvetog, der først var tænkt som nyt lyntog, men som nu er inde i billedet som ic-materiel.

Der er lavet to tog af denne nye type, og de kører nu mellem København og Esbjerg og København og Ålborg som ic-tog. De første års erfaringer med disse tog ligger til grund for en videreudvikling, hvor bl a brugerne har været inddraget. DSB undersøger nu hos både Scandia og en række udenlandske vognleverandører vilkårene for at bestille 30 vogne af denne nye type, så de fra 1987 kan indsættes i en del af dagens ic-afgange.

Der åbner sig også andre muligheder. DSB følger med i udviklingen, internationalt, af nye tog-typer, hvor togstammen ikke trækkes af lokomotiver, men er selvkørende.

Målet er at udvikle nye fjerntog, der gør rejsetiden kortere, giver mulighed for flere forbindelser ved deling af togstammen undervejs, bruger mindre energi og er billigere i drift.

I regionaltrafikken vest for Storebælt har DSB anskaffet nyt materiel gennem de seneste år, nemlig de såkaldte motorregionaltog. Om et par år vil al lokaltrafik i Jylland og på Fyn være betjent med de moderne MR-tog, ca 100 ialt.

Til den sjællandske regionaltrafik arbejder DSB og Scandia sammen om udvikling af to-etagers vogne til eventuel indsætning sidst i 80'erne til afløsning af de nuværende regionaltog.

I hovedstadsområdet, hvor hovedstadsrådet har ansvar for S-togstrafikken, har DSB



550 S-togsvogne, hvoraf de ældste snart er tyve år gamle. Men heller ikke her er der penge til en total udskiftning på kort sigt.

Der er anskaffet to prøvestammer, og bestilt yderligere fire til levering de kommende år. Men udskiftningen foregår over en årrække, og imens gennemgår de nuværende vogne en teknisk og komfortmæssig forbedring, som kan modsvare krav fra de ca 150.000 daglige brugere af S-tog om et praktisk og driftssikkert transportmiddel.

For at styrke S-togsdriften, opretter DSB desuden nu en selvstændig S-togstjeneste.

DSBs tog skal holde længe – men indeni skal de leve op til moderne standard. Derfor bliver bl.a. S-togene i hovedstadsområdet nu sat i stand, så de lever op til 80'ernes krav.



# Vi sætter pris på tog

Takststrukturen i DSBs tog ændres de kommende år.

Gennem de seneste år er DSBs takster, der fastsættes af Folketinget, steget med ujævne mellemrum og ofte ret betydeligt. Siden 1981 er en togbillet således blevet over 40 pct dyrere.

DSBs takster kan næppe siges at være urimeligt høje. De er på den anden side nu på et niveau, hvor yderligere store forhøjelser vil anfægte kollektiv trafiks position som en økonomisk fornuftig transportform. Det vil betyde, at de mange, der er afhængige af at bruge DSB, bliver hårdere belastet, men også at DSB vil miste passagerer blandt dem, der har mulighed for at bruge egen bil i stedet eller som kan bruge bus. For store takstspring vil således føre til dårligere økonomi for DSB og dermed dårligere trafik for dem, der ikke har noget valg.

DSB arbejder derfor på at udvikle takstsystemet, så det med jævnlige justeringer kan følge pristallet ud fra det nuværende niveau.

Samtidig skal takstsystemet være så attraktivt, at det får flere til at bruge DSB.

Taksterne bliver således mere varierede. På bestemte ugedage – typisk tirsdag, onsdag, torsdag og lørdag – er der god plads i de fleste fjerntog, og vi vil gerne have flere til at rejse på disse tidspunkter. Derfor introducerer vi lavpriser for alle rejsende på disse ugedage.

Vi vil også arbejde med midlertidige og geografisk afgrænsede lavpristilbud i de perioder af året, hvor der er færre passagerer i togene.

Der findes i dag en række rabatter, f.eks. for pensionister og grupper. De vil blive forenklet, og gjort mere attraktive for de enkelte brugere. Især vil familier med børn kunne drage fordel af de nye tilbud.

DSB har i de senere år flere og flere steder mødt konkurrence. De nye fjernbusruter og færgeruter betyder, at vi må bruge taksterne for at klare os i konkurrencen. Derfor vil der fortsat være ekstra lave priser de steder, hvor DSB er i direkte og hård konkurrence om kunderne.

DSB har imidlertid også en række tilbud,



DSBs billet-system skal være enkelt, attraktivt og let at gå til for publikum – uanset om man rejser alene eller i gruppe, på hverdag eller weekend, privat eller i forretningsøjemed.





som gør det naturligt, at der betales højere pris. Det gælder 1. kl, som i takt med en række servicemæssige forbedringer bliver en tand dyrere. Også lyntoget er, både på 1. kl og 2. kl et særligt rejsetilbud, bl a på grund af sin hurtighed og komfort, og det begrundes et pristillæg.



Vi vil gerne have flere til at køre med tog. Derfor kommer der lavpriser til glæde for bl a børn, der rejser alene, og børnefamilier.

# Ordentlig besked

Informationen til passagererne skal styrkes.

Det hører med til en god tog-rejse, at man får forståelig og hurtig besked – både før og under rejsen.

Køreplanen er i dag en moppedreng på over 1000 sider, fyldt med oplysninger om togafgange, pladsbilletter og hvad en rejsende ellers kan få brug for. Den er hele Danmarks køreplan for den kollektive trafik. Landets busser og færger er med.

Men særlig overskuelig, især for folk, der rejser sjældent, er den ikke. Derfor vil vi udvide udgivelsen af mindre, »lokale køreplaner«, som er lettere at finde rundt i.

Den store moppedreng kan ikke undværes, men den skal gøres mere tilgængelig, bl a gennem ændret typografi. Desuden skal udgivelsen af landsdækkende, overskuelige køreplaner udbygges.

Men køreplanen og de mange lokalkøreplaner fortæller ikke alt om DSB og de muligheder, vi tilbyder alle rejsende. Derfor vil vi lave et letlæst sæt brugsanvisninger til DSB, så de rejsende kan sætte sig ind i, hvordan man får cykler med toget,

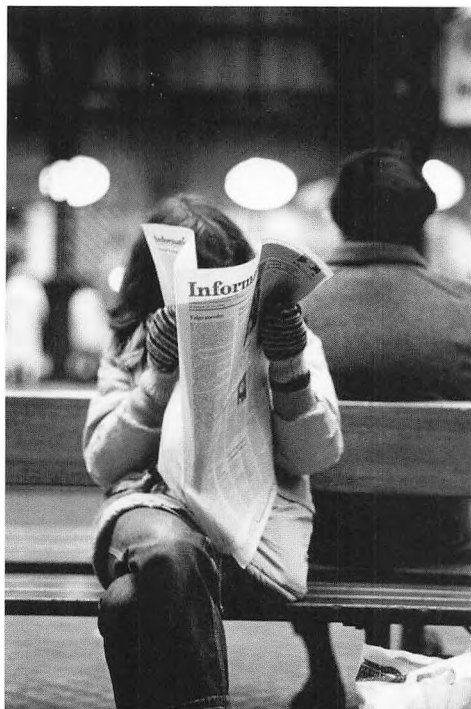
hvordan man forholder sig som pensionist eller ung, hvordan man sender bagagen i forvejen o s v.

Også DSBs telefonservice på det landsdækkende nummer 01-14 17 01 forbedres, så flere rejsende hurtigere og mere nøjagtigt kan få besked om togene. Således forberedes oprettelse af en række centrale landsdækkende telefonnumre, hvor kunderne kan få særlige oplysninger.

En vigtig informationskilde er den skiltning og de meddelelser over højtaleren, der bruges på stationer, i tog og på færger.

Her sker også forbedringer. F eks bliver der på en række større stationer indført såkaldte oprangeringstavler, så det er lettere for de rejsende at finde ud af, hvilken vogn i toget, de skal benytte. Desuden vil der komme trafik kort på alle stationer og rutekort i togene.

Brugen af højtaler skal forbedres, så meddelelserne bliver mere forståelige, kommer hurtigere og er med til at give de rejsende tryk undervejs – uanset om det







gælder serviceoplysninger om tog-skifte, næste station og cateringtilbud, eller oplysninger om eventuelle forsinkelser, ændringer i køreplan m v.

En tredje vigtig informationskilde er DSBs tusinder af medarbejdere i tog, på stationer, på færger og i busser. De ved besked og er altid parat til at besvare de rejsendes spørgsmål, så ingen behøver at rejse i utryghed over, om det nu også er i Fredericia, man skal skifte.

Gennem den løbende efteruddannelse af DSBs medarbejdere, sørger vi for, at passagererne kan få den bedst mulige betjening. Også personalet i togkiosker og færgerestauranter inddrages mere direkte i den almindelige betjening af de rejsende med oplysning om togskifte, holden øje med børn, der rejser alene o s v.

Det er vigtigt både før og under rejsen at vide god besked. Derfor skal informationen til passagererne være hurtig, præcis og forståelig – både i tog, på færger, på stationen og i telefonen.



# Bagage, cykler og fortæring

Bedre service undervejs.

En togrejse er ikke altid blot at købe en billet og så afsted. Der knytter sig en række behov til en rejse.

En togrejse er f.eks. at kunne få sin bagage med toget på en nem og sikker måde, eller få sin cykel frem, samtidig med at man selv ankommer.

Hvis man i dag ikke selv tager hånd om sin bagage, kan den sendes i forvejen. Men det er ofte en utilfredsstillende løsning.

Normalt vil folk foretrække, at de kan aflevere kufferter og lign., når de stiger på toget og få den udleveret igen, når de kommer til deres bestemmelsessted – også hvis de har skiftet tog og sejlet undervejs.

DSB vil forsøge med en ordning, hvor rejsende med en række ic-forbindelser kan aflevere bagagen ved afgang og få den udleveret ved ankomst. Desuden skal der indrettes bagage-rum i togene, så bagage mv. kan opbevares sikkert undervejs.

