

DSB

AF SPORET

UFFE PALLUDAN

PALLUDAN FREMTIDSFORSKNIING

Sigbrits Alle 13 A

DK-2300 København S

Tlf. +45 21 44 53 66

www.palludan.dk

Metropol Øresund

1. udgave 2014

© Uffe Palludan

Kopiering af dette materiale og/eller brug af det i kursussammenhænge forudsætter

Uffe Palludans samtykke.

ISBN 978-87-7082-477-4

Grafisk tilrettelæggelse og sats: Praxis

Omslagsfoto: Colourbox

Tryk: Praxis Printcenter

Af samme forfatter:

ØRESUNDBROENS MULIGHEDER

DEN OFFENTLIGE SEKTORS FREMTID

FASTE FORBINDELSER OVER ØRESUND

BRO TIL FREMTIDEN

DYNAMISK VISIONSANALYSE

ØRESUND 2.0

VELFÆRD I KLEMME

SEKS VELFÆRDSFREMTIDER
(Veje ud af kommunernes økonomiske klemme)

DANMARK OG SVERIGE – DANSKERE OG SVENSKERE

INNOVATION OG OFFENTLIG FORVALTNING

METROPOL ØRESUND

UKENDT HAV
- EN OPDAGELSESRJSE RUNDT OM ØSTERSØEN

*Problemet er ikke systemet.
Problemet er, at man ikke gør noget ved det
- og at man ikke har gjort det i årtier.*

Forord

Torsdag den 8. november 2012 var jeg i Odense, hvor jeg havde møde med kommunen. Vi diskuterede fornyelse og modernisering af kommunal forvaltning. Modernisering af det offentlige har altid interesseret mig, da det er helt afgørende for vor velfærd og velstand i fremtiden.

Mødet var netop slut. Jeg stod nu ude i korridoren i den gamle amtsgård på Ørbækvej 100, som Odense kommune har overtaget efter nedlæggelsen af amterne og ventede på en taxa, der skulle køre mig tilbage til banegården, da min mobil ringede:

- Uffe, nu er tiden vist inde til, at du skriver en artikel om ledelseskulturen i DSB, lød opfordringen.

Det var en tidligere kollega fra Finansministeriet. Jeg vidste ikke, hvad det handlede om og har sikkert lignet et spørgsmålstejn. Men jeg fik en forklaring.

Aftenen før var det kommet frem i et TV-program, at DSBs ledelse havde købt et pr-bureau til at lukke munden på en kritisk journalist. Historien var ren Dupond og Dupont. Bureauet havde hyret ham til at arbejde for sig og givet ham overflødige arbejdsopgaver til en god løn, så han ikke havde tid til at skrive om DSB: Waterfront-skandalerne var brudt ud.

Med opfordringen i baghovedet fulgte jeg så afsløringerne tættere end jeg ellers ville have gjort og tænkte over den meget lange række af DSB-skandaler, vi har været vider til gennem de senere årtier.

Så kom det frem, at DSB også havde bestilt bureauet til at tegne psykologiske personprofiler af ledende trafikpolitikere, så de lettere kunne manipuleres. Selv om det var noget af det hidtil groveste, man havde hørt fra DSBs side, fik jeg en sær følelse af déjà vu. Hvor det for de fleste var en chokerende nyhed, var det for mig en historie, der passede ind i en sammenhæng og en logik, jeg kendte fra det DSB, hvor jeg var ansat helt tilbage i 1984-86. Det var i denne sammenhæng næsten det mest uhyggelige, at der tilsyneladende ikke var sket ret meget med kulturen i de mange år, der var gået trods de mange forskellige administrative og styringsmæssige tiltag, der er gennemført. Og trods persongalleriet er

et helt andet. Det er, som en organisationsteoretiker engang udtrykte det, som om det sidder i tapeterne. Mennesker kommer og går – organisationer består.

Her i 2014 er det netop 30 år siden jeg første gang gik ind gennem porten til Sølvgade 40 med store forventninger. Jeg havde helt bevidst søgt ansættelse i den offentlige virksomhed, der dengang var forbilledet for modernisering af den offentlige sektor. Jeg havde de fem foregående år arbejdet med modernisering på det kommunale forskningsinstitut, AKF. Nu skulle jeg opleve virkeligheden. Men to år efter gik jeg ud af porten for sidste gang. Forbilledet var unægtelig blegnet en del. I stedet kom jeg til Finansministeriets daværende Administrationsdepartement, der dengang stod for modernisering af statsadministrationen. Det var en kollega fra dengang, der havde ringet.

Jeg tænkte over opfordringen. I 30 år havde det kørt derudaf af de samme skæve spor. Skulle det fortsætte de næste 30 år? Jeg tænkte over, at 30 år er en generation. Havde jeg været 30 år ældre, kunne jeg dengang i 1984 have været den, jeg er i dag, men så ville jeg have forladt DSB i 1956. Eller havde jeg været 30 år yngre, kunne jeg i princippet være blevet ansat i år og i 2044 se tilbage på de sidste 30 års udvikling i DSB med en underlig følelse af déjà vu. Og så var det, jeg stillede mig selv spørgsmålet, om jeg i år 2044 ville kunne være det bekendt?

Perspektivet ville ikke være til at bære. Hundredevis af milliarder ville til den tid være blevet brugt helt vanvittigt set med samfundets øjne. Det fik mig til at tage opfordringen seriøst: *tiden var inde til at skrive en artikel om ledelseskulturen i DSB*. Men det stod også klart, at en artikel ikke kunne gøre det. Der skulle mindst én bog til.

Tiden er nu inde til, at offentligheden, medierne og vore politikere erkender, hvad der virkelig er galt i DSB og dansk trafikpolitik og har været det i årtier. Det er i al beskedenhed denne bogs ambition at bane vejen for den erkendelse. Det næste skridt bliver så at få banerne på sporet igen. Men først må afsporingens årsag og karakter identificeres.

Det skal også nævnes, at nok har DSBs ledelse hovedansvaret, men den har aldrig haft fuld frihed. Den har været fanget af DSBs helt håbløse økonomi i et spil mellem en stærk fagforening, en helt usynlig bestyrelse og et totalt fravær af kompetent politisk modspil fra Christiansborg, hvor

trafikpolitikken har været overladt en lille gruppe jyske lokalpolitikere, der har fået lov til at køre løbet som var det Hjallerup-marked, hvor de tinges om enkeltprojekter til deres valgkredse uden hensyntagen til overordnede samfundsmæssige interesser. Der har kostet og koster Danmark dyrt. Det kan de politiske partier ikke være bekendt.

I skrivende stund ser det ud til at DSB har fået en ledelse, der er ved at få løst nogle af nogle af problemerne, men i dag er de ikke længere begrænset til DSB. Problemet er, at DSB-kulturen lever videre andre steder i trafiksektoren, i statsadministrationen, i kommuner og blandt konsulenter. Så der er stadig brug for erkendelsen af, hvad det er, der er galt.

Det er der også, fordi DSB var et forbillede for den offentlige sektor og andre dele af den offentlige sektor fulgte og følger i DSBs spor. Spørgsmålet, som DSB af sporet rejser er derfor, om *hele den offentlige sektor er ved at køre af sporet?* Er det tilfældet, er det vores allesammens velfærd og velstand, der er seriøst truet.

Jeg vil gerne takke de der har hjulpet mig med at skrive denne bog, som har givet mig pointer, som har læst og kommenteret manuskriptet. Jeg vil også gerne takke min tidligere kollega som opfordrede mig til at skrive den.

God læselyst!

Uffe Palludan
København, juli 2014



Indholdsfortegnelse

Forord	5
Indledning	11
1 DSB af sporet.....	13
Del 1 Som offentligheden så DSB	21
2 Forbilledet DSB	23
3 Udgangspunktet: Plan 1990 (1975)	35
4 Markedsorientering (1980'erne)	45
5 DSB plan 2000 (1988).....	49
6 Nye politiske vinde (1992 og frem).....	59
7 Baneplanudvalget (1997).....	65
8 Gode Tog til Alle – Vejen banes for IC4 og Rejsekortet (1998).....	73
9 Begyndende problemer i 1990'erne	79
10 Frit fald i det nye årtusinde.....	85
Del 2 DSB i virkeligheden	93
12 Problemet	95
13 Kulturen.....	101
14 Afsporingen	105
15 Fokusforskydning	121
Del 3 Fokusforskydningens konsekvenser	125
15 Fokusforskydningens konsekvenser - indledning.....	127
16 IC4 – den virkelige skandale.....	129
17 Rejsekortet – strategisk kontrol med de regionale trafiksekskabers takstpolitik	137
18 Øresundstog – fra regionaltog til fjern tog ind og ud af regionen	143
19 Timemodel – for at lukke indenrigslufthavnene	153
20 Højhastighedstog – revolutionen udeblev	165
21 Elektrificering – rentabel når forrentning og vedligeholdelse ikke regnes med.....	171
22 Signalprogram – for 200 mio. kr. per lokofører	183
23 Ny jernbane København – Ringsted - en overflødig investering.....	187
24 København H – timemodellen tabes på gulvet	199
25 Stationen i Københavns lufthavn – af hensyn til jyske forretningsrejsende.....	205

26	Regionalisering - en konstant trussel	209
27	Den københavnske bybane - det oversete hovedprodukt	213
28	Ny Nørreport - kejserens nye klæder	223
29	DSB's stationer - servicering af konkurrenter	229
30	Bustrafik - en udpeget fjende	233
31	Gods på skinner- næsten gratis transport	239
32	DSB First - en boomerang	243
33	Harry og Bahnsen - ikke en ekstra passager	247
34	Togfonden Danmark - timemodellen realiseres	251
35	Hybridfinansiering - igen igen	257
36	På sporet af Danmark - politisk afsporing	261

INDLEDNING



KAPITEL 1

DSB af sporet

Denne bog handler om DSB og den tænkning og kultur, der har kendetegnet virksomheden og dermed også om de skandaler, man forbinder med DSB. Bogens fokus er ikke direkte skandalerne, men den forklarer, hvad der ligger bag dem. Bogen fokuserer således ikke på det personlige, men på kulturen, der har skabt dem. Skandalerne selv belyses dog og beskrives som naturlige og logiske konsekvenser af den tænkning, der i årevis har kendetegnet DSB og det omgivende miljø. Det er den tænkning, der er det egentlige emne for denne bog.

Senest har der været fire skandaler, der i særlig grad har pådraget sig opmærksomhed: IC4-skandalen, DSB First-skandalen, Rejsekortskandalen og Waterfront-skandalen. Men gennem årenes løb har der været mange, mange flere.

De kan alle forklares ud fra, at DSB og banerne gennem årtier og under helt forskellige ledelser har udviklet en kultur, der har ført til, at fokus er blevet forskudt bort fra det, banerne burde beskæftige sig med. I stedet har fokus rettet sig mod varetagelse af snævre virksomhedsinteresser på den politiske spillebane.

Det er konsekvensen af, at man i moderniseringens navn gav DSB frihed til at se sig selv som "en virksomhed". DSB skulle ligesom rigtige virksomheder, dvs. private virksomheder optimere på egne præmisser uden hensyn til andet end virksomhedens egne interesser. Ledelsen fik frihed til at agere selvstændigt, uden man ændrede ved den offentlige finansiering. Man gjorde det ligefrem til et ideal, at virksomheden ikke tog samfundsmæssige hensyn. Dermed troede man, at DSB kom til at ligne en privat virksomhed, at DSB blev kundeorienteret og effektiv. Men det blev lige modsat.

Når DSB skulle optimere handlede det nemlig ikke om som for private virksomheder at agere på markedet og skaffe tilfredse kunder gennem udvikling af gode produkter og skabe overskud gennem en effektiv produktion og ressourceanvendelse. For DSB handlede det om at sælge sig til politikerne. Det var og er jo derfra pengene kommer. Og det er der, man kunne ændre ved DSBs rammevilkår ved f.eks. at begrænse

konkurrencen fra andre aktører på transportmarkedet, så DSBs ”kunder” ikke kunne fravælge DSB.

Resultatet blev, at alt undtagen de snævre virksomhedsinteresser trådte i baggrunden, herunder passagerer og produkter, den daglige drift, faglighed, økonomisk effektivitet og politisk loyalitet mv.

* **IC4-skandalen** er en direkte konsekvens af denne fokusforskydning. Da ordren på IC4-togene blev afgivet rådede DSB nemlig ikke længere over medarbejdere, der kunne rådgive ledelsen om, hvilket nyt tog man skulle købe og hvad det ville sige at udvikle et nyt tog og om hvordan man skulle indkøbe det. Jernbanemæssig og teknisk faglighed var ikke længere i fokus.

* **DSB First-skandalen** er et andet eksempel. Den handler ikke kun om, at DSB brugte danske skatteborgeres penge til at køre med underskudsgivende tog i Sverige efter at have underbudt konkurrenterne i en licitation med et tilbud, der var billigere end produktionsomkostningerne. Den handler også om, at DSB forinden havde gennemtvunget etableringen af et Øresundstog-system, der teknisk og økonomisk ikke hang sammen. Det skyldtes, at DSB helt generelt var imod regional togdrift, for den kunne jo risikere at blive overført fra DSB til de regionale trafikkselskaber. Så derfor fandt DSB på at forbinde Kystbanen med Göteborg, Småland og Blekinge, så regionaltogene kørte ud af Skåne og blev til fjerntog, der så også skulle bruges lokalt. Det er dette reelt absurde togssystem, der er årsagen til regularitetsproblemerne på kystbanen og DSB Firsts økonomiske problemer, der altså også er en konsekvens af helt bevidste virksomhedsfokuserede strategiske valg. Selv den oprindeligt påtænkte regionale linie til Ystad, blev forlænget ud i Østersøen og omdannet til det rent danske IC Bornholm.

* **Rejsekort-skandalen** er også et eksempel. Den er bl.a. en konsekvens af at det danske rejsekort med vold og magt skulle være et nationalt kort, da DSBs fokus jo er fjerntrafikken. Gennem et nationalt kort fik man samtidig mulighed for at styre takststrukturen i regionaltrafikken. Problemet var bare, at det var udtænkt som et regionalt kort inden DSB satte sig på opgaven og de regionale forskelle kunne man ikke uden videre negligere men heller ikke integrere i ét system, så derfor sidder DSB nu i sppedasen med rejsekortet.

* **Waterfront-skandalen** er det ekstreme eksempel. Her fokuserede DSB direkte på det politiske niveau i en sådan grad, at man lod udarbejde psykologiske personprofiler på centralt placerede trafikpolitikere, så de kunne manipuleres, mens man forsøgte at gøre en DSB-kritisk journalist tavs.

Det er DSB's og politikernes fælles ansvar at det kom så langt ud. Men disse fire skandaler er kun toppen af isbjerget. I virkeligheden gennemsyrrer denne fokusforskydning alle væsentlige beslutninger, der vedrører jernbanen i dag. Så når der nu politisk er truffet beslutning om investeringer af størrelsesordenen 100 mia. kr. i jernbanen, er der tale om – diplomatisk formuleret – at de 100 mia. kr. ikke investeres optimalt.

Men det hører offentligheden og politikerne ikke. De store udgiftskrævende beslutninger, der ikke direkte udvikler sig til synlige skandaler, men som i udgangspunktet er fokusforskudte fejlinvesteringer, bliver aldrig grundlæggende diskuteret. Det er nemlig kedeligt, teknisk stof, set fra mediernes side. Men de er stort set alle sammen truffet ud fra et fokusforskudt grundlag for at udvikle fjerntrafikken, mens den langt overvejende del af DSB's passagerer, de daglige pendleres interesser kun i begrænset omfang søges tilgodeset. Det er den virkelige skandale. Og den ser pressen ikke.

Strategierne er ellers offentligt tilgængelige. De forskellige strategiplaner blev netop trykt i store oplag for at påvirke offentligheden. I dem udpegede man konkurrenterne, der skulle bekæmpes via det politiske system. Det var bilerne, fjernbusserne og indenrigsflyene. Det var DSB's fjender. Og dette syn kom til at definere kulturen. Det handlede om at bekæmpe fjender, ikke om at betjene kunder så godt, at de tilvalgte DSB. I planerne kunne man læse, at det også var i samfundets interesse.

Tilbage i 1987-88 regnede man med det var lykkedes at få en biltogsforbindelse over Storebælt på plads. Det var nemlig lykkedes at komme igennem med den såkaldte etapeløsning, hvor man i en lang periode kunne nå at indstille bygningen af vejforbindelsen, mens det var for sent at indstille bygningen af jernbaneforbindelsen. Man gik derfor ud fra, at det nok skulle lykkes at få standset bygningen af vejbroen, så man kunne få etableret biltogsforbindelsen. Dermed blev bilerne en kilde til indtægter. Det var derfor kun i København bilerne skulle bekæmpes. Der

fik man dem så til gengæld i talesat som objektivt onde, som lokalpolitikere i dag har købt 110 %.

Samtidig formulerede man strategier, der handlede om at få den anden udpegede konkurrent, indenrigsflyvningen afviklet. Midlet var en såkaldt timemodel, der definerede en køretid mellem København og Århus på 2 timer som DSB's aller vigtigste mål – den var nemlig et kvarter hurtigere end turen mellem de to bycentre med fly via Kastrup og Tirstrup. Til det formål – at få lukket lufthavnen i Tirstrup (og Krarup) – lykkedes det i 2013 at få folketinget til at bevillige milliarder til timemodel og elektrificering. Folketingspolitikere vidste bare ikke, at det oprindeligt var formålet. Planen blev formuleret allerede i 1988.

Derfor var det også vigtigt, at få en jernbane til Kastrup. Så man fik flyttet den kommende Øresundsforbindelse væk fra Helsingør til Kastrup, så man kunne køre jyderne direkte til Kastrup med tog, når de skulle flyve til udlandet. Vi står derfor i dag i den situation, at stationen i lufthavnen er fejlkonstrueret som en endestation med begrænset kapacitet til den regionale Øresundstrafik, som DSB hverken dengang eller nu interesserer sig for.

Fjernbusserne, som man også udpegede som en konkurrent, lykkedes det forinden at få begrænset gennem administrativ regulering, så de ikke spiller nogen nævneværdig rolle. Argumentet var, at politikere havde besluttet at banen skulle betjene Danmark og så nyttede det jo ikke noget, at folk i stedet kørte med busser og dermed undergravede DSB's indtjening. Dermed fik man forhindret en konkurrence, der kunne have tvunget DSB til at fokusere på kunderne.

Samlet var kortene lagt, så DSB kunne få et egentligt monopol i øst-vest trafikken i Danmark. Der ville kun være DSB til person- og godstogstrafik og til at drive person- og lastbilstog over bæltet og på Kattegat ville der kun være DSBs færger.

Mens fokus således rettede sig mod fjerntrafikken, rettede det sig helt bevidst bort fra pendlerne, regionaltogene og S-banen på grund af regionaliseringsstruslen. Det er baggrunden for de enorme investeringer, politikere har besluttet, ikke retter sig mod at forbedre vilkårene for den langt, langt største del af den kollektive trafiks brugere: almindelige mennesker, der skal på arbejde. Satsningen gælder kun forretningsmanden,

symboliseret i TV-reklamers hr. Bahnsen, en reklamekampagne, der rettede sig mod 179 nøje udvalgte kunder og som kostede over ½ milliard kroner.

Fokusforskydningen har ført til skandale efter skandale. Men når medierne fra tid til anden får fat i en skandalehistorie, fokuserer de kun på toppen af isbjerget. Men det er jo det, der ligger under vandet, der styrer toppens udseende og derfor det mest interessante. Denne bog belyser det, der ligger under vandet. Det siger næsten sig selv: I et system, der kan skabe IC4 og Rejsekortet, må noget være grundliggende galt. Der kan ikke bare være tale om enkeltstående tilfælde. I virkeligheden hænger alle skandalerne sammen og der er rent faktisk et meget klart og gennemgående træk.

Dette gennemgående træk har gjort dagligdagen sværere for mange danskere og tappet statskassen for mange, mange milliarder og gør det fortsat. Det er årsagen til, at Danmark har et meget ringere trafiksystem, end landet behøvede at have, så vilkårene for dansk erhvervsliv og Danmarks konkurrenceevne er ringere end nødvendigt. Den virkelige skandale kan beskrives med ét ord: fokusforskydning - bort fra det DSB bør beskæftige sig med hen mod det, der alene gavner virksomheden DSB.

Bogens struktur

Del I. Som offentligheden så DSB beskriver DSB fra den første strategiske plan *DSB Plan 90* blev præsenteret for offentligheden i 1975 frem til i dag, sådan som offentligheden så udviklingen. Det var med *Plan 90*, DSB i offentligheden kom til at fremstå som en virksomhed, der ville og tænkte nyt. Det var også i *Plan 90*, DSB førte gang beskrev sig som en virksomhed. Det var en naturlig følge af den strategiske tænkning og planlægning. Vi følger hvordan DSB i 1980'erne udviklede sig til en succes og derfor blev et forbillede for modernisering af den samlede offentlige forvaltning.

Vi ser hvordan DSB blev synlig i medierne og blev en kulturel institution. Succesen kulminerede, da det nye selvbevidste DSB i 1988 udsendte sin anden strategiske plan *DSB Plan 2000 – Moderne transport på skinner*. Folketinget havde da netop truffet beslutning om at den faste forbindelse over Storebælt skulle bygges og planen var DSBs opfølgning på

beslutningen. I den foreslog man en højhastighedsstrategi og præsenterede den under overskriften ”timemodellen”. Men i 1988 fik DSB også ny ledelse og billedet af DSB begyndte at blegne. I 1992 fik Danmark så ny regering og DSB skiftede spor. Mastodonten DSB blev opsplittet i en række selvstændige virksomheder og DSBs ledelse og politikerne fravalgte timemodellen.

I stedet for at satse på høj hastighed for forretningsmanden skulle der nu sættes på høj frekvens til glæde for alle. Den strategi blev præsenteret i den tredje strategiske plan *Gode Tog til Alle* i 1998. Den plan banede imidlertid vejen for IC4 og Rejsekortet. I det nye årtusinde blev offentlighedens billede blandt andet på grund af disse to projekter helt ændret i forhold til det forbillerede DSB tidligere havde været for den øvrige offentlige sektor.

Beskrivelserne kan synes detaljerede, men detaljerne er vigtige, hvis man vil forstå, hvad det var der gik galt og hvad der i dag ligger bag den efterhånden endeløse række af DSB-skandaler, vi har oplevet og fortsat oplever. Den utålmodige læser kan springe del I over og så gå tilbage, når behovet for en forståelse af baggrunden for vores dages situation melder sig. Men det anbefales ikke.

Del II. DSB i virkeligheden rummer en analyse af, hvad det var, der skete i DSB og det vises, hvordan alle problemerne, der siden opstod - også dagens problemer - er en naturlig konsekvens af den måde man tænkte på, når man formulerede strategierne tilbage i 1970'erne og 1980'erne. Som strategisk tænkende ”virksomhed” søgte DSB systematisk at påvirke det politiske system til at træffe beslutninger, der alene gavnede virksomheden DSB, men ikke nødvendigvis DSBs brugere eller samfundet i øvrigt. Konsekvensen blev, at fokus blev forskudt bort fra alt det, som DSB burde beskæftige sig med.

Den langsigtede konsekvens var problemer, der kom til at betyde, at DSB og baneverdenen ikke i de sidste mange år har haft overskud til at formulere nye strategier. Når *Gode Tog til Alle* led skibbrud på grund af IC4- og Rejsekort-skandalerne m.fl. blev konsekvensen derfor, at politikerne fandt - eller rettere blev hjulpet til at finde - forslagene i den gamle *DSB Plan 2000* frem igen og besluttede dem som alternativ til IC4.

kultur og den lever i bedste velgående i dag i både stat, kommuner og blandt konsulenter. På den måde blev timemodellen og herunder elektrificeringen endeligt besluttet. Problemet i dag er, at netop *Plan 2000* var selve symbolet på den fokusforskudte tænkning, der *ikke* havde til formål at gavne passagerer og samfund. Der står vi så i dag. Milliarder fejlinvesteres.

Del III. Fokusforskydningens konsekvenser beskriver en lang række eksempler, der helt konkret viser, hvordan fokusforskydningen har gennemsyret stort set alle beslutninger vedrørende jernbanen gennem de sidste mere end 30 år – og hvor katastrofal fokusforskydningen har været og er det for det danske samfund.

Projekt efter projekt gennemgås og det vises de alle er tænkt med et andet formål end at gavne passagerer og samfund, eller som skandaler er en konsekvens af, at DSB har fokuseret på noget andet end det, DSB burde fokusere på: IC4, Rejsekortet, timemodel og højhastighedstog, elektrificering, signalprogram, den nye jernbane København-Ringsted, den manglende udvidelse af København H og nye station på Ny Ellebjerg, udformningen af stationen i Københavns Lufthavn, den københavnske bybane, den nye Nørreport station, transitgodstransporterne gennem Danmark, DSB First, ja selv DSBs TV-reklamer.

Det er alt sammen eksempler på fokusforskydning. Hver gang har fokus været DSBs virksomhedsinteresser, ikke passagerernes eller samfundets. Bogen afsluttes med et helt grotesk eksempel på, hvordan DSB gennem pr.-bureauet Waterfront manipulerede dansk trafikpolitik.



SOM OFFENTLIGHEDEN SÅ DSB

DEL 1

"Over eller under Storebælt? - Etableringen af den faste forbindelse spiller under alle omstændigheder en væsentlig rolle for DSBs planlægning og er afgørende betydning for DSBs fremtidige muligheder"

DSB Plan 90



KAPITEL 2

Forbilledet DSB

I 1970erne igangsattes under generaldirektør Povl Hjelts ledelse en kundeorientering og kommercialisering af den støvede etat, DSB, der var hård presset af, at danskerne netop var blevet bilister. I forlængelse deraf begyndte DSB at arbejde med strategisk planlægning og da *Plan 90* den første strategiske plan blev offentliggjort i 1975, var det en fuldstændig ny måde at tænke offentlig virksomhed på. Den gamle etat fremstod nu som et eksempel på, at det var muligt at forny den offentlige sektor - og blev dermed siden et forbillede for den øvrige offentlige sektor.

Da Danmark så fik borgerlig regering i 1982 og der dermed blev sat en privatiseringsdagsorden, varede det ikke længe før, man erkendte, at der alligevel ikke rigtigt var noget at privatisere i Danmark. I stedet satsede på, at "modernisere" den offentlige sektor, dvs. ændre den så den kom til at ligne den private sektor så meget som muligt. Dermed ville det offentlige blive kundeorienteret og effektivt lige som det private. Moderne ledelse og organisation, personaleudvikling, fokus på service og kunder var redskaberne. Det blev konkret udmøntet i et såkaldt *program for modernisering af den offentlige sektor* i 1983.

Moderniseringsprogrammet blev derfor til i al hast som en hurtig sammenstykning af forskellige allerede eksisterende ideer, tanker og tiltag til hvordan man kunne gøre den offentlige sektor bedre. Derfor blev programmet i udgangspunktet formuleret ud fra, hvad der allerede var gang i rundt om i det offentlige og det tilsigtede, at der skulle tages flere initiativer af den type.

I den sammenhæng tiltrak DSB sig stor interesse. I imageundersøgelser lå DSB højt og blandt de embedsmænd, der arbejdede med offentlig forvaltning, talte man om, at DSB "var langt fremme" og havde "gang i mange spændende initiativer". DSB arbejdede netop med moderne ledelse og organisationsudvikling, havde igangsat et personaleudviklingsprogram og fokuserede på service. DSB kom derfor til at præge moderniserings-tankerne og blev et forbillede og en kilde til inspiration.

I det følgende skal vi se, hvad det var DSB havde gang i, hvad det var som imponerede. Vi skal se det udefra, dvs. se det billede, som offentligheden,

medierne og embedsmændene i den øvrige offentlige sektor fik af den mange spændende initiativer, der kunne blive en kilde til inspiration og beundring. Vi skal følge DSB fra *Plan 90* blev offentliggjort i 1975 gennem 1980erne og videre til der begyndte at opstå problemer, som også offentligheden fik indblik for til sidst i det nye årtusinde at se DSB i frit fald. Vi er nødt til at gå helt tilbage til 1970erne for at forstå DSB og DSBs problemer i dag. Senere i del II skal vi se på, hvad der egentligt skete, for så i del III at se på de konkrete konsekvenser det fik.

Udgangspunktet

DSB var dengang en helt anden organisation end i dag. DSB er i dag en persontransportvirksomhed, der kører med tog og som har godt 8.000 ansatte. Dengang var det anderledes. DSB var en overordentlig stor, kompleks og gammel organisation. Det nuværende DSB er kun et lille hjørne af det daværende DSB. Dengang beskæftigede DSB over 22.000 medarbejdere. DSB udgjorde i ordenes egentlige forstand sin egen verden. DSB var landsdækkende. Der var stort set ikke den by eller flække, hvor DSB ikke var tilstede.

DSB drev ikke bare en person- og godsjernbanevirksomhed. DSB kørte ikke bare tog, DSB stod også for jernbaneinfrastrukturen, skinner, signaler og stationer. DSB var også busvognmand og var om sådan landets næststørste, kun overgået af det daværende HT. DSB drev godstransportvirksomhed og havde i den forbindelse en omfattende vognmandsvirksomhed. DSB drev også et rejsebureau, et færgerederi, der var verdens største, drev kiosker og restauranter og havde endda engang drevet en biograf – DSB var landets største jorddrot, alene værdien af den jord DSB ejede, kunne få til at svimle for en.

DSB havde egen bygningstjeneste med egne arkitekter og fast ansatte håndværkere. DSB udviklede selv sit materiel og vedligeholdt det på egne værksteder. DSB havde sit eget data- og telefonsystem, så når en medarbejder fra ”førerbunkeren” i Sølvgade skulle tale med en medarbejder i f.eks. Frederikshavn, ringede han lokalt. DSB var også en stor uddannelsesvirksomhed. DSB var en hel verden. Det var den verden, der var ved at blive omstillet til en moderne virksomhed, en koncern, da regeringen havde brug for forbilleder for modernisering af den offentlige sektor generelt.

I forhold til det omgivende samfund var DSB oprindeligt meget lukket. DSB var en etat, der hvilede på sin helt egen jernbanelovgivning. DSB var et generaldirektorat og dermed en statslig myndighed, der havde direkte adgang til trafikministeren og til Finansministeriet. Generaldirektøren forventedes i udgangspunktet, ligesom hele organisationen, der var organiseret i et stramt hierarki, at være 100% loyal overfor sine foresatte, dvs. overfor ministeren, som det var hans opgave at rådgive med faglig viden om forholdene i etaten, så ministeren kunne træffe de rigtige beslutninger. DSBs generaldirektør havde i modsætning til alle andre direktører i den statslige trafiksektor, i Vejdirektoratet, i statshavnsadministrationerne, i lufthavnene, i luftfartsvæsenet direkte ministerreference og dermed et politisk rådgivningsansvar. DSB skulle således ikke som de andre organisationer først gennem en departementschef, når der skulle drøftes noget med ministeren. Det var ikke mærkeligt, for DSB var så stor og kompleks en organisation, at ingen udenfor etaten kunne overskue, hvad der foregik i den.

DSB var kort sagt en stat i staten.

Medarbejdere i DSB blev typisk ansat direkte fra folke- og realskolen. Al uddannelse fandt sted i DSBs eget uddannelsessystem. Her undervistes ikke bare i specielle jernbanefaglige kompetencer, man uddannede mekanikere, lokomotivførere, kontorpersonale, personale, der skulle have kundekontakt i tog, i billet salg og i rejsebureauer mv. Alle medarbejdere kom i princippet ind i systemet efter endt skolegang og kunne så stige i graderne, mens de fik en intern uddannelse. Også generaldirektøren antoges at have haft sin vej gennem dette system. En ansættelse i systemet var i princippet en livslang ansættelse og en meget stor del af medarbejderne var ansat som tjenestemænd, der efter en lang og tro tjeneste fik en stor pension. Hele systemet hvilede på en dybt følt loyalitet til banen, DSB og det politiske system. I udgangspunktet var DSB en feudal organisation.

Rigtigt mange medarbejdere var ikke bare livstidsansat ved banerne, de var nærmest født ind i dem. Der var hele DSB-klaner, hvor ikke bare flere generationer, men også hele familier af ægtefæller og brødre og søstre var ved banen. Min første chef kunne f.eks. fortælle, at han som barn var vokset op på en station, hvor hans far havde været stationsforstander og hans bedstefar havde også været ved banerne. Han vidste alt om små detaljer vedrørende forskellige togtyper, baneanlæg, køreplaner og lignende, da banen jo simpelthen var hans liv.

Det var helt normalt, at medarbejderne i den administrative ”fører-bunker” havde en baggrund i ”driften”, hvor de havde arbejdet mange steder rundt om i landet. På alle måder var medarbejderne tæt knyttet til etaten. Det var pigen, der kom sammen med en fyr, hun havde mødt i jernbaneidrætsforeningen og de boede nu i tjenestebolig, som DSB ejede. Adskillige af mine administrative kolleger boede på stationer rundt om i Hovedstadsområdet. Der var en dygtig budgetmedarbejder, der en dag fortalte mig, at han var kommet ind ved banen, fordi han gerne ville være lokomotivfører, men da det havde vist sig, at han var farveblind, var han alternativt blevet tilbudt en administrativ uddannelse.

Medarbejderne var organiseret i sølv- og guldsnorenes forbund.

Systemet tog sig af sine medarbejdere. Det var vitterligt feudalt i sin karakter. Loyaliteten gik begge veje. Enhver etatsuddannet vidste, at man ikke kunne tillade sig at møde bare et minut for sent på arbejde for så brød køreplanen sammen – i hele landet. Så ingen kunne drømme om at svigte så fatalt. Når budskabet om en jernbaneulykke kom frem til Sølvgade var det, som der var sket en personlig tragedie for hver eneste medarbejder i etaten. Var der tale om dødsfald og det var ”en af vore”, var det, som det var et nært familiemedlem.

Bagsiden af systemet var, at det var meget indadvendt og dermed havde meget svært ved at forholde sig til udviklingen i det omgivende samfund. Etaten kørte upåvirket videre uafhængigt af omverdenen og det gjorde den måde, man tænkte på også. Kulturen var helt lukket. DSB var verdenen. Sådan var etatskulturen. Den rummede rigtig mange værdier, men kom i konflikt med den dynamiske omverden. Derfor var det med god grund, man var gået i gang med at modernisere systemet.

Systemet var som nævnt hierarkisk. Og i hierarkier er der vandtætte skodder mellem kontorer på samme niveau. Det betød f.eks., at der økonomisk ikke var nogen sammenbinding af udgifter og indtægter, hverken i budgettet eller i organisationen, sådan som det er tilfældet i en normal virksomhed. Solgte man flere billetter, berettigede det ikke til at udgiftsbudgettet ”blev sprængt”. Således blev dagens indtægter på den enkelte station afleveret på det nærmeste postkontor, hvor de blev indsat på finanslovens konto 1. En ting var at sælge billetter, noget helt andet at køre tog, bus eller sejle færges. Således var der f.eks. ingen sammenhæng mellem færgernes billetsalg og driften. De solgte billetter

blev regnskabsmæssigt gjort op på et kontor i Sølvgade og et andet sted i landet sejlede man med færger. De to ting havde stort intet med hinanden at gøre. I den logik var der ikke noget ”salg” i kommerciel forstand. Man ”udleverede varer”/transporterede passagerer og gods eller biler med færgerne og modtog til gengæld en betaling, som man afleverede videre til Finansministeriet. Kunder var passagerer. Man tænkte ikke som en virksomhed. Der var kun driftsafvikling.

Moderniseringen påbegyndes

Sådan var udgangspunktet, da DSB i 1970 fik en ny generaldirektør, Poul Hjelt, der havde været handelschef og som startede arbejdet med at modernisere DSB. Som alle tidligere generaldirektører var han internt uddannet, men havde desuden i sin fritid taget en juridisk embedseksamen. Hans mål var at ændre DSB fra at være rent driftsorienteret organisation til at være kommerciel, kunde- og markedsorienteret.

Da han tiltrådte, etablerede han sit eget sekretariat, generaldirektørens sekretariat, som han gjorde den netop nyansatte kontorchef Ole Andersen til leder af. Sekretariatet fik stabsfunktioner, herunder koordinering af de departementale og trafikpolitiske opgaver, som blev suppleret med langtidspanlægning. Senere oprettedes en lang række projekt- og styregrupper, som havde reference til direktionen – men kun gennem sekretariatet. I 1975 sammenfattedes en stor del af det arbejde i *DSB Plan 90* og sekretariatet blev en ”tænketank” centralt i udviklingsarbejdet.

Udgangspunktet var naturligvis, at økonomi, organisation og uddannelse skreg på at blive moderniseret. Det første synlige tegn på moderniseringen var på symbolske plan. De gamle brune tog blev malet røde. I forlængelse deraf fulgte et designprogram, med nye moderne uniformer, der ikke signalerede statslig autoritet, men service etc. Man introducerede en ny køreplan med faste minuttal, som blev indført netop, som oliekrisen gav banen et umiddelbart løft. Nu kunne offentligheden se, at der virkelig skete noget i den gamle etat. Men det var strategiplanen *DSB plan 90*, der skulle samle tankerne og som blev berømt og skabte DSBs nye image som en dynamisk og moderne virksomhed. DSB markedsførte nemlig planen i medierne, da den krævede politikernes og dermed offentlighedens opbakning.

DSBs *strategiske planlægning og langtidsplanlægning* skete i samspil med, at Finansministeriet i 1970 igangsatte et stort arbejde med *perspektivplanlægning* på 15-års sigt og i den forbindelse udbad sig bidrag fra de forskellige ministerier. Dengang i 1970erne troede man på langtidsplanlægning i samfund og virksomheder.

Det var som et bidrag til denne perspektivplanlægning, at DSB i 1975 udarbejdede *Plan 90*. Den kulegravede de udfordringer, DSB stod overfor og beskrev en strategi for, hvordan man kunne skabe en ny jernbane. Som noget nyt omtalte DSB nu sig selv som ”*en virksomhed*”. I slutningen af 1970erne kom DSB således til at fremstå som det sted i den offentlige sektor, hvor der blev nytænkt. Povl Hjelt blev årets leder og vidt berømt i erhvervslivet.

I 1978 oprettes en Økonomi- og Planlægningsafdeling med Ole Andresen som direktør, men i 1980 sagde Povl Hjelt helt uventet sin stilling op og Ole Andresen blev den nye generaldirektør. Manden bag *Plan 90* kom på denne måde også til at være den, der skulle implementere den. Ole Andresen skulle komme til at stå stærkt i medierne som et billede på det nye DSB, der samtidig kom til at stå som forbillede for modernisering af den offentlige sektor generelt.

Ole Andresen var på mange måder Poul Hjelts modsætning. Hvor Poul Hjelt var markedsorienteret var Ole Andresen politisk orienteret. Faktisk var han ikke bare socialdemokrat, han var politiker, tidligere medlem af kommunalbestyrelsen i Høje Taastrup. Ole Andresen var ikke internt uddannet, men cand. polit. og han havde tidligere været ansat på Aktuelt, det socialdemokratiske dagblad – han var et rigtigt mediemenneske. Ole Andresen var altså strategisk planlægger, manden bag *Plan 90*, politiker og mediemenneske og nu generaldirektør med tætte kontakter til politikerven Svend Auken.

DSB viser vej

Allerede i 1970erne under Poul Hjelt var det set udefra synligt, at der var ved at ske noget i DSB. Togene var som nævnt blevet malet røde, køreplanen var blevet forståelig, personalet havde fået nye uniformer i 1983, da modernisering kom på regeringens dagsorden og man ledte efter forbilleder for modernisering af den offentlige sektor, så blikket faldt naturligt på DSB.

DSB havde nu en udadvendt dynamisk og synlig generaldirektør. DSB havde gang i rigtig mange nye initiativer. Ole Andresen lagde vægt på moderne management og var synlig udad- og indadtil. De to ting spillede sammen. Synlighed udadtil gav stolthed indadtil og dermed motivation.

Samtidig med, at regeringen offentliggjorde sit moderniseringsprogram, var Ole Andresen medforfatter til en dagsordenssættende *debat* bog med titlen *Danmark som servicesamfund*. Servicesamfundet ville erstatte industrisamfundet, ligesom det havde erstattet landbrugssamfundet og ligesom industrisamfundet var kendetegnet af en anden logik end landbrugssamfundet, ville servicesamfundet være kendetegnet af en anden logik end industrisamfundet. Pointen var, at serviceproduktion skulle organiseres og ledes helt anderledes end traditionel vareproduktion.

Bogen var en blandt flere, der satte en ny servicedagsorden for organisation og ledelse i de år. Servicemanagement blev det nye buzzword. Et af punkterne i regeringens moderniseringsprogram blev da også netop ”bedre service”. DSB viste vej.

I korthed var det ikke nok, at produktion og ydelser var gode, de skulle også ”pakkes ind” og gives til kunderne på en sådan måde, at de fik en positiv oplevelse, hed det. Service handlede om at tilpasse sig kunden individuelt og dermed om at motivere den enkelte medarbejder, der havde kundekontakt til at yde den bedst mulige service.

”Den oplevede service” opstod i ”sandhedens øjeblik”, hvor ”frontmedarbejderen” mødte ”kunden” og dannede en ”mikrocirkel”, hvor kunden blev ”procument” og i bogstaveligste forstand selv skabte service i en ”serviceudviklingsproces” - unægtelig en noget anden tænkning end i den gamle etat. Den oplevede service handlede ikke bare om det objektive serviceniveau, men om hvilke forventninger kunden havde. Det handlede derfor i høj grad om, at give kunderne de rette forventninger og så indfri dem.

Kerneprodukterne diskuterede man ikke så meget. De skulle bare være i orden, hed det.

Det handlede om markedsføring ikke bare til kunderne, men til en bred offentlighed. DSBs image skulle udvikles. Man satsede på design, et vigtigt ”værktøj”. Man blev en kulturel spiller og satsede på kunst. Hvert år

offentliggjordes en plakatserie skabt af en dansk kunstner. DSBs logo blev omdesignet. DSB profilerede sig som værende kulturel. I offentligheden fremstod DSB således som alt andet end en støvet etat.

Medieprofilen skærpedes. Mediemennesket Ole Andresen blev hurtigt en kendt som ”Fut-Ole”, uhøjtidelig og moderne og ustandseligt i medierne. Når DSB skulle udvikle nyt materiel, som f.eks. de nye elektriske EA-lokomotiver og de dertil knyttede nye lyntog var de, ligesom de nye færger designede ud i mindste detalje. Det handlede om at tage vare på den danske designtradition, som DSB bidrog til, vi kunne være stolte af som danskere.

I 1984 udsendte DSB en årsberetning med *”en utraditionel udformning. Den fremtrådte som et magasin, hvor der blev sat fokus på store og små begivenheder i DSB i året, der gik. De journalistiske udformede afsnit blev suppleret med regnskabsoplysninger, der med tal belyste DSBs virksomhed”*, som det hed i den pressemeddelelse, der blev udsendt.

Slog man op i det farvestrålende magasin, kunne man på side 2 se et stort autoritativt sort-hvidt helsides foto af generaldirektøren, der skrev forordet. Under titlen *”Fremgangen fortsætter”* kunne man læse, at fremgangen fortsatte *”trods skærpet konkurrence”*. I forlængelse af offentliggørelsen af årsberetningen blev der holdt personalemøder rundt om i landet, hvor ledelsen mødte medarbejderene under temaet *”DSB i konkurrence”*.

I pressemeddelelsen kunne man læse, at *”DSB klarede sig godt i konkurrencen med privatbiler, fjernbusser og fly. Passagertallet blev på godt 134 mio., en lille stigning i forhold til 1983”*. I generaldirektørens forord kunne man læse, at *”tog-til-tiden kampagnen var lykkedes”* og at *”konkurrencen fra bl.a. fjernbusserne betød, at man ikke kunne vente på nyt materiel, så vi forvandlede med en begrænset ressourceindsats de røde lyntog til Sølvpile”* og *”at lavpriser var en anden måde at få flere til at bruge toget”*.

Forordet afsluttedes med følgende betragtning: *”Vi tager konkurrencen op, men stadig uden at forsømme de forpligtelser, samfundet betaler for. At være en offentlig virksomhed i konkurrence har mange konsekvenser, bl.a. at vi fra tid til anden beskyldes for unfair konkurrence med statskassen i ryggen. Når DSB skærper konkurrencen, sker det ikke for statens midler, tværtimod. En forbedret konkurrenceevne betyder formindsket statstilskud”*. Der var ikke noget at sige til, at embedsmændene i finansministeriet var imponerede.

Og midt i det hele blev så også Ole Andreasen udnævnt til årets leder!

Men det var ikke kun udenfor DSB, man kunne se, at nye tider var på vej. Også internt havde man gang i mange initiativer, som DSB kommunikerede til embedsmændene, der skulle formulere det nye program for modernisering af det offentlige.

Det gamle etatsuddannelsesystem blev nedlagt. I stedet igangsattes et moderne personale- og lederudviklingsprogrammer og man var i fuld gang med at ansætte eksternt uddannede generalister, dvs. akademikere med forskellige baggrunde, der kunne overtage ledelsesfunktionerne i ”virksomheden”, kommunikerede man ud. Det drejede sig naturligvis om økonomer og jurister, men også om en historiker, der blev ansat til at lave budgetarbejde, en arkitekt, der blev ansat som planlægger og en teolog, der blev ansat til at lave organisationsudvikling etc. DSB blev således selve billedet på den tidsånd, der prægede 1980’erne, nemlig at alt hvad der var gammel, var forkert. Det handlede om fornyelse og forandring. Det var i sig selv positivt, næsten uanset indholdet.

Udefra så man en virksomhed, der var i samspil med tidsånden og som endda var lidt foran.

I 1980’erne var tidsånden i samfundet nemlig blevet en helt anden end i 1970’erne, hvor planlægning, havde været i fokus. I kølvandet på de chok oliekriserne i 1970’erne skabte, erkendtes det i 1980’erne, at langtidsplanlægning ikke var mulig og DSB nedlagde den strategiske planlægning og satsede i stedet på markedsorientering helt i overensstemmelse med tidens borgerlige regeringers politik. Som det hed i forordet til årsberetningen i 1984: DSB var ”en offentlig virksomhed i konkurrence”. Og konkurrenterne var også udpeget, som det hed i pressemeddelelsen, der fulgte: ”DSB klarede sig godt i konkurrencen med privatbiler, fjernbusser og fly”. Fjenden var udpeget. Faktisk var det sket allerede i Plan 90.

Nu handlede det om ”ledelse” og ”organisationsudvikling”. Det handlede om ”forandring” som noget, der var positivt i sig selv.

For at kunne fungere som en rigtig virksomhed, var det nødvendigt at rammerne for DSBs virksomhed blev ændret. Derfor gjorde DSB det klart, at den statslige detailstyring var et stort problem, der forhindrede modernisering og virksomhedsdrift.

Det forstod Finansministeriet godt. Internt og eksternt skulle DSB organiseres som en privat koncern. Fremover skulle udgifts- og indtægtsbudgetterne smelte sammen og DSB skulle måles på et nettoresultat, der viste, hvor stort et overskud, eller rettere underskud virksomheden gav – eller rettere var bevilliget - under ét.

Tilsvarende skulle styringen af personalet moderniseres, så DSB kunne fungere som en virksomhed. Hidtil havde man styret DSB på antallet stillinger i de enkelte lønrammer, nu skulle den styring slækkes, så DSBs ledelse kunne agere mere frit. Finansministeriet og DSBs ledelse var enige.

Næste skridt i DSBs modernisering var etableringen af en moderne koncern-organisation, hvor DSB opsplittedes i en række mindre selvstændige divisioner, f.eks. et rederi, der nu fik sin egen økonomi og som internt decentraliserede økonomistyringen til den enkelte færge. I sit bidrag til regeringens moderniseringsprogram skrev DSB i 1985:

”For at forbedre service, kundebejning og økonomi gennem markedstilpasning og forbedret konkurrenceevne er den organisatoriske opbygning af DSB ændret. DSBs nye organisation er markedsvendt. Tidligere var DSB opbygget som en traditionel funktionelt opbygget virksomhed, hvilket i højere grad tilgode så produktionstilrettelæggelsen, men tilpasningsevnen til markedet kom i anden række.

Kernen i den nye organisation er oprettelsen af nye markedsvendte produkt-tjenester, som gøres ansvarlige for det enkelte produkts resultatdannelse. Ansvar for produktion og salg delegeres således til disse tjenester i det omfang, det er muligt”,

og det hed videre:

”I tilknytning til den nye organisation er der indført en årlig plan- og budgetprocedure, som bygger på delegering af det økonomiske ansvar til tjenerne. Hver produkttjeneste skal fremover leve op til en aftalt overordnet målsætning med hensyn til det økonomiske resultat”... ”Gennem planoplæg (sektorplaner) skal tjenerne fremlægge strategier til, hvorledes de tænker sig at indfri de overordnede mål”.

Når ledende medarbejdere og medarbejdere fra DSBs kommunikationsafdeling skrev og talte om det man havde gang i, var det voldsomt imponerende. Det var ikke mærkeligt, at DSB blev et forbillede for moderniseringen af den offentlige sektor. DSB var vitterligt foran. I fremtiden ville man se et DSB, der var kundeorienteret og effektivt. Det var allerede indtrykket, at DSB var kommet langt. Det kunne alle fornemme, når man så DSBs smarte design, kulturelle fokus og det blev bekræftet gennem DSBs markedsføring. DSB var med god grund et forbillede for den øvrige offentlige sektor.



KAPITEL 3

Udgangspunktet: Plan 90 (1975)

Det var i *Plan 90*, at kuglerne til det nye DSB blev støbt. Lad os derfor kigge lidt på *Plan 90* og på den tid, hvor den blev skrevet.

Plan 90 blev som nævnt til som DSBs bidrag til den statslige perspektivplanlægning og var egentligt en sammenfatning af mange forskellige strategiplæg, som man havde arbejdet med i DSB forinden. Men *Plan 90* gik meget længere. Planens hovedbudskab var, at DSB skulle være en moderne virksomhed og det krævede offentlighedens og ikke mindst politikernes opbakning. *Plan 90* blev derfor trykt i hele 6000 eksemplarer.

DSBs problem var, at Danmark siden 1960'erne trafikalt var ændret grundlægende. Danskerne var blevet bilister og for de nye stolte bilejere, fremstod banerne som håbløst gammeldags. Det skulle *Plan 90* gøre op med og det lykkedes i vidt omfang.

DSB, der hidtil havde været Danmarks nationale monopoltansportør mellem landsdelene, dog i en vis konkurrence med skibsfarten, var truet ikke bare økonomisk og politisk, men også identitetsmæssigt. Der var derfor et voldsomt behov for, at den statiske organisation blev dynamisk og tilpassede sig tiden og definerede sig selv i forhold til den. Det kunne netop ske ved at den tegnede et billede af sig selv som moderne.

I denne sammenhæng var strategisk langtidsplanlægning en mulig vej. I 1970erne var der fokus på langtidsplanlægning og det var netop det, DSB satsede på. Det lå i tidsånden og det var for DSBs vedkommende en mulig vej til at skabe ny fremtid.

Danmark i 70erne: plantænking og oliekriser

I 1970ere var 1980ernes privatiseringsdagsorden endnu ikke sat. Der var en velfærdsdagsorden. 1970erne var årtiet, hvor velfærdsstaten

blev bygget op. Man gennemførte en kommunalreform i 1970, der skulle være rammen om udviklingen af en decentral velfærdsstat. I socialsektoren talte man ikke om produktivitet og effektivitet, men om udbygningsplanlægning.

Tidsånden var, at det offentlige næsten per definition var godt, mens det private meget vel kunne være noget negativt. Der handlede det, mente man, nemlig groft sagt kun om profit, mens det i den offentlige sektor handlede om at være social, at gøre godt for samfundet. Det kan være svært at forestille sig i dag, men sådan var tidsånden. Og det var naturligvis den, DSB måtte relatere sig til.

Politisk var der ikke bare en velfærdsdagsorden, der var en socialiseringsdagsorden. Man diskuterede økonomisk demokrati, hvor lønmodtagerne gradvist skulle overtage ejerskabet af de private virksomheder. Det var derfor helt naturligt, at man overvejede, hvordan man kunne organisere transporten i samfundsregi. En løsning kunne være at udvikle et nationalt statsligt transportselskab opbygget med udgangspunkt i DSB, der allerede drev jernbaner, vognmandsvirksomhed, busser og færges. *Plan 90* var et forsøg på at skitsere, hvordan det kunne gøres i praksis. Altså en skitse til hvordan man med udgangspunkt i DSB kunne skabe et statsligt transportselskab, der skulle stå for stort set al transport i Danmark.

I 1970ernes tidsånd var der fokus på *planlægning* og da samfundet havde gennemgået og stadig før oliekriserne oplevede stor vækst, var der fokus på *fremtiden*. Tidens buzzwords var derfor ikke bare planlægning, men *langtidsplanlægning* og *strategisk planlægning*. Enhver virksomhed med respekt for sig selv - også enhver privat virksomhed - udarbejdede langtidsplaner, da man i tiden før oliekrisernes trendbrud, troede på den kontinuerede lineære samfundsudvikling.

Planlægning var tidens løsen. I dag synes det mærkeligt, men på en måde kan man godt forstå det: med vækstrater på 5–10 % p.a. ville en virksomhed, der fik sin andel af væksten på bare fem år have haft så meget vækst, at den kvalitativt var en anden virksomhed. Det krævede langtidsplanlægning at tackle en sådan udfordring.

Det var også i den sammenhæng og i den tidsånd, at der internationalt, dvs. i USA, opstod en ny videnskab, *fremtidsforskning*, der skulle analysere den langsigtede samfundsudvikling og dermed identificere de

langsigtede udfordringer, som samfund og virksomheder stod overfor. Fremtidsforskningen skulle danne grundlag for strategisk langtidsplanlægning og i 1970 etableredes i Danmark Institut for Fremtidsforskning. DSB var en af de virksomheder, der var med til at grundlægge det og DSB benyttede sig af fremtidsforskningen.

I 1971 udarbejdede Finansministeriet rapporten *Perspektivplanlægning*, der beskrev den nye måde at gribe "samfundsplanlægningen" an på. Der skulle foretages fremskrivninger af de eksisterende udviklinger på 15-års sigt, hvorudfra man kunne vurdere, hvad man skulle gøre for at justere udviklingen ind, så tingene hang sammen og afspejlede den politisk ønskede udvikling.

Et billede på planlægningstænkningen var at der under det nyoprettede Miljøministerium etableredes en Planstyrelse, der skulle koordinere den fysiske landsplanlægning, som fremkom ved, at de nyoprettede kommuner skulle udarbejde kommuneplaner, der skulle sammenfattes af de ligeledes nyoprettede amtskommuner til regionsplaner, der så igen skulle sammenfattes til "en landsplan".

I Ministeriet for Offentlige Arbejder (trafikministeriet), der traditionelt kun havde lavet juridisk sagsbehandling og var alt andet end en moderne organisation, blev der også etableret en planlægningsafdeling, som skulle bidrage til det statslige perspektivplanarbejde. Den stod for den diamentralt modsatte tænkning af den som det øvrige, men gammeldags ministerium stod for. Planlægning var simpelthen sagen i 1970'erne, da det handlede om at håndtere den voldsomme vækst, man havde set i 1960erne og tidlige 1970'ere. I ministeriet blev planlægningsafdelingen imidlertid fortsat opfattet som et fremmedelement. Samarbejdet mellem planlæggerne i DSB og i Ministeriets Planlægningsafdeling udvikledes derfor naturligt og kom siden til at spille en stor rolle. Planlæggerne tænkte på samme måde.

I 1973 offentliggjorde Finansministereiet *Perspektivplanredegørelse II*, også kaldet *PPII*, et værk, der med bilag fyldte 3000 sider, hvor perspektiverne for Danmarks fremtidige udvikling de næste 15 år blev beskrevet.

I *PPII* kunne man læse om den kommende Saltholm-lufthavn, det kommende københavnske undergrunds-S-banenet, om den kommende Storebæltsbro og det kommende motorvejsnet. Der var næppe

nogen sektor, hvor langtidsplanlægning var mere naturlig end i netop infrastruktursektoren.

Men ikke så snart var manuskriptet til *PPII* klart, før oliekrisen indtraf. Dermed faldt grundlaget for langtidsplanlægning fuldstændigt bort og *PPII* blev den sidste perspektivplan, men i DSB fortsatte man arbejdet med strategisk planlægning. Nu gjaldt det om at forholde sig til den nye tids trusler og muligheder, så DSB kunne få en fremtid.

Plan 90

Det var gennem den strategiske planlægning, at DSB kom til at se sig selv som en selvstændig spiller og ikke bare et objekt i det politiske spil. Det var gennem den strategiske planlægning, at DSB kom til at se sig selv som en "virksomhed".

Plan 90 tog udgangspunkt i en beskrivelse og analyse af den historiske udvikling i trafiksektoren og så dermed DSB som noget, der ikke bare var isoleret fra samfundet, men som værende en del af og i samspil med omverden – en helt ny måde at tænke på. Ud fra analysen formuleredes så forskellige problemstillinger "man" burde forholde sig til, da det var i DSBs interesse, men man gik meget videre. Man formulerede konkrete planer og målsætninger.

Om planens mål hed det:

"Planen indeholder en række mål for DSBs fremtidige udvikling samt forslag til, hvilke aktiviteter, der skal igangsættes fra i dag og de næste 15 år, for at de opstillede mål kan opfyldes.

En lang række forhold vil imidlertid være medbestemmende for, om målene vil blive nået, som skitseret i planen.

Det afhænger især af, hvorledes den politiske stilling til de enkelte dele af planen vil være og dermed, i hvilket omfang tildelingen af de nødvendige midler vil ske."

Men DSB var ikke en privat virksomhed, der skulle agere på markedets vilkår og var afhængig af sit salg og dermed kundernes gunst, men en

samfundsorganisation, der modtog offentlige midler og dermed var afhængig af politikernes gunst. Derfor rakte planerne også ud over DSBs snævre virksomhedsområde. Det hed videre:

”Formålet med DSB plan 1990 er at fremkomme med et oplæg til politisk stillingtagen om den kollektive trafiks og specielt DSBs rolle i det fremtidige danske samfund.

DSB plan 1990 skal herefter anvendes til ledelse og styring af virksomheden. Planen er det grundlag, hvorpå beslutningerne nu skal træffes, bl.a. med hensyn til prioritering af de enkelte opgaver, således at de midler, DSB får tildelt, bliver brugt i overensstemmelse hermed.

Planen skal herudover anvendes som DSBs bidrag til samfundsplanlægningen, f.eks. perspektivplanlægningen og lands- og regionplanlægningen.”

I et afsnit analyseredes *”den hidtidige udvikling i transporten og lokaliseringen”*. Det vistes, at i perioden 1953 – 73 var transporten i privatbil seksdoblet, mens transport med tog, bus og sporvogn kun var steget 50 % og det konstateredes vedrørende Danmarks udvikling at:

”der er sket en spredning af bebyggelsen mv., som er muliggjort af bilen, men som til gengæld fører til stigende ulemper – forringer mobiliteten – for den del af befolkningen, som ikke har rådighed over en bil.

Dette skyldes, at den tiltagne spredning af bebyggelsen stiller forøgede krav til den kollektive trafikbetjening, samtidig med, at den øgede bilanvendelse forringer økonomien for den kollektive trafik.

Hertil kommer, at den kraftige stigning i transporten med bil har medført en række ulemper for samfundet i form af bl. forringelser af miljøet, forurening, kraftigt stigende energiforbrug og færdselsulykker.

Der er derfor i de senere år sporet en stigende interesse for den kollektive trafik, idet denne transportform ikke medfører de samme gener for samfundet.”

Det var altså ikke bare for DSB, at udviklingen havde været uønskelig, det var også tilfældet for samfundet, og det var der heldigvis nu fokus på. Der var ikke bare tale om et planlægningsoplæg, hvor man beskrev udfordringerne i omverdenen og med dem som udgangspunkt beskrev,

hvordan virksomheden skulle forholde sig til dem – oplægget var også en opfordring til omverdenen om, at forholde sig til de udfordringer den selv stod overfor.