På cykel-fronten er der allerede sket en forbedring. Hvor cyklisterne før var henvist



Cykler og tog er en god kombination. Cyklister har i mange år været henvist til plankeværker og regnvejlr ved stationerne. Det rådes der nu bod på.



til at sende cyklerne i forvejen, så kan man nu i lyntoget få cyklen med det tog, man selv er i. Tilsvarende er der en cykel-medtageordning mellem København og Århus via Kalundborg-Århus-ruten. På en række andre felter forsøger DSB at forbedre cyklisternes mulighed for at bruge DSB – både til daglig, på udflugter og i ferier.

DSB vil således foreslå hovedstadsrådet, at cyklister fra 1985 kan tage cyklen med i S-toget om søndagen som et forsøg. Tilsvarende åbnes der for cykler i de regionale MR-tog på Fyn og i Jylland om søndagen.

En togrejse er også at kunne klare sig undervejs med mad og drikke og andre fornødenheder. I lyntog og ic-tog er der togservice med kiosk og en trillebar, der kommer rundt i toget. Togs-service forbedrer sine tilbud, bl.a. for at kunne betjene de skiftende grupper af passagerer, og leve op til dagens krav om f.eks. sund mad. Og på færgerne sørger færgerestauranterne for en tilsvarende variation af tilbud til de rejsende – fra kioskvarer over hurtig-mad til kvalitetspræget restaurationsbetjening.



DSBs cateringsvirksomheder sørger for, at der undervejs er rimelige og sunde tilbud om fortæring – lige fra den omhyggelige forarbejdning til den personlige betjening i tog og på færger.



# Et mødested

Stationen har stor betydning for, hvordan rejsen opleves.

DSBs stationer er ofte fornem arkitektur og gedigne bygningsværker, opført i en tid, hvor stationerne var en slags monumenter for jernbanedriften.

Stationen i dag er ikke et monument, men mødested mellem DSB og mange passagerer. Fra meningsmålinger og kundeoplevelser ved vi, at stationsforholdene bedømmes ret negativt af publikum.

Hvor der ikke enten er bygget ny station, eller netop gennemført omfattende forbedringer, vil der derfor i de kommende år ske moderniseringer for at give stationerne 80'ers ansigt og funktion – uden at kaste vrage på de stolte byggetraditioner.

DSB har afsat 20 mill kr om året til stationsmodernisering. Visse grundlæggende forbedringer vil slå igennem på alle stationer: Venterum males, nedslidt inventar fornyes, toiletter istandsættes, skiltning og belysning forbedres, stationens omgivelser forskønnes.

For at lette adgangen til perronerne bliver der bygget elevatorer, hvor der er behov.

Der er afsat fem mio kr årligt til dette formål.

På mange stationer er kiosk eller butik de bedst holdte og bemandede funktioner, ofte i skarp kontrast til resten af stationen, f.eks. ventesalen.

DSB vil skabe et bedre miljø for ventende passagerer ved at knytte venterummene mere direkte til billet- og informationskontorerne, f.eks. ved at samle disse funktioner i et fælles, opvarmet og velbelyst opholdslokale med god sidde- og bordplads. For at udvide nytten af stationen vil DSB forsøge at sætte opslagstavler eller lignende op på stationerne, så der er plads for lokale opslag og meddelelser.

Stationen er blot ét af knudepunkterne på en samlet rejse. Denne rejse er enkel for dem, der bliver hentet og bragt i bil. Andre skal bruge bus eller måske taxi.

DSB vil samarbejde med taxivognmænd i jernbanebyer om et til- og frabringersystem. Ordningen vil give mulighed for i forbindelse med en pladsreservation i toget







at rekvirere taxi på ankomst-stationen. Dette er især vigtigt i mindre byer, hvor taxier ikke altid holder klar ved stationen. I større byer oprette desuden en taxi-service, hvor vognen indenfor byområdet henter og bringer passagerer til en fast pris.

For både privat- og forretningsrejsende kan det være en god kombination at tage toget over de lange stræk og leje en bil til lokale ture. I samarbejde med firmaet AVIS tilbyder DSB nu udlejningsbiler på syv større stationer.

Nogle rejsende kombinerer cykler og tog. De mennesker, der dagligt cykler til stationen, har brug for at kunne efterlade cyklen

i sikkerhed, f.eks. på en overdækket cykel-parkering. Disse muligheder undersøges for tiden bl.a. ved et forsøg på Hillerød station.

På mindre stationer er den mest realistiske løsning aflåselige cykel-parkeringsanlæg, enten som individuelle cykelbokse med lås eller som lukkede fællesanlæg, hvor abonnenterne har nøgle.

Fra 1985 bliver der afsat penge til etablering af cykelparkeringer i DSB regi eller i samarbejde med lokale myndigheder.

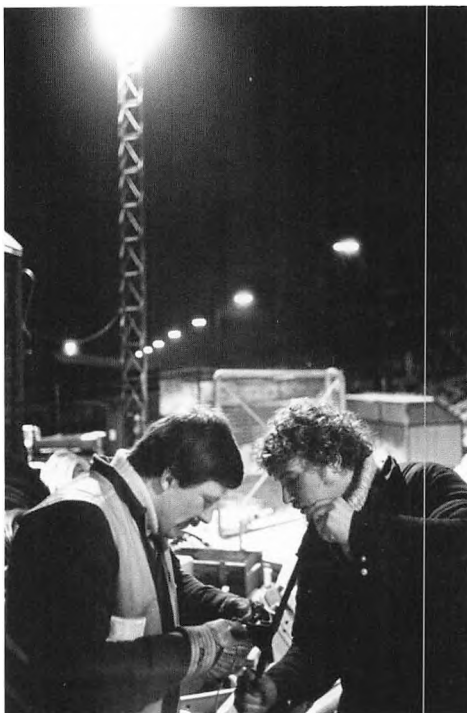
De kommende år vil byde på andre forbedringer for tur- og fericyklister: Samarbej-

det med lokale cykeludlejere vil blive udbygget, og i større byer eller ferieområder, hvor det ikke er muligt at leje cykler, vil DSB selv stå som udlejer.

DSB har 278 stationer over hele landet. Adskillige af dem har i de sidste mange år ikke fået fornyet andet end malingen. I de kommende år vil især venterum og ekspedition blive omdannet til kundevenlige miljøer.

# Strøm på nettet

DSBs mest langsigtede projekt igang i år.



Fra landets nordøstlige hjørne – Helsingør – rejses master og trækkes køreledninger mod København. Det er det første, nagelfaste bevis på, at loven fra 1979 om elektrisk drift ved DSB er ved at blive virkelighed. Hidtil har kun S-banen i hovedstadsområdet været elektrisk, mens andre tog er trukket af diesel-lokomotiver.

Omstillingen til elektrisk drift tager lang tid og koster mange penge. Til gengæld venter der både publikum og DSB store fordele. Elektriske tog er mere driftssikre og har bedre accelerations- og køreegenskaber. Og de er billigere i energiforbrug end diesellokomotiver, ligesom de ikke støjer eller forurener luften så meget. Samtidig er et elektrisk lokomotiv billigere at vedligeholde og praktisk taget uopsideligt. Erfaringer fra de franske jernbaner viser, at et elektrisk lokomotiv kun koster en fjerdedel i vedligeholdelse i forhold til et diesellokomotiv.

DSB har bestilt ti elektriske lokomotiver, der udvikles hos BBC i Tyskland. De første to kommer til at køre i ordinær drift mellem København og Helsingør i 1985. Når serie-

Gennem det sidste år har en natlig hær af mænd og maskiner omdannet strækningen mellem Helsingør og København til verdens mest moderne elektrificerede banestrækning, som kommer i drift i slutningen af 1985.

produktionen af de elektriske lokomotiver kommer i gang, vil den danske medproduktion komme op på 60-65 pct.

Som det ser ud nu, vil elektrificeringen være nået til Korsør i 1988, til Kalundborg i 1989 og til Rødby i 1992. Herefter indledes elektrificeringen vest for Storebælt.

DSB står for elektrificeringen, men arbejdet gennemføres i meget stor udstrækning af private virksomheder. For strækningen Helsingør-Rungsted, som er ved at være færdig, er der således indgået en række udviklingskontrakter med entreprenører, fabrikanter og rådgivere.

DSB har med de private samarbejdspartnere udviklet nye arbejdsprocesser, metoder og materialer, der gør anlægsarbejderne mere effektive. Elektrificeringen udgør på den måde en del af grundlaget for det samarbejde om eksport, der er oprettet gennem DanRail Marketing Group som foruden DSB omfatter seks private virksomheder, nemlig DSI, BBC, Scandia, Monberg & Thorsen, Cowiconsult og Carl Bro-gruppen.





# Ud og se med DSB

DSB er rejser i både ind- og udland.

DSBs rejsebureauer er en krumtap i markedsføring af DSBs tog og færger og er samtidig af stor betydning for turistlivet herhjemme, og turiststrømmen til og fra Danmark.

DSB rejsebureauerne er den største kæde i den danske rejsebranche. Foruden planlægning og gennemførelse af rejsearrangementer med tog i ind- og udland bl a Ferieexpress til Østrig, foregår der et betydeligt billetsalg til alle former for rejse med tog, bus, skib og fly. DSB rejsebureauer er således et af luftfartsselskabernes største salgslid i Danmark.

I 1981 blev de 23 indenlandske og 6 DSB rejsebureauer i udlandet sammenlagt i en rejsebureaudivision. Formålet var, foruden organisatorisk og administrativ styrkelse, en kraftigere markering af DSBs rejsebureauprodukter i konkurrence med andre rejsearrangører.

I de kommende år vil der ske store tekniske fornyelser, først og fremmest indførelsen af et nyt datasystem. Det giver mulighed for reservation af transport, hotel, billeje m v med øjeblikkelig svar til kunden og automatisk billetudstedelse, fakturering og regnskabsregistrering. En rejse, selv en kompliceret med adskillige reservationer, kan altså fremover ordnes alene ved et enkelt besøg i DSB rejsebureauet.

Moderne forretningsdrift i rejsebranchen er mere end teknik. Det er bureauernes serviceniveau og rejseproduktets kvalitet, der betinger en succes.