Når DSB således gik ind og pegede på, hvilke udfordringer samfundet stod overfor, var det helt naturligt, da DSB jo var en samfundsvirksomhed, hvis opgave det netop var at varetage samfundets interesser. Så når det i *Plan 90* hed, at

”Bilen fører til stigende ulemper for en del af befolkningen” var det helt naturligt, at DSB pegede på problemet. DSB havde jo et politisk rådgivningsansvar og når DSB fremhævede de positive sider ved jernbanen var det naturligvis meget relevant. Og da DSB samtidig var en ”virksomhed” gav det næsten sig selv, for sådan ville enhver virksomhed gøre.

På den måde kom DSB med sit planoplæg til at placere sig i den politiske debat og da *Plan 90* udkom i 1975 havde Danmark netop fået et nyt politisk parti, Centrumdemokraterne, hvis mærkesag var den lille mands ret til at have egen bil. Partiets stifter, Erhard Jakobsen var brudt ud af socialdemokratiet i et opgør med den unge generation af akademiske socialdemokrater, der var blevet ministre under Anker Jørgensen, Sven Auken, Jens Kampmann m.fl. Erhard Jacobsen mente, de manglede forbindelse til den almindelige dansker, de socialdemokratiske kernevælgere når de snakkede om miljø, planlægning og kollektiv trafik.

Plan 90 lagde op til, at man fra politisk side opprioriterede DSB og den kollektive trafik. Man fremhævede naturligvis de positive sider ved den kollektive trafik sat op mod de udfordringer den kollektive trafik stod overfor. Det var udfordringer som også samfundet stod overfor og som kunne løses gennem ekstrabevillinger til DSB og nye satsninger på banen. Til gengæld kunne planen argumentere for en voldsom vækst i DSBs fremtidige trafik, hvis bare man satsede.

I det efterfølgende afsnit i *Plan 90* om ”trafikpolitik” blev påpegningen af, at de strategiske udfordringer, som DSB stod overfor, skulle tackles politisk, således gentaget.

Man viste en tabel, hvor de statslige investeringer til motor- og hovedlandeveje blev sammenholdt med udgifterne til DSB i perioden 1967/68 – 1973/74 og planerne for den kommende periode for 1976-90. Tallene

for den fremtidige udvikling 1975-90 var, hed det sig, ønsker fra vejmyndighederne og DSB, ”men uden den politiske prioritering er foretaget”.

Her overså de moderne strategiske tænkere i DSB dog, at i den øvrige gammeldags trafiksektor tænkte man ikke strategisk og havde ikke ”ønsker”. Der forholdt man sig reaktivt til de politiske beslutninger, der måtte blive truffet.

Af en efterfølgende tabel fremgik det, at der var sket en voldsom nedgang i de statslige vejudgifter i midten af 1970erne (naturligvis på grund af oliekriserne), men så hed det, at

”De senere års betydelige statslige udgiftsreduktion på vejområdet genfindes ikke for de kommunale udgifters vedkommende”.

Om trafikken i Hovedstadsregionen (herunder S-banen) hed det neutralt:

”Loven om Hovedstadsområdets kollektive personbefordring har til formål at samordne bane- og bustrafikken og som intention at overføre omkostningerne ved den kollektive lokaltrafik til det lokale område”

Kort sagt, det var ikke rigtigt DSBs ansvar som statslig virksomhed at udvikle strategier for S-banen, da den var regionalt finansieret og egentligt hørte under det regionale trafiksselskab, som DSB kørte for som entreprenør.

Også indenrigsflyvningen fik et par ord med på vejen:

”Gennem bl.a. udbygningen af lufthavne i provinsen har trafikpolitikken støttet opbygningen af et indenrigs flynet med den nok tætteste netstruktur i Europa”

og videre

”Indenrigsflyvningen er en væsentlig konkurrent til DSB fjerntrafik for erhvervsrejsende”.

Denne formulering skulle siden blive helt afgørende for dansk trafikpolitik. Det var her DSB mødte konkurrence. På ”fjerntrafikken for erhvervsrejsende”. Det var her DSB som virksomhed var truet af direkte konkurrence

på markedet. På ”regionaltrafikken for pendlere og almindelige mennesker” var konkurrencen af en helt anden art. Der var det risikoen for at den regionale trafik blev overført til regionale myndigheder, der var problemet. Derfor skulle folketinget investere i fjerntrafikken så DSB kunne konkurrere mod indenrigsflyene, mens folketinget ikke skulle investere i regionaltrafikken, da den alligevel risikerede at blive overført fra DSB til de regionale trafikkselskaber.

På godsområdet, som der ikke gøres så meget ud af i denne bog, da DSB i dag ikke står for godstransport, hed det:

”Det eksisterende beskatningssystem for lastbiler er – set med internationale øjne – lavt. Endvidere mangler det en struktur, der svarer til de tunge lastbilers meget betydelige slid på vejene. Der har derfor været en tilskyndelse til at anvende større vogne, end samfundsøkonomisk ønskeligt.”

og efter denne vurdering fortsattes

”Dette har i høj grad påvirket banernes konkurrencesituation. Som led i EF’s standardiseringsbestræbelser overvejes en forhøjelse af lastvognenes maksimalt tilladte akseltryk fra 8 tons til 10 tons, som bl.a. vil medføre en forøgelse af de årlige direkte vejomkostninger på godt 200 mio. kr.

En sådan ændring af af akseltrykket vil medføre en række økonomiske og kapacitetsmæssige fordele for vognmandserhvervet.

DSBs konkurrencesituation vil hermed blive yderligere forrykket, såfremt de forøgede udgifter for det offentlige ikke inddækkes gennem en omlægning af afgifterne.”

Her pegede man altså direkte på, hvordan indenrigsflyvning og lastbiltrafik var et problem, hvis man ville udvikle banen og foreslog en omlægning af afgifterne på et område, der i snæver forstand lå uden for banernes område. Men som samfundsvirksomhed forsøgte DSB at påvirke og rådgive det politiske system til at skabe de bedste rammevilkår, så DSB kunne udvikles til samfundets bedste, hvis politikerne ønskede det – og det vidste DSB jo, at de gjorde.

Efter afsnittet om trafikplanlægning fulgte så et afsnit om offentlig planlægning, hvor Finansministeriets styring af DSB fik nogle ord med

på vejen. DSB ønskede styringen slækket, så DSBs ledelse kunne udvikle virksomheden, som en rigtig virksomhed, så den blev kundeorienteret og fleksibel. Det var et problem, at Finansministeriet ville indskrænke DSBs økonomiske rammer, hvilket selvsagt ville være det samme som at nedprioritere den bane, som samfundet ønskede opprioriteret. Statens økonomiske planlægning, der indebar, at staten pålagde DSB årlige rammer for aktiviteten indenfor drifts- og anlægsbudgettet samt det statslige personaleloft, fik følgende ord med på vejen:

”Disse statslige styringsmidler føler DSB meget direkte i det daglige, idet der til stadighed rettes et pres mod DSB for at nedbringe omkostningerne og investeringerne. DSBs nuværende rammer, sammenholdt med det ofte fremsatte politiske ønske om at styrke den kollektive trafik, er taget som udgangspunkt for planen. Det er dog DSBs ønske, at Plan 1990 skal benyttes til en justering af rammer og personaleloft i overensstemmelse med det handlingsprogram, som bliver en følge af de politiske beslutninger om planen”

Herefter fulgte et kapitel om *de fremtidige trafikmængder*, der viste en meget stor vækst for DSB i 15 års-perioden 1975-90, hvis planen blev gennemført:

- * Passagertrafikken uden for S-baneområdet ville blive fordoblet
- * Den hidtidige stigningstakt for S-banen fortsatte, så trafikken frem til 1990 ville øges med en fjerdedel
- * DSBs godstransport ville mere end fordobles
- * Overførsler af personbiler på DSBs færger ville fordobles, mens man ville se en noget mindre vækst for lastbiloverførslerne

I sandhed en voldsom vækst og udvikling. Planen var med andre ord meget visionær set i lyset af, at DSB i 1975 nærmest var i krise. Man forventede stort set en fordobling i aktiviteten de næste 15 år på alle områder. Men det var ikke en udvikling, der bare skyldtes den forventede omverdensudvikling og en aktiv indsats fra DSBs ledelse. Det var en plan, der forudsatte politisk støtte. Den fordobling af trafikken, man skønnede realistisk, hvis planen blev gennemført, forudsatte at DSB fik de investeringsmidler, man lagde op til. Det var en del af planen.

Det hed sig således, at væksten var baseret på en række forudsætninger, nemlig

- ”- den hidtidige udvikling i transporten,
- den forventede udvikling i andre transportmidler,
- den førte transportpolitik,
- forventninger til den fremtidige trafikpolitik,
- den offentlige planlægning, herunder de givne forudsætninger for samfundsudviklingen,
- anlæg af faste forbindelser
- erfaringerne om hvorledes DSBs eget udbud og samfundsmæssige faktorer påvirker DSBs trafik”.

Det planen gik ud på var at barbere det samlede banenet helt ind til benet, så der kun var hovedlinierne tilbage. De skulle så til gengæld opgraderes og elektrificeres. DSBs persontrafik ville på denne måde komme til at udgøre et højklasset net, der bandt landsdelene sammen, men ikke mere. På godsområdet skulle stykgodsbetjeningen på alle stationer erstattes af en knudepunktsstruktur, hvor ni godsknudepunkter skulle være rygraden i systemet.

På den måde var DSB *Plan 90* ikke bare en plan for virksomheden DSB, men *et trafikpolitisk oplæg*. Når der i dag skal gøres status over *Plan 90*, må det konstateres, at den ikke rummer planer, der blev direkte politisk godkendt, det var kun DSBs egne planer for fremtiden, som det nu var op til offentligheden at diskutere og politikerne at forholde sig til. Men den tegnede et positivt billede af banens fremtid, som var forudsætningen for den skulle få en fremtid. Og den kommunikerede at banen ikke var fortid. Dermed var kortene spillet, så billedet af DSB kunne ændres til at være det forbillede, som DSB sidenhen blev for den øvrige offentlige sektor.

KAPITEL 4

Markedsorientering (1980erne)

Dette var starten på DSBs omstilling, men det var først i 1980erne at det blev rigtigt synligt for offentligheden, at der skete noget i DSB. Nok var togene allerede i 1970erne blevet malet røde, uniformerne ny-designede og køreplanerne forenklede. Men det var, da Ole Andresen blev generaldirektør i 1980, at *Plan 90* rigtigt skulle implementeres. Og udgangspunktet var det ideelle. Ole Andresen havde de rigtige politiske kontakter til den socialdemokratiske mindretalsregering.

Men samtidig var situationen allerede ændret væk fra 1970ernes planlægningsstænkning. Som nævnt skulle *PP II* blive den sidste statslige langtidsplan. Oliekriserne gjorde det klart, at man ikke kunne fremskrive udviklinger og regne med, at sådan blev fremtiden. Men endnu var der ikke noget alternativ. Danmark var i krise og krisen var ikke bare økonomisk, men i lige så høj grad politisk og mental og den varede et langt stykke ind i 1980erne.

Også trafikpolitisk blev perioden kendetegnet af stilstand. De mange storstilede trafikprojekter, som udsprang af væksttænkningen blev opgivet og udsat på ubestemt tid: De københavnske motorvejs- og undergrundsbaneprojekter, planerne om de faste forbindelser over Øresund og lufthavnen på Saltholm blev alle lagt til side.

Storebæltsforbindelsen var dog fortsat aktuel, da de jyske trafikpolitikere så den som en forbindelse til Jylland. Diskussionen i 1970erne havde gået på, om man skulle bygge en bro eller en tunnel. Socialdemokratiet var delt. Pointen var, at en tunnel ikke kunne rumme en vej, men kun en jernbane, så hvis man byggede en tunnel, indebar det, at bilerne skulle overføres med såkaldte biltog.

I 1973 havde folketinget dog vedtaget en projekteringslov for anlæg af en kombineret vej- og jernbaneforbindelse, da der var ikke flertal i socialdemokratiet for den rene jernbaneforbindelse og først fem år senere havde folketinget i 1978 endeligt besluttet anlægsloven. Der skulle altså nu bygges en kombineret vej- og jernbanebro over Storebælt, men ikke

så snart var det besluttet, før oliekrisen i 1979 ændrede grundlaget for beslutningen. Man udskød byggeriet for af hensyn til forsyningssikkerheden at anvende anlægsressourcerne til at etablere et nationalt naturgasnet. Samtidig besluttede politikerne dog også, præcist som foreslået i *Plan 90* at elektrificere jernbanerne. Så ved indgangen til 1980erne var en vigtig brik i det strategiske spil faldet på plads: elektrificeringen. Nu kunne DSB fortsætte moderniseringen. Selv havde DSB i sen-1970erne gennemført en lang række banenedlæggelser, som led i Plan 90s mål om at koncentrere banedriften til hovedlinierne.

I offentligheden blev DSBs nye generaldirektør Ole Andresen nu meget synlig, han sendte virkelig signaler ud om en ny stil. På stationerne kunne man se de nye flotte DSB-plakater. Billedet af DSB blev mere positivt. DSB var ikke længere en støvet etat.

Det var situationen, da Danmark i 1982 fik ny regering, da Det radikale Venstre trak støtten til den socialdemokratiske mindretalsregering væk på grund af uenighed om den økonomiske politik. Dermed var vejen bannet for en borgerlig mindretalsregering under Poul Schlüter med radikal støtte og nye politiske dagsordener for privatisering og modernisering var sat. Nu blev "det private" set som et ideal fremfor socialisering og offentlige plansystemer. I den sammenhæng skulle *Plan 90* ikke, som man måske umiddelbart kunne tro det, komme til at lide skibbrud.

DSB *Plan 90* kunne nemlig ikke blot ses som et udtryk for den gamle tids planlægningstænkning og præmisser. Planen var også udtryk for visionær nytænkning, der viste vej: Ved at være en strategisk plan, så den DSB som *en selvstændig virksomhed* og *Plan 90* kunne således uden videre læses som *en virksomhedsplan* og dermed var DSB på fortsat forkant med hvordan den moderne offentlige sektor skulle tænke, når den skulle ligne private virksomheder. Det var netop med den strategiske tænkning, at DSB kom til at se sig selv som en virksomhed i samspil med omgivelserne og ikke bare en reaktiv offentlig forvaltning. Det var det, der var det virkelig nye.

DSB var kort sagt stadig på forkant med udviklingen – nu i en ny tid, hvor det gjaldt om at være fleksibel og tilpasse sig vekslende vilkår og være risikovillig på markedet. Det var netop det, virksomhedstænkningen muliggjorde, mens store statslige styresystemer og hierarkier ikke duede.

I den sammenhæng gav DSBs omstilling fra etat til virksomhed alligevel mening.

På den måde kom DSB paradoksalt nok til at fremstå som et forbillede for den borgerlige regerings program for modernisering af den offentlige sektor. I offentligheden kom DSB dermed til i endnu højere grad at fremstå som moderne og nytænkende, som den virksomhed i det offentlige, der satte dagsordenen.

Samtidigt viste der sig en ny trafikpolitisk situation. For nok havde Det Radikal Venstre væltet Anker Jørgensens regering og støttede nu en borgerlig regering, men på det trafikpolitiske område var de radikale ikke enige med regeringen, så i de trafikpolitiske sammenhænge holdt de radikale fast i det gamle flertal sammen med Socialdemokratiet og SF. Gennem 1980erne så man derfor, hvordan socialdemokratiet igen og igen drillede den borgerlige regering ved gennem ”det alternative trafikpolitiske flertal” at gennemføre en trafikpolitik, der ikke var de borgerlige partiers. Man så det f.eks. helt klart i forbindelse med debatten om Storebælt, hvor den borgerlige regering straks ved sin tiltræden gav udtryk for, at den ønskede og ville arbejde for, at der skulle bygges en Storebæltsbro, mens det alternative trafikpolitiske flertal kom igennem folketinget med et forslag om at lægge overfarterne for henholdsvis biler og tog sammen til én overfart, noget der i praksis ville skyde en storebæltsbro årtier ud i fremtiden.

Internt arbejdede DSB videre med moderniseringen. Uddannelse, personaleudvikling, ledelse og organisation var i fokus og DSB kommunikerede det ud til offentligheden.

Som virksomhed skulle DSB forholde sig til, hvad der skete i omverdenen. Og DSB tog konsekvensen af den nye tidsånd og omstillede den gamle organisation til, som det blev formuleret med generaldirektør Ole Andresens ord til ”en offentlig virksomhed i konkurrence”.

DSB indførte en ny markedsorienteret organisation, som gennem ”markedstilpasning” skulle ”forbedre service, kundebetjening og økonomi”. Det skulle ske ved ”oprettelsen af nye markedsvendte produkttjenester, som gøres ansvarlige for det enkelte produkts resultatdannelse”.

DSB var nu ikke bare en virksomhed, men *en koncern* af mange virksomheder. Samtidig blev de sidste rester af den gamle langtidsplanlægning indstillet. Udviklingsplanlægningskontoret blev nedlagt. Men selvfølgelig fortsatte man på ”koncernniveau” med at tænke strategisk. Der var ingen modsætning mellem at tænke som virksomhed og tænke strategisk. Tværtimod. Det var kun strategisk *planlægning* tiden var løbet fra.

Og DSB tog konsekvensen af at Storebæltsbeslutningen var udskudt. Man besluttede at der skulle udvikles et nyt togsystem – IC3 – med selvkørende dieseldrevne enheder, der var specialdesignede til færgerne som en overgangsløsning før Storebæltsforbindelsen og elektrificeringen kom endeligt på plads.

I 1986 fik trafikminister Arne Melchior så i juni måned skabt bred politisk opbakning til etablering af en Storebæltsforbindelse for både tog og biler. Nu skulle DSB takle den situation, at virksomheden på en gang skulle afvikle rederidriften med flere tusinde beskæftigede og sikre fortsat færgedrift helt frem til dagen, hvor broen skulle indvis. En virkelig udfordring, som virksomheden naturligvis var klart til at tage på sig. Til alt held var det lykkedes DSBs politiske venner, at komme igennem med at forbindelsen skulle bygges i to etaper, så jernbanen fik tre års forspring i forhold til vejforbindelsen. Dermed ville banerne få tid til at bygge sit marked op og vænne bilisterne til at bruge toget, lød argumentationen. Man forventede, at jernbaneforbindelsen skulle indvis i 1993 og vejforbindelsen i 1996.

I offentligheden var billedet af DSB nu meget positivt og DSB fremstod som en virksomhed, der var klar til at løse udfordringen på Storebælt. Snart var de nye IC/3 også køreklare og det stod klat, at de ville give banen et stort løft.

Byggeriet af Storebæltsforbindelsen blev endeligt besluttet af folketinget i 1987 og som et svar igangsatte DSB arbejdet med en ny strategisk plan, der skulle afløse *Plan 90*, der nu var helt forældet. Det skulle blive til *DSB Plan 2000 – Moderne Transport på Skinner*, som blev offentliggjort i 1988 og som endnu en gang tegnede billedet af DSB som en selvbevidst moderne dynamisk virksomhed, der var foran.

KAPITEL 5

Plan 2000 (1988)

Med beslutningen om anlæg af faste forbindelser over Storebælt fik DSB en meget stor strategisk udfordring. Som et svar på den udfordring udarbejdedes, *DSB Plan 2000. Moderne transport på skinner*, som blev offentliggjort i juni 1988 og ligesom *Plan 90* trykt i 6000 eksemplarer og i endnu højere grad end *Plan 90* henvendte man sig nu direkte til offentligheden. Om planens baggrund kunne man læse følgende:

”Storebælt er den sidste geografiske barriere for jernbanens udvikling i Danmark. I 1993 falder denne barriere. Da åbner den faste forbindelse mellem Fyn og Sjælland, og Hovedstaden bliver landfast med resten af riget.

For kunderne betyder dette, at rejsetiderne mellem Øst- og Vestdanmark uden videre kan forkortes med en time. For DSB betyder det et forspring i konkurrencen med bil- og flytrafikken. Forspringet varer dog kun få år. I 1996/97 åbner den faste vejforbindelse over Storebælt. Hermed forkortes rejsetiderne også for person- og lastbiltrafikken, og DSB kan forvente fornyet konkurrence.

Disse to begivenheder er en ydre anledning til Plan 2000. Målet for denne plan er at skabe et DSB, som er billigere for samfundet og bedre for kunderne. Så meget bedre, at flere vil vælge toget frem for bilen, lastbilen eller flyet, også efter åbningen af den faste vejforbindelse”.

Og i direkte forlængelse heraf kunne man under overskriften *”Kundernes DSB”* læse:

”Dagens og morgendagens kunder stiller krav om korte og hyppige afgange hele dagen overalt i landet, gode omgivelser på rejsen, og en betjening der gør det indbydende og enkelt at vælge toget.

Fragtkunderne har behov for punktlige forsendelser, dag-til-dag leverancer, overvågning af varerne undervejs, samt løsninger hvor arbejdet med tolddeklarationer, fragtbreve og andet papir er led i en samlet service.

Det er først og fremmest sådanne krav, der må indfries, hvis DSB skal vinde frem på transportmarkedet, og den samlede trafik i Danmark dermed skal

udvikle sig på en måde, som er til størst mulig gavn for landets økonomi og mindst mulig belastning af vore omgivelser.”

DSB var i sandhed blevet en markedsorienteret virksomhed.

Planens karakter

Plan 2000 var ikke nogen plan i traditionel forstand – det var tiden løbet fra, men snarere en sammenfatning af en række uafhængige strategiske ideer og tiltag, der kunne gennemføres uafhængigt af hinanden, men som dog udgjorde en helhed. Et katalog over politiske handlemuligheder. Sammenligner man de to planer er forskellene tydelige. *Plan 90* var i sin typografi gammeldags ”maskinskrevet” og med et rødt pap-omslag. Det var 1970’erne. *Plan 2000* var farvestrålende med professionelt og et fint layout og hånd tegnede farvelagte illustrationer, som man havde fået en arkitekttegnestue til at udarbejde.

Hvor *Plan 90* var en investeringsplan, med statusbeskrivelser, beskrivelser af udfordringer, præsentation af forskellige løsninger og en beregning af planens konsekvenser, mindede *Plan 2000* mest af alt om et IKEA-katalog, hvor alt godt fra havet blev præsenteret side efter side, altså et salgskatalog. *Plan 2000* var ikke en traditionel plan, men snarere et kommunikationsredskab til offentligheden, hvor politikerne blev præsenteret for en række projekter, som de kunne vælge mellem og udvælge de mest spændende fra, som de ønskede gennemført. Ikke bare i forhold til de primære kunder var DSB nu markedsorienteret, også i forhold til det politiske system var DSB det.

Planens indhold

Plan 2000 rummede en række kapitler, et for hver af DSBs vigtigste produktområder, først ”Passagertrafikken”, dernæst ”Hovedstadens S-togsbetjening”, efterfulgt af afsnit om ”Godstransport”, ”Færgefart” og ”Andre forretninger”. Herudover var der kapitler om ”Produktionsapparatet”, ”Medarbejderne” og ”Økonomi”.

I det følgende refereres kun de to førstnævnte kapitler, der svarer til den virksomhed der er tilbage i det nuværende DSB, dvs. passager- og S-togs-trafikken.

Passagertrafikken i Plan 2000

I indledningen til persontrafik-kapitlet fik man at vide, at DSB stod overfor et systemskifte i 1993, når den faste forbindelse skulle indvis, men allerede i 1988 ville man kunne opleve, at ”*rejselivet*” ville forandres, når de nye IC3-tog skulle indsættes og fornyelsen vil kunne mærkes i alle led ”*på stationerne, i betjeningen undervejs, og videre med andre transportmidler*”. Også regional- og lokalforbindelserne ville blive forbedrede og de internationale forbindelser skulle genopbygges. Som læser blev man helt fanget af planens optimisme.

Som afslutning på indledningsafsnittet kunne man læse at ”*på længere sigt er visionen for passagertrafikkens oprustning et sammenhængende højhastigheds-net, hvor rejsen København-Århus tager 2 timer, samt en fast forbindelse over Øresund med banebetjening af Københavns lufthavn fra hele Danmark og fra Sverige*”. Slagnummeret i Plan 2000 var den såkaldte *timemodel*, eller rettere *sluttimemodel*, som den blev kaldt, hvor strækningen mellem København og Aarhus kunne tilbagelægges på to timer, dvs. hurtigere end med fly, så man fik ”*fuld konkurrenceevne over for bil og fly*”.

Efter indledningen kundgjordes det i en overskrift, at

”Jernbanens fremtid er begyndt”

og man kunne læse følgende:

”Der går over hele Europa en bølge af ny tro på jernbanens fremtid. Troen bestyrkes bl.a. af de landvindinger, der er gjort i England og Frankrig. De britiske High Speed Trains og de franske TGV-tog har revolutioneret rejselivet i de to lande. Nu er tyskerne i gang med at bygge supertog og superbaner, og i Norden arbejder svenskerne på et system af Snapptåg, som vil forbinde de største svenske byer og bringe dem tættere på det europæiske jernbanenet.

Herhjemme indsættes allerede i 1989 et helt nyt lyntog- IC/3 – der vil forkorte rejsetiderne afgørende. Det sker i etaper og bliver især mærkbart fra 1993 når banedelen af den faste Storebæltsforbindelse åbner.”

Herefter fulgte kapitlet om internationale tog. Man så et stort farvelagt kort over Vesteuropa med en masse streger, der illustrerede vigtige

jernbaner. Nogle var blå. Der var en mellem nord og syd i Vesttyskland, et par ud fra Paris i Frankrig, en i Spanien og et par derudover. Så var der en masse røde streger. Rigtigt mange i Tyskland, i Benelux, Storbritannien, Frankrig, Spanien og Italien. De blå og røde streger dannede tilsammen et tæt net i Europa. Det var de europæiske højhastighedsbaner. De blå var anlagt og i drift før 1995 stod der, de røde blev ombygget inden 1995. Og så var der Danmark helt uden streger. Til gengæld var Malmö med på kortet med to røde linjer en mod nord og en mod nordøst, en mod Göteborg og en mod Stockholm. Danmark var et ”missing link”, forstod man og det skulle der selvfølgelig gøres noget ved.



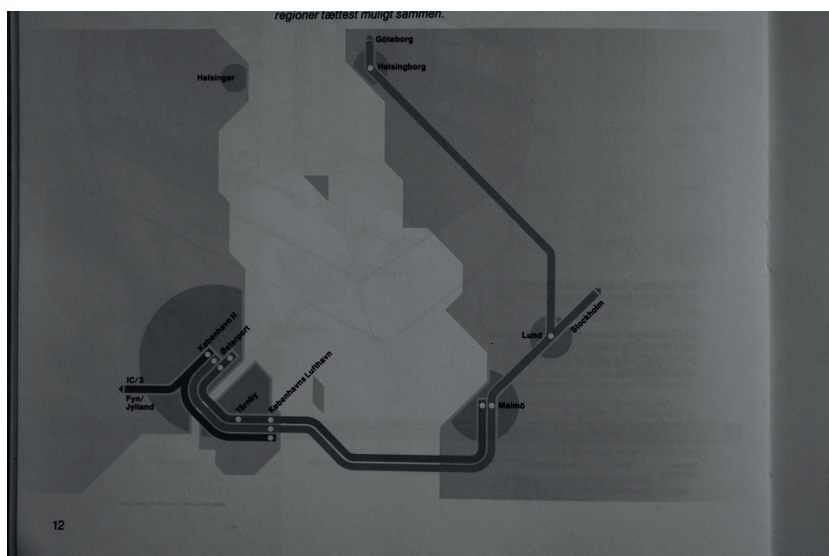
Figur 5.1. Danmark et missing link i det europæiske højhastighedsnet i Plan 2000

På de næste sider kunne man så læse om IC/3-planerne i den internationale trafik. Mellem 1988 og 1992 ville antallet af passagerer mellem København og Hamborg blive fordoblet og der var en stor skitse af IC/3-nattoget, der skulle indfri løftet.

Herefter fulgte et afsnit om den faste Øresundsforbindelse, ”der var en realistisk mulighed i slutningen af 1990erne”.

Det projekt var ved at blive sat på dagsordenen af Volvo-direktøren Pehr Gyllenhammar, der med Scanlink-projektet ville forbinde Göteborg med motorvej og bane til Oslo, København og Hamborg og dermed Kontinentet. En Øresundsbro ville afkorte rejsetiden mellem København og Malmö til kun 25 minutter og muliggøre, at der kom svenske snapptåg med timeforbindelser til København fra både Helsingborg-Göteborg og Stockholm.

Der var også et flot landkort over Øresundsområdet. Det viste tre togforbindelser. En lilla IC/3 fra Fyn/Jylland til København H og derfra videre til Kastrup, hvor den sluttede. Det var fremtidens IC/3-tog. En blå, der startede på København H og gik via Kastrup, Malmö og Lund, hvor den delte sig i to, en mod Helsingborg, Göteborg og en mod Stockholm. Det var de svenske snapptåg. Endeligt var der en grøn, der forbandt Østerport og Malmö.



Figur 5.2. Øresundsbroen i Plan 2000

Så fortsattes med et afsnit om Fjernrejser i Danmark. Det hed sig at ”den indenlandske fjerntrafik bliver det vigtigste udviklingsområde for DSB i de kommende ti år.”

Der var en beskrivelse af, at DSB havde store forventninger til de nye IC/3 tog og den dertil knyttede IC/3-køreplan. Det hed sig: ”I takt med tilvæksten af IC/3 i 1991 og 1992 udvides køreplanen med endnu flere direkte tog til forskellige yderstrækninger. Maksimalhastigheden hæves gradvis på de enkelte afsnit fra 140 til 180 km/t. Samtidig kan der nu indsættes enkelte, meget hurtige nye lyntog med få stop under vejs”.

Herefter præsenterede man så den såkaldte timemodel:

”Den faste forbindelse over Storebælt giver i sig selv kortere rejsetid. Det er imidlertid planen at tage endnu et skridt og indføre timemodellen, en helt ny køreplan, hvor ideen om høj fart, enkelthed og overskuelighed er gennemdyrket.

Et lyntogsystem med høje hastigheder og få stop vil forbinde otte landsdelscentre. Der vil være afgang og ankomst i disse centre på runde minutter: 00 eller 30, i et enkelt tilfælde minuttal 15 eller 45. Rejsetiden København-Odense bliver 1 ¼ time, København-Århus tager 2 ½ time”

og det konkluderedes:

”Denne markante forkortelse af rejsetiderne forventes at give et trafikspring på 45 % fra 1992 til 1994. En stor del af denne vil komme fra fly, busser og biler.”