Derfor vil DSB rejsebureau stadig udvikle det personlige element i kundebetjeningen, så en rejsebureau medarbejder ikke alene sælger, men også rådgiver.

Rejsemarkedet for weekend-arrangementer, ferierejser med fly eller tog og fællesrejser for grupper vil udvikle sig. DSB rejsebureauerne vil yde den service, som både rejsekunder og store rejsekøbere med rimelighed kan forvente, og som også kan konkurrere om den voksende andel af forretningsrejser. Bl a derfor har DSB rejsebureauerne nu oprettet et egentligt erhvervsrejsebureau.

Det er en oplevelse at rejse gennem Europa med tog – stå et par timer ihjel i spisevognen, lade de skiftende landskaber panorere forbi vinduerne og lægge sig til at sove til hjulenes trofaste da-da-dum da-da-dum, mens toget buidrer frem gennem natten.







# Vækst i godstrafik

Der skal være balance i regnskabet om fem år.

Det er en styrke for erhvervslivet, at der er aktiv konkurrence i transportsektoren, f.eks. mellem lastbil og jernbane. Det fremmer presset på transportørerne, herunder DSB, til at levere gode transporttilbud til gavn for erhvervsudviklingen.

Selv om der er gode samfundsmæssige argumenter for at transportere mere gods på jernbane i stedet for på vej – f.eks. trafik-sikkerhed og vejvedligeholdelse – skal DSBs godstrafik fremover dække de omkostninger, godstransporten medfører.

Målet er, at DSB gods i 1988 er i økonomisk balance, og det kræver inden da en resul-

tatforbedring på 200 mill. kr. DSBs godssektor er allerede på vej, idet der var mængdefremgange både i 1982 og 1983.

Den økonomiske balance skal nås ved reduktion af omkostningerne samt ved øget produktudvikling og markedsføring.

Forbedringerne skal rettes mod både danske og udenlandske erhvervsvirksomheder og speditører. Også den trafik, der blot passerer Danmark i transit, skal der sættes på – den giver allerede i dag et rimeligt dækningsbidrag.

Målet med denne indsats er at gøre DSB





gods til en transportforretning, der kan klare de mangeartede krav, virksomhederne i dag stiller til deres transportleverandører.

Omkostningerne skal ned bli a ved en ny godstogskøreplan og ved at omlægge produktionsapparatet, som det f eks er sket med terminalerne for stykgods. Investeringer, der medfører lavere driftsomkostninger, skal prioriteres højt.

Den bedre markedsføring vil omfatte en indsats både i Danmark og i udlandet, så DSB får de godsmængder igen, som vi transporterede for 10 år siden.

DSB tager hele læsset – fra julegaven til tante Emma og til hele vogntog af store container-transporter. Alt kan sendes med DSB og flere og flere bruger denne sikre godstransport.



# Den individuelle løsning

Samarbejdsaftaler og firmaspor – eksempler på den rigtige gods-løsning.

I 1981 blev der indgået en aftale om opbygning af et skræddersyet distributionssystem til General Motors i Danmark. Opgaven består af reservedelsforsyning til forhandlere rundt omkring i Danmark. Med i aftalen er foruden General Motors – DFDS, Dragerforeningen og DSB. Reservedelene kommer til Danmark fra både Sverige, Belgien, Tyskland og England. Det sker med containere fra England og med jernbanevogne fra Tyskland, Belgien og Sverige. Den videre transport sker i DSBs stykgodssystem fra flere knudepunkter i Danmark. I 1983 blev systemet udvidet til at omfatte yderligere en del af General Motors produktion.

Aftalen med General Motors er et eksempel på en totalløsning, der bedst muligt tilgodeser kundens behov og dermed giver erhvervslivet optimale betingelser.

Konkurrencen i transportsektoren ophæ-

ves ikke gennem sådanne aftaler. Betingelsen for at komme med som aftalepartner hviler fuldt og helt på evnen til at møde frem med konkurrencedygtige tilbud.

DSBs godssektor vil i de kommende år gå utraditionelle veje og arbejde bevidst på totalløsninger, der indebærer omfattende samarbejdsaftaler med andre transportører og speditører. DSBs salgskonsulenter er parate til at være med til at løse virksomhedernes transportbehov uden på forhånd at lægge sig fast på DSBs andel af opgaven.

Danske Landboforeningers Frøforsyning har fået anlagt firmaspor til afdelingen i Hedensted for at kunne gennemføre transporter til hovedafdelingen i Roskilde.

Jydsk Auto Import har åbnet firmaspor i Vamdrup til import af biler fra Tyskland. Der forventes op til 1500 jernbanevogne





om året til Vamdrup fra de store, tyske bilfabrikker, der kan afsende de nye biler direkte med jernbane fra fabriksområdet.

Colon Vest i Taulov er koblet på et kommunalt stamspor i Fredericia. Her gælder det pap/papir-transporter til og fra Sverige. Transportmængderne skønnes til 500 jernbanevogne om året.

Det er tre eksempler fra 1983, hvor danske virksomheder investerede i firmaspor – altså jernbanespor, direkte ind på fabrikkens område.

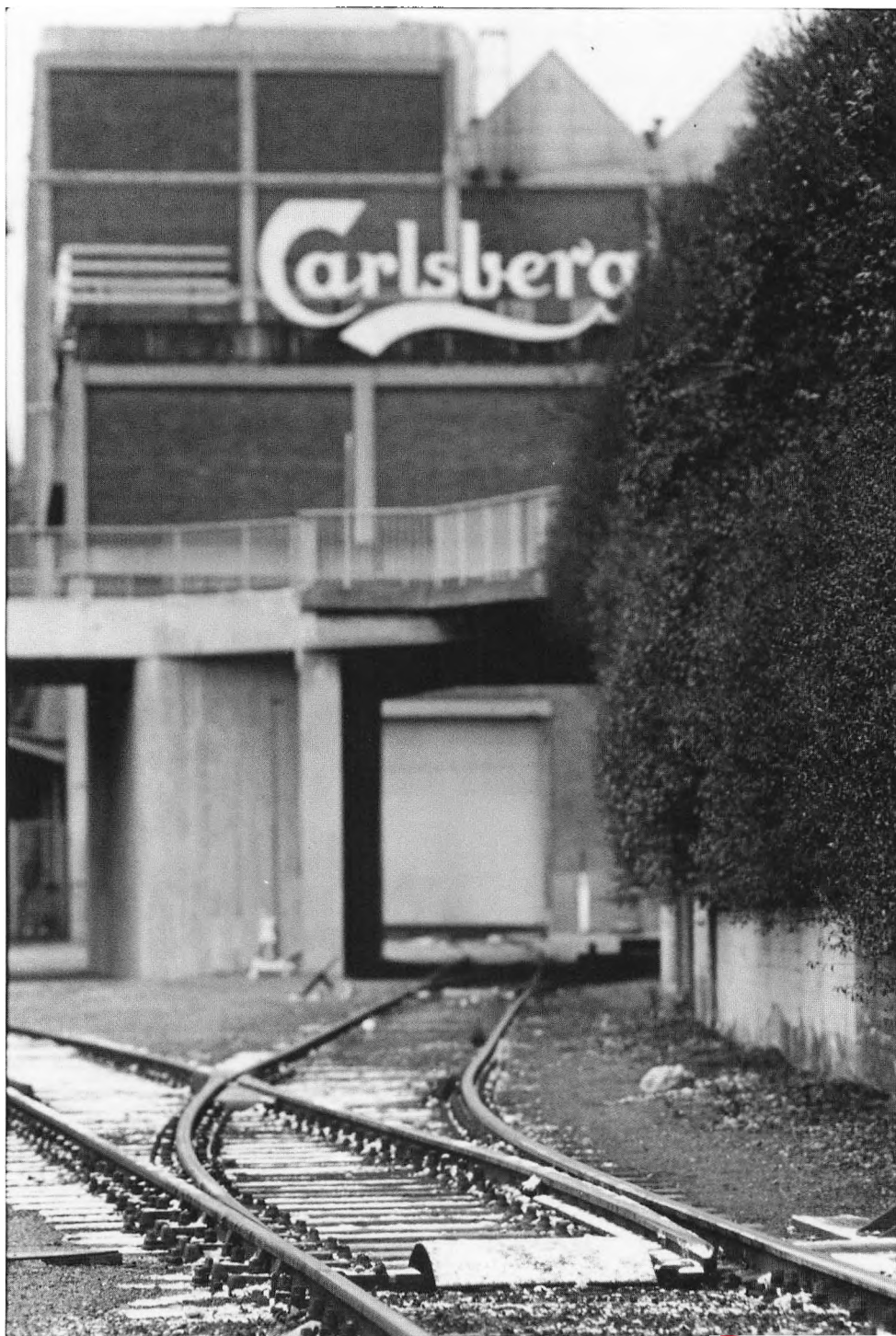
Etableringen af nye spor anlæg sker i et samarbejde mellem kunden, DSB og ofte kommunen.

DSB vil i de kommende år søge at få oprettet endnu flere sidespor og firmaspor gennem opsøgende virksomhed over for mulige kunder og ved fælles planlægning med kommunerne.

Behovet for firmaspor skal ses i sammenhæng med den internationale trafik. I udlandet er sporforbindelse meget almindelig for de store virksomheder. Transporter til og fra Danmark vil derfor ofte kunne gå helt med jernbane, hvis sportilslutning er til stede i Danmark.

DSB vil derfor tilbyde at gå ind i finansieringen af firmaspor på grundlag af aftaler om garanterede transportmængder.