Herefter præsenteredes det, man kaldte for sluttimemodellen:

”Forskellen fra 1993-timemodellen er, at de to strækninger København-Odense og Odense-Århus hver især gennemkøres på en time, så minuttallene i alle byer bliver 00, og rejsetiderne bliver virkelig korte.

Toget kan dermed bevare en del af det forspring, som blev opnået i 1993, også efter åbningen af den faste vejforbindelse over Storebælt.

For at opnå højere hastighed og dermed endnu kortere rejsetider end i 1993 kan det blive nødvendigt at ændre IC/3-togets teknik, muligvis med såkaldt kurvestyring. Hermed forstås at toget konstrueres, så det krænger indad i

kurver og dermed selv modvirker den sideacceleration, der opstår ved hurtig kørsel her. De tekniske muligheder er endnu ikke undersøgt til bunds.

Desuden vil gennemførelsen af Sluttimemodellen kræve tilpasninger af infrastrukturen. Men den tekniske realisering er ikke endeligt fastlagt på nuværende tidspunkt.”

Herefter fulgte to afsnit om regionaltrafik. I afsnittet om ”vest” foreslog man åbning af en række nedlagte stationer og et par sidebaner. I afsnittet om ”øst” præsenterede man et muligt nyt tog.

Det var kapitlet om Passagertrafikken. Herefter fulgte det andet vigtige kapitel. Det om S-banen.

Hovedstadens S-togsbetjening i Plan 2000

I planens kapitel om Hovedstadens S-togbetjening, kunne man læse at biltrafikken var et stort problem. Det hed således, at

”trafikudviklingen i Hovedstadsområdet i dag er forbundet med meget store problemer. ... Følgerne af denne udvikling viser sig i nedsat fremkommelighed både for bilisterne selv og de svage trafikanter navnlig i myldretiderne, samt tiltagende luftforurening og stigende støjproblemer”.



Figur 5.3. Bilernes København i Plan 2000

Teksten var ledsaget af en tegning, der viste en grå ensrettet gade propfyldt med biler i fire - fem rækker, samt tabeller ”bilernes bidrag til luftforureningen i København”.

”Hver morgen kører 80.000 privatbiler ind til København Centrum, hvor der skal skaffes plads til dem, indtil de atter forlader byen i aftensmylderet.

De mængder af sod, kulilte, kvælstof og kulbrinte, som bilerne udsender, medfører jævnligt overskridelser af de fastsatte grænseværdier for luftforurening.

Hertil kommer, at næsten halvdelen af boligerne i Københavns kommune er udsat for en støjbelastning, som ligger over den værdi, miljømyndighederne normalt regner med som grænse for ydre støjpåvirkning (60 dB (A)). Væksten i biltrafik giver flere færdselsuheld, vejanlæg og parkering beslaglægger stadig større arealer, og gademiljøet skæmmes mange steder af bilernes talstærke optræden.

Disse problemer har længe påkaldt sig bred politiske opmærksomhed, og der hersker næppe tvivl om, at Hovedstaden får svært ved at bevare sin tiltrækningskraft, hvis de trafikale problemer forbliver uløst.

Da der ikke kan forventes væsentlige ændringer i lokaliseringen af boliger og arbejdspladser i de kommende år, kan problemerne kun løses ved, at en større del af persontrafikken til og fra de centrale bydele overflyttes til kollektiv trafik”.

Herefter fulgte en analyse af S-banens struktur. Det hed:

”S-banens opbygning betyder desuden, at alle linjer mod København samles i en dobbeltsporet strækning gennem centrum – Boulevardbanen fra Dybbølsbro til Svanemøllen, kaldet ”røret” fordi den er delvis underjordisk, men også fordi den er en trafikal flaskehals i det samlede system.

Udbygningen af systemet med nye fingre har medført, at togmængden i røret er blevet så stor i myldretiderne, at det i praksis er umuligt at afvikle trafikken uden forsinkelser med det nuværende materiel og på de nuværende anlæg.

Syd og vestfra ledes der i myldretiden 10 S-toglinier gennem røret til Østerport og Hellerup. Det svarer til 30 tog pr. time eller et tog hver andet minut”.

Herefter præsenteredes en række tekniske løsninger. En var at lægge et ekstra spor fra Dybbølsbro til Hovedbanegården, en anden var at omlægge at Balleruplinierne til Tværbanen. Endeligt foreslog man nyt materiel anskaffet.

Og så foreslog man to nye baner.

Det væsentligste forslag på S-bane-området var etablering af en undergrunds S-bane fra Frederiksberg Station til Nørreport og videre til Christianshavn. Formålet var primært at aflaste "røret"/Nørreport så tog fra Frederikssund kunne ledes fra Vanløse via Frederiksberg til København uden om røret, så der blev plads til flere S-tog på strækningerne til og fra Køge og Høje Taastrup gennem røret. Også en forlængelse af tvær-S-banen blev præsenteret.

Der var også store visioner for gods- og rederiområderne, men de er selvsagt ikke så aktuelle i dag. Og så afsluttedes *Plan 2000* med en såkaldt epilog, der klart viser hvor langt man nu var kommet væk fra den gamle etatskultur. Nu handlede det om kommunikation. I den hed det under overskriften *Det nye DSB Plan 2000*:

"Plan 2000 vil lægge en rød tråd ind i udviklingen af DSBs produkter. Både produkter, teknik og organisation vil blive berørt af planen. Samtidig vil den medvirke til en ny opfattelse af DSB, både indenfor virksomheden og i omverdenen.

Planen skal være som jernbanen selv. Den skal have et mål, en retning og en drivkraft. Men den skal også være af en sådan beskaffenhed, at målet nås, selv om det måske flytter sig. Og det gør det, alene fordi planen selv påvirker sine mål.

Derfor er planen ikke nok i sig selv. Dels viser den kun det billede, som i dag kan tegnes af fremtidens DSB. Dels vil det løbende udviklingsarbejde kræve en balance mellem hurtige handlinger – og fastholdelse eller justering af store linjer.

Arbejdet med en plan kræver stadig indsats i undersøgelse, idéudvikling, formulering og information. I virkeligheden kan disse fire sider slet ikke adskilles. I mange tilfælde kender vi først opgaverne fuldt ud, når de er løst"

og sådan fortsatte det over en syv gange længere tekst, hvor man bl.a. kunne læse om dens store satsning timemodellen og at design var meget vigtigt. Man kunne også læse om *"udviklingens trekant"*: *"I Plan 2000 er kunden, teknologien og markedsføringen koblet sammen i en trekant"*.

Plan 2000 ikke bare udtrykte en voldsom indre stolthed og selvsikkerhed, der afspejlede, at DSB i den danske offentlighed og i det politiske system stod meget stærkt. Den opgave Ole Andresen havde arbejdet på gennem mere end 15 år var lykkedes. DSB var en moderne offentlig virksomhed, der producerede et produkt, kollektiv trafik, som var i fuld overensstemmelse med tidsåndens grønne værdier, som DSB selv havde været med til at skabe. Den virksomhed mange i 1970'ere ville have dømt ude som håbløst gammeldags havde fået en ny fremtid. Og fremtiden tegnede så lyst som nogensinde: IC/3 togene var snart i drift, Storebæltsforbindelsen besluttet og horisonten tegnede nu en Øresundsbeslutning, så jyderne hurtigt kunne blive kørt direkte til udenrigslufthavnen i Kastrup og svenskerne kunne sende store godsmængder gennem Danmark, der ville give banen en helt ny samfundsmæssig status.

KAPITEL 6

Nye vinde i 1990erne

Netop som *Plan 2000* blev offentligt kendt havde Danmark fået ny trafikminister. Politisk var posten i 1986 overgået fra Arne Melchior til Frode Nør Christensen efter at Arne Melchior havde måttet trække sig som minister på grund af påstået bilagsrod i forbindelse med fejringen af hans 60 års fødselsdag. Frode Nør Christensen, der lige som Arne Melchior var centrumdemokrat, var ikke en stærk minister som Arne Melchior, men det var den nye minister, der blev udnævnt i juni 1988. Det var ingen ringere end den velrespekterede historiker og professor i statskundskab H. P. Clausen, som var konservativ ligesom statsministeren, Poul Schlüter. Offentligheden skulle nu opleve, at DSB fik et kvalificeret politisk modspil, det skal ikke forstås på den måde at ministeren gik ud i offentlig polemik med DSB, det skete ikke, men DSB blev nu mindre udadvendt. Man hørte ikke så meget om banerne.

I slutningen af 1988 skete dog noget højst overraskende: generaldirektør Ole Andresen sagde pludseligt og helt uventet sin stilling som generaldirektør op for i stedet at blive direktør i Realkreditforeningen Danmark. Hans højre hånd, nevøen kemiingeniør Allan Andersen, der var direktør for Økonomi- og Planlægningsafdelingen, forlod også DSB i 1988.

Hvad der var baggrunden for de to socialdemokratiske direktørers afgang er uvist, men det forekommer ikke usandsynligt, at man i den borgerlige regering hævdede øjenbrynene, da man så *Plan 2000*, hvor de problemer bilismen skabte, blev penslet ud i mindste detalje.

Ole Andresens afløser blev chefen for Trafiktjenesten, Peter Langager, en relativ anonym internt uddannet person, der altid havde stået sig godt med alle. Under Peter Langagers ledelse var tiden nu kommet til at implementere *Plan 2000*. Det var ikke tid til at formulere nye visioner. De var allerede formuleret.

Kort efter Peter Langagers tiltræden blev der imidlertid igangsat en kulegravning af DSB. Det blev ikke Rigsrevisionen, men det uafhængige og højt respekterede konsulentfirma McKinsey, der blev sat til at undersøge de ledelsesmæssige og administrative forhold i DSB.

Efter mange og lange undersøgelser landede en kort rapport på ministerens bord. Konklusionen var klar: Det var et problem, at DSB både skulle agere som en markedsorienteret virksomhed og samtidig have ansvar for rådgivning af ministeren. DSB kunne ikke både argumentere i offentligheden for jernbanedrift og sælge sig selv på markedet og så samtidig være en neutral politisk rådgiver, der skulle hjælpe ministeren til at træffe de rigtige politiske beslutninger.

Alt dette var imidlertid ikke særligt synligt for offentligheden, men det og det at DSB ikke længere havde en højprofileret ledelse førte til at DSBs image begyndte at blegne. DSB skulle dog snart fejre nye succeser. Det skete da udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen udtalte, at ”*nu skulle der ske noget i København, da Danmark internationalt set ikke kunne være sin hovedstad bekendt*”. Heldigt, at DSB allerede havde lavet et katalog over, hvad man kunne gøre, nemlig bygge en Øresundsbro ved Kastrup ikke ved Helsingør og en fjerntogstation i lufthavnen samt en tunnelbane fra Frederiksberg til Christianshavn. Det blev som bekendt til den af bilerne finansierede Øresundsbro, privatiseringen af Københavns Lufthavne, der fik mulighed for at låne penge til nødvendige udvidelser inkl. DSBs fjerntogstation og til Ørestadsprojektet, som indebar at jordsalg skulle finansiere tunnelbanen. Projekter, der alle udmærkede sig ved at jyske skatteborgere ikke direkte skulle bidrage til finansieringen.

Socialdemokratisk regering

I 1992 fik Danmark så ny regering efter ti år med skiftende borgerlige regeringer under Poul Schlüter, der måtte han tage konsekvensen af tamil-skandalen og gå af. Den ny statsminister blev Poul Nyrop-Rasmussen, der efter det socialdemokratiske formandsopgør i 1992 havde afløst Svend Auken var blevet partiets formand. Det skulle blive indledningen til et jernbanepolitisk kursskifte.

Den nye trafikminister Helge Mortensen skulle som noget af det første tage stilling til at forlænge generaldirektør Peter Langagers åremålsansættelse, men valgte ikke at forlænge den. Det kastede DSB ud i en længere ledelseskriser.

Samtidig igangsatte man en undersøgelse af forskellige administrative forhold og det viste sig hurtigt, at der var problematiske forhold

vedrørende økonomi og projekter, bl.a. var en del af de afsatte midler til elektrificeringen af banerne blevet anvendt til driftsformål – en meget alvorlig sag. Det var derfor velbegrundet, at Peter Langagers kontrakt ikke blev forlænget. Det stod nu klart, at socialdemokratiet ikke ville føre en trafikpolitik, der blindt varetog DSBs interesser. Nok havde Danmark fået en socialdemokratisk regering, men det var under ledelse af Poul Nyrop Rasmussen og ikke Sven Auken. Det var kort sagt tale om et helt andet socialdemokrati end det, der sammen med de radikale få år tidligere havde udgjort et alternativt trafikpolitisk flertal.

Med Peter Langagers afgang blev DSB kastet ud i en ledeslsekriser, men i 1994 kunne man til sidst offentliggøre, at departementschef i Arbejdsministeriet Henrik Hassenkam havde indvilliget i at blive den nye *administrerende* direktør. Han havde som ung været fuldmægtig i Finansministeriet, men var af Sven Auken blevet hentet til Arbejdsministeriet, hvor han var steget i graderne fra konsulent til departementschef.

Peter Langager blev således DSBs sidste generaldirektør. Konklusionen i KcKinsey-rapporten blev taget til efterretning og man ændrede DSBs status, så generaldirektøren mistede den direkte reference til ministeren. DSB havde dermed ikke længere nogen administrativ særstilling og var nu en almindelig statslig virksomhed i Trafikministeriet. Generaldirektøren blev en almindelig administrerende direktør.

Henrik Hassenkam havde i udgangspunktet ingen faglig viden om jernbaner eller ledelse af driftsvirksomhed i øvrigt, men det var ifølge de gældende ledelsesteorier heller ikke nødvendigt. En moderne leders kompetence består i at kunne lede ud fra et generelt overblik ikke i at have have indblik, for detaljer drukner man i. Han kendte det politiske spil, så nu var de politiske bånd mellem socialdemokratiet/regeringen og DSBs ledelse blevet genetableret og man kunne tage fat på at løse DSBs økonomiske problemer.

Det blev nu helt tydeligt, at Socialdemokratiet under ledelse af Poul Nyrop Rasmussen var et andet parti end det ville have været under ledelse af Ole Andresens nabo og politiske ven Svend Auken. Han havde tilbage i 1970'erne været en af de socialdemokrater, der stod bag socialiseringsdagsordenen og havde i 1980'erne spillet på det alternative trafikpolitiske flertal sammen med Det radikale Venstre imod den borgerlige regering. Det blev nu Henrik Hassenkams opgave, at opsplitte den

enorme og helt uoverskuelige koncern med 22.000 ansatte i en række af hinanden uafhængige selskaber.

Allerede i 1995 blev *DSB busser* udskilt under navnet *Combus* med transportministeriet som ejer. Efterfølgende viklede Combus sig imidlertid ind i en alvorlig skandale, da den gamle rutebilvirksomhed i bogstaveligste forstand ikke anede, hvad det ville sige at drive et busselskab på en privat virksomheds præmisser og underbød en række private busvognmænd i en forventning om at pengene til den underskudsgivende drift nok skulle komme et eller andet sted fra alligevel. Da sagen langt om længe var afsluttet blev Combus i 2001 solgt til Arriva for én krone og DSB stod vingeskudt tilbage.

I 1995 blev *DSB rederi A/S* etableret og fik i 1997 navnet *Scandlines A/S*. Det var meningen, at de svenske færger også skulle indgå i rederiet, men det blev ikke tilfældet, da det altid har været en svensk strategi at have kontrol over de danske forbindelser, så man kan presse danskerne til det, der er i svensk interesse og spille den danske forbindelse ud mod de svenske færgeruter over Østersøen. I 1998 blev Scandlines lagt sammen med de tyske færger og siden blev aktierne solgt til private investorer.

1. januar 1997 blev DSB opdelt i en trafikdel (operatørdel), som fortsatte under navnet DSB og en infrastruktur del, Banestyrelsen. Opdelingen af DSB skete efter krav fra EU. Ideen var, at man ved at adskille infrastruktur og trafik kunne skabe konkurrence mellem forskellige operatører på de samme skinner, ligesom forskellige rederier kan besejle de samme havne, forskellige vognmandsvirksomheder kan køre på de samme veje og forskellige flyselskaber kan benytte de samme lufthavne.

1. januar 1999 blev DSB så omdannet til en offentlig virksomhed.

År 2000 blev *DSB Gods'* stykgodsdel solgt til *Danske Fragtmænd* og et år senere blev resten af DSB Gods, dvs. jernbanevirksomheden solgt til *Rallion Danmark*.

Af det oprindelige DSB var der således kun persontransportvirksomheden på skinner tilbage. Den nye regering og DSBs nye ledelse havde vist, de ville gå helt nye veje. I offentligheden var billedet af DSB blegnet, men hvad offentligheden ikke vidste, var at sidenløbende med at DSB blev opsplittet, havde et udvalg i Trafikministeriet arbejdet videre

med tankerne i Plan 2000 og undersøgt mulighederne for realisering af timemodellen. Det skete i Baneplanudvalget. Dets arbejde var dengang ikke særligt synligt for den brede offentlighed, men i dag i 2014 har dets arbejde båret frugt og vi skal derfor se på, hvad man kom frem til.



KAPITEL 7

Baneplanudvalget (1997)

Alt imens der blæste nye vinde ind over DSB og offentligheden begyndte at undres over hvad der egentligt foregik, arbejdede planlæggerne videre som intet var sket. For dem var Plan 2000 stadig planen. Dens kerne var timemodellen og på sigt sluttimemodellen, hvor det ville tage præcist en time at køre mellem København og Odense og en time mellem Odense og Århus. Spørgsmålet var, hvad der skulle til for at realisere den. I Plan 2000 hed det kun *”desuden vil gennemførelsen af sluttimemodellen kræve tilpasninger af infrastrukturen. Men den tekniske realisering er ikke endeligt fastlagt på nuværende tidspunkt”*. Som nævnt viste man i planen et kort over det europæiske højhastighedsnet, hvor Danmark fremstod som *”et missing link”* i Europa mellem Hamborg og Malmö, så alle kunne se hvor vigtigt det var at investere i høj hastighed, det som timemodellen gik ud på.

Det måtte derfor undersøges, hvilke *”tilpasninger i infrastrukturen”*, timemodellen nødvendige og i 1994 blev der i trafikministeriet nedsat et *baneplanudvalg* med repræsentanter fra DSB og ministeriet, der skulle stå for undersøgelserne. Ved bordenden sad Trafikministeriets Planlægningsafdeling, ikke DSB, men som tidligere nævnt havde Ministeriets Planlægningsafdeling et meget godt forhold til DSBs planlæggere, der havde udarbejdet Plan 2000 og de var dog med i udvalget.

Udvalgets kommissorium lød:

”Udvalget har til opgave at fremkomme med en samlet plan for udbygning og forbedring af det danske hovedbanenet.

Udvalget skal vurdere den realistiske trafikefterspørgsel samt beskrive en hensigtsmæssig dansk højhastighedsstrategi og på dette grundlag undersøge og fremkomme med løsningsforslag til kapacitetsproblemerne i København, opgradering herunder elektrificering af banenettet, eventuelle nye baneanlæg samt nødvendige kapacitetsudvidelser i tilknytning til en evt fast Femern Bælt-forbindelse. Fastlæggelsen af den samlede strategi for det danske hovedbanenet sker i lyset af planerne for etablering af det transeuropæiske net. Udvalget fremlægger en foreløbig redegørelse i 1995 og en endelig plan i 1996. Planen skal danne grundlag for en politisk stillingtagen til, hvilke forslag, der kan komme i anvendelse.”

Kort sagt: planen skulle være et oplæg til politisk stillingtagen til de af sluttimemodellen nødvendiggjorte anlæg.

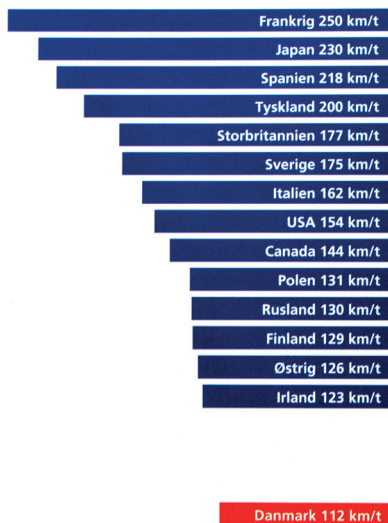
Den foreløbige redegørelse fra 1995 ”undersøgelser vedrørende en udbygning af det danske hovedbanenet” indledtes således med følgende konstatering:

”I henhold til rammeaftalen om DSB 1995-96 skal elektrificering, opgradering og kapacitetsudbygning af hovedbanenettet undersøges. På den baggrund er der nedsat et embedsmandsudvalg, der har til opgave at opstille en overordnet plan for det danske hovedbanenet. Denne rapport har til opgave at orientere om de centrale spørgsmål i udvalgets arbejde.

”Udvalget består af repræsentanter for DSB og Trafikministeriet, med formandskabet varetaget af Trafikministeriets Planlægningsafdeling.”

Statusrapporten fra 1995 så ud, som var den produceret af DSB. Den lignede fuldstændigt DSBs strategiske planer, blot handlede den naturligvis kun om infrastruktur. Altså en reklamebrochure. Således kunne man f.eks. på side 2 se et søjlediagram med 14 vandrette blå søjler, hvis længde gradvist blev kortere og kortere for aller nederst efter et mellemrum, der var tre søjlebredder bredt at vise en meget kort rød søjle langt under de andre. Den røde søjle illustrerede Danmark.

Tempoet på de danske skinner har ikke fulgt med udviklingen i det øvrige Europa. Den hurtigste forbindelse mellem København og Århus har i dag på landstrækningen en effektiv hastighed på 112 km/t – kun 15 km/t mere end for 60 år siden. I 1997 kommer hurtigste gennemsnitshastighed op på 122 km/t.



Ved siden af diagrammet kunne man læse: ”Tempoet på de danske skinner har ikke fulgt udviklingen i det øvrige Europa. Den hurtigste forbindelse mellem København og Århus har i dag på landsstrækningen en effektiv hastighed på 112 km/t – kun 15 km/t mere end for 60 år siden. I 1997 kommer hurtigste gennemsnitshastighed op på 122 km/t”. Ingen tvivl om at Danmark var langt bagefter og at nu skulle der satses.

På næste side kunne man se det gamle kort fra Plan 2000, der viste Danmark som et missing link, figur 5.1., men nu tilføjet nye røde linier fra Malmö til Esbjerg, Aalborg til Padborg og København til Hamburg. Nu var Danmark – og hele Danmark - med på det europæiske højhastighedsnet!



I rapporten kunne man læse:

”På trods af Danmarks begrænsede udstrækning har Aalborg, Århus, Odense, Esbjerg og København en størrelse og indbyrdes beliggenhed, der tilsammen giver så stort et markedsunderlag, at det – også i en international sammenligning – er relevant, at undersøge en egentlig dansk højhastighedsbetjening med reducerede rejsetider.

Med det rette materiel, elektrificering og forbedring af banestandarden samt visse forkortelser, er det muligt at reducere rejsetiden til en time mellem København og Odense, to timer mellem København og Århus og tre timer til Aalborg.”

Længere inde i rapporten kunne man om elektrificering læse, at *”elektrificering anses på længere sigt for en teknisk forudsætning i analyserne af den samlede danske højhastighedskoncept på længere sigt. Det forudsættes, at nye strækninger elektrificeres, og at fremtidige nye tog vil være elektriske”.*

Nu stod det klart, at elektrificering var en nødvendig forudsætning for høj hastighed – helt modsat, hvad man kunne læse i Plan 2000, hvor man diskuterede en kurvestyret udgave af IC3.

Desuden kunne man om international trafik læse: *”I den grænseoverskridende trafik ligger byer som Stockholm, Göteborg, Hamburg og Berlin indenfor en interessant rækkevidde for fremtidige højhastighedstog.*

Man viste også et kort med nogle røde linier, der viste et net der forbandt Oslo og Stockholm med København og Hamburg og videre med Köln og Frankfurt samt en stiklinje fra Aalborg til Hamburg og en fra Lübeck til Berlin.

Rapporten afsluttedes med et afsnit om *”det lidt længere sigt”*, hvor man viste et Danmarkskort med 14 mulige nye baneanlæg, man kunne forestille sig.

Under kortet viste man i en tabel, der viste den *”samfundsmæssige fordel ved nye baner”* som der stod i tabellen. Ved siden af tabellen kunne man læse, at *”de anførte samfundsmæssige fordele er bruttogeinsten med nuværende trafik og uden anlægsomkostninger for de pågældende strækninger”*.

Man viste med andre ord en tabel, der angav, hvor gode projekterne var, hvis de var gratis at gennemføre – og det vel at mærke i en ministeriel embedsmandsrapport. Således kunne man læse, at investeringer i Fårup-Hobro gav en *”samfundsmæssig fordel”* 100 mio. kr., når man opgjorde bruttogeinsten *”uden anlægsomkostninger”*, Århus-Randers 1000 mio. kr., Horsens Syd-Skanderborg 500 mio. kr., ny Vejle fjordsbro 600 mio. kr. etc..

Intet sted i rapporten var der et overslag over anlægsudgifterne!

Den oversigt fulgtes så af en oversigt over køretider fra København til en række udvalgte byer nu (1995), når Storebælt var indviet (1997) og i fremtiden, når investeringerne var gennemført.

Den foreløbige redegørelse afsluttedes med en konstatering af, at *”resultatet af udvalgets undersøgelser vil blive sammenstillet i et antal indbyrdes afstemte forslag. Udvalget vil afslutte sine undersøgelser i midten af 1996 med henblik på fremlæggelse af en sammenfattende rapport i efteråret 1996”. Den endelige rapport skulle altså ligge klar umiddelbart før vejbroen over Storebælt skulle indvis og dermed forrykke banens konkurrencekraft i negativ retning.*

Helt sådan skulle det imidlertid ikke gå. Baneplanudvalgets endelige rapport *"Modernisering af jernbanens hovednet"* forelå ikke i efteråret 1996, men først i 1997 og da kunne man i forordet bl.a. læse at: *"undersøgelserne er afsluttet april 1997"* og at *"udvalget har bestået af repræsentanter fra Trafikministeriet, DSB og Banestyrelsen (fra 1. januar 1997) med formandskabet varetaget af Trafikministeriets planlægningsafdeling"* og *"undersøgelserne har modtaget støtte fra EU som led i programmet for de Transeuropæiske Net, TEN"*.

En ny aktør var nemlig dukket op. pr. 1. januar 1997. Det var Banestyrelsen, der var blevet udskilt fra DSB. DSB var dermed ikke længere var en infrastrukturforvalter. Så nu var en helt anden spillebane linet op.

I rapporten fra 1997 præciseredes det at *"folketinget har besluttet at hovedbanenettet skal elektrificeres"* og at *"med henblik på at nyttiggøre elektrificeringen af hovedbanenettet forudsættes anskaffet elektriske fjerntog til erstatning for de dieseldrevne IC3-tog, som vil kunne tjene nye opgaver i den regionale trafik"*.

Ellers kunne man se en tabel, der viste, hvordan køretiden fra København til Odense kunne komme ned fra 1:17 til 0:58 til Århus fra 2:40 til 1:56 og til Aalborg fra 4:00 til 2:46 og til Esbjerg fra 2:36 til 2:00 *"med lyntog og med fremtidens højhastighedstog"*. Det var sluttimemodellen.

Som noget nyt kunne man dog i rapporten fra 1997 modsat rapporten fra 1995 præsentere et overslag over, hvad investeringerne ville koste. Det blev ikke som fordelene vist i fine farvelagte tabeller eller diagrammer, men det stod i teksten. Det hed således under overskriften "effekter":

"En forbedring af hovedbanenettets infrastruktur og de dermed forbundne rejsetidsreduktioner anslås til at medføre en vækst i fjerntrafikken svarende til 3,5 mio. ture og 1,0 mia. personkm. årligt.

I regionaltrafikken slår rejsetidsreduktionerne igennem sammen med den forbedrede frekvens. Dette anslås at give en stigning i regionaltrafikken på 350 mio. personkm. årligt.

De samlede investeringer ligger i størrelsesordenen 18. mia. kr. ekskl. byggerenter og ca. 20 mia. kr. inkl. byggerenter. Forudsat at der kan foretages fuld momsafløftning kan Banestyrelsen og operatørerne tilsammen forrente og afskrive ca. 13. mia. kr. af denne investering.

Det var noget overraskende konklusion, når man i Plan 2000 kunne læse ”desuden vil gennemførelsen af sluttimodelen kræve tilpasninger af infrastrukturen. Men den tekniske realisering er ikke endeligt fastlagt på nuværende tidspunkt”, altså ”tilpasninger” for ca. 20 milliarder.

Det hed videre:

Den samlede samfundsøkonomiske beregning viser en rentabilitet på ca. 7 % med en første års forrentning på 5 %. En væsentlig del af gevinsten skyldes den kortere rejsetid for de togrejsende.

For at belyse rentabilitetens afhængighed af bygningsomfanget er den samlede samfundsøkonomiske rentabilitet beregnet med en mindre ambitiøs udbygning af infrastrukturen. Således er der set bort fra baneudretninger ved Fredericia og Vejle samt nord for Århus ligesom trafikeringen af den østjyske længdebane er reduceret i omfang.

Denne beregning giver en rentabilitet på ca. 8 % med en førsteårsforrentning på 6 %. Baggrunden for den højere rentabilitet skyldes især, at kapacitetsudvidelsen København – Ringsted er det projekt, der vurderes at have den højeste samfundsøkonomiske rentabilitet.

Det er således muligt at vælge et ambitionsniveau, der er afpasset efter væksten i det trafikale grundlag og krav til den samfundsøkonomiske rentabilitet.

Det skal understreges, at vurderingerne af anlægsoverslagene er foreløbige ligesom de økonomiske beregninger skal kvalificeres yderligere, bl.a. gennem økonomiske risikoanalyser.

Imidlertid viser ovenstående beregninger, at en udbygning af hovedbanenetet er lovende, hvorfor det på nuværende tidspunkt synes hensigtsmæssigt at vurdere de første etaper af en udbygning mere i detaljer med henblik på at kvalificere beslutningsgrundlaget.”

Så meget for at fortælle, at ”den samlede pakke”, der kunne realisere timemodellen ”med et slag på tasken” ville koste det samme som en Øresundsbro og at man nok troede at trafikken ville stige så meget, at godt halvdelen af investeringen ville kunne komme tilbage i form bil-letindtægter, noget man dog ikke vidste. Men hvis man også mente, at en rejsetidsgevinst på en time for passagererne var lige så meget værd som timeløn og man regnede den ind i beregningerne så ville de nu ”samfundsøkonomiske beregninger” vise at projektet var nogenlunde samfundsøkonomisk rentabelt.