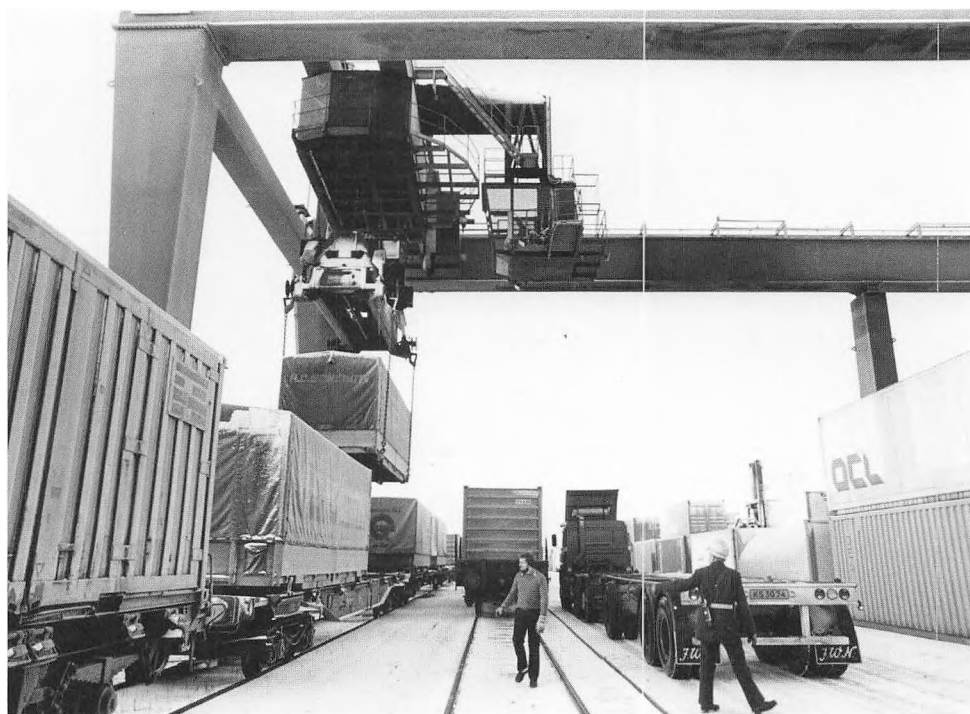
Firmaspor direkte til virksomhederne kan illustreres ved Carlsbergs kendte spor, hvorfra ugentlig afsendes ca. 40.000 kasser øl på godsvogne. Den individuelle løsning er en fordel.





# Med bane og bil

Forenklet omlæsning styrker jernbanens konkurrenceevne.



Lokal indsamling og distribution af gods med lastbil, kombineret med jernbanetransport af lastbillad (såkaldte veksellad) over lange afstande – det er kombitrafik. DSB venter i de kommende år en væsentlig vækst i kombitrafik med de oplagte fordele for både kunder og vognmænd, denne trafik indebærer.



I Danmark har der siden slutningen af 1981 kørt et sådant system med veksellad, hvor lastbilernes vognkasser transporteres med jernbane mellem Padborg og København. Det er vognmændene, der investerer i selve vekselladet. Fra lastvognen kan vekselladet ved hjælp af en gaffeltruck eller en containerkran løftes direkte over på en jernbanevogn, eller midlertidigt stilles i vente-position på området.

Vekselladtrafikken er således baseret på samarbejde mellem den statslige jernbane og de private vognmænd.

Afgang fra Padborg kl. 19.14, afgang fra Nyborg kl. 22.21, ankomst København Kl. 02.42 – klar til hurtig videre distribution med lastbil fra morgenslunden. Bane og bil er en god kombination når det gælder gods.



Vekselladtransporter kan gennemføres på den bestående infrastruktur uden udgiftskrævende udbygninger. Alt hvad der skal bruges er godsvogne af kendt type samt containerkran eller store gaffeltrucks på de relevante stationer.

For vognmændene er der tale om at anskaffe sig lastbiler med veksellad-udstyr, når bilerne alligevel udskiftes. Det betyder, at over en fem-årig-periode kan veksellad være en mulighed i det meste af lastbilparken. Interessen hos vognmændene er da også stor, bl a fordi man i udlandet bruger denne teknik med godt resultat.



Hvis vekselladsystemet for alvor slår an, er DSB parat til at lave særlige veksellad-godstog – en slags intercity-godstog i fast køreplan.

Kombineret trafik er også container-transport. Der er netop indgået aftale med de svenske og tyske baner om bedre container-transport i trafikken med nabolandene. Og via det internationale Intercontainer samarbejde, hvor også veksellad kan komme ind i billedet, ventes en stor vækst i container-transporterne på jernbane.



# Danmarksvejene

Rygraden i DSBs godstrafik er international – Danmark er et vigtigt transitland for jernbanegods.

To trediedel af DSBs godstrafik går over grænserne eller er ren transittrafik. DSB gods er således for en stor dels vedkommende valutaskabende, ligesom denne trafik giver danske eksportører gode transportmuligheder.

Danmark er et vigtigt transitland for godstrafik fra Norge og Sverige til kontinentet. Denne transittrafik går dels via den østlige Danmarksvej (over Sjælland og Lolland-Falster) dels via den vestlige Danmarksvej (gennem Jylland) til kontinentet.

Begge Danmarksveje kan med reelt lave investeringer i anlæg og materiel tage betydeligt mere godstrafik end i dag. Udbygningerne er allerede i gang.

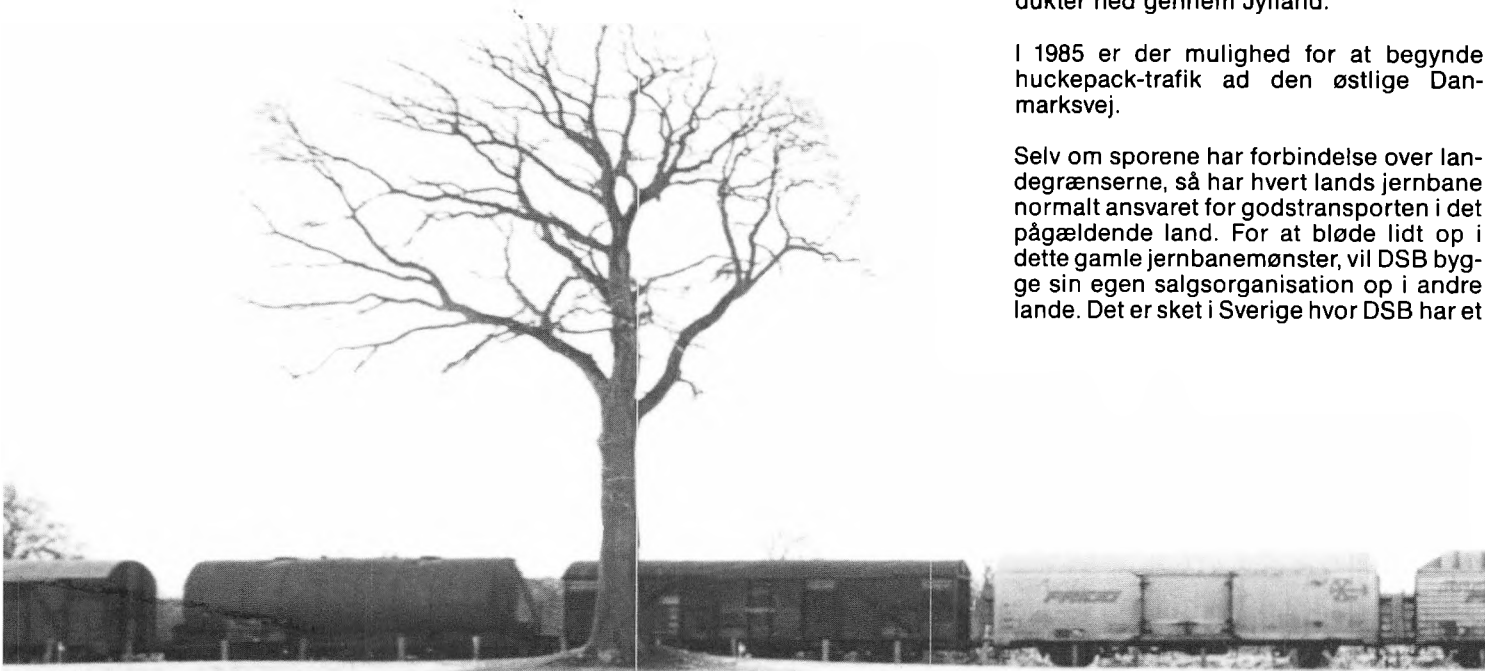
På den østlige Danmarksvej kan kapacite-

ten sættes 50 pct op ved at indsætte godsfærger mellem Helsingborg og Københavns frihavn. Der er indgået en aftale mellem jernbanerne i Vestyskland, Sverige og Danmark om at etablere en sådan godsroute fra juni 1986. Der skal bygges færgeleje i Helsingborg, mens et færgeleje i Frihavnen moderniseres. DSB indsætter to eksisterende godsfærger, mens svenskerne indsætter en ny færge. Desuden sker der en kapacitetsudvidelse i Rødbyhavn og Puttgarden med bygning af et nyt sæt bilfærgelejer.

På den vestlige Danmarksvej sejler der i dag jernbane- og bilfærger mellem Kristiansand og Hirtshals, og moderne bilfærger fra Frederikshavn til bl.a. Göteborg, hvor der er en meget stor godsomsætning med både skib, bil og bane. For en investering på godt 20 mio kr vil der i år blive åbnet for huckepacktrafik – transport af lastbiler uden chauffør på godsvogn – ind og ud af Frederikshavn til hele det europæiske kontinent. Pengene bruges til at løfte broer og sænke spor, så huckepackvognene ikke kommer i karambolage med broer og via-dukter ned gennem Jylland.

I 1985 er der mulighed for at begynde huckepack-trafik ad den østlige Danmarksvej.

Selv om sporene har forbindelse over landegrænserne, så har hvert lands jernbane normalt ansvaret for godstransporten i det pågældende land. For at bløde lidt op i dette gamle jernbanemønster, vil DSB bygge sin egen salgsorganisation op i andre lande. Det er sket i Sverige hvor DSB har et







Fra 1986 vil en ny godsfærge-rute fra Helsingborg til Københavns Frihavn fjerne det knudepunkt for godstrafikken, som Helsingør i dag udgør. Det vil gøre den østlige Danmarksvej for godstrafik mere attraktiv for landene nord og syd for os. Tilsvarende vil den vestlige Danmarksvej gennem Jylland være udbygget.

salgskontor i Helsingborg. Næste gang bliver det Tyskland og Frankrig.

på en lastbil, mens jernbanen kalkulerer på prisen.

Målet med disse salgskontorer i udlandet er at kunne give bedre tilbud fra banerne i konkurrencen om de internationale transportere og tilbyde mere fleksible transportløsninger end det i dag er muligt. Der skal f.eks. kunne udstedes garantier om transporttider og skadefri forsendelse også til fjernere destinationer. Og fremfor alt skal der hurtigt kunne afgives bindende tilbud til kunderne. Ellers er godset kørt af sted

Jernbanens fortrin kommer mest til sin ret på de lange afstande. Men hvis kunderne skal have fornøjelse af det, skal pålideligheden øges. På internationalt plan har jernbanerne for nylig oprettet en vognstyringscentral i Basel i Schweiz, og automatiske godsvognsstyrings-systemer vinder indpas i flere og flere lande. Store kunder kan på den måde følge deres egne godsvogne direkte på edb-terminaler.



# Gang i godset

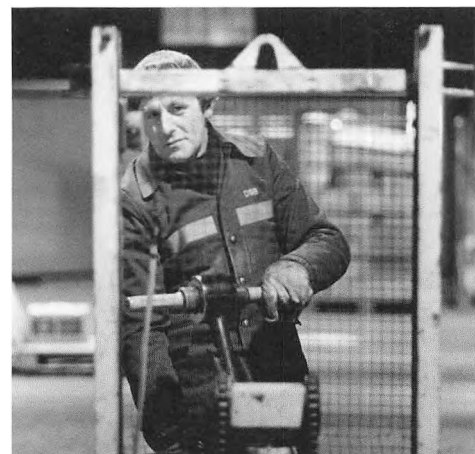
Stykgods rationaliseres og nye tilbud introduceres.

DSBs stykgodssektor skal rationaliseres og effektiviseres, bl.a. reduceres antallet af stykgod-terminaler fra 16 til 11. Resultatet bliver i tilgift et mere kundevenligt stykgodssystem, og omlægningen vil være færdig i 1984.

Som led i rationaliseringen opføres der i Ringsted en ny Sjællandsterminal. Det nye pakhuis bygges for at få en mere rationel betjening af Sjællandsområdet uden for København.

Et af de områder inden for stykgodssektoren, der er store muligheder i, er transport af partigods – bestående af 3-6 paller – som en mellemting mellem stykgods og hele vognladninger. Den danske erhvervsstruktur med mange små og mellemstore virksomheder betyder, at der findes et betydeligt marked for dette produkt. De første måneders lancering af partigods har bekræftet, at der her er en opgave for DSBs stykgodssystem.

For DSB har stykgodstrafikken en videre betydning end blot det direkte salg. Hos mange kunder er det afgørende, at transportøren – for at få de tunge vognladnin-



ger – også tilbyder løsninger på distribution af stykgods.

DSB vil samtidig være mere åben over for samarbejde i stykgodssektoren, f.eks. om fælles terminaler med fragtmændene. Fragtmændene har dog endnu ikke været parat til at indgå sådanne aftaler, trods de åbenlyse fordele for begge parter.

På et andet stykgods-område er DSB snart parat med et udspil: Kurér-gods.

Hurtig transport er afgørende ved forsendelse af reservedele til elektronik-industrien, medicinvarer, serum og edb-materiale.

Med ic- og andre persontog har DSB mange gange daglig forbindelse mellem næsten alle større byer i landet, og det vil DSB – efter tysk forbillede – udnytte til en landsdækkende kurér-gods-ordning.

Kurér-gods, baseret på lyn- og ic-tog samt visse regionaltogetsforbindelser, er en realitet fra 1985.

Indlevering af forsendelser som kurér-gods skal normalt finde sted en halv time før togets afgang.

Mod betaling af ekstragebyrer kan der arrangeres afhentning og udbringning, direkte hos kunderne. Det vil ske i samarbejde med postvæsenet og private minitransfirmaer.





Stykgods er smatingsafdelingen – mange mennesker håndterer mange, små pakker – men det er vigtigt for DSBs samlede gods-tilbud. Derfor introduceres nye produkter, bl a partigods, og forenklet distribution.





# Smult vande

Stigende trafik og to nye Kattegat-færger på vej.



Det danske land er bundet sammen – og knyttet til nabolandene – af private og offentlige færgeruter. Ti af dem er DSBs, og her som for de private ruter er der tegn på, at personbiltrafikken og måske også lastbiltrafikken vil stige i de kommende år i takt med de bedre konjunkturer.

DSB regner også med flere passagerer med tog i den øst-vestlige trafik, og det vil naturligvis give jernbane-færgerne ekstra at bestille.

DSBs handlingsplan for godssektoren, ikke mindst udbygningen af de to Danmarksveje, vil også betyde øget færgetrafik med gods.

Så DSBs færger synes i smult vande. Men det er også nødvendigt for at få gennemført den forbedring af færgerederiets økonomi, som er ønskelig. Midlerne er også her rationalisering, produktforbedringer og aktiv markedsføring.

I store dele af øst-vest trafikken er der tale om konkurrence mellem DSB og private. Gennem de seneste fem år har DSBs mar-

kedsandel ligget omkring 60 pct. Denne markedsandel vil vi forsvare og øge de kommende år.

DSBs bilfærger har de seneste år givet et årligt driftsoverskud på omkring 200 mio kr. Flere af de eksisterende færger nærmer sig imidlertid en alder, hvor de er tjenlige til udskiftning. Da en ny færge koster 400 mill kr, hvortil kommer udgifter til anlæg i land, er det afgørende, at bilfærgerne fortsat giver et positivt bidrag til den samlede økonomi. DSB vil gennem rationalisering og effektivisering af rederivirksomheden sikre, at taksterne kan udvikle sig, så der ikke skabes for stærke barrierer mellem landselelene.

I 1980-81 blev der indsat nye jernbanefærger på Storebælt, og i de kommende år bliver den største nyskabelse i materiellet indsættelsen af to nye færger på Århus-Kalundborg overfarten i 1986. Denne forbedring af kvaliteten på ruten vil give DSB en større andel af den samlede øst-vest trafik.

Senere i 80'erne melder sig spørgsmålet





om færgesejladsens struktur og omfang. Folketinget skal i 1985 i følge regeringens planer have ny debat om en fast forbindelse ved Storebælt. Med baggrund i en Folketingsbeslutning fra foråret 1983 er DSB i gang med projekteringen af en udflytning af færgerne fra Nyborg til Knudshoved, hvor bil- og jernbanefærger efter planen får fælles havn. Det er vigtigt at udvikle færgedriften på Storebælt, mens Folketinget lægger op til en afgørelse om en fast forbindelse. Færgedriften skal kunne opretholdes med et rimeligt service-niveau og bedst mulig driftsøkonomi, mens der ventes.

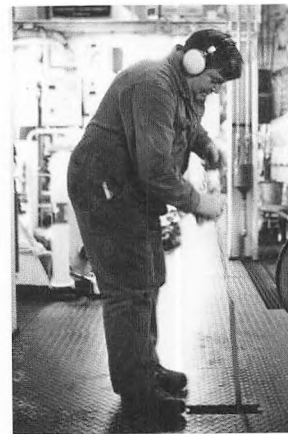
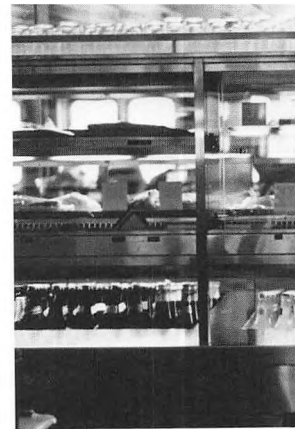
«Færgen er i havn om få minutter...»  
og den afgår igen få minutter senere.  
Der er aktivitet, ikke kun på broen,  
men på dækkene, hvor biler, jern-  
banevogne og godstog skal rangeres  
og dirigeres ind og ud på rekordtid.  
Hver gang.





# Alle i samme båd

Hver færge skal fungere som en selvstændig enhed.



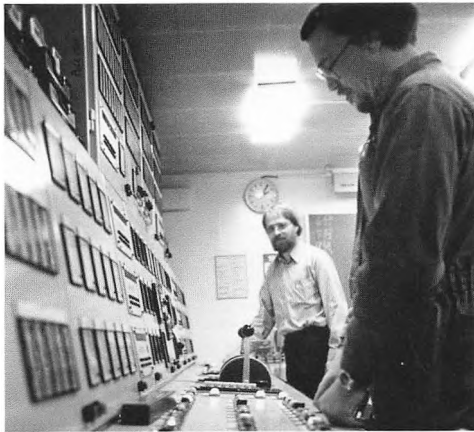




Fra i år er der indført en ny organisation af færgedriften i DSB. Ansvar og beføjelser bliver decentraliseret, og hvert skib kommer til at fungere som en selvstændig enhed.

Ideen med denne enhedsdrift er at motivere besætningerne ombord. De får nu mere direkte ansvar for drift og service, samt større indflydelse på deres egen arbejds-situation.

Den nye skibsorganisation baseres på integration af de tre arbejdsområder ombord: dæk, maskine og catering. Målet er at knytte alle ombord tættere sammen om opgaven at drive færgen som en forretningsmæssig enhed – og at give de enkelte besætningsmedlemmer et nærmere tilhørsforhold til rederiet.



Hver færgе får sin egen økonomi. Det er især vedligeholdelsen af skibet, som skal effektiviseres og billiggøres, bl a ved at mere af arbejdet med vedligeholdelse af færgen udføres af besætningen. En stor del af disse opgaver har hidtil været udført under de årlige værftsophold.

Enhedsdriften skal også spare brændstof. Færgerne er de største olieforbrugere i DSB. På hvert skib bliver besætningen nu ansvarlig for gennem økonomisk sejlads at sikre, at der bruges så lidt olie som muligt.



Besætningen støttes her gennem bedre instruktion samt f eks installation af avanceret datamatisk udrustning til regulering af propellerens omdrejningstal og af farten.