Baneplanudvalget foreslog ”en samlet løsning med mange delprojekter”. Generelt skulle hele hovedbanenettet, dvs. Aalborg- Padborg, København Esbjerg og Ringsted – Rødby opgraderes, men derudover skulle en række strækninger enten udbygges eller erstattes af nye linieføringer. Det gjaldt København – Ringsted, en ny bane over Vestfyn, en ny bane uden om Fredericia, en ny bane (bro) over Vejlefjord, en ny bane mellem Horsens og Skanderborg, en ny bane mellem Århus og Randers, samt udbygningen af den sønderjyske bane banen og banen mellem Ringsted og Rødby til dobbeltspor.

Rapporten rummede en detaljeret gennemgang af de mange strækninger og forskellige alternative løsninger og gav et bud på hvad hvert enkelt delprojekt ville koste at gennemføre.

Naturligt nok diskuterede Baneplanudvalget ikke anskaffelse af nye tog, men forudsatte blot, at der var elektriske tog til rådighed.

Nu var grundlaget for en beslutning om store investeringer i nye baneanlæg, elektrificering af banerne med henblik på at få skabt et dansk højhastighedsnet var sat. Nu skulle det aller vigtigste element i *Plan 2000* gennemføres.

Men det skulle komme til at gå helt anderledes. DSBs nye ledelse gjorde sig helt andre tanker og der skulle gå rigtigt mange år før man igen fandt udvalgets forslag frem. Faktisk 25 år.

KAPITEL 8

Gode Tog til Alle – vejen banes for IC4 og Rejsekortet (1998)

Ikke så snart havde Baneplanudvalget i april 1997 afsluttet sit arbejde, der var en udmøntning af visionerne i *DSB plan 2000* før der blev igangsat et nyt arbejde med en strategisk plan i DSB. Baggrunden var måske, at Banestyrelsen nu var udskilt fra DSB og DSB derfor ikke længere havde interesser i infrastrukturinvesteringer, måske at Baneudvalgets overraskende havde konkluderet, at timemodellen ikke som i Plan 2000 stort set kunne gennemføres uden infrastrukturinvesteringer. Nu krævede den omfattende nyanlæg: en ny bane mellem København og Ringsted, over Vestfyn, over Vejle Fjord, mellem Horsens og Skanderborg, mellem Aarhus og Randers samt elektrificering. Hvor Banplanudvalget havde arbejdet i ministeriet i relativ ubemærkethed, skulle DSB nye arbejde i høj grad komme til at profilere DSB i den danske offentlighed.

Planen fik titlen *Gode Tog til alle – en plan for fremtiden på skinner*. Den brød fuldstændigt med de tanker, DSB havde arbejdet med i ti år og som Baneplanudvalget nu havde undersøgt og foreslået realiseret. I stedet for at satse på infrastrukturinvesteringer skulle der nu satses på materielanskaffelse. For offentligheden var det vanskeligt at overskue, den fik blot at vide at DSB var klar med en ny visionær plan. Det skete i januar 1988.

På konferencen Trafikdage i Aalborg i august 1988 kunne DSB Planlægning således præsentere et oplæg, der forligger skriftligt.

I det kan man læse, at ”*DSB i 1997 iværksatte udarbejdelsen af planen Gode Tog til Alle...*”

og at ”*DSB fremlagde i januar 1998 planen Gode Tog til Alle. Planen fik en positiv modtagelse fra stort set alle, der til dagligt beskæftiger sig med trafikpolitik i Danmark, medierne, de politiske partier, og kunderne.*”

I oplægget blev det dog slået fast, at ”Gode Tog til Alle ikke nødvendigvis repræsenterer, et opgør med den højhastighedsstrategi, der blev præsenteret i forbindelse med Baneplanudvalgets rapport i april 1997, men et skift i forhold til tidligere tiders fokus på gevinsterne ved at indføre højhastighedstog i Danmark”.

I oplægget hed det:

”Grundelementet i planen er således en fremrykning af udskiftningen af det røde materiel, samt hovedparten af MR-togsættene med nye togsæt, i alt 150 stk. Anskaffelsen af de 150 togsæt sker i et samlet EU-udbud” og

”I stedet for at vente på større ændringer i infrastrukturen, foreslås relativt begrænsede forbedringer for at sikre planens gennemførelse.

Baneplanudvalgets oplæg til modernisering af det danske hovedbanenet omfattede en generel udbygning og opgradering af skinnenettet, samt en elektrificering af en række baner. Udbygningen skulle primært være en forudsætning for højhastighedsstrategiens gennemførelse, men ville samtidig give øgede muligheder for de øvrige togsystemer.

I planen Gode Tog til Alle er de nødvendige infrastrukturinvesteringer fremkommet ud fra de krav som køreplanen opstiller, og der er dermed tale om langt mindre omfattende, og mere målrettede forbedringer.

Primært er der tale om punktvis forbedringer på visse strækninger i form af ATC, linjeleder, hævelse af hastighedsprofiler, samt ændringer i eksisterende sikringsanlæg på stationer

DSB har anslået det samlede investeringsbehov til ca. 700 mio. kr.”

Vedrørende elektrificeringen hed det: ”Det er ikke afgørende for planen, at elektrificeringen fortsætter til Århus og Esbjerg, men i og med at der er tale om en investering i nyt materiel, der skal kunne anvendes længere ud i fremtiden, er det vigtigt at dette forhold bliver afklaret inden fordelingen mellem dieselelektrisk og elektrisk materiel bliver fastlagt”

Hvad baggrunden for skiftet fra infrastrukturinvesteringer til investeringer i driftsmateriel konkret var, får stå hen i det uvisse: Måske skyldtes

det, at Finansministeriet vendte tommelfingeren nedad for Baneplanudvalgets forslag. Uanset hvad er det interessant. Måske havde Baneplanudvalget og dermed DSBs planlæggere i flere år arbejdet med og vurderet planer uden at forholde sig til den politiske og økonomiske virkelighed, dvs. stillet forslag, der ikke afspejlede den. Det sidstnævnte kunne også være et udtryk for at DSB-kulturen arbejdede videre uden at forholde sig til omverdenens krav - det var i givet fald ikke noget nyt. Det nye var at den ikke have ledelsens opbakning.

I selve planen, der var blevet offentliggjort i januar 1998 *"Gode Tog til Alle. En plan for fremtiden på skinner"* hed det om konkurrencen, som DSB befandt sig i, at *"Gode Tog til Alle er den målrettede og samlede plan, der på kort sigt kan styrke den kollektive trafik i konkurrencen med privatbilismen"*. *"Siden 1980 er transporten af personer i Danmark steget med 65 %. Væksten er primært sket inden for biltrafikken. DSB har i samme periode kun i begrænset omfang fået nye passagerer. Med den nuværende situation er det ikke muligt for DSB at bevare, endsize øge sin markedsandel fordi der hverken er siddepladser eller skinnekapacitet til at dække danskernes stadigt stigende transportbehov"* og *"Gode Tog til Alle er en nødvendig satsning på moderne togtrafik, en satsning som kan være med til at løfte hele den kollektive trafik"*.

I stedet for at satse på Baneplanudvalgets anbefalinger af en højhastighedsstrategi skulle der nu satses på en højfrekvensstrategi. *"Gode Tog til Alle markerer et skift i forhold til tidligere tiders fokus på højhastighedstog. Planen passer bedre til forholdene i Danmark, hvor de geografiske afstande er for små til egentlige højhastighedstog, som man kender dem fra eksempelvis Frankrig. Med Gode Tog til Alle ønsker DSB at reducere kundernes vente- og skiftetid. Dette sikres dels med væsentlig højere togfrekvens og dels ved flere direkte forbindelser"*.

Det hed desuden: *"En af forudsætningerne for Gode Tog til Alle er en ensartethed kvalitet i togsættene for derigennem at kunne levere den ønskede frekvens og fleksibilitet. Tilsvarende er det en forudsætning for gennemførelsen af Gode Tog til Alle, at infrastrukturen på visse strækninger forbedres. DSB anslår denne investering til 700 mio. kr."*

Planen forsøgte med udgangspunkt i en vurdering af forskellige "kundegrupper" behov at skitsere et nyt produkt, der tilgodeså kunderne.

Gode Tog til Alle foreslog imidlertid ikke blot, at der blev anskaffet nye tog. Der var også tale om en egentlig strategisk plan, der også omfattede andre forhold.

Udover nye tog skulle der sættes på ”forbedringer af terminaler og stationer”. Man havde nemlig ikke, da man opsplittede DSB og udskilt infrastrukturen, regnet stationerne med til infrastrukturen.

I Gode Tog til Alle hed det. ”*som et supplement til Gode Tog til Alle har DSB lanceret delstrategien ”De levende DSB-stationer”, som omfatter en større forbedring af stationerne i Danmark. Udgangspunktet for konceptet er at skabe en god samlet rejseoplevelse for kunderne, en rejseoplevelse der begynder på stationen*”.

Desuden foreslog man forbedrede muligheder for rejseplanlægning – Rejseplanen blev præsenteret.

Endeligt foreslog man en harmonisering af takstsystemerne mellem de kollektive trafiksselskaber. Det hed ”*I fællesskab med de andre trafiksselskaber arbejder DSB på at harmonisere og forenkle de forskellige takstsystemer, der i dag findes indenfor kollektiv trafik. Målet er at opnå et overskueligt takstsystem, der under hensyn til trafiksselskabernes forskellige behov, gør det lettere for kunderne at forstå og bruge systemet*”.

Bag dette lå den gamle ide om at de regionale busselskaber skulle føde jernbanen med passagerer, men for at gøre dette muligt måtte man se hele det kollektive trafikssystem som et samlet system, dvs. de regionale kollektive trafiksselskaber skulle dybest set underordnes DSB. Det var selvsagt ikke let når selskaberne nu engang var selvstændige ”virksomheder”, der f.eks. havde egen takststruktur, rabatsystemer mv. – og politisk ledelse, der fastlagde drifts- og takstpolitikken. Reelt kunne det kun lade sig gøre at harmonisere takstsystemerne, hvis de regionale systemer og DSB blev til ét selskab. Det hed desuden:

”*I forlængelse af et harmoniseret og forenklet takstsystem skal der udvikles fælles bestillings- og betalingssystemer, så kunderne kan bestille og betale hele rejsen inklusive alle former for transport det samme sted. Det kræver en udvikling og udvidelse af allerede eksisterende systemer eksempelvis Internet og Dankortbetaling.*”

Trafiksselskaberne i Danmark planlægger at introducere et rejsekort, der kan benyttes som billet/kort hos alle trafiksselskaber. Kortet er et såkaldt smartcard (plasticort med chip), som kendes fra telefonkort, Danmøntkort, og lignende. Kunder med rejsekort kan bruge dette til enhver rejse i Danmark. Desuden skal kortet kunne bruges til trafik over Øresund”.

Med Gode Tog til Alle havde DSB således formuleret en ny strategi, der gik ud på at satse på indkøb af nye dieseltog, der højfrekvent skulle forbinde landsdelene og muliggøre en hurtig udskiftning af de forældede regionaltoget. Samtidig skulle stationerne opgraderes og der skulle etableret et rejsekort der muliggjorde at passagererne med et og samme kort kunne køre med bus til/fra stationerne og betale DSB-billetterne. Alt tegnede derfor godt, da årtusindskiftet stod for døren.

I dag ved vi alle at det skulle gå galt med såvel de nye tog -IC4 som med Rejsekortet, men inden vi skal se på hvad der skete, kan der være grund til at se tilbage på, hvad der skete med DSBs mange andre projekter i 1990erne.



KAPITEL 9

Begyndende problemer i 1990'erne

I 1990'erne blev det synligt for enhver, at der var problemer. Langt fra alle projekter udvikledes som planlagt. Men de fleste af problemerne lykkedes det dog at håndtere internt, så den brede offentlighed, dvs. mediernes ikke reagerede og det var først efter årtusindskiftet, at offentligheden for alvor begyndte at forstå, at der udover de mange succeshistorier også var nogle lig i skabene, som ikke bare var smuttere af den type der ses overalt, hvor der handles.

Lad os se på hvad der skete i 1990erne.

IC/3-togene sættes i drift 1990

I 1990 kom de første af de nye diesel IC3-tog ud at køre. Da man besluttede, at de skulle bygges tilbage i 1984, havde man regnet med det allerede kunne ske i 1987. De var med andre ord tre år forsinkede. Men det ændrede ikke ved, at seks år fra beslutning om at nyudvikle og lave et nyt tog til det rent faktisk kunne sættes i drift var meget kort tid. Og det var IC/3-togene, der skulle høste gevinstene, når Storebæltsforbindelsen forventeligt skulle indvis i 1993.

Filosofien bag IC3-togene var virkelig nytænkning, og et eksempel på, at DSB var langt fremme og at man var åben overfor nytænkning. Men baggrunden for beslutningen om at udvikle dem er også en illustration af, at alt ikke glider let og behændigt, når man taler om udvikling af nyt jernbanemateriel.

Historien er, at frem til beslutningen om at udvikle dem havde man været i fuld gang med at udvikle et nyt lyntog, der skulle være lokomotivtrukket og som skulle køre på el. Frem til slutningen af 1990'erne var der nemlig en politisk beslutning om at banerne skulle elektrificeres.

Men der var store problemer med elektrificeringen. Dels tog den lang tid og en dynamisk offentlig virksomhed som DSB havde ikke tid til at vente de ti – femten år, der mindst ville gå før elektrificeringen var tilendebragt.

Dels havde der vist sig alvorlige tekniske problemer med de nye lyntog, så da kreative medarbejdere foreslog et alternativ, baseret på diesel lyttede ledelsen og det varede det ikke længe, før man traf beslutningen om at bygge IC3 som en overgangsløsning indtil elektrificeringen var tilendebragt. Man ville meget hurtigere kunne udvikle et nyt tog ud fra allerede eksisterende teknologier og få det i drift end man ville kunne nå at få elektrificeret det samlede banenet.

Argumenterne var overbevisende. Elektrisk drift nødvendiggjorde brug med lokomotiver af hensyn til færgerne, hvor der naturligvis ikke var ledninger. Lokomotiver nødvendiggjorde tidskrævende rangering ved færgerne. Samtidig var lokomotivtrukne tog meget tunge. Alternativt kunne lette selvkørende dieseltogsæt selv hurtigt køre ombord. Samtidig ville lette dieseltog have bedre energiøkonomi og acceleration og de ville kunne sættes i drift over alt fra dag ét. Desuden passede de til Danmarks geografi: Ét langt tog fra København kunne overføres på én færge og fortsætte ud i fire forskellige retninger i Jylland og dermed stort set forbinde København med alle jyske byer hver time – og vel at mærke med kun med én færge i timen. Det var ikke muligt med el-tog.

DSB markedsførte de kommende IC3-tog med stor entusiasme i medierne, men nogle politikere kunne ikke forstå, at DSB præsenterede dem for fremtidens tog, der var dieseldrevne, når de selv havde bevilliget milliarder til elektrificering. DSB forklarede, at IC3 ville blive udviklet så hurtigt, at de ville blive en overgangsløsning, mens man elektrificerede banenettet.

Elektrificeringen fortsættes

I 1990 kom de første IC3-tog ud at køre og de var et kæmpe fremskridt. Men der var et problem, og det var hverken teknisk eller jernbanemæssigt. Problemet var politisk: *Beslutning om elektrificeringen af banerne var fortsat gældende*. DSB havde argumenteret med at IC3-togene var en overgangsløsning før elektrificeringen var tilendebragt. Men det reelle argument for IC3 var, at elektrificeringen driftsmæssigt var overflødig – i hvert fald på kort sigt. Hermed blev et meget centralt dilemma tydeligt. Ét var virksomheden DSBs interesser noget andet den politiske virkelighed. Dette skisma kunne på sigt kun takles ved at DSB tog højde for den politiske virkelighed.

Med den endelige beslutning om anlægget af Storebæltsforbindelsen i 1987 havde DSB imidlertid fået et nyt argument for både at elektrificere og udvikle dieseltog: Man kunne ikke trække tunge godstog gennem tunnelen med diesellokomotiver, så derfor kunne de bevilligede midler til elektrificering med fordel anvendes til at elektrificere strækningen fra København til i første omgang Odense og siden til Padborg. Og netop de tunge energiforbrugende godstog kunne med fordel blive trukket af elektriske lokomotiver. Dermed hang tingene sammen alligevel.

IC3 kom i drift og blev og er stadig en reel succes. Det var den succes man ville følge op på med IC4.

Storebælt (1993 - 1996)

Storebælt-projektet hørte ikke direkte under DSB, men var et projekt, DSB havde haft meget stor indflydelse på og det var et projekt, der var af vital betydning for DSB. Historien bag beslutningen om Storebæltsforbindelsen uddybes senere i et selvstændigt kapitel i denne bog. Her skal det blot konstateres, at ifølge det oprindelige politiske forlig, som Arne Melchior indgik i 1986 og den egentlige politiske beslutning i 1987 skulle den anlægges som en etapeløsning, hvor vej og jernbane skulle føres over samlet på en lavbro mellem Fyn og Sprogø. Vejdelen skulle forløbe via en højbro over sejlrenden, den dybe Østerende mellem Sjælland og Sprogø. Jernbanen derimod skulle lægges i en tunnel. Jernbanen kunne på denne måde få tre års forspring, idet jernbanedelen skulle indvis i 1993, mens vejdelen først skulle indvis i 1996/97. Dermed gav politikerne den kollektive trafik prioritet.

Men *tunnelen blev ikke som forventet indviet i 1993*. Tunnelprojektet løb ind i en række meget alvorlige problemer. Det var naturligvis ikke DSBs direkte skyld, men konsekvenserne ramte DSB.

Første alvorlige problem opstod, da der under en rutinemæssig reparation af en af boremaskinerne et stykke fra Sprogø pludselig var kommet vand væltende og folk var flygtet ud af tunnelen. Begge tunnelrør blev totalt fyldt med havvand. Da så skaderne var blevet udbedret skete der kort før tunnelen var færdig, en eksplosionsbrand i den ene boremaskine knap to kilometer fra Halsskov i det nordlige rør.

Medieomtalen af de to ulykker var selvsagt omfattende, projektet blev upopulært, men værst for DSB var det, at det forspring i forhold til vejforbindelsen, man havde forventet skulle blive skabt i 1993 udeblev. Tunnellen blev først færdig i 1996 og indviet et år før vejdelen og ikke de oprindeligt påtænkte tre år før.

Men da så jernbaneforbindelsen endeligt blev indviet blev den dog øjeblikkeligt en stor succes. Efter årelange diskussioner og kritik af forbindelsen var begejstringen fra dag ét til at tage og føle på. DSB fik et løft, nu gik det fremad igen for banen og det viste sig at DSB faktisk vandt markedsandele og at DSB også efter indvielsen af vejforbindelsen stadig havde et løft. IC3-togene havde sammen med den faste forbindelse over Storebælt vitterligt vist sig at være et kæmpe spring fremad. Nu var DSB klar til det næste.

Gode Tog til Alle 1988

I 1998 var det så at Henrik Hassenkam kunne præsentere offentligheden for Gode Tog til Alle, der fulgte op på den succes IC3 og Storebæltsforbindelsen havde udviklet sig til. Men også på andre fronter tegnede det lyst.

Jernbane til lufthavnen 1998

Der skulle ikke nemlig gå lang tid fra beslutningen om bygningen af Storebæltsforbindelsen i 1987 før næste forbindelse kom på dagsordenen. I marts 1991 kunne den danske og svenske regering meddele af de havde indgået en principaftale om at bygge en bro over Øresund. For DSB blev flere store ønsker i *Plan 2000* dermed opfyldt: Dels fik man en jernbaneforbindelse fra Hovedbanegården til Kastrup, så man kunne køre fjerntogene fra Jylland til København videre til Kastrup, man fik København koblet sammen med de svenske fjerntog (snapptåg) og endeligt fik man forøget de svenske godstransporter gennem Danmark. Eneste sten i skoen var, at i 1998 var Banestyrelsen udskilt fra DSB.

Øresundsforbindelsen blev indviet 1. juli år 2000. Men allerede i 1998 kunne banen til Kastrup indvis. I lufthavnen havde man fået bygget en ny flot station, DSBs absolut flotteste, betalt af lufthavnen, som var omdannet til et aktieselskab. I tilknytning til stationen havde man på opfyldning ud for Kastrup fået anlagt værksteder, hvor togene fra Jylland kunne blive klargjort før de skulle returnere mod vest. Nu var man klar til

at transportere forretningsmanden fra Jylland til Kastrup, når han skulle videre ud i verden, så han ikke længere behøvede at tage indenrigsflyet.

Samtidig forlængede man Kystbanens drift til Kastrup. Endnu var der langt til indvielsen af Øresundsbroen, men siden beslutningen om anlæg af den var Øresundstog også kommet på dagsordenen. Det skulle være regionaltoget, der forbandt Sydsverige med København og Kystbanen. Alt tegnede godt ved indgangen til det nye årtusinde.

Hvad man ikke kunne vide var, at dette var højdepunktet, for nu begyndte problemerne for alvor at blive helt tydelige. I det nye årtusinde skulle DSB i bogstaveligste forstand komme ud i frit fald.



KAPITEL 10

Frit fald i det nye årtusinde

Det nye årtusinde blev indledt med stor optimisme. IC3-togene havde givet banen et løft. Storebæltsforbindelsen var en stor succes for DSB. En ny jernbane til Kastrup var indviet og togene fra Jylland til København blev videreført til Kastrup og en Øresundsforbindelse var på vej. Den kæmpemæssige koncern DSB var blevet opsplittet i en række gensidigt uafhængige selskaber og organisationer eller solgt til store private virksomheder. DSB var med andre ord trimmet til at fokusere på det, det drejede sig om, nemlig persontogsdrift. *Gode Tog til Alle* fik politisk opbakning i folketinget.

Alt tegnede således lyst, da DSB's ledelse fik sig en overraskelse i foråret år 2000: Øresundskonsortiet, der byggede Øresundsbroen meddelte, at man regnede med at broen blev indviet i overensstemmelse med de oprindelige tidsplaner den 1. juli.

Det var ikke godt. DSB havde nemlig haft meget svært ved at forhandle en aftale med svenskerne igennem om at udvikle og bestille de fælles dansk-svenske Øresundstog. Problemet var, at danske tog ikke kan køre i Sverige og svenske tog ikke kan køre i Danmark: Strømstyrkerne er forskellige, signalsystemerne er forskellige, perronhøjderne er forskellige – derfor var det nødvendigt at udvikle et nyt fælles tog, der kunne køre i begge lande. Man var også blevet enige, men ordren var blevet afgivet så sent, at togene næppe kunne nå at blive typegodkendt til den 1. juli, den dag broen skulle indvies.

DSBs daværende passagerdirektør tog konsekvensen og gik på TV, hvor han kort fortalte at DSB ikke havde tog, der kunne køre over broen på det tidspunkt og han derfor ville foreslå, at man udskød indvielsen af broen og naturligvis ikke bare for jernbanens vedkommende, men også for bilernes vedkommende.

For offentligheden tog det sig ud som en særudgave af Monty Pytons flyvende cirkus.

Øresundskonsortiets kommentar var kort: Det kunne ikke komme på tale, man havde budgetteret med indtægterne fra ferietrafikken. Så broen blev

indviet den 1. juli år 2000 og DSB havde ingen typegodkendte tog, men havde i al hast fået en midlertidig godkendelse, der indebar, at DSB det første år reelt kørte prøvekørsler med passagerer.

Det fik passagererne at mærke. Driften var uhørt ustabil og med langvarige nedbrud. Efter et år eller to begyndte togene dog at fungere og flere togsæt blev leverede og driften med Øresundstog blev gradvist udbredt til det Øresundstogs-system, vi kender i dag, der betjener Kystbanen og Sydsverige. Det er et system, hvor der på svensk side er tale om fjerntog, mens der er tale om lokaltog på Kystbanen og over broen.

Det, at togene siden kom til at køre langt op i Sverige, fik dog den uheldige bivirkning, at der opstod store regularitetsproblemer på Kystbanen og utilfredsheden med DSB blev på denne strækning meget stor. Men det var endnu fremtid. Endnu var der grund til optimisme – ikke mindst fordi de nye IC4-tog på vej.

Politisk fik *Gode Tog til Alle* nemlig opbakning i folketinget, men dog kun fra venstrefløjen og Det Radikale Venstre. Ordren på IC4-togene blev underskrevet 11/12-2000. De skulle udvikles på rekord-tid. Kun tre år og allerede ét år senere kunne en stolt Henrik Hassenkam den 30. november 2001 udtale sig om dem under en præsentation i Italien.

I Fyns Stiftstidende, kunne man under overskriften ”*Tog til Fremtiden*” læse følgende:

”De nye DSB-tog præsenteret i Italien. De er uden gummisnuden og med avancerede designdetaljer – kreeret af Pinifarina.

DSBs nye intercitytog bliver blå og grå, og så får de snude. De nye dieseltog med fire vogne i hvert sæt og derfor betegnelsen IC4 er på vej i produktion hos den italienske togfabrik AnsaldoBreda, og de markerer et gennemgribende skifte hos DSB. Nye farver og et mere traditionelt design er et farvel til Europas mest markante togdesign, nemlig de hvide IC3 og IR4 tog med sorte gummifronter. Men de nye tog er mere end farver og former, siger DSBs administrerende direktør Henrik Hassenkam.

- de nye tog er også et symbol på forandring. Vores plan Gode Tog til Alle (GTA) er blevet godt modtaget, men mange har spurgt, hvornår sker der noget. Det gør der nu. IC4 bliver et gennembrud for GTA – også visuelt – og

viser en virksomhed, der er ved at blive moderne, siger Henrik Hassenkam til Ritzau under et besøg hos det italienske designfirma Pininfarina i Torino.

Pininfarina, der er mest kendt for sit design til Ferrari, står i samarbejde med DSB og AnsaldoBreda for form, farver og funktionalitet i det nye tog.

IC4 kan køre 200 km/t, men kommer i første omgang til at køre 180 km/t på grund af de danske skinner og sikkerhedssystemer. Tophastigheden ligger dermed mindst 50 km/t under de højhastighedstog, som er på mode i Europa, men det tager Henrik Hassenkam roligt.

-Alle taler om højhastighedstog. Det er meget sexet og meget smart, men det er ikke det, vore kunder har brug for. De har brug for hyppige afgang. Vi henvender os til det brede marked, og så kan det ikke nytte noget at satse på et lille segment af forretningsrejsende, der har meget travlt, siger Henrik Hassenkam”.

Tre dage tidligere den 27. november 2001 var der imidlertid sket noget dramatisk i Danmark. Den socialdemokratiske Nyrop-Rasmussen regering var gået af og Danmark fik igen borgerlig regering, denne gang under ledelse af Anders Fogh Rasmussen. Ny trafikminister blev den konservative Carina Christensen. På det tidspunkt var IC4 på vej og beslutningen om at elektrificere de danske baner, der oprindeligt blev besluttet i 1979 var nu også blevet endeligt ophævet.

Kun to måneder efter den borgerlige regering tiltrådte, sagde Henrik Hassenkam den 7. 1. 2002 imidlertid sin stilling op. Den nye borgerlige regering udnævnte en erhvervsmand *Keld Sengeløv*, der havde en baggrund i NKT-koncernen, hvor han i perioden 1986 - 1994 var medlem af direktionen. Fra 1993 til '95 var han administrerende direktør for Nilfisk og i 1996-97 projektdirektør i TeleDanmark. Fra 1997 og frem til 2002 havde han været viceadministrerende direktør i DSB.

Den første vigtige beslutning, der blev truffet under Kelds Sengeløvs ledelse var etableringen af Rejsekortet. Det havde været længe på vej og han blev givetvis fortalt, at dets etablering var en ren formsag og det ville give jernbanen et enormt løft, når passagerer kunne køre med det lokale busselskab og DSBs tog på ét landsdækkende kort. Det skete, da DSB, Hovedstadens Udviklings Råd, Ørestadsselskabet og fire amtslige trafik-selskaber den 18. august 2003 stiftede et jointventure Rejsekortet A/S.

I 2003 skulle de første nye IC4-tog have været leveret, men det blev de ikke. AnsaldoBreda havde problemer, men de skulle nok blive løst, hed det sig. Togene kom stadig ikke og tiden gik – og uden materiel er det vanskeligt at få styr på en driftsorganisation og få økonomien i balance.

Alt imens steg kritikken fra pendlerside, specielt på Kystbanen.

Samtidig lagde den borgerlige regering op til udlicitering af dele af DSBs trafiksystem. I første omgang de mindre betydende baner i Midt- og Vestjylland.

Alt imens blev IC4-skandalen, som IC4 nu blev omtalt som, stadig større. Der kom nemlig stadig ingen tog. DSB var under voldsom kritik, da Kelds Sengeløv den 3. september 2006 pludselig døde af et hjerteslag.

Han afløser blev Søren Eriksen, den tidligere økonomidirektør, der også havde en baggrund i Konservativ Ungdom og miljøet omkring Henning Dyremose i TDC, hvor han havde været økonomidirektør. Nu var trafikministeren og DSB-direktøren atter politisk forbundne.

Da Søren Eriksen tiltrådte i 2007, stod det hurtigt klart, at der var et problem, der overskyggede alle andre. Kystbanen, dvs. Øresundstrafikken langt op i Sverige skulle udliciteres – og under ét. Opgaven var at få DSB til at vinde licitationen. Det her var noget helt andet end de midt- og vestjyske sidebaner. Kystbanen var og er DSBs hjerteblod, så selvfølgelig skulle DSB forbinde Hovedstadsområdet med lufthavnen og stå for den regionale Øresundstrafik – den var jo overnational og en naturlig opgave for det nationale transportselskab.

Det var intet mindre end DSB's identitet, der skulle udliciteres. Trafikken i Sydsverige fra Göteborg til Malmö (Sveriges 2. og 3. største byer) og fra Malmö til Karlskrona og til Kalmar var meget omfattende, faktisk sammenlignelig med hele den danske intercitytrafik. Hvis DSB omvendt tabte licitationen ville DSB blive decimeret til et meget lille selskab, der måske endda i fremtiden ville komme til at opleve konkurrence fra udenlandske spillere på hjemmemarkedet. Vandt DSB licitationen ville man få fodfæste på det svenske marked og blive et stort selskab og få muligheder for yderligere udenlandsk ekspansion. Med TDC-erfaringerne in mente kunne DSB udvikles til en stor international transportvirksomhed,

ligesom man havde set det i telebranchen. Forudsætningen var, at licitationen blev vundet.

Derfor blev alle sejl sat til. DSB indgik et joint-venture med det britiske jernbaneselskab First Group og dannede selskabet *DSB First*, der bød på opgaven, som de vandt, mens målløse konkurrenter måtte konstatere, at det var umuligt at køre tog så billigt, som DSB First tilbød at gøre det.

I 2007 kom de første 14 IC4-tog så endeligt ud i testkørsel, otte år efter ordren var afgivet. Snart skulle det dog vise sig, at der var problemer, af reel teknisk art, men da der blev kørt med passagerer, kom der også kritik fra den side. Togene havde en markant dårligere komfort end IC3-togene. Samtidig fortsatte kritikken fra pendlerne på Kystbanen over at trafikken med Øresundstogene var ustabil og DSB First havde ikke gjort det bedre.

Også Rejsekortet begyndte at udvikle sig til et problem. Forsinket og fordyret truede Movia nu med at trække sig ud af det i 2008 – organisationen blev styrket, men projektet var nu 3 år forsinket.

Problemerne med IC4-togene fortsatte. De manglende leveringer førte til at AnsaldoBreda i 2009 indvilligede i at betale 2 ¼ mia. i erstatning til DSB plus en bod på 900 mio. Til gengæld påtog DSB sig at udbedre alle fejl i IC4. I en artikel i Ingeniøren blev det udlagt som DSB nu var blevet ”togproducent” - artiklen end ikke nævnte, at det var uden for DSBs kompetenceområde.

Januar 2010 behandlede folketingets trafikudvalg så Rejsekortet, der fik øget kapitaltilskud og bevilliget en yderligere forsinkelse.

Det stod nu i 2010 helt klart for offentligheden, at der var noget grueligt galt i den gamle virksomhed. Kritikken fra pendlerne haglede ned over DSB, IC/4 havde udviklet sig til en ren farce. Rejsekortet var dog ved at gøre IC/4 rangen stridig som den største skandale. Men også politisk var der ved at brede sig en erkendelse af at noget var galt og i februar 2010 valgte statsminister Lars Løkke Rasmussen, der havde erstattet Anders Fogh Rasmussen den 5. april 2009, i forbindelse med en regeringsrokade, at udnævne Hans Christian Schmidt til transportminister. Han var modsat alle tidligere transportministre siden 2001 ikke konservativ, men venstremand.

Den efterfølgende udvikling viser, at Hans Christian Schmidts opgave var at få ryddet op i DSB. Og der var noget at rydde op i. Ikke så snart var han tiltrådt før de regionale trafikskaber og kommunerne igen klagede over økonomien i Rejsekortet. Og IC/4 måtte tages helt ud af drift på grund af en bremsefejl.

Men den sag der skulle udvikle sig til et sandt jordskælv var DSB First-skandalen, hvor ministeren og DSBs direktør kom i et åbent offentligt skænderi. Det viste sig, at det stærkt underskudgivende DSB First-selskab havde dækket sit underskud ind med midler fra DSB, hvilket indebar, at det danske statstilskud til DSB, der selvsagt gives til drift af danske baner, var blevet brugt til at dække underskud, der var genereret på de svenske baner af DSB First. Det var klart ulovligt.

Enden på et hele blev at Hans Christian Schmidt den 17. marts 2011 fyrede Søren Eriksen.

I mellemtiden kom flere alvorlige sager frem. Mest alvorligt var det, at DSB gennem de sidste ca. ti år under borgerlige regeringer havde akkumuleret en gæld på 18 milliarder kr. Under Søren Eriksens ledelse var der blevet givet meget store lønforhøjelser og medierne kunne give eksempler på højt lønnet ufaglært personale foruden tårnhøje direktionslønninger og aftrædelsesordninger. Et særligt komisk – men faktisk alvorligt svigt i økonomistyringen – var at kaffevognene i togene på ti år havde akkumuleret et underskud på en milliard kr.

Økonomidirektør Klaus Pedersen blev konstitueret som administrerende direktør og efter ham ansattes på prøvetid Christian Roslev, som imidlertid trak sig da prøvetiden udløb. Ny konstitueret direktør blev den hidtidige økonomidirektør Jacob Kjær, men det endelige valg faldt på Jesper Lok, som kom fra Maersk og som blev udnævnt i 2012.

Og midt i det hele i november 2012 kom det så frem at den tidligere ledelse i DSB havde hyret pr.-bureauet Waterfront til at lukke munden på en kritisk journalist Lars Abild ved at købe ham til at lave ligegyldigt arbejde, så han ikke havde tid til at beskæftige sig med DSB. Da først Waterfront-skandalen rullede kom det også frem, at DSB også havde hyret Waterfront til at tegne personprofiler af trafikpolitikere, så de lettere kunne manipuleres.

Samtidig blev IC4-skandalen stadig værre. I 2013 var det 10 år siden de første tog skulle have været leveret. Og da Rejsekortet i sommeren 2013 endeligt skulle tages i brug i Københavnsområdet, haglede kritikken ned over systemet i en sådan grad, at man måtte udskyde den endelige ibrugtagning yderligere et år. Da havde Rejsekortet kostet 1,4 mia. kr. Og endnu værre blev det, at da man begyndte at øjne den nye skæringsdato for ibrugtagning af rejsekortet i København udskød man det igen, igen. Ingen ved om IC4 og Rejsekortet nogensinde kommer i brug som tænkt.

DSB, der engang viste vej og var et forbillede, havde udviklet sig til det præcist modsatte. Det ultimative skræmmebillede, men også et skræmmebillede der har været et forbillede og hvis spor den offentlige sektor stadig følger.

Sådan var billedet af DSBs udvikling gennem 40 år fra storhed til fald – sådan som vi alle kender det fra medierne. Engang et dynamisk forbillede for modernisering af offentlig forvaltning. En virksomhed, der lå højt i alle imagemålinger til situationen i dag, hvor det er lige modsat og DSB forbindes med en lang en række skandaler. Spørgsmålet er, hvordan det kunne komme så vidt? Hvad var det, som førte til problemerne? Det diskuteres i del II og det vises, at det netop var det, som gjorde DSB til et forbillede for den øvrige offentlige sektor, der lå og ligger bag problemerne. Nu er tiden inde til at se på virkelighedens DSB og ikke bare det billede offentligheden fik.



DSB I VIRKELIGHEDEN

DEL 2

"Og så er der Storebælt. Der er nu en løsning på vej. Det eneste, vi mangler, er at få banket politikerne på plads. Det bliver en etapeløsning, hvor jernbanen kommer i borede tunnel under Østerrenden, mens der på Vestbroen kommer til at stikke nogle pinde ud fra jernbanebroen, der skulle have båret vejen som et minde om en fejlslagen trafikpolitik".

Information til medarbejderne i Sølvgade primo juni 1986



KAPITEL 11

Problemet

Det politiske mål med moderniseringen var, at DSB og den øvrige offentlige sektor skulle være lige så effektiv og kundeorienteret, som en privat virksomhed. Men man glemte, at en fri privat virksomhed orienterer sig mod det sted pengene kommer fra. Det er derfor og kun derfor, at den private virksomhed orienterer sig mod kunderne og for at tiltrække dem er den nødt til at kunne tilbyde et godt produkt til attraktive priser, hvilket forudsætter en effektiv produktion.

En moderne offentlig virksomhed, som DSB, orienterer sig også mod det sted pengene kommer fra. Det er bare ikke fra kunderne, men fra politikerne og effektivitet defineres i forhold dertil. Dvs, ud fra hvor god man er til at få penge ud af dem. Resultatet er, at DSB vender ryggen til passagererne og organisationen er ineffektiv - ud fra traditionelle kriterier. Men DSB er ikke ineffektiv, for der er i DSB et andet effektivitetskriterium, end i den private virksomhed. Det er det, som folder sig ud, når man ansætter politikere til at lave strategi, tegner personprofiler af andre politikere, så de kan manipuleres, og presser en økonomisk set vanvittig elektrificering af jyske sidebaner igennem, så landets politikere hver weekend kan køre gratis hjem med eltog, mens de 60 % af DSBs passagerer, der kører S-tog og de 30 %, der kører regionaltog, får en lang næse.

Det grundlæggende problem er, at DSB som virksomhed ikke er afhængig af kundernes tilfredshed og antal, men af politikernes bevillinger, goodwill og konkurrenceforvridende reguleringer, der sikrer, der altid vil være en passende mængde tvangskunder, der kan anvendes til politisk legitimering af bevillinger. Derfor kan DSB ikke sammenlignes med en privat virksomhed.

I DSB er der modsat i den private virksomhed, som har en entydig målsætning om at generere et overskud gennem effektiv produktion og kundetilpasning, mange forskellige interesser og målsætninger, som er blandet sammen. Det kan ikke være anderledes, når en organisation er offentlig: politiske interesser, som ofte er indbyrdes modstridende, fagforeningsinteresser, brugerinteresser, regionale interesser, de interne kulturer etc. etc. DSB har ikke nogen entydig målsætning. Men det er

netop det, som gør, at virksomheden DSB kan komme igennem med sin egen enkle strategi, der giver flere tilskudspenge.

Men man kan også stille billedet meget mere enkelt op – ikke mindst efter at man i 1990'erne omdannede DSB til et rent driftsselskab, der transporterer passagerer med tog. Den opgave er ikke anderledes end de opgaver, som mange forskellige andre virksomheder i transportbranchen varetager. DSB er en almindelig virksomhed. Helt grundlæggende er der ikke nogen forskel på at køre med tog, sejle med skibe, køre med busser, eller flyve med fly. DSB er bare en almindelig virksomhed. Og så alligevel ikke.

For økonomien er langt fra almindelig: ifølge DSBs hjemmeside har DSB et salg på 5 mia. kr. Men det koster 10 milliarder kr. at drive DSB – DSB får med andre ord et direkte driftstilskud på 5 mia. kr. Statstilskuddet er altså lige så stort som salget. Hertil kommer, at DSB reelt får stillet sit materiel og infrastrukturen gratis til rådighed og det betyder meget, for jernbanen bruger store arealer, sammenlignet med f.eks. fly- og skibstrafik og jernbaneteknologi er meget dyr, for også blandt underleverandører er markedet sat ud af kraft og erstattet af politik og monopoldannelser. De meget store investeringer, der i disse år investeres i banerne, skal således ikke finansieres af kørselsafgifter, som DSB og andre transportører skal betale, men må opfattes som et indirekte statstilskud til den i forvejen stærkt underskudsgivende drift.

Forrentningen af en ny jernbane København – Ringsted, en opgraderet jernbane Ringsted – Rødby, en ny Storstrømsbro, en ny bane over Vestfyn, en ny Vejlefyjordsbro, en ny bane uden om Skanderborg, elektrificering af København-Ringsted-Rødby, Esbjerg-Lunderskov, Fredericia-Århus-Aalborg-Frederikshavn, Vejle – Struer, Roskilde-Kalundborg samt nye signaler løber samlet op i ca. 100 milliarder kr. – alene forrentningen af dette beløb løber altså op i lige så meget som DSBs samlede salgsindtægter. Det betyder, at det korrigerede driftstilskud, der inkluderer forrentning af besluttede nye investeringer i banen er dobbelt så stort som salget.

Dertil kommer forrentningen af den eksisterende infrastruktur og materiel samt det nye materiel folketingets forærer til DSB.

Dertil kommer yderligere, at DSB har oparbejdet en gæld på 18 milliarder kr., der skal forrentes og vel også betales tilbage.

Når man som passager køber en billet, som man synes er dyr, skal man vide, at statskassen lægger *mange gange* beløbet oveni. En rejse, der koster 500 kr. kan således let komme til at koste, måske 2000 eller 3000 kr. mere i langsigtede produktionsomkostninger.

Derfor er DSB ikke en almindelig virksomhed, der dag efter dag er afhængig af kundernes køb af virksomhedens varer og ydelser og dermed af salg og produktudvikling. DSB er ikke afhængig af salg til de såkaldte kunder. DSB er afhængig af politisk goodwill og stort set ikke andet. Uden den var DSB forlængst lukket – eller alternativt blevet økonomisk effektiv og kundeorienteret.

Når politikerne årligt betaler 5 milliarder kr. i direkte driftstilskud og i indirekte driftstilskud endnu mere, så forventer de selvsagt at få noget for pengene, dvs. noget andet end det en privat virksomhed vil kunne levere uden statstilskud.

Derfor var DSB oprindeligt organiseret som et hierarki, der indgik i det statslige system. Men det system kom under kritik. Det var umoderne, hed det sig. Statisk og uodynamisk, ufleksibel og ikke markedsorienteret eller innovativt lige modsat den private sektor. Derfor opstod ideen om modernisering, hvor det offentlige skulle ligne det private så meget som muligt, selv om rammevilkårene var nogle helt andre.

Private virksomheder sætter nemlig kunderne i fokus. De gør alt, hvad de kan for at sælge dag efter dag, og salg dag efter dag forudsætter tilfredse kunder og i det lange løb nye produkter og løbende tilpasning til det omgivende samfund og markedet, samt konkurrencedygtige priser, der igen forudsætter en effektiv produktion. Det private er dynamisk, udviklingsorienteret og effektivt, hed det sig.

DSB skulle være ”en virksomhed”, ledelsen skulle styrkes og have vide rammer og når politikerne ikke definerede målsætninger på kort og langt sigt, så måtte virksomheden selv gøre det i form af strategiplaner. Eksternt skulle bevillingsstyringen mv. ændres, internt skulle der sættes på en koncernmodel og management. Nu skulle kunderne i fokus.

Men når politikerne ikke definerede mål og virksomheden selv skulle gøre det, var det, som politikerne reelt havde gjort, at give DSB lov til at varetage egne interesser – hvad andet kunne DSB gøre? Egne interesser i

modsatning til alt andet: i modsætning til passagerernes, til samfundets, til borgernes, men naturligvis stadig under hensyntagen til den politiske virkelighed, der bare ikke selv formulerede nogen målsætninger for DSB.

DSB måtte sælge sig selv til politikerne og det gjorde man ved at forklare, at det var samfundets interesse at satse på DSB og ”kollektiv” trafik. Allerede i *Plan 90* kunne man læse det.

Det lå derfor lige for, at DSB måtte formulere målsætningerne for politikerne, når de nu ikke selv kunne eller ville. Disse målsætninger måtte DSB så få politikerne til at gøre til deres egne, hvilket lykkedes over al forventning, for politikerne opstillede jo ingen mål selv. På den måde blev det til, at DSBs interesser ”tilfældigvis” faldt sammen med samfundets.

Men DSBs målsætninger var ikke nødvendigvis i overensstemmelse med de mål, som politikerne oprindeligt var valgt til at varetage, så før DSBs mål kunne sælges til politikerne måtte de pakkes fint ind. Det lykkedes: Det blev til øgede bevillinger til DSB, en bevarelse og udbygning af de systemer DSB stod for og en nedkæmpelse af konkurrenter via det politiske system.

For som virksomhed var DSB ikke bare en offentlig virksomhed, men ”en offentlig virksomhed i konkurrence”. Og når man er i konkurrence fokuserer man på konkurrenterne. I de store planer kan man igen og igen læse, at DSBs konkurrenter er indenrigsfly, fjernbusser, og privatbilen. De havde DSBs fokus, modsat passagererne, for DSB var ikke i konkurrence på det marked, hvor kunderne befandt sig.

Udover disse tre udfordringer, var der en fjerde: de regionale myndigheder, der potentielt kunne overtage den regionale trafik også på skinner. Også den trussel måtte tackles. Man kaldte den for ”den gule fare”. Risikoen var, at S-togene blev overtaget af Movia og malet gule, at den kollektive trafik i Hovedstadsområdet blev koordineret – det var ikke i DSBs interesse. Kun samfundets. Så nok skulle DSB holde fast på S-banen, men det ville ikke være klogt at opmuntre til investeringer i den, for DSB kunne når som helst miste den. Og samtidig var det meget svært at tiltrække investeringer til S-banen, selv om den var DSBs samfundsmæssigt vigtigste produkt. Det skyldtes, at de danske trafikpolitikere næsten alle boede og bor i Jylland, så hvorfor ikke satse, hvor de og DSB havde fælles interesser i, der blev investeret, dvs. i fjerntrafikken mellem

København og Jylland?

I konkurrencen gjaldt det om via det politiske system at få gjort op med konkurrenterne, indenrigsflyene, fjernbusserne, privatbilerne og de regionale trafikselskaber og myndigheder. Det politiske system skulle derfor tilskyndes til at støtte DSBs fjerntrafik, så den kunne konkurrere imod dem, som samtidig i samfundets interesse burde stækkes gennem mangel på driftstilladelser, afgifter og regulering generelt, så de ikke kunne konkurrere imod DSB og dermed ”skade samfundsmæssige interesser”. Kort sagt i stedet for at lave et godt produkt, yde god service benyttede man det politiske system til at begrænse konkurrenternes muligheder for at konkurrere og være et alternativ til DSB. Det gjorde man, mens man talte om, at DSB var i konkurrence.

Regionaltog, S-tog og lignende stod konstant overfor regionaliseringsstruslen og det var derfor ikke for DSB et relevant satsningsområde. Man tænkte strategisk. Man var en virksomhed. Som i sportens verden, men ikke som virksomheder på et reelt konkurrencepræget marked. Derfor var fjerntrafikken vigtigere end alt andet. Den var det strategiske satsningsområde. At der hver dag kun var 20.000 ud af DSBs halve million passagerer, der passerede Storebælt, ændrede ikke ved, at det kun var hensynet til disse 20.000 passagerer, der var styrende for DSBs strategier. De 480.000 var ikke vigtige. Der var for virksomheden DSB ingen grund til at satse på dem.

Heldigvis for DSB fandt strategien stor støtte blandt folketingets medlemmer, DSBs virkelige kunder, der hver weekend skulle hurtigst mulig hjem på frikortet til deres respektive valgkredse. De kunne i den grad godt forstå, at der skulle satses på hurtige elektriske tog til Jylland.

Private virksomheder tænker normalt ikke på at bekæmpe konkurrenter, men på at tiltrække kunder. Private virksomheder fokuserer på kunderne, på produkterne, på produktion og produktudvikling samt naturligvis på salg. Det er jo derfra pengene kommer. Til gengæld satser de ikke på politik. De får jo ikke noget tilskud. Men det gør DSB. Derfor førte DSBs omdannelse til ”virksomhed” og moderniseringstiltagene i øvrigt ikke til, at DSB kom til at ligne en privat virksomhed med fokus på kunderne etc. -tværtimod. Selv DSBs markedsføring i medierne kom til at henvende sig til DSBs primære målgruppe, de 179 medlemmer af folketinget.

DSB vendte ryggen til passagererne, der bare skulle ”kapres”, mens ”indenrigslufthavnene skulle lukkes” og når produktionsapparatet skulle udvikles, var det ikke for kundernes skyld, men alene for at bekæmpe konkurrenter, indenrigsflyvning, fjernbusser og privatbiler. Det var ikke bare de 480.000, men alle 500.000 daglige passagerer, der dybest set var ligegyldige, eller rettere sagt alle bortset fra 179 ikke-betalende ”kunder”.

I 2013 førte det til, at et politisk løfte om billigere kollektiv trafik for de daglige brugere af busser og tog, som blev givet i en valgkamp ikke blev indfriet. I stedet blev det erstattet af øgede bevillinger fra en såkaldt togfond til en timemodel, der skulle forbedre DSBs fjerntrafiks konkurrenceevne imod indenrigsflyvningen og bilerne. Takstnedsættelser er nemlig ikke ”virksomhedens” interesse – det er derimod øgede bevillinger også indirekte via BaneDanmark, når infrastrukturen stilles gratis til rådighed primært for at tilgodese fjerntrafik.

Men noget er ikke ved det gamle, når det er BaneDanmark og ikke DSB, der får bevillingerne. Når DSB og BaneDanmark er splittede. Tilskuddet til virksomheden DSB er kun indirekte. Den gamle koncern DSB findes ikke længere. Men som TogfondenDK viser, så findes den tænkning som koncernen skabte stadig. Kulturen lever videre og i systemet findes stadig de gamle frontkæmpere fra kampen mod indenrigsflyvningen, fjernbusserne og privatbilerne og som kæmper videre i små lommer rundt om i ministerier, styrelser, kommuner og som konsulenter. Men koncernen DSB og dens interesser findes ikke mere - kun kulturen, så lad os se på den.

KAPITEL 12

Kulturen

Den gamle etatskultur var baseret på loyalitet overfor system og foresatte. Man gjorde hvad der blev sagt og forholdt sig reaktivt til, hvad der kom oppe fra. Til gengæld som tak for lang og tro tjeneste endte man med at få en stor tjenestemandspension. Det system var i det alt væsentligste statisk i sin karakter. Det var derfor helt nødvendigt at bryde det op.

Da Ole Andresen igangsatte langtidsplanlægningen i generaldirektørens sekretariat i 1970'erne var målet at skabe Transportselskabet Danmark en statslig de facto monopolvirksomhed, der skulle stå for en meget stor del af al transport i det socialiserede Danmark. DSB skulle derfor strømlines til *en moderne offentlig virksomhed*.

Men da "Ole And" blev generaldirektør i 1980 skulle der kun gå to år før, der blæste helt nye politiske vinde ind over Danmark, da Poul Schlüter blev statsminister. Nu handlede debatten om privatisering og det private blev et ideal. I 1983 igangsattes moderniseringsprogrammet for den offentlige sektor og nu blev DSBs arbejde med at udvikle *en moderne offentlig virksomhed* et ideal for den øvrige offentlige sektor. I den sammenhæng var målet at få den offentlige sektor til at ligne den private så meget som muligt.

Ledelsen skulle styrkes og have frihed til at disponere selvstændigt uden at være underlagt en bureaukratisk spændetrøje. Der skulle ansættes professionelle ledere udefra og ved at igangsætte et internt lederudviklingsprogram. Ledelsesidealene fra den private sektor blev direkte overført til DSB og det var allerede sket, da den borgerlige regering tiltrådte. DSB var derfor et oplagt ideal for modernisering i den øvrige offentlige sektor.

DSB fik friere rammer til at agere forretningsmæssigt ligesom private ledelser, men der var forskelle. I den private sektor er man helt afhængig af markedet. Svinger salget, går der ikke lang tid før ledelsen bliver udskiftet. I DSB var det anderledes – der var man afhængig af den politiske velvilje. Man forsøgte derfor at sælge sig til det politiske miljø og det lykkedes over al forventning. DSB blev på denne måde en succes på to fronter, dels blev DSB et forbillede for den borgerlige regerings modernisering af den

offentlige sektor generelt, dels fik man politisk støtte, da der under de borgerlige regeringer opstod et særligt alternativt trafikpolitisk flertal for grøn kollektiv trafik uden om regeringen. De radikale støttede godt nok regeringen, men trafikpolitisk støttede de oppositionen og dermed DSBs interesser.

DSBs ledelse så derfor med rette sig selv som en enorm succes. Det gav psykologisk overskud til yderligere reformer og dristige risikable politiske udspil. DSB var ikke bare en offentlig virksomhed, der havde monopol eller en offentlig virksomhed på et marked, men *en offentlig virksomhed i konkurrence*. Det lød borgerligt – liberalt, men dækkede ikke over at kunderne kom i fokus og skulle serviceres. Det var tværtimod konkurrenterne der skulle bekæmpes gennem regulering og statstilskud til DSB.

Det var således ingen tilfældighed, at en DSB-direktør udtalte i tv, at man ”kaprede” kunder og at ”vi lukker en lufthavn om året”. Det var kernen i måden man tænkte på. Det var krigens sprog – og det afspejlede en kultur. Vi står sammen i kampen mod det onde under stærk ledelse - har man ikke hørt det før?

Når man er i krig er alt sort-hvidt. Verden består af venner og fjender. Det gælder omverdenen, der består af de politiske venner og fjender, det gælder indverdenen, hvor der kun var plads til de førstnævnte. Det hed sig, at når DSB ansatte nye medarbejdere, så blev de enten begejstrede eller også forlod de meget hurtigt virksomheden. Der var ikke plads til den bløde mellemvare. Enten var man med eller også var man imod.

Men naturligvis var der mange forskellige medarbejdertyper i DSB. Der var de professionelle, der kun tænkte på karrieren og som lige så godt kunne have været ansat i en hvilken som helst anden virksomhed. De var med til at tegne billedet af DSB som en moderne virksomhed. Der var medløbertyper, der fungerede som mappebærere for de stærke ledere, hvis styrke jo også bestod i, at man stadig havde etatsens gamle ekstremt hierarkiske struktur og kultur. Og så var der tre nye medarbejdertyper, som ledelsen satsede på og som skulle komme til at danne den nye kultur og formulere fremtidens strategier og fremtidens DSB og dermed fremtidens jernbane.

Det var for det første akademikerne, der kom fra universiteterne og som troede på sagen, altså ikke almindelige akademikere, men

holdningsbærere, der troede på den kollektive trafiksag og som var vilige til at gøre næsten alt i kampen for den. Der var den anden gruppe, fantasterne, der tænkte stort og formulerede projekter om fremtidens jernbane. Det var ikke mange, der kunne følge dem, så stort blev der tænkt. Der blev tænkt helt ud af boksen, når de f.eks. bagatelliserede projekternes økonomi og overlod alt det med økonomi til den tredje gruppe af nye medarbejdere, kommunikationsmedarbejderne, der på en enkel og let forståelig måde kunne fortælle, at økonomien var god og projekterne ”rentable”.

I virkeligheden legede fantasterne stadig med deres barndoms modelbaner. De udtænkte store tanker, hvor jernbanesystemet blev udviklet og voksede. De lavede nye køreplaner. De tænkte i projekter, nye baneanlæg, i højhastighedstog og de tænkte helt uafhængigt af samfund, brugere og økonomi, men ledelsen kunne bruge dem, for de tænkte præcist lige som mange politikere. De havde nemlig også som børn leget med modelbane, så projekterne var politisk realisable, ikke mindst når nu økonomien nu var så god, som den var beskrevet af kommunikationsmedarbejderne.

Kommunikationsmedarbejderne var de nye nøglemedarbejdere. Kommunikation og design var vejen frem. Det var næsten umuligt undervurdere betydningen af at de nye DSB-plakater hang over alt fra fjernt beliggende stationer til gangene i Ministeriet for Offentlige Arbejder og sågar i Finansministeriet. Over alt blev budskabet kommunikeret: DSB var ikke bare en moderne transportvirksomhed, DSB var kultur, DSB var et symbol på intet mindre end Danmark. Kongekronen og Dannebrog blev inddraget i kommunikationen.

Overfor de nye medarbejdergrupper stod så det store tavse flertal af medarbejdere, som resignerede så på og i øvrigt passede deres arbejde og fik det hele til at hænge sammen – så længe det var muligt.

Bandt de nye medarbejdere udvikledes en stærk virksomhedskultur. Medarbejdere og virksomhed blev ét. Da DJØF forhandlede en ny statslig overenskomst igennem, der indebar, at DJØF’ere, skulle på jobrotation rundt i ministeriets område, protesterede DJØFerne i DSB. Andre steder i statsadministrationen var det en klar medarbejderinteresse, men ikke i DSB. Der kunne jobrotationen indebære, at medarbejderene potentielt havnede hos DSBs fjender. At være DJØF’er i DSB indebar, at man hadede ikke bare biler, men også Vejdirektoratet. DJØFs forhandlere

blev indkaldt til stormøde og stillet til regnskab. DJØFerne i DSB var ikke DJØFere, de var DSBere. Man kunne heller ikke i 1864 have lavet jobrotation mellem den danske og den preussiske hær. I DSB var der 110% loyalitet overfor DSB og minus 10% overfor omverdenen og det politiske system. Det var den kultur ledelsen havde skabt. DJØFerne så sig ikke som embedsmænd, men som ansatte i en virksomhed, en særlig virksomhed, der kæmpede for den gode sag. Loyaliteten rettede sig ikke mod det politiske system, men mod virksomhedens paroler. Der var intet problem i at politisere og varetage DSBs interesser. Man var på den rigtige side. Målet helligede midlerne.

KAPITEL 13

Afsporingen

I juni 1986, lykkedes det trafikminister Arne Melchior at skabe bred politisk opbakning til at etablere en fast forbindelse over Storebælt. Dermed var årtiers debat og tovtrækkeri slut.

For DSB havde Storebælt hele tiden været den helt store strategiske udfordring. På den ene side ville en fast forbindelse give jernbanen nye muligheder. På den anden side indebar den faste forbindelse, at DSB ville miste sit guldæg, bilfærgerne. Og i virkeligheden var det et spørgsmål om ikke bilens konkurrenceevne i forhold til toget ville blive styrket af den faste forbindelse?

Storebælt havde derfor hele tiden ligget under al anden diskussion i DSB og når DSB udviklede sig til en strategisk tænkende virksomhed, var det klart, at netop i relation til Storebælt havde DSB helt særlige interesser.

Den Storebæltsforbindelse, det var lykkedes Arne Melchior at få forhandlet igennem, var et kompromis mellem de forskellige politiske hensyn. Socialdemokratiet ønskede, at der skulle tages højde for den kollektive trafiks interesser i projektet. Kompromisset gik ud på at etablere forbindelsen som en etapeløsning, hvor jernbanen og vejen skulle bygges tidsforskudt og hver for sig, således at jernbanen fik tre års forspring.

Jernbanen skulle føres i en miljøneutral boret tunnel under den dybe Østerrende mellem Sprogø og Sjælland og trods teknikernes advarsler mod borede tunneler i Storebælts undergrund, mens bilerne skulle over en hængebro. Mellem Sprogø og Fyn skulle der bygges en lavbro for både biler og tog.

Det hed sig, at jernbanen kunne udnytte forspringet til at bygge sit marked op, så den stod styrket, når vejbroen blev åbnet.

Den skjulte hensigt var, at man, hvis der opstod en ny politisk situation, så kunne man vælge at udskyde anlægget af vejbroen yderligere og eventuelt helt opgive den og bruge jernbanesporene til at gennemføre en biltogs"løsning". Dermed ville DSB være et skridt nærmere et monopol

på øst-vest-trafikken og ville samtidig fastholde indtægterne fra bilfærgerne, som var virksomhedens mål.