Den tættere sammenknytning af arbejdsområderne på hvert skib vil også mere direkte gavne de rejsende. Skibet vil få en højere og mere ensartet standard i bl a saloner og restauranter.

Frå maskinrum og dæk over kabys, restaurant og cafeteria til kommandobro. Alle ombord skal fremover arbejde tættere sammen og have et udvidet ansvar for netop deres skib.

# Århus- Kalundborg

Bedre forbindelser mellem Sjælland og store dele af Jylland.

Fra 1986 er det nye tider på overfarten Århus-Kalundborg. To nye færger sættes i drift, og det fordobler kapaciteten på ruten, sammenlignet med de nuværende færger, som er nedslidte og tit overfyldte i højsæsonen. De to nye færger gør DSB mere konkurrencedygtig over for de private færger mellem Sjælland og Jylland.

I forbindelse med den forbedrede færgefart Århus-Kalundborg sker der en udbygning af til- og frabringer-trafikken på begge sider af Kattegat. Mellem København og Kalundborg indsættes i 1985 særlige båd-tog, som fra 1986 får ændret køreplan med færre stop undervejs. Også fra 1986 bliver der forbindelse fra Århus havn med MR-tog til en række jyske byer, f.eks. Ålborg, Randers, Skive og Viborg. De nye færger bliver altså en ny og mere bekvem vej til Midt- og Nordjylland.

Alle ombord-aktiviteter henvender sig na-

turligvis til både togrejsende og bilister. men samtidig giver de nye færger mulighed for at tiltrække nye kundegrupper. F.eks. kan firma-konferencer og familiefester holdes under utraditionelle former inden for de 7-8 timer, en dobbelttur varer.

Århus-Kalundborg færgerne er store og henvender sig ikke til én bestemt kundegruppe. Her er plads til forretningsmanden, der vil arbejde og spise godt, og her er plads til familien, der selv har madpakker med, men søger legemuligheder for børnene. Der tages hensyn til denne store variation i behovene, både ved planlægning af overfartens tilbud og ved prissætningen.

I forbindelse med de nye færgers indsættelse vil der også blive bedre forhold i færgehavnene. I både Århus og Kalundborg bliver der således trappefri adgang mellem perron og færge.







De fleste danskere kan lide at sejle. De nyder turen over Storebælt som en forfriskende pause i rejsen. Fra 1986 indsættes to helt nye færger mellem Århus og Kalundborg. Så bliver der færger til alle.





# Ombord

Sådan sørger DSB for, at tre timer om bord på de nye Århus-Kalundborg-færger bliver en oplevelse for alle aldersgrupper.

Færgetorvet midt i skibet er det sted, de rejsende bliver modtaget, og herfra kan man bevæge sig ud i skibet. De to salondæk åbner sig ind mod torvet, og man kan orientere sig i færgen. Færgetorvet er indrettet som et atrium, en ovenlys-hal, hvorfra der er direkte adgang til alle dele af skibet. Med sine omløbende balkoner bliver torvet et stort, indendørs promenadestæde og mødested ombord.

Salondækkene skal kunne imødekomme passagerernes mange forskellige behov.

Foruden restauranter og caféer bliver der lege- og hvilepladser samt selskabs- og konferencerum, der kan afskærmes og

ommøbleres. Den varierede efterspørgsel for service på forskellige rejsedage og -sæsoner kan opfyldes gennem fleksibel udnyttelse af arealerne.

Skibene får særlige arbejdspladser for dem, der vil udnytte overfarten til at læse, skrive eller holde møde.

For børn bliver der alsidige legemuligheder og en indretning, der hele tiden vil byde på fornyelser.

Øverste vogndæk har plads til 160 personbiler og nederste dæk kan rumme 30 lastvognstog eller 190 personbiler. Under dækket indrettes hvilekahytter, baderum



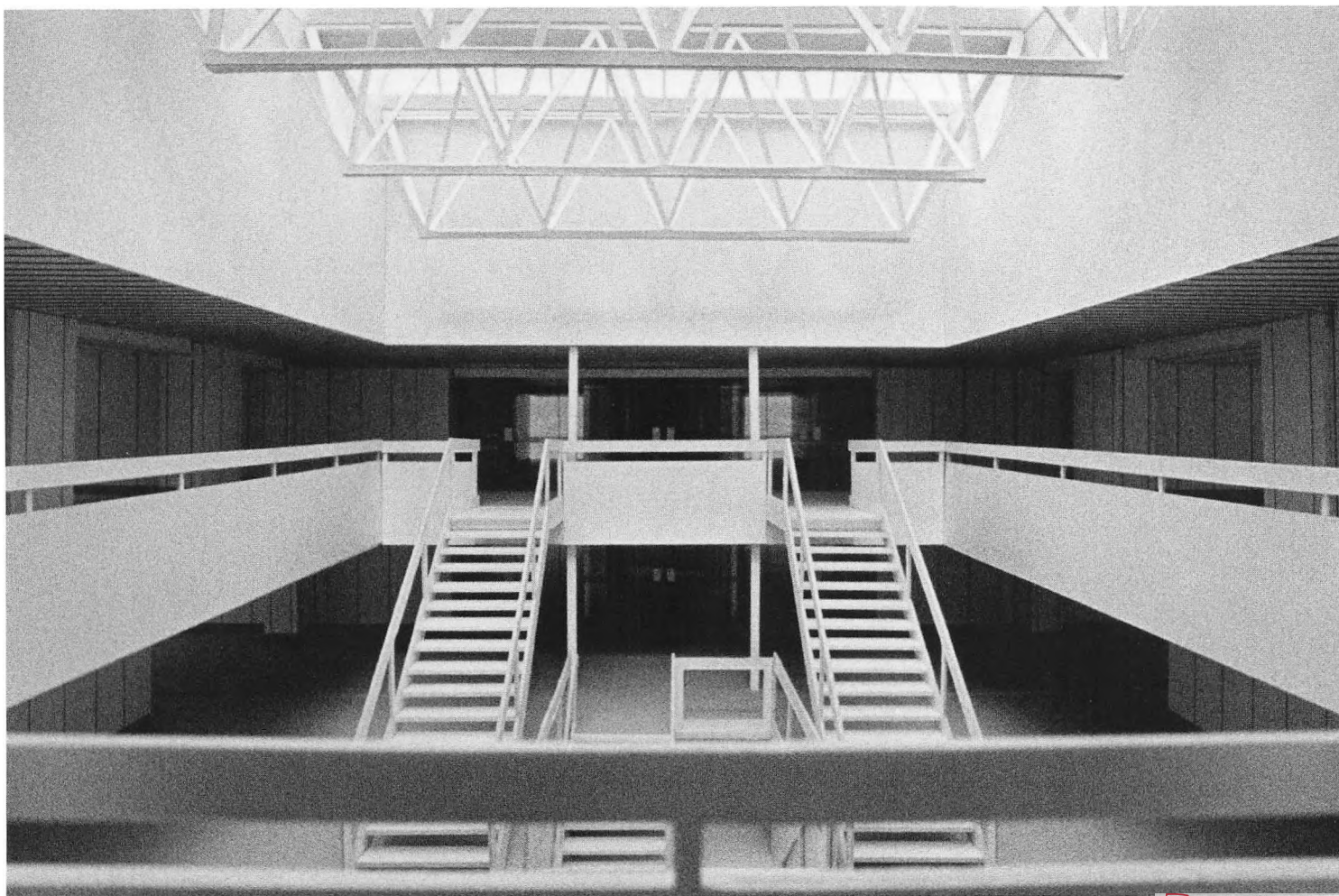


og sauna, så bilisterne kan rekreere sig undervejs.

De nye færger skal ikke blot være sejlede ventesale, men skibe der kan bruges aktivt af de rejsende.

Der bliver således mange muligheder for underholdning, som rækker ud over almindelig tidsfordriv. Færgerne får biograf. Her vil der blive vist programmer med oplysnings- og spillefilm, præsenteret af Filminstituttet og Filmmuseet. Der vil rundt omkring på færgerne blive arrangeret udstillinger. Danske kunstnere står for indretning og udsmykning ombord.

I overlyshallen – færgetorvet – bliver passagererne budt velkommen ombord i de nye færger. Model-fotos Jens Frederiksen.



# Succes med problemer

En tredjedel flere passagerer på et par år gav DSB vokseværk.





1979 blev et skæbneår for DSB: En hård vinter blottagde problemer med materiel og regularitet. Samtidig betød voldsomme stigninger i benzinpriserne, at mange bilister flygtede over i toget. På kort tid fik DSB over en tredjedel flere passagerer. Medvirkende var også de forbedringer i togdriften, der var gennemført i årene inden – intercitydriften med det timefaste pulsslag fra 1974 og bedre regionaltrafik i årene derefter.

Men selv om de seneste fire-fem år har været omtumlede år for DSB, er trafikbalancen i det danske samfund ikke ændret væsentligt, set over en længere periode.

Siden 50'erne, hvor bilen for alvor vandt frem, steg trafikken med passagerer og gods på landevej støt. Bilen sørger nu for 80 pct af al trafik herhjemme. DSB har altså måttet se sin markedsandel falde. På grund af den øgede rejseaktivitet i samfundet, har DSB dog idag flere passagerer end nogensinde. Godstransporten er derimod faldet reelt selv om der er sket en vækst i godstrafikken de seneste par år.

På landevejen var det fuld fart frem indtil slutningen af 70'erne, hvor væksten i biltrafikken holdt op. Men der skal så lidt til for at sætte fart i biltrafikken igen. Ro om benzinpriserne det seneste par år har igen øget biltrafikken. Det kan DSB registrere både i stagnation i antallet af togrejsende, og i øget trafik på bilfærgerne på Storebælt. På andre ruter, især over Kattegat, har konkurrencen fra private rederier været hård. DSB har dog bevaret en markedsandel i den samlede øst-vest trafik på 60pct.

Vinteren 1978-79 efterlod DSB i en sørgelig forfatning. Mange materielle fejl og store forsinkelser var det visitkort, vi havde afleveret til millioner af rejsende og til mange godskunder.