På den måde blev der altså taget betydeligt hensyn til DSBs interesser. Forud havde der foregået et intensivt spil, hvor DSB havde spillet en nøglerolle. Lad os først se på hvordan man taklede Storebæltsspørgsmålet i *Plan 90*.

Storebælt i Plan 90

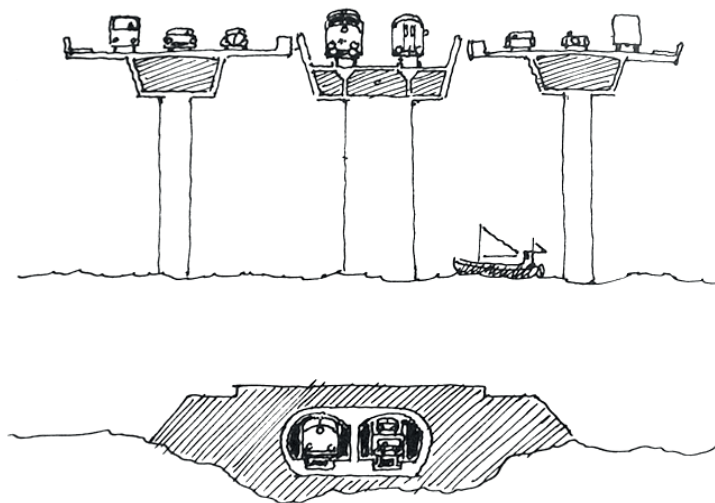
I *Plan 90* var der et kapitel om de faste forbindelser over sunde og bæltter. Der forelå på det tidspunkt, da *Plan 90* blev offentliggjort (1975) allerede en projekteringslov for en Storebælt**s**bro fra 1973, men det var uklart, hvornår byggeriet ville gå i gang. Man antog dog, at de faste forbindelser i hvert fald over Storebælt og måske også en eller to forbindelser over Øresund kunne blive til virkelighed inden 1990, men da det ikke var sikkert, lagde planen op til fleksibilitet i såvel jernbaneplanlægningen, som i færgeplanlægningen.

Måden DSB tacklede de faste forbindelser på var altså, at man accepterede, at de kom og at man så skulle få det bedst mulige ud af det og man skønnede – i hvert fald officielt - at de ville gavne jernbanen.

Det hed således: ”*De faste forbindelser er af stor betydning for DSBs fremtidige muligheder. Dels vil forbindelserne betyde et kraftigt fald i investeringsbehovet til færger og vogne, og dels vil driftsomkostningerne og personaletallet blive reduceret.*

Men frem for alt betyder de faste forbindelser en væsentlig forbedring af kvaliteten ved jernbanetransport og påvirker dermed konkurrencesituationen. Det drejer sig bl.a. om betydeligt kortere rejsetider og en mere præcis og pålidelig trafik”

I *DSB Plan 90* bragtes også en tegning af Storebæltsforbindelsen i to forskellige udformninger, dels som bro, dels som tunnel, selv om der altså forelå en anlægslov for en bro og tunnelen således allerede var fravalgt politisk.



Figur 14.1. Storebælt i Plan 90

Teksten lød sådan: ”Over eller under Storebælt? - Etableringen af den faste forbindelse spiller under alle omstændigheder en væsentlig rolle for DSBs planlægning og er afgørende betydning for DSBs fremtidige muligheder”. Mere stod der ikke, men tegningen rummede kimen til fremtidens politiske debat om Storebæltsforbindelsen. Men altså i 1975.

Tegningen af broen var en tegning af tre parallelle broer uden kontakt med hinanden. I midten en jernbanebro og på hver side en vejbro. De havde hver deres bropiller og der var tydeligvis luft mellem dem. Jernbanebroen i midten havde to spor, mens de to vejbroer på siderne havde hver tre vejbaner og et nødspor. Det kunne man se, for der var tegnet biler på broerne.

Det, som i historiens lys, er interessant er, at man havde tegnet tre broer, der altså i princippet kunne anlægges hver for sig. Det perfekte oplæg til en diskussion af den såkaldte etapeløsning ti år senere.

I bunden af tegningen var der vist en jernbanetunnel. Kigger man på tegningen, er det mest bemærkelsesværdige, at tunnelen kun lige netop rummede det tog, der er tegnet i den. Kort sagt fra bund til loft var der på tegningen ikke meget mere end fire meter, hvilket er voldsom underdrivelse i forhold til virkelighedens Storebæltstunnel, hvor tunnelrørene

fik en diameter på ca. 8 meter og dermed fik et fire gange større rumfang. Men ved at vise tunnelerne urealistisk små fremstod tunnelen som et meget beskedent projekt set i forhold til de tre voldsomme broer, der var vist ovenfor, som tilsammen var meget brede med sekssporet motorvej med nødspor.

På tegningen af tunnelen, som var i to rør, så man i det ene tunnelrør et lokomotiv, i det andet den bagerste vogn. Kiggede man nøje efter ville man se, at vognen var en biltransportvogn, som rummede biler i to etager.

Når DSB på denne måde kunne foreslå en biltogstunnel, selv om der altså forelå en beslutning om at bygge en kombineret vej- og jernbanebro skyldtes det, at den tidligere havde været inde i billedet. DSB tog altså bare en gammel debat op igen, som var den ikke afsluttet, selv om der nu forelå en projekteringslov for en ren broforbindelse. Vi bliver derfor nødt til at gå endnu længere tilbage.

I det meget omfattende trebindsværk *"På sporet 1847 - 1997"* som Jernbanemuseet udgav i 1997 i anledning af 150 års jubilæet for indvielsen af den første nationale danske jernbane København-Roskilde er der i bind III *"Jernbanen i bilismens skygge"* af Hans Chr. Johannesen en beskrivelse af beslutningsprocessens tidlige faser. De følgende citater er derfra.

Helt tilbage i 1960 afgav Storebæltskommissionen betænkning, der foreslog en kombineret vej- og jernbanebro og i forlængelse af det arbejde nedsatte man et arbejdsudvalg, *"der i første omgang kom med forslag om at der skulle udføres nogle tekniske forarbejder, bl.a. nye bundundersøgelser, som tillige skulle give mulighed for bedre at vurdere mulighederne for en tunnelløsning, og det var der tilslutning til i folketinget"*. Desuden afholdt Dansk Ingeniørforening en international idékonference om udformningen af en fast forbindelse og der indkom 144 forslag.

"På grundlag af disse forskellige nye oplysninger kunne arbejdsudvalget af 1968 udsende en ny betænkning. Den indeholdt for det første en beregning af udgifterne til en række typer af faste forbindelser. Billigst ville en broforbindelse via Sprogå fortsat være. Den mindede i sin udformning meget om kommissionens forslag, men havde tre midterfag på østbroen på 325 meter bredde hver. Der var kun et enkelt brodæk med dobbeltspor i midten og to veje med hver tre baner placeret på hver side af jernbanen. Prisen blev anslået til 2,6 milliarder kr. For en merpris på 400 mill kr kunne den midterste del

af østbroen udformes som en hængebro med et spænd over sejlrenden på 800 meter. Den næst billigste ville være en banetunnel, der fik kapacitet til at overføre biler. Den kunne bygges for 2,7 mld. kr. Den dyreste udformning med en pris på 4 mia. kr. ville være en tunnel for både bane- og biltrafik”

Det blev altså vurderet at en kombineret vej- og jernbanebro var billigere end en ren jernbanetunnel til biltog.

I betænkningen sammenlignede man også færge- og broøkonomi, idet man ændrede skønnene for trafikomfanget i forhold til de tidligere beregninger og konkluderede ”De således gennemførte beregninger tyder på, at der skulle være god økonomisk basis for at åbne en fast forbindelse allerede i 1980. Såfremt anlægskapitalen kan fremskaffes til den ovenstående beregning forudsatte rentesats på 7% skulle det med overførselsafgifter på niveau med de hidtil ved færgefart benyttede være muligt at afskrive anlægskapitalen over 16 år i stedet for de foran forudsatte 40 år.”

Imidlertid skete der ikke noget og da man i Trafikministeriet i 1970 som led i den første perspektivplanlægning udarbejdede en samlet trafikplan hed det med Hans Chr. Johansens ord: ”noget overraskende, at det var brug for yderligere teknisk-økonomiske undersøgelser og overvejelser, før man kunne tage endeligt stilling til, hvilken endelig teknisk udformning en kommende Storebæltsforbindelse burde have. Der blev derfor nedsat et nyt udvalg, nu kaldet ”Teknisk udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse”, der skulle foretage disse undersøgelser, og det havde sin rapport klar i november 1972. Rapporten indeholdt en fornyet gennemgang af en lang række alternativer, broer af forskellige konstruktioner, tunneler med og uden biltog og en dæmnings- og broforbindelse via Samsø. Det billigste forslag var nu en biltogsforbindelse med lavbro over Vesterrenden og en tunnel under Østerrenden” og udvalget kom frem til følgende konklusion:

”At den første faste forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark bør anlægges over Storebælt,

- at en fast forbindelse bør anlægges så hurtigt, dette er teknisk muligt, og

- at den første faste forbindelse bør være en tosporet jernbanetunnel og -lavbro til afvikling dels af almindelig jernbanetraffic dels biltrafik med dertil indrettet rullende materiel og terminalanlæg.”

Nu satte embedsværket altså en biltogsforbindelse på dagsordenen, som man tidligere havde skønnet dyrere end en kombineret vej- og jernbanebro, men som man nu skønnede billigere. Men heller ikke den løsning blev ikke til noget.

Konklusionen blev ifølge Johansen ”i første omgang accepteret af regeringen” (socialdemokratisk regering under Jens Otto Krag) og ministeren for Offentlige arbejder Jens Kampmann støttede forslaget.

”Næste skridt blev, at et lovforslag skulle godkendes i et ministermøde. Det blev afholdt den 29. november samme år (1972), men her blev Jens Kampmanns indstilling underkendt, idet der var modstand mod, at der overhovedet skulle bygges en tunnel ... I den officielle pressemeddelelse hed (det), at den ændrede indstilling skyldtes, at man havde ”bøjet sig for den politisk-psykologiske realitet””

Ministeren fremsatte derefter i januar 1973 lovforslag om anlægget. Dermed var biltogsideen endeligt forkastet - skulle man tro. I stedet skulle der anlægges en kombineret jernbane- og vejbro, med to jernbanespor og seks motorvejsspor som en lavbro over Vesterrenden og en højbro over Østerrenden. Broforslaget blev endeligt vedtaget af folketinget i juni 1973. Nu manglede man bare at vedtage den endelige anlægslov. Det skete, men først i 1978.

Mellem Sjælland og Sprogø skulle der bygges en stor hængebro, verdens længste og med to jernbanespor på midten mellem de seks vognbaner. Man kan næsten sige sig selv at en sådan bro med et stort spænd, der på midten skulle kunne bære to tungt lastede godstog i 60-70 meters højde og med lange ramper, da godstogene ikke kunne klare stigninger var på kanten af det teknisk mulige. Men projektet blev vedtaget.

Der blev altså ikke tale om en tunnel. Politisk ønskede man en bro. Internt var socialdemokratiet dog splittet. På den ene side stod venstrefløjen med trafikminister Jens Kampmann med biltogsforslaget på den anden side stod højrefløjen, der så den lille mands bil som et gode. Man øjner kimen til den splittelse, der skulle føre til partiets sprængning senere samme år, da Erhard Jakobsen dannede Centrumdemokraterne og i virkeligheden øjner man også kimen til det formandsopgør, der mange år senere splittede partiet og endnu senere opgøret om betalingsringen.

I DSB måtte man nu indstille sig på, at broen snart var en realitet. Men ikke desto mindre kunne man altså i *Plan 90* fra 1975 se spørgsmålet ”over eller under Storebælt?” gentaget som om, der ikke forelå en brobeslutning. Der var vitale interesser på spil for DSB. Så DSB søgte at påvirke den politiske virkelighed. Her startede det!

Hvad ville broen betyde for DSB?

I *DSB Plan 90* beskrev man alle de muligheder, som broen gav DSB, men hvad med de negative? Da det først var ved at blive alvor med broen og det gjorde det i 1978, stod det i hvert fald lysende klart: DSB ville miste indtægterne fra de stærkt overskudsgivende bilfærger. Broen skulle ikke ejes af DSB og det var tanken, at DSB skulle betale for brug af den. Fra at Storebælt var en nettoindtægtskilde, ville Storebælt blive en nettoudgift og bilerne ville få de samme fordele som jernbanen. Faktisk ville den fasteforbindelse måske endda gavne bilerne relativt mest, fordi den relative barriere ved Storebælt var størst for den mest fleksible trafik, vejtrafikken.

Samtidig var det en strategisk planlægningsopgave af dimensioner at afvikle færgedriften. Problemet var, at Storebæltsfærgerne var en meget stor arbejdsplads, som man altså nu skulle nedlægge. Hvordan skulle man tackle, at medarbejderne måtte antages at sive væk fra arbejdspladsen i takt med at datoen for broindvielsen nærmede sig, mens man skulle sejle med fuld kapacitet til den sidste dag?

Storebæltsbroen rummede altså både trusler og muligheder for DSB – og truslerne var endda meget store. Storebælt var ikke bare en udfordring – det var *den* strategiske udfordring. Hvad skulle man gøre?

Biltogsforbindelsen ville have sikret DSB fortsatte indtægter og endda besparelser set i forhold til færgedriften og den ville være en relativ større fordel for jernbanen end for vejtrafikken, men var altså politisk blevet forkastet.

Nu stod det klart, at broen blev bygget. En projektorganisation Statsbroen Storebælt blev etableret og man var i fuld gang med at ansætte medarbejdere, da der skete noget helt uventet. Den Arabiske Golf blev

lukket som følge af den iranske revolution og olieforsyningerne blev afbrudt. Den anden energikrise var en realitet og dermed var der en helt ny politisk situation i Danmark.

Den anden energikrise 1979

Energikrisen skulle få dramatiske konsekvenser for Danmark og for DSB. Hvor den første energikrise havde ramt Danmark som et chok, og krisen havde fjernet alt grundlag fra væksttænkning, stod det nu klart, at Danmark var helt afhængig af importeret af energi fra den arabiske verden, dvs. af højst usikre leverancer.

Det politiske system – og Danmark i øvrigt - gik næsten i panik.

I den situation besluttede man at standse Storebæltsprojektet og udskyde det på ubestemt tid. De frigjorte anlægsressourcer skulle i stedet anvendes til at anlægge et nationalt naturgasnet, så Danmark med egen naturgas kunne blive uafhængig af forsyninger udefra.

Dermed var DSBs strategiske problem løst – i hvert fald for en tid.

DSB kunne nu regne med en uændret konkurrencesituation i forhold til vejtrafikken og kunne samtidig for mange år ud i fremtiden regne med overskudsindtægterne fra bilfærgerne.

Men samtidig traf politikerne en anden beslutning af stor betydning for DSB. Af hensyn til forsyningssikkerheden besluttede man ikke bare at anlægge naturgasnettet. De danske jernbaner skulle også elektrificeres og finansieringen skulle som for naturgasnettets vedkommende komme fra det økonomiske frirum, der opstod når man udskød Storebæltsprojektet. Allerede i *Plan 90* havde DSB formuleret argumenterne i lyset af den første oliekrise i 1973:

”Indførelse af eldrift vil ophæve afhængigheden af én enkelt energiform – gasolien – idet driften vil kunne opretholdes på basis af olie, kul eller kernekraft.

Energiforbruget vil være mindre end ved dieseldrift, når køretiderne er de samme. Ved udnyttelse af eldriftens køretidsmæssige fordele bliver energiforbrugene af omtrent samme størrelse.

DSBs evt. elforbrug forventes kun at udgøre omkring 2% af den samlede elproduktion i 1990.”

Oliekrisen fik altså til følge for DSB, at den overskudsgivende Storebæltsoverfart blev givet tilbage til DSB, samtidigt med man politisk besluttede at de danske baner skulle elektrificeres, hvilket betød at DSBs anlægsbudgetter blev tilført et milliardbeløb.

Hvordan beslutningerne konkret blev truffet er uklart, men DSB kunne ikke ønske sig det bedre. Nu var situationen en helt anden. Et alvorlig trussel var blevet afværget og man fik endda en kæmpeinvestering til gengæld, som ville forbedre banernes økonomi yderligere i fremtiden.

Sammenlagte overfarter

Selv om broen nu var udskudt på ubestemt tid truede den stadig ude i horisonten, og da den borgerlige Schlüter-regering overtog regeringsmagten i 1982 meldte den straks ud, at man i løbet af et par år regnede med at træffe en endelig afgørelse om byggeriet af broen, jævnfør, Johannesen side 111.

Nu var gode råd dyre. Hvordan DSB skulle forholde sig, var selvsagt et vigtigt strategisk spørgsmål for DSBs ledelse. Men snart var DSBs strategiske planlæggere klar med et nyt forslag, der indebar en yderligere udskydelse af anlægget af broen.

I stedet for at bygge den, burde man i første omgang, nøjes med at forlænge jernbanen fra Nyborg frem til bilfærehavnen ved Knudshoved og tilsvarende føre jernbanen fra Korsør frem Halskov og så lægge jernbanefærgeforbindelsen og bilfærgeforbindelsen over Storebælt sammen til én overfart. Projekt ”sammenlagte overfarter” var født.

Argumenterne for projektet var enkle, ved at lægge de to færgesoverfarter sammen muliggjordes halvtimesdrift over bæltet for kombinerede jernbane- og bilfærger i stedet for den eksisterende timedrift for henholdsvis

bil- og jernbanefærger. Der ville selvfølgelig være god energiøkonomi i at forkorte sejlafstanden for jernbanefærgerne og med en færge hver halve time i stedet for en hver time - og dermed fordoblet kapacitet - kunne jernbanen få et gevaldigt løft. I virkeligheden handlede det om, at når man først havde investeret store beløb i superfærger, så var Storebæltsbroen skudt årtier ud i fremtiden.

Særligt Det Radikale Venstre med Jens Bilgrav-Nielsen i spidsen blev begejstret for ideen og ”i maj måned 1983 lykkedes det partiet at samle flertal imod regeringen og for at der som første etape skulle ske en overflytning af togfærgerne fra Nyborg til Knudshoved og i en senere etape også en udflytning fra Korsør til Halskov, så overfartstiden blev reduceret. Til denne rute skulle kommende færger bygges, så de både kunne overføre tog og biler. Det ville i praksis udskyde brobyggeriet i adskillige år.” (Johannesen side 122)

Det radikale venstre spillede en nøglerolle i dansk trafikpolitik i de år. Ved valget i december 1981 fortsatte Anker Jørgensen som socialdemokratisk statsminister for en mindretalsregering, der var baseret på støtte fra det radikale venstre og SF. Men snart blev socialdemokratiet og det radikale venstre uenige om den økonomiske politik og Anker Jørgensen trak sig og Schlüter trådte til som leder af den såkaldte firkløverregering bestående Venstre, Det Konservative Folkeparti, Kristeligt Folkeparti og Centrumdemokraterne. Det radikale venstre blev således firkløverregeringens støtteparti, men på det trafikpolitiske område var partiet uenig med regeringen og dannede et såkaldt alternativt trafikpolitisk flertal sammen med socialdemokraterne og SF. De radikale var grundlæggende set imod broen og købte derfor ideerne om sammenlagte overfarter, som derfor blev besluttet.

Vognmandsruten

Snart skulle DSBs guldæg imidlertid blive truet fra en anden og helt uventet kant. Da den borgerlige regering tiltrådte, kom privatisering på dagsordenen og regeringen tillod Vognmandsruten at bryde monopolet på Storebælt. Det skete i marts 1984. DSB havde aldrig forventet, at noget sådan kunne ske og var rystet.

Baggrundshistorien var ifølge Wikipedia, at engang i efteråret 1983 mødte skibsfører Hans E. Bergman en vognmand fra Fyn på færgen mellem Spodsbjerg og Tårs. Vognmanden forklarede, at ruten mellem

København og Odense via Lolland og Langeland var 700 kr. billigere for et lastvogntog end DSBs færger over Storebælt. Skibsføreren gik derefter hjem og gav sig til at regne. Resultatet var positivt og den 18. marts indledte "Trailer Express" sejladsen mellem Korsør og Nyborg. DSB havde fået en ny konkurrent og fra en helt uventet kant.

Biltogsløsningen

I DSB fortsatte strategierne nu med at arbejde med projektet om en ren jernbaneforbindelse i tunnel i erkendelse af at det før eller siden ville blive besluttet at bygge en fast forbindelse. I lyset af at DSBs Storebæltsmonopol nu var brudt forekom en ren ren jernbaneforbindelse nu mere attraktiv end færgerne, da den ville genskabe DSBs monopol på bæltet.

Da der i miljøkredse var stor bekymring for, hvordan vandgennemstrømningen til Østersøen ville blive påvirket af et evt. Storebæltsprojekt var tunnelloøsningen oplagt, hed det sig nu. En tunnel risikerede heller ikke som broen at blive påsejlet.

Pointen var, at en tunnel kunne etableres som en helt miljøneutral konstruktion, men kun hvis den med den nyeste teknologi blev etableret som en *boret* tunnel. En sådan ville i modsætning til en sænketunnel og en bro slet ikke berøre vandmiljøet.

En boret tunnel kunne ikke konstrueres som en vej tunnel, da man dengang endnu ikke kunne bore tunneler med stor diameter. En tunnel måtte således nødvendigvis være en ren jernbanetunnel, der dog godt kunne rumme biltog. I stedet for at bygge en bil-bro, burde alle DSBs de politiske venner kunne forstå, at *løsningen på bil-problemet*, altså *bil-broen* var en *tunnel-løsning*, ligesom som den ved den engelske Kanal.

Ekspertene advarede dog mod en boret tunnel, da undergrunden under Storebælt var uegnet til borede tunneler, hævdede de. Intet sted i verden havde man boret i sådan en undergrund. Men for DSB var det ligegyldigt. En boret tunnel havde de rette politiske forudsætninger for DSB's strategi. I stedet for at drive store dyre færger, kunne transporten af bilerne over bæltet klares af nogle få tog. Både drifts- og anskaffelsesudgifterne var i sammenligning med færgedriften meget små. Da et biltog desuden kunne køre næsten lige så hurtigt som bilerne ville

rejsetiden for bilisterne reelt kun blive forøget med tid til af- og påkørsel og ventetid mellem togene.

DSB udarbejdede et forslag til en biltogsløsning, hvor der skulle køre et personbiltog hvert 10. minut og et lastbiltog hvert 20. minut og lagde dermed op til offentlig debat om biltogsløsningen.

Men der var ingen politisk opbakning til forslaget. Hvad nu?

Etapeløsningen

I den situation udviklede man endnu et forslag: den såkaldte etapeløsning. Storebæltsprojektet skulle bestå af to parallelle forbindelser én for tog og én for biler. Over den dybe Østerrende mellem Sjælland og Sprogø skulle jernbanen i tunnel, mens bilerne skulle føres over på en hængebro. Argumentet var, at godstogene var for tunge til at blive overført på en hængebro med de dimensioner, den skulle have og man ikke med den tids teknologi kunne etablere en motorvej i en boret tunnel.

Vestbroen, som var den mindste del af projektet, mellem Sprogø og Fyn skulle være en kombineret lavbro for biler og tog, som dog skulle anlægges som to parallelle broer. At man byggede en bro der, var ikke afgørende for vandgennemstrømningen til Østersøen.

Argumentet for etapeløsningen var, at den kollektive trafik ville få prioritet, når man først byggede en jernbaneforbindelse, som så senere kunne blive suppleret med en vejforbindelse. Det var tanken at dette forspring til jernbanen skulle være på tre år.

Umiddelbart ville anlægget af to sådanne parallelle Storebæltsforbindelser naturligvis være dyrere end at anlægge en kombineret forbindelse, men da etapeløsningen i praksis indebar, at man udskød anlægget af vejforbindelsen i tre år, kunne man i en investeringskalkule vise, at den såkaldte nutidsværdi (de til nutiden konverterede fremtidige betalinger) af udgifterne til anlægget var mindre end, hvis alle udgifterne blev afholdt med det samme. (Udgifter som skal afholdes langt ude i fremtiden tæller ikke så meget i en sådan kalkule især ikke når kalkulationsrenten som dengang lå på et meget højt niveau : 7 % p.a.).

Hvis man ønskede at undlade eller udskyde bygningen af vejdelene yderligere, var det selvfølgelig muligt. Det ville endda være økonomisk fordelagtigt, da man ved at udskyde anlæg mere end de tre år ville nedbringe nutidsværdien af anlægsudgifterne yderligere. Forbindelsen blev simpelthen billigere i anlæg jo længere tid man udskød vejdelene. Og selvfølgelig ville den blive allerbilligst, hvis man helt opgav vejforbindelsen.

Det, der ikke blev nævnt, var, at den dag jernbanen var ibrugtaget og bilfærgerne sejlede videre kunne DSB meddele, at der var akut behov for nye dyre færger, men det ville være meget billigere at investere i nogle togvogne til biler som en midlertidig løsning, der oven i købet indebar at serviceniveauet ville blive meget bedre, da det jo kun ville tage et toget godt og vel ti minutter at køre over bæltet og der ville være ti-minuttersdift.

Besluttede man sig så for at etablere en midlertidig biltogsforbindelse ville man komme i den situation, at det ikke længere var muligt at opstille en kalkule, hvor bilernes betaling til broen kunne finansiere den, for så skulle DSB have kompensation for det tabte billetsalg til biltog og så ville jernbaneforbindelsen ikke kunne forrente sig.

Set med DSBs øjne var etapeløsningen den helt rigtige løsning, men nu havde politikerne jo allerede lagt sig fast på de sammenlagte overfarter. Men snart skulle socialdemokratiet skifte mening. Socialdemokratiet kunne nu godt se fordelene ved en fast forbindelse frem for fortsat færgedrift, hvis blot man kunne give den kollektive trafik, dvs. jernbanen et tidsmæssigt forspring i forhold til vejtrafikken.

Etapeløsningen vedtages

Otte år efter at politikerne havde vedtaget det oprindelige Storebæltsprojekt som en kombineret jernbane- og vejbro i 1978, bestående af to jernbanespor og seks vejbaner, syv år efter de udskød byggeriet igen og besluttede at elektrificere jernbanerne for nogle af de sparede anlægsmidler og 4 år efter de besluttede at investere i sammenlagte overfarter, besluttede folketingsrådet at gennemføre et nyt Storebæltsprojekt. Det var det Arne Melchior forhandlede igennem i juni 1986, som blev endeligt vedtaget i 1987.

Det var en etapeløsning, hvor jernbanen skulle have tre års forspring og hvor jernbanen mellem Sjælland og Sprogø skulle være en boret tunnel. Der var prisen for at få socialdemokraterne med. Loven om sammenlagte overfarter blev samtidigt ophævet.

Tunnelproblemer

Denne gang skulle den faste forbindelse blive til virkelighed. Men endnu et år efter beslutningen om anlægget af den kunne man i pressen læse DSB-medarbejdere, der energisk argumenterede for biltogsløsningen, selv om den for længst var politisk forkastet.

Men det, at beslutningen trods tekniske advarsler også omfattede en boret tunnel skulle føre til gentagne problemer. På nettet kan man læse et interview med koncerndirektør Peter Kofoed MT Højgaard, hvor han "Tak for kaffe" interviewes om arbejdet med at bore tunnelen. Her er en del af artiklen (se mth.dk 7. september 2009):

"Jordbundsforholdene var ekstreme. I de øvre lag blev der boret igennem moræneler med granitkampesten 10 gange hårdere end kvalitetsbeton – nogle af dem var over to meter i diameter.

Desuden var der sandlommer med vandtryk på op til 4,5 atmosfære. Intet sted i verden har man boret i lignende undergrund.

Koncerndirektør Peter Kofoed, som var med fra start til slut, fortæller: - Det var en kæmpe opgave. Mange ting var banebrydende og blev gjort for første gang, ikke alene på selve tunnelarbejdet, men også på betonområdet.

Eksempelvis coatede vi betonelementernes armering med epoxy for at sikre maksimal levetid og minimal vedligeholdelse. Normal armering rust, hvis der trænger fugt og salt ind - og da rust udvider metallet, sprækker betonen.

Designlevetiden for elementerne her er 100 år. De holder uden tvivl længere, siger Peter Kofoed.

....

Jeg kan huske, at vi på vej hjem kørte om bord på færgen mellem Helsingborg og Helsingør sent om natten. Jeg var en smule træt, men blev pludselig lysvågen, da jeg så Ekstra Bladets forside. Under en rutinemæssig reparation af en af boremaskinerne et stykke fra Sprogø var vandet pludselig kommet væltende, og folk var flygtet ud af tunnelen. Begge tunnelrør blev totalt fyldt med havvand. Det var alt andet end godt, beretter Peter Kofoed.

Eksplodingsbrand i boremaskine

Kort før tunnelen var færdig, skete der en eksplosionsbrand i den ene boremaskine knap to kilometer fra Halsskov. Peter Kofoed var til en konference om netop tunnelbyggeriet, da han fik en telefax med besked om at ringe hjem. Branden var eskaleret, og betonen havde fået massive skader. Hvor der før var 40 cm tyk beton, var der nogle steder kun 13 cm tilbage.

- Det var et sted, hvor moræneleren var ustabil, og vi anså det for en reel risiko, at tunnelen kunne styrte sammen, fortæller Peter Kofoed. Vi støbte en stor betonprop i tunnelen, så vandet i givet fald ville blive inde i tunnelen.

Det var en sikringsforanstaltning. Derefter satte vi hele tunnelrøret under overtryk, så vi fik en stabil tunnel, og folkene fik en dykkeruddannelse, så de kunne gå ind under tryk og udbedre skaderne. Man kunne ikke placere nye elementer, så vi måtte lave en alternativ foring på det sted. Men sikkerheds- og styrkemæssigt er det kompromisløst.

Grueligt meget igennem

Boremaskinen var helt ødelagt og blev hugget op, og det blev overladt til maskinen fra Sprogø-siden at bore tunnelrøret færdigt. I det sydlige tunnelrør kunne prins Joachim som den første kravle gennem tunnelen den 14. oktober 1994, og i april 1995 blev det sidste tunnelelement monteret i den nordlige tunnel”.

Sådan blev problemerne altså beskrevet af koncerndirektør Peter Kofoed fra MT Højgaard i den nævnte artikel, hvor han blev interviewet.