Og knap var vinteren ovre, før passagertilvæksten begyndte. En så stor succes er ikke altid til at klare, når den kommer helt uventet. Resultatet blev en nedslidning af vognene og rovdrift på DSBs lokomotiver, som skulle trække længere og meget tunge tog. I forvejen kører DSBs lokomotiver hvert år en distance, der svarer til fem gange rundt om jorden – dobbelt så meget som diesel-lokomotiver i andre lande.

Yderligere begyndte i 1979 en meget stor afgang af personale på grund af alder, og det gav rekrutteringsproblemer. DSB fik i tilgift sin andel af hærværksbølgen i tog og på stationer.

Der var ikke meget at råbe hurra for. Men DSB tog fat i problemerne fra en ende.

Forsinkelserne i toggangen skulle fjernes, og samtidig skulle DSB rustes bedre til kommende sne-vintre. Det blev til projekt Tog-Til-Tiden, som nu har bestået sin første prøve. DSBs regularitet er igen i top, og sårbarheden over for vinterlammelse mindsket, bl a gennem bedre materiel og etablering af sneberedskab.

Foruden omlægning i anvendelse af togvognene, er der anskaffet nye lokomotiver og vogne, bl a MR-togene. Der er også skabt bedre vedligeholdelses-, rengørings- og reparationsforhold for materiellet.

Yderligere blev der på Storebælt indsat tre, nye jernbanefærger, der har gjort »togrejsen over vand« til en hel anden oplevelse.

Samtidig blev DSBs organisation tilpasset

det store passagertal, så vi kan betjene alle kunder ordentligt.

Så der skete noget på alle fronter i DSB i de år. Men aller vigtigst var det, at problemerne i kølvandet på 79-begivenhederne blev løst af et samlet DSB. Ledelsen erkendte problemerne, men det var medarbejderne, der idé-rigt og aktivt løste dem. De skabte Tog-Til-Tiden og et stabilt DSB. Det har afgørende betydning for de kommende år, at DSBs medarbejdere føler et stort ansvar for deres arbejdsplads.

For at forbedre vedligeholdelsen af materiellet, er der indført et system, så bestemte togstammer hører hjemme på bestemte værksteder. Det giver øget sikkerhed og regularitet.



# Design – et værktøj

Funktionelle og smukke tog, stationer og færger gør rejsen behagelig – og modvirker hærværk.

Det kan opfattes som ødselhed og proportionsforvrængning, at DSB – samtidig med driftsproblemer og stram økonomi – har udformet DSB-miljøet med stor vægt på en gennemgående design-idé.

Men satsningen er bevidst. Det er et naturligt hensyn overfor brugerne af DSB, at skilte er forståelige og at tog, færger, stationer m v er gennemtænkte og har en praktisk udformning. Et gennearbejdet designprogram betyder blandt andet, at vedligeholdelse og rengøring bliver mere effektiv. Det modvirker også hærværk, fordi ting, der ser pæne ud, og som kan bruges uden straks at få et slidt udseende, ikke appellerer til formålsløs ødelæggelse.

Design er altså et af flere værktøjer, som skal gøre DSB mere kundevenlig og effektiv.

Men god design er naturligvis også en forpligtelse for et statsligt foretagende som DSB, der sætter sit præg over alt i landet og daglig er på mange hundrede tusinde danskeres nethinde. Her er kun det bedste godt nok.

Af samme grund lægger DSB også vægt på at inddrage kunstnere i DSBs hverdag – i form af plakater og andre tryksager, udsmykning af færger, tog og stationer.







Den, der sidder godt, kører godt.  
Et konsekvent designprogram er  
medvirkende til, at DSBs tog og fær-  
ger er brugsrigtige. En rejse med  
DSB er ikke som at sidde hjemme i  
dagligstuen – men næsten.





# Det usynlige DSB

Tusinder af DSB ansatte holder hjulene sikkert og behageligt i gang – ude af syne for publikum.

Der er tusindvis af DSB medarbejdere, som DSBs brugere aldrig ser, men som de er helt afhængige af med hensyn til sikkerhed, komfort og regularitet. Det usynlige DSB er fundamentet for jernbanetrafikken. Trejerdedele af DSBs over 20.000 ansatte er beskæftiget her, langt fra togrejsende, færgepassagerer og godskunder. Deres job er at sørge for, at det, der som en selvfølge skal være i orden, nu også er det.

Meget skal klappe, før et tog sendes af sted på dagens første tur. Det mekaniske skal holdes i stand og vedligeholdes på et værksted. Der checkes og justeres ved daglige eftersyn i maskin- og vogndepoter. Vognene skal være rene, indvendig og ud-

vendig, og skader på inventaret skal udbedres. Der skal olie på lokomotivet, vand på toiletternes tanke, og toget skal opvarmes i den kolde tid.

De rigtige vogne skal af sted, endda i en bestemt rækkefølge.

Inden togene ruller af sted, har andre i det usynlige DSB lagt en køreplan, der bedst muligt passer til bussen fra Års, toget til Paris, ekspeditionstiden på FDBs central-lager i Albertslund og tusind andre ting.

Der er sørget for, at EDB-maskinen kan holde styr på udstedelsen af pladsbilletter. Og nogen er klar til at ringe efter en



reservelokomotivfører, hvis der indløber en sygdomsmeddelelse.

Det spor, toget ruller ud på, skal ligge jævnt og præcist. Det kræver justering, slibning og smøring af sporskifter. De varme anlæg, der holder sporskifterne i funktion i snevejr, skal ses efter, og mange af dem må forsynes med flaskegas hver dag hele vinteren.

Sikkerheden under kørslen skal være i top. Det kræver et signal- og sikringssystem med mindst mulig risiko for fejlbetjening. Ældre anlæg udskiftes med nye, der giver mulighed for en mere effektiv udnyttelse af sporanlæggene, uden at sikkerheden forringes.

De automatiske anlæg er opbygget, så der i tilfælde af fejl ikke sendes tog afsted. En stor arbejdsstyrke er klar til vedligeholdelse af anlæggene og hurtig fejlretning, døgnet rundt.

På S-banen sker der en stadig udbygning af sikringsanlæggene med automatisk togstop. Tilsvarende anlæg til de øvrige baner er under udvikling.

Der sker en intensiv overvågning af toggangen, så publikum kan informeres om eventuelle uregelmæssigheder. Ved større uregelmæssigheder kan det være nødvendigt at ændre væsentligt ved kørselen.

Altsammen kræver det mange, mange menneskers indsats – medarbejdere som publikum ikke møder.

Døgnet rundt, året rundt. Uanset vejret – DSBs kunder er ikke ladt i stikken. Tusindvis af DSB medarbejdere sørger for, at sporet er ryddet og i orden, vognene klar, færgerne sejler, godstogene kommer frem.





# Sådan ser tallene ud

Kunderne betaler over billetten 60 pct af udgifterne til jernbanen, resten kommer fra staten.

DSB modtog i 1982 knap tre mia kr fra staten. Dette beløb er vokset fra godt én mia kr i 1979 og altså meget stærkere end den almindelige prisudvikling.

Fra 1982 til 1983 steg statstilskuddet imidlertid ikke – selv ikke i løbende priser. Det varsler den økonomiske stabilisering, der er DSBs mål de kommende år.

60 pct af DSBs samlede omkostninger til drift og anlæg dækkes af takstindtægter fra passagerer, godskunder, biler på færger m v. Tilskuddet fra staten på de 40 pct skaber balance i regnskabet.

At staten i dag betaler næsten 40 pct af jernbanens drift og anlæg er ikke usædvanligt. I Vesttyskland, Holland, Belgien og Norge har jernbanen i store træk samme forhold mellem kunde- og samfundsbidrag til driften. Niveaulet er fastlagt gennem politiske beslutninger, idet jernbanetrafik både her og i udlandet betragtes som en mellemting mellem almindelig forbrugsvarer og offentlig service.

Ser man på de seneste fem år, er statsfinansieringsgraden steget, både her og i udlandet. Stigningen fandt især sted i

1979-81, og skyldes dels en større stigning i omkostninger end i indtægter, dels ekstra store investeringer.

Omkostningerne er vokset på grund af stor stigning i oliepriser og lønninger, som tilsammen er 75 pct af DSBs driftsomkostninger. Desuden er DSBs personalestyrke vokset med ca 1.500 mennesker, hovedsagelig til den ekstraordinære indsats for togenes regularitet, til bemanning af flere tog på grund af væksten i passagertal og som kompensation for længere ferier. Desuden har der været en markant afgang af nogle »store årgange«. Det har skabt behov for ekstra uddannelse af nyansatte. Alene i årene 1979-81 blev mere end 6.000 nye medarbejdere rekrutteret.

Også investeringerne er steget de seneste år. Som følge af stigningen i passagertallet modtog DSB særlige bevillinger til nyt materiel. Der blev i 1980-81 anskaffet tre nye Storebæltfærger, og elektrificeringen af jernbanenettet beslaglægger mange ressourcer.

DSBs indtægter og omkostninger kan – med en vis usikkerhed – fordeles på hovedprodukterne: passagertrafik, godstrans-





port, bilfærger m v. En stor del af omkostningerne kan ikke placeres på et bestemt produkt og kaldes under ét, fællesomkostninger.

En regnskabsanalyse for perioden 1979-83 baseret på denne opdeling viser, at bilfærgerne og cateringvirksomheden hver har tilført DSBs kasse 100-200 mio kr årligt. Dertil kommer et positivt bidrag fra rutebilerne og rejsebureauerne. Godstrafikken har derimod, især til stykgodssektoren, fået et årligt tilskud til driften på 150 mio kr og til investeringer på 50 mio kr, mens tilskuddet til passagertrafikken er vokset til op imod én mia kr årligt.

Hvis fællesomkostningerne medregnes som omkostninger ved passagertrafikken – DSBs hovedprodukt – går mere end 90 pct af statens tilskud hertil. Alt i alt er fordelingen af tilskuddet i god overensstemmelse med de trafikpolitiske målsætninger, hvorefter passagertrafikken skal opfylde samfundsopgaver, mens der til godstransporten og bilfærgerne kan stilles krav i lighed med dem, der stilles til private virksomheder.

Den kollektive trafik kræver investeringer i anlæg og materiel for at være tidssvarende. DSB har via sit stats-tilskud gennem de seneste år bl a været i stand til at anskaffe nye regionaltoget til Jylland og Fyn. Også en tiltrængt modernisering af Hovedbanegården i København er sat i gang.



# Modernisering

DSB fornyes organisatorisk og får også ny styreform

En virksomhed og organisation som DSB har brug for til stadighed at forandres, hvis den skal undgå at blive antik. Forandringerne i disse år skal gøre DSB i stand til bedre og hurtigere end hidtil at tilpasse sig skiftende økonomiske, politiske og markeds-mæssige vilkår.

Moderniseringen i DSB foregår under seks overskrifter:

- styringsform
- produktudvikling og markedsføring
- service
- personale
- organisation
- teknologi

DSB er i dag en statsvirksomhed, som folkettinget styrer gennem love, retningslinjer og detaljerede bevillinger på de årlige finanslove.

Et bredt flertal i folkettinget har i foråret 1984 besluttet, at DSB fra 1985 skal netto-styres. Det betyder, at det årlige tilskud til DSB bliver en samlet bevilling til drift og investeringer. Der bliver derved dels en fri-

ere adgang til at overflytte midler mellem investeringsbudgettet og driftsbudgettet, dels adgang til direkte at anvende eventuelle merindtægter til investeringer eller serviceforbedringer. Folketinget fastsætter stadig DSBs takster.

Det er folketingets mening, at DSB skal gøres mere konkurrencedygtig. Udover de budgetmæssige frihedsgrader får DSB derfor mulighed for dels en mere slagkraftig markedsføring, dels at føre en personalepolitik med friere løn- og ansættelsesvilkår, bl a således at staten slipper den meget detaljerede kontrol med antal medarbejdere i de enkelte job-kategorier o s v.

Produktudvikling og markedsføring er derfor DSBs offensive våben i de kommende år. DSBs produkter skal i langt højere grad individualiseres og tilpasses 80'ernes marked, ligesom vi i markedsføringen vil gøre det klart, at vi ved, at DSB er i konkurrence på en lang række områder. Markedsføringen vil afspejle, at vi tager konkurrencen op, hvor den er, og med de midler, markedet dikterer.

Et andet offensivt våben er at vise DSBs ansigt som service-virksomhed så meget som muligt og så godt som muligt. DSBs medarbejdere er i forvejen gode til at betjene publikum, men de skal være endnu bedre, og bl a derfor har små 5000 medarbejdere med direkte kundekontakt været på et særligt træningskursus, hvis grundidé senere indbygges i den løbende efteruddannelse af alle DSB medarbejdere.

I en servicevirksomhed er personalets engagement og indstilling alfa og omega. Vi har derfor igennem nogle år forsøgt at bevæge os væk fra den meget regelstyrede virksomhed hen mod en mere åben organisation, bl a gennem en omfattende uddannelsesvirksomhed. Denne indsats intensiveres.

Der er for DSBs samlede organisation sat en udvikling i gang, som skal munde ud i en struktur, hvor hvert produktområde får en central ledelse. Produktområdet er underopdelt i et antal produktionsenheder, hver med sin leder med det daglige ansvar for produktionen.

Produktområderne bliver: Passagertjene-  
Danskerne's Historie Online  
Den danske Slagterforretning Bibliotek





ste, godstjeneste, rederitjeneste, rejsebureaudivision og rutebiltjeneste. Tilsvarende enheder findes allerede inden for det tekniske område og trafikorganisationen.

En stor del af de arbejdsopgaver, der i dag løses i stabsafdelinger og sekretariater, vil blive placeret direkte i produktområderne for at opnå en bedre styring af produktkvaliteten og af det enkelte produkts økonomi, samt skabe bedre sammenhæng mellem ansvar og kompetence.

Modernisering af DSB i 80'erne dækker også over rationalisering. På kort sigt er målet:

- 1.500 mands reduktion i personalestyrken 1983-84, svarende til 7,5 pct nedgang.
- 10 pct reduktion i administrationsomkostningerne i 1984.

Personalereduktionen nås ved naturlig afgang, tilbageholdenhed ved rekrutteringen og øget omskoling. Genbesættelse af ledige stillinger skal godkendes i et centralt DSB-udvalg.

Den teknologiske udvikling hos DSB knytter sig tæt til datateknikken. Så forskellige ting som sikringsanlæg og godsvognsløb bliver datastyrede. Også i administrative styresystemer vinder edb indpas.

DSB vil i højere grad end tidligere fremover opleves som en servicevirksomhed, hvor den personlige betjening af passagererne er i højsædet.



# DSB i 90'erne

Hurtige togsæt i fjerntrafikken og bedre internationalt samarbejde på godsområdet vil give jernbanen nye opgaver.

Denne bog er en handlingsplan for DSB de næste 4-5 år. Det gør 90'erne til en fjern fremtid – og dog. 15 år er ikke lang tid i en jernbanesammenhæng. Levetiden er lang – for skinner, bygninger og rullende materiel – og den mulige fornyelsestakt langsom. Derfor gør vi os tanker om de mere langsigtede vilkår for kollektiv trafik og DSB. Ikke så optimistisk og detaljeret som i Plan 1990, men alligevel.

Hvordan tegner billedet sig egentlig, når vi kigger 15 år frem?

I løbet af 90'erne vil det danske motorvejsnet være fuldt udbygget. Det øvrige vejnet vil have en høj og ensartet standard. Befolkningen vil råde over en park af små, energiokonomiske og mindre forurenende biler. Eventuel knaphed på olie og prisstigninger vil derfor ikke på samme måde som i dag være en trussel imod bilismen.

Kravet om færre trafikulykker og bedre bymiljø vil dog føre til flere restriktioner på biltrafikken i de tætte byområder.

Byspredningen, der er gået hånd i hånd med bilismens udbredelse og har vanskeliggjort kollektiv trafikbetjening, vil efter alt at dømmes ikke fortsætte yderligere.

Omvendt er det vanskeligt med den nuværende bystruktur at øge den kollektive trafikks omfang væsentligt.

Erhvervsstrukturen med aftagende tung industriel produktion vil umiddelbart mindske behovet for godstransport på bane.

Om 15 år vil et uforandret DSB model 1984 alt i alt være ret ilde stedt. S-togtrafikken og nogle få regionalstrækninger vil som de eneste uden særlig indsats kunne regne med en fortsat blomstring.

Men sådan bliver det jo heller ikke. DSB udvikler sig. I passagertrafikken kan lette togsæt på det bestående net afkorte rejsetiden i intercitytrafikken med 25 pct. Rejsetiden med intercity-tog mellem København og Århus kan nedsættes fra de nuværende fem til under fire timer. Denne køretidsgevinst er beregnet uden en fast Storebæltsforbindelse, der vil give yderligere rejsetidsforbedringer.

Den elektriske togdrift vil være slået igennem i 90'erne. Den sikrer både olieafhængighed og billigere drift.

En let bybane til Amager vil være en effektiv og ventet afrunding af nærbanesystemet i Københavnsområdet. Banen skaber desuden forbindelse til lufthavnen i Kastrup.

Banerne kan generobre betydelige markedsandele i den internationale godstrafik gennem bedre samarbejde mellem landene og ved edb-styret vognbenyttelse. De tekniske fornyelser i godstrafikken, der indføres i 80'erne – huckepack og veksellad – vil for alvor være slået igennem. Nye samarbejdsformer, f.eks. mellem DSB og private transportører, har ligeledes medført øget godstrafik på skinner.

Den udvikling, der her er beskrevet, rækker frem i begyndelsen af 90'erne, og kan realiseres, bl.a. fordi der ikke forudsættes nye, teknologiske gennembrud.

Senere i 90'erne, og med flere ubekendte, tegner sig konturerne af en samfundsudvikling, der især bygger på ny informations – teknologi, bl.a. et hybrid-net, der vil lægge sig over landet og skabe den væsentligste del af grundlaget for informationsamfundet.

Dele af den teknologi, som informationsamfundet bygger på, kendes i dag og bruges af bl.a. DSB. De nye kabler, der kan transportere tusindvis af signaler på én gang, udnyttes i jernbanens sikkerhedssystemer og mindsker risikoen for fejl, ligesom kablernes kapacitet udnyttes til forbedret information af passagererne, bl.a. på stationerne. Datateknik gør det også muligt at registrere og følge gods- og andre togvogne og dermed skabes bedre styringsværktøj og kundebetjening.

Hvis informationsamfundet bliver en realitet, vil det betyde omfattende ændringer i familien Danmarks hverdag. Bl.a. vil en række daglige trafikbevægelser blive overflødige. Mange vil kunne arbejde hjemme, alle slags oplysninger kan direkte hentes ind på den hjemlige tv-skærm, der kan holdes møder på videoskærm osv.

Et så radikalt ændret Danmark må også



DSB have i krystalkuglen for at være forbedret. Hvis, hvis og hvis .....

Men først og fremmest bruger vi kræfter og fantasi på at gøre DSB bedre på kort sigt – for at betjene vore mange nuværende kunder bedre og skaffe mange nye, samt for at være klar til den mere gennemgribende fornyelse af bl.a. togmateriellet, senere i 80'erne og først i 90'erne.

• Moderne tog, velfungerende stationer, effektive køreplaner og udvidet, personlig service – vi går den et nøk til.



DSB i 80'erne er blevet til under medvirken af mange medarbejdere i DSB.

Redigeringen af bogen er udført af sekretariatschef Peter Elming og pressechef Bo Maltesen samt arkitekt Johan Adam Linnebalte.

Bogens fotos er taget af Søren Svendsen, mens Johan Adam Linnebalte har stået for den grafiske tilrettelæggelse.

DSB i 80'erne er trykt hos Steen Lasse Møller ApS i et oplag på 4.000.

DSB  
Sølvgade 40  
1349 København K

Juni 1984