Jernbaneforbindelsen over Storebælt blev derfor tre år forsinket og først indviet i 1996 og dermed var næsten hele jernbanens forspring tabt.

Vestbroen

Mens byggeriet af jernbanetunnelen under Storebælts østrende løb ind i store store problemer, gik byggerierne med de to broer helt anderledes gnidningsfrit.

Først gik byggeriet af Vestbroen i gang. Det var i virkeligheden to parallelle broer, der hvilede på de samme bropiller under vandoverfladen, men over så og ser de grangiveligt ud som to selvstændige parallelle broer. Ideen med etapeløsningen var, at man således kunne bygge bropillerne under vandet og jernbanebroen over vandet før man tilføjede vejbroen. Udskød man vejbyggeriet ville det således ikke, som det blev fortalt medarbejderne i Sølvgade i 1986 komme til at blive synligt. Kun særligt indviede ville vide, at der under den smalle jernbanebro mellem Sprogø og Fyn ville være nogle meget brede bropiller, der oprindeligt også skulle have båret en motorvej.

Men byggeriet skulle ikke komme til at udvikle sig som man havde tænkt det. Den første tekniske direktør, der blev ansat for Storebæltsforbindelsen var nemlig ”fjenden selv” Vejdirektoratets tidligere brochechef Hans Henrik Gotfredsen og han vidste godt, hvad der var på færde. Han gjorde derfor alt for, at der ikke bare ”strittede noget ud på Vestbroen” som tegn på en fejlslagen politik. Han sørgede for, at både underbygning for jernbanen og for vejdelen blev udbudt samlet, og at det skulle bygges helt færdigt helt op til at vejbanen kunne lægges ovenpå.

Byggeriet med vejforbindelserne både over øst- og vestrederne blev som nævnt ikke ramt af problemer. Og politisk besluttede man ikke at udskyde vejanlægget.

Det var med Storebæltstruslen, at DSB rigtigt blev kastet ind i at have et politisk fokus. Det var det politiske fokus, der førte til at man forskød fokus væk fra, hvad der var trafikalt, økonomisk og anlægsteknisk rigtigt til det, der var politisk rigtigt og godt for virksomheden DSB, nemlig den borede tunnel, som teknikerne advarede mod, men som hvis man besluttede at standse vejbyggeriet kunne bane vejen for biltogsløsningen og dermed DSBs monopol på Storebælt. Det var denne fokusforskydning, der var den egentlige årsag til 1990ernes helt store skandale: Tunnelen under Storebælt.

KAPITEL 14

Fokusforskydning

Når man ændrer organisering ændrer man organisationens fokus. Da man privatiserede Københavns Lufthavn skete der en fokusforskydning bort fra ønsket om at være verdens bedste lufthavn til at tjene penge og give ejerne en kortsigtet forrentning af investeringen, herunder ved at trække kapital ud af lufthavnen. Konkret skete det ved at skyde fokus fra service og trafikafvikling til shopping.

På samme måde førte DSBs omdannelse til virksomhed til fokusforskydning fra

- samfundets til virksomhedens interesser
- fra operativ drift til strategisk imagepleje
- fra kundefokus på de rejsende til de politiske interessenter

Baggrunden var enkel. Organisationen rettede sig som virksomhed direkte mod at få den politiske goodwill, som var forudsætningen for at den stærkt underskudsgivende virksomhed til at overleve.

Politisk var intentionerne helt anderledes. Målet var netop, at kunderne skulle i fokus, ligesom i den private sektor, men hver gang politikerne bevilliger penge til en organisation som DSB, bliver fokuset rettet mod politikerne og endnu stærkere bort fra kunderne.

Denne fokusforskydning omfattede alt: det strategiske fokus, det daglige ledelsesfokus, medarbejdernes fokus, markedsføringens fokus og de projekter, man arbejdede med. Det der tidligere hed teknisk faglighed gled i baggrunden. Det samme gjorde samfundsøkonomiske hensyn og hensynet til intern effektiv produktionstilrettelæggelse samt politisk loyalitet. Alt blev underlagt, hvad der var i virksomhedens umiddelbare interesse. Det eneste der talte, var den politiske opbakning.

Vigtigst var, at passagererne, de ofte omtalte ”kunder”, gled helt ud af fokus. I stedet for som en privat virksomhed, der dag efter dag er afhængig af kundernes gunst, var kundernes og offentlighedens opfattelse af

DSB mindre væsentlig. Hvorfor arbejde intensivt med service, forbedret regularitet og lignende, når manglende regularitet var et argument for og kunne føre til ekstra bevillinger?

Når man sådan bare kunne hævde, at nye signaler, der skal styre 100 tog, der i forvejen styres af skinner koster 20 milliarder kr. og man får dem? Eller når man bestilte dieseltog, uden at vide om de kunne køre, når man som belønning får et to-cifret milliardbeløb at elektrificere for?

I kampen for øgede bevillinger udnævnte man fjender: fjernbusser, indenrigsfly og privatbiler som skulle bekæmpes i stedet for at kæmpe for at få flere passagerer gennem bedre produkter.

På den politiske spillebane handlede det ikke om kunderne og skulle de en enkelt gang føre kritik frem i f.eks. en pendlerforening, handlede det kun om at lave en alliance med foreningen og overbevise den om at dårligdommene skyldes manglende bevillinger, så man kunne bruge alliancen til øgede bevillinger.

I dag ved vi at DSBs strategi blev en dundrende succes. DSB er målt ud præmisserne en kæmpe succes. Genlæser man DSBs 25 år gamle strategiplan *Plan 2000* er det imponerende, hvor meget af det som blev beskrevet i den, som i dag er - eller er ved at blive - gennemført. Umiddelbart tog den sig ud som et katalog over mulige projekter, politikerne kunne vælge mellem, men tilsyneladende valgte de dem alle. Lidt lige som hvis en oliesheik får et bilkatalog, hvor der præsenteres fem forskellige modeller og han så vælger alle fem. Også i det lys blev *Plan 2000* en kæmpe succes. En hurtig gennemgang af de mest ambitiøse projekter i *Plan 2000* viser det:

* Øresundsbroen blev bygget og som ønsket af DSB ved Kastrup og ikke som oprindeligt påtænkt ved Helsingør.

* Der blev i forbindelse med Øresundsbroen bygget en helt ny station i Kastrup Lufthavn, der fik ”udvidet sit opland betydeligt med fjerntogsbetjening både fra dansk og svensk side.” Stationen blev finansieret af lufthavnen og etableret umiddelbart under den nye terminalbygning for at give banen størst mulig konkurrencekraft imod indenrigsflyvningen.

*Timemodellen blev ikke bare besluttet. Den visionære sluttimemodel, der indebærer køretider på kun en time mellem København og Odense og Odense – Århus er politisk besluttet, idet der anlægges en helt ny jernbane København-Ringsted og der med TogfondenDK er skaffet finansiel grundlag for en meget omfattende baneanlæg mellem Odense – og Århus samt elektrificering af næsten alle danske baner, så Danmark kan få højhastighedstog.

* Tvær-S-banen (ringbanen) blev forlænget til Ny Ellebjerg, som foreslået.

* Der blev investeret i et nyt S-togspor fra Dybbølsbro til København H.

* Der blev investeret i nye S-tog med større kapacitet.

* Der blev etableret en tunnelbane i København som foreslået på strækningen Frederiksberg - Nørreport – Christianshavn.

* Elektrificeringen, som Plan 2000 var lidt valen overfor, da man i 1988 netop var ved at udvikle IC/3-togene og mente at de kunne opgraderes til høj hastighed, er nu også besluttet. Femern Bælt-projektet, som ikke indgik i Plan 2000, men som blev opfattet som en del af samme projekt som Øresundsbroen, indebærer anlæg af en opgraderet elektrificeret jernbane fra Ringsted til Rødby. Esbjerg-Lunderskov er besluttet elektrificeret og nu med TogfondenDK kommer resten med: Roskilde-Kalundborg, Vejle-Herning-Struer, Fredericia-Århus- Frederikshavn.

Plan 2000 blev således en enorm succes. Den blev simpelthen besluttet politisk rub og stub. Tilbage er kun et problem. Et meget alvorligt problem: Stort set samtlige forslag i Plan 2000 var tænkt ud fra den fokusforskudte tænkning og havde og har dermed ikke til formål at varetage passagerernes og samfundets interesser. Det uddybes i del III. Fokusforskydningens konsekvenser.



FOKUSFORSKYDNINGENS KONSEKVENSER

DEL 3

"Og så er der Storebælt: Der er nu en løsning. Politikerne er banket på plads. Det bliver en etapeløsning, hvor jernbanen kommer i boret tunnel under Østerrenden, mens der på Vestbroen kommer til at stikke nogle pinde ud fra jernbanebroen, der skulle have båret vejen som et minde om en fejlslagen trafikpolitik."

Information til medarbejderne i Sølvgade ultimo juni 1986



KAPITEL 16

Fokusforskydningens konsekvenser - indledning

Det er nu beskrevet, hvordan DSB markedsførte sig selv til offentligheden og det politiske miljø gennem en række strategiske planer, der fik DSB til at fremstå som en moderne virksomhed. I virkeligheden førte virksomhedstænkningen til en grundlæggende forskydning af DSBs strategiske fokus bort fra alt det DSB burde fokusere på og over mod hvad der var i virksomhedens egeninteresse. I planerne blev de store linjer lagt. Rammerne blev udstukket i forhold til Storebælt. Prioritering og nedprioritering af indsatsområder blev kommunikeret og de konkurrenter, der skulle bekæmpes på den politiske spillebane blev udpeget. En lang række store satsninger, som politikerne skulle foretage, blev også præsenteret.

I det følgende skal de helt konkrete eksempler på fokusforskydningen og dens konsekvenser beskrives og analyseres. I mere end tyve kapitler gennemgås de store projekter, der nu er gennemført eller besluttet i de senere år i relation til banerne og det vises, hvordan de alle er udsprunget af denne fokusforskydning. De er alle tænkt ud fra, hvad der var godt for DSB uden større hensyn til Danmarks og kundernes interesser og behov. Investering efter investering er gennemført eller besluttet, fordi de er gode for banerne og kun derfor. Mange af dem, men langt fra dem alle er endt i mediernes søgelys og er blevet velkendte skandaler. Men det virkeligt interessante er ikke, at noget er gået galt, det virkeligt interessante er hvorfor det er sket igen og igen. Det belyses også i det følgende, og det vises, hvordan de alle kan forklares ud fra fokusforskydning bort fra de egentlige samfundsopgaver og over til magtbevarelse i DSB som organisation.

Desuden diskuteres også en række mindre betydende eksempler, til illustration af tænkningen.

Tilsammen dannes et billede, der viser, at næsten alt er fokusforskudt og at stort set samtlige beslutninger, politikerne har truffet i relation til banerne set i et bredt samfunds- og brugerperspektiv er ineffektive. Det gælder således stort set alle de 100 mia. kr. det er besluttet at investere

i banerne i de kommende år. De kunne investeres meget mere effektivt, hvis målet ikke havde været en varetagelse af banernes egne interesser, men var at gavne samfundet, borgerne og specielt banernes brugere.

Vi kommer hele vejen rundt. I kapitel efter kapitel diskuteres alle de væsentlige emner: IC4, Rejsekortet, Øresundstogene, timemodellen, højhastighedstog, elektrificering, signalprogrammet, den nye jernbane København-Ringsted, kapacitetsproblemerne på Københavns Hovedbanegård, stationen i Københavns Lufthavn, bustrafik, S-banen, Ny Nørreport station, opdelingen mellem DSB og Banedanmark, det svenske transitgods, DSB First, Harry og Bahnsen, Togfonden Danmark og Waterfront.

KAPITEL 16

IC4 – den virkelige skandale

IC4 er århundredets jernbaneskandale. Den behøver næppe nogen særlig præsentation, men der kan være grund til at pege på, hvad kernen egentligt er og hvad den reelle baggrund var.

Historikken er følgende:

I 1988 udkom *Plan 2000 en strategisk plan*, der handlede om, hvordan DSB kunne takle Storebæltsbeslutningen, som folketinget traf i 1987. Svaret var timemodellen med IC3, en satsning på forretningsrejsende og fjerntrafik med henblik på at udkonkurrere indenrigsflyvning.

I 1992 blev *Poul Nyrup Rasmussen statsminister* og den socialdemokratiske trafikminister *Helge Mortensen* fyrrer DSB's direktør *Peter Langager*. Det sker rent teknisk ved ikke at forlænge Langagers åremålsansættelse.

I 1993 ansættes den tidligere departementschef i arbejdsministeriet *Henrik Hassenkam* som direktør.

I 1994 nedsættes et *baneplanudvalg* i Trafikministeriet med deltagelse fra DSB.

1. januar 1997 udskilles infrastrukturen (Banestyrelsen) fra DSB.

Baneudvalget barsler i april 1997 med en betænkning "Modernisering af jernbanens hovednet". Der foreslås massive investeringer i infrastrukturen og der lægges også op til for elektrificering af banerne. Samlet er der tale om investeringer på ca. 30 milliarder kr., hvortil kommer materiel.

I 1997 iværksætter DSB arbejdet med en ny strategisk plan: 'Gode Tog til Alle' - en plan for fremtiden på skinner. Planen præsenteres for offentligheden i 1988. Nu satser DSB på en massiv investering i materiel "gode tog" og frafalder fuldstændigt tankerne i Baneplanudvalgets betænkning om "hurtigtog" muliggjort af massive investeringer i infrastruktur. Man satser i stedet på almindelige passagerer og pendlere frem for forretningsmanden og man prioriterer intensiv drift med mange afgang. Man frafalder idéerne om at gennemføre baneudretninger og vil gennem

investeringer i nyt dieselmateriel udskyde elektrificeringen. De nye tog skal dog være hurtige og skal kunne køre 200 km/t.

Men parallelt hermed arbejdede Banestyrelsen videre med højhastighedsplanerne og offentliggjorde sit konkurrerende forslag ”*En bedre jernbane*”. Det gik ud på at satse på infrastruktur, ikke materiel, og blev dermed skrevet i forlængelse af baneplanudvalgets rapport. Nu var de to tidligere dele af samme virksomhed i direkte bevillingskonkurrence og der opstod meget kold luft mellem dem. Begge var de rundet af den samme kultur og kunne derfor ikke samarbejde.

Slutresultatet blev, at et snævert flertal i folketetinget indgik en femårig rammeaftale for jernbaneområdet i november 1999, der indebar gennemførelsen af *Gode tog til Alle*. Flertallet bestod alene af venstrefløjen og det radikale venstre, der således var alene om det politiske ansvar for IC4. De borgerlige partier kunne derfor på et senere tidspunkt da skandalen var en realitet fremhæve, at det var en stor fejl, at man satsede på diesel og ikke fastholdt elektrificeringen.

I udgangspunktet var *Gode Tog til Alle* dog alt andet end en skandale. Det var det mest fornuftige, set ud fra samfundets synsvinkel, der var sket i baneverdenen siden beslutningen i 1984, hvor man opgav at arbejde videre med prototypelyntoget og i stedet udvikle IC3. Ideen i *Gode Tog til Alle* var faktisk at bygge videre på den succes, IC3 havde skabt.

Som bekendt gik det grueligt galt. Men hvorfor, hvad gik galt?

Argumenterne for IC4 var identiske med den gamle argumentation for IC3, der netop i 1999 var en stor succes. Man kunne næsten kalde IC4 for IC3 2.0. Man argumenterede for IC4 på samme måde som for IC3, netop ud fra, at togene hurtigt og let kunne udvikles, fordi man anvendte allerede udviklede standardkomponenter. Nok lavede AnsaldoBreda ikke dieseltog, men hvor svært kunne det være at putte en allerede udviklet dieselmotor i deres standardkoncepter?

Teknisk kunne det blive vanskeligt, fordi en dieselmotor ikke bare er en dieselmotor, men det forudsætter teknisk viden at være opmærksom på det. Der findes diesel-elektriske maskiner, diesel-hydrauliske maskiner og diesel-mekaniske. Valget faldt på sidstnævnte, hvilket indebar at en togstammes mange motorers gearskift skal koordineres, hvilket

forudsætter en kompliceret og driftssikker computerstyring. Det var en del af baggrunden for de kommende problemer.

Jeg tænker tilbage på dengang, der i DSB var eufori over IC3-beslutningen. Jeg var nyansat. Jeg tænker på en bestemt oplevelse: Jeg kendte dengang en ingeniør, som havde arbejdet en menneskealder i DSB. Han havde været øverste ansvarlige for Maskinafdelingen. Han var af den gamle skole. Han var fra tiden før moderniseringen og man tænkte som virksomhed.

En dag fortalte jeg ham om de fantastiske IC3-tog, der skulle udvikles. Det må have været i 1984 evt. 1985. Planen var, at de skulle være færdige i 1987. Jeg husker han kiggede på mig og sagde: *"Uffe, der kommer til at være problemer med dem. Vent og se. Der kommer til at være problemer"*. Sådan talte en erfaren mand, der ikke havde hørt parolen om, at i den moderne organisation er "plejer død".

Det store problem i DSB anno 1999, da man besluttede IC4 var, at faglighed ikke var i højsædet. Ingeniøren vidste, hvad han talte om. Der opstår nemlig problemer *hver gang* man skal udvikle nyt materiel. Han havde været med helt tilbage fra dengang, da man for Marshall-hjælpen skulle licensproducere amerikanske MY-lokomotiver hos Frichs Fabrikker i Aarhus.

Dengang var historien, at man i første omgang lod en serie producere i Sverige, men tanken var, at produktionen af de følgende lokomotiver derefter skulle ske i Aarhus. Man fik også produceret to lokomotiver, men så opstod der problemer. Store problemer og man gav til sidst op. De kom aldrig til at køre. Slutresultatet blev, at man valgte at lægge hele produktionen i Sverige. Det var den Marshallhjælp, der skulle have sat gang i dansk økonomi og gjort det muligt at få gang i en dansk lokomotivproduktion.

Og IC3-togene selv var jo en konsekvens af de problemer, der knyttede sig til prototypelyntogene. De femvognstogsæt, der skulle have været kernen i det danske fjerntogssystem blev også kun bygget i to eksemplarer. Vognkasserne, der var bygget i overensstemmelse med alle DSB's designforskrifter, slog buler og opretningen af dem betød, at de blev endnu tungere end de var i forvejen, så de blev endog meget tunge. De blev så tunge, at de ikke kunne typegodkendes. Derfor valgte man at skrinlægge projektet, da lejlighed bød sig, dvs. da IC3 blev en mulighed.

Det samme skete med de nye S-tog, den såkaldte tredje generation, der skulle afløse 1960ernes og 1970ernes røde S-tog. På Bybane.net kan man læse at: *"Det er nok lidt misvisende at kalde tredje generation af S-tog for en "generation", eftersom disse tog aldrig blev særlig store i antal, og der er en del forskelle mellem de leverede vogne, der fordelte sig mellem to forskellige prototyper og en serieleverance"* og på Wikipedia kan man læse, at *"dette togsæt slog aldrig igennem på trods af det var betydeligt mere komfortabelt end hidtidige typer S-tog. En årsag var, at togsættet ofte var fejlramt, og derfor ikke effektivt i drift."* Det hedder videre: *"Der blev bygget 12 togsæt af 4 vogne, først fire prototypetogsæt, hvor 2 togsæt havde udrustning fra GEC og 2 sæt havde udrustning fra ASEA. ASEA vandt prototypekapløbet, og der blev talt om en ordre på 32 togsæt mere, men den skrumpede ind, så der kun blev bygget 8 seriesæt"*.

I stedet besluttede man at bygge en fjerde generation (de nuværende) som der også var meget store problemer med. I flere år kørte de med passagerer på dispensation uden at være typegodkendte og der skete en ulykke, som kostede menneskeliv.

Og sådan kan man blive ved. Da man fik en elektriske udgave af IC3, de såkaldte IR4-tog og de skulle indsættes i drift viste det sig, at IR4-togene udsendte støjstrømme, der fik DSB's elektriske lokomotiver til at slå strømaftagerne ned og gå i stå. Resultatet blev, at indsættelsen af IR4 i almindelig drift forsinkedes i ca. to år.

Min bekendtes advarsler var altså velbegrundede og faktisk blev IC3 også forsinket. De blev ikke taget i brug i 1987, men først i 1990-91. På Wikipedia kan man læse at: *"I slutningen af 1988 var de første sæt klar til levering, og man påbegyndte testkørslerne. Men på trods af, at de nye tog så imponerende ud og tilsyneladende var klar til at sættes i drift, skete dette ikke. Det nye tog var nemlig alt andet end driftsklart, og DSB nægtede at overtage det. Bl.a. havde man store problemer med at få transmissionen til at køre flydende (toget har fire automat-gearkasser og dieselmotorer som alle skal køre ensartet, og ikke mindst skifte gear samtidig) af andre småfejl kan det nævnes, at dørene til toiletterne (som var styret elektronisk) kunne finde på at låse, selvom der var ledigt, eller uden der var problemer med udstyret. Det værste var dog, at præcis som forudsagt kom vognenderne, der delte bogier til at ryste kraftigt, til stort ubehag for passagerne, når toget kørte over en vis fart. Af andre problemer kan det nævnes, at det i begyndelsen var lettere sagt end gjort at få to sæt til at køre gnidningsfrit sammen."*

Men man endte med at få løst problemerne, og de første sæt kom i begrænset drift (man ønskede ikke flere ubehagelige overraskelser) i januar 1990, og typen kom i fuld drift fra sommerkøreplanen 1991, næsten fire år forsinket”.

Man kan også læse, at: ”På Scandia voldte IC3-toget om muligt endnu flere problemer end IC5 (prototypelyntoget). For det første var kun et fåtal af deres medarbejdere uddannet til at arbejde med aluminium, og for det andet havde man slet ikke erfaringen til at lave det komplicerede elektriske system. Tre forskellige firmaer, bl.a. Siemens prøvede at designe computersystemet og få det til at virke, og for Scandia’s vedkommende endte det med at man i slutningen af 1987 var tæt på en konkurs, men firmaet blev reddet og opkøbt af ABB”.

Dette var altså den erfaringsmæssige baggrund for, at man i 1999 mente, at man bare kunne gå i gang med at bygge det endnu ikke udviklede IC4-tog og have det klar til drift i 2003. Man så således ingen problemer i at afgive en samlet ordre på 83 IC4 og 26 IC2 tog, der ikke var udviklet endnu.

Men da Henrik Hassenkam blev direktør, havde der gennem mange år ikke været fokus på simpel teknisk faglighed i DSB. Dels havde fokus i årevis været rettet andre steder hen, dvs. mod det politiske niveau. Dels var de, der havde specifik teknisk viden om udvikling af nye tog, dvs. de der havde udviklet IC3-toget væk. Der var nemlig sket det, at man, da man skulle bygge IC3 etablerede et udviklingselskab, kaldet A-train i fællesskab med ABB, der overtog Scandia togfabrikken i Randers. Medarbejderne blev overført til A-train og snart løb DSB’s interesse ud i sandet. På den måde mistede DSB sin specialkompetence i at udvikle tog. Det blev skæbnsvangert¹.

Der var kort sagt ingen til at advare den nye topledelse, der intet vidste om jernbanedrift, om at et tog på tegnebrættet intet har at gøre med funktionsdueligt tog. De eneste der var til at rådgive, var repræsentanter for den DSB-kultur, der havde lagt den tekniske faglighed i graven.

Dette er den egentlige IC4-skandale og den har intet med diesel- eller el-drift at gøre, som det er lykkedes el-lobbyen at bilde politikerne ind.

1 Bøje Larsens (red): Det gik dem ilde ... Ledelse i det virkelige liv. Forlaget Sporskiftet 1994

Det man gjorde, var helt modsat normal praksis at undlade at igangsætte et udviklingsprojekt, der skulle bygge en prototype, og så se tiden an. I stedet bestilte man med det samme over 100 togsæt, der endnu ikke var udviklet. Valget faldt på AnsaldoBreda, fordi de var billigst. På grund af stærkt reduceret kompetence havde DSB ikke mulighed for at identificere risici og prisfastsætte dem. Så man var henvist til unuanceret at benytte EU's udbudsregler med valg efter økonomisk mest fordelagtige tilbud. I realiteten var det man gjorde at satse på et udviklingsprojekt hos AnsaldoBreda, hvor DSB fik det billigt mod at påtage sig risikoen.

Dette kan dårligt tages som udtryk for andet end et totalt fravær af teknisk og økonomisk faglighed, men i 1999 var det også 15 år siden man havde forhandlet Storebælt – og det begyndte som bekendt med Storebælt. Dengang havde man afvist teknisk ekspertise, for når man af politiske årsager ville have en havbundsmæssig miljørigtig boret tunnel, så nyttede det ikke noget, at teknikerne kom og sagde, at det ikke kunne lade sig gøre uden store risici, og at man intet sted i verden havde prøvet at bore i en sådan undergrund som den under Storebælt.

Men det var ikke kun den tekniske faglighed, fokus var rettet væk fra, det var faglighed i bred forstand, herunder også juridisk faglighed. Og som bekendt var det ikke kun den tekniske og økonomiske faglighed, der svigtede. Det gjorde den juridiske også.

IC4 blev solgt politisk på, at der var tale om et tog, der bestod af standardkomponenter, hvorfor det kunne udvikles hurtigt og uden de store tekniske problemer. Det var en gentagelse af argumentationen for IC3, men jævnfør ovenfor, udelukkede det ikke, der alligevel opstod problemer med IC3. Og i tilfældet IC4 var det endda i allerhøjeste grad en sandhed med modifikationer at der skulle være tale om standardkomponenter. Ikke bare skulle IC4-togene nyudvikles, DSB var i høj grad selv involveret i udviklingsarbejdet. En anden af mine bekendte, der har været centralt placeret i banesektoren har forklaret, at han kan bevidne, at selv skruerne, som bordene i IC4 er skruet fast med, er specialdesignede af DSB.

Den manglende generelle faglighed i organisationen er også forklaringen på det efterfølgende forløb, da det viste sig, der opstod tekniske problemer med togene.

Måden man teknisk-juridisk taklede AnsaldoBreda på var amatøragtig. DSB manglede simpelthen forhandlingskompetence. Det virkede fuldstændigt som om italienerne kunne gøre, hvad de ville og stort set uden erstatningsansvar.

Den hele kulminerede, da en journalist fra DR2 programmet ”Dårligt nyt” den 21. marts 2013 kunne fortælle, at et af IC4-togene var blevet fundet i Libyen. Der var det havnet som en gave til den nu afdøde libyske diktator Muammar Gaddafi i anledning af hans 40 års jubilæum som kupgenral og diktator fra den noget anløbne, nu tidligere italienske premierminister Silvio Berlusconi. DSB forklarede i første omgang, at toget var et udstillingstog, der kun midlertidigt skulle befinde sig i Libyen. Men snart kunne medierne vise billeder af togets specialindretning med fine hvide lædersofaer mv.

Nu er det så politisk besluttet at etablere en togfond, der skal forestå omfattende infrastrukturinvesteringer i bl.a. elektrificering af ikke bare hovedlinierne, men også mange sidebaner, så man politisk kan komme ud af IC4 skandalen. Men faktisk er det sådan, at når alle 28,5 mia. i togfonden er brugt eller disponeret til ny infrastruktur til timemodellen på jernbanenettet, så er der intet som helst i den disposition der forsikrer mod, at DSB laver endnu en inkompetent bestilling – denne gang på eldrevne tog - der kan give problemer af samme kaliber som ved IC4. Det handler udelukkende om bestillerkompetence ikke om trækraftens energiform.

IC4 er et ikke et eksempel på at der er noget galt med at satse på dieseltog. IC4 er et eksempel på at års fokusforskydning væk fra faglighed og teknisk- juridisk kompetence har ført til, at DSB ikke var i stand til at bestille et tog ude i byen, uden det gik galt. Det er den virkelige skandale.



KAPITEL 17

Rejsekortet - strategiske kontrol med de regionale trafikskabers takstpolitik

"Endeligt arbejdes der på indførelse af takst-samarbejde mellem DSB og de lokale trafikskaber uden for Hovedstadsområdet. Et første forsøg herpå i 1987 gav ikke resultat, bl.a. på grund af forskelle i zonesystemer og rabatordninger.

Disse forskelle vil i løbet af de næste per år blive elimineret"

DSB Plan 2000

Sammen med IC4 udgjorde Rejsekortet kernen i DSBs nye højfrekvensstrategi *Gode Tog til Alle* (1998), der skulle erstatte den højhastighedsstrategi, som var blevet formuleret i Plan 2000 (1988). Ligesom IC4 blev en skandale, blev Rejsekortet det – og ligesom som IC4 skyldes det bl.a. fokusforskydning væk fra almindelig faglighed. Argumenterne for *Gode Tog til Alle* var ellers gode nok, nemlig at Baneplanudvalget (1997), der havde undersøgt muligheden for at gennemføre timemodellen, var kommet frem til, at der skulle endog meget store infrastrukturinvesteringer til for at realisere den – noget der slet ikke fremgik af *Plan 2000*. Der skulle nu stort set bygges en helt ny jernbane gennem Danmark og modsat hvad der stod i *Plan 2000* var det nødvendigt med elektrisk drift.

Rejsekortet er imidlertid ikke på samme måde som IC4 et brud med DSBs strategier i *Plan 2000*, men er netop et udtryk for den samme fokusforskydning fra regionaltrafik til fjerntrafik, som var kernen i *Plan 2000s* timemodel.

Selv arbejdede jeg med de muligheder teknologien skabte længe før DSB var involveret. Tilbage i 1989 blev jeg, nemlig som fremtidsforsker involveret i et projekt, der handlede om, hvad man kunne bruge de dengang nye smart-cards til. Smart-cards er plastickort i kreditkortformat med en chip, hvori man kan lagre og aflæse og ændre data. Det var dengang, man endnu ikke vidste, hvad den nye smartcard-teknolog kunne bruges til. Vi diskuterede bl.a. muligheden for at anvende dem som betalingsmiddel

for kollektiv trafik. Det var en god ide. I dag anvendes de overalt i verden, men i Danmark lykkedes det DSB at ødelægge mulighederne, fordi det for DSB ikke handlede om at tilgodese passagerernes behov, men derimod at sikre at DSB ikke skulle risikere, at de regionale trafikselskaber kom til at bestemme noget, der kunne få trafikpolitisk betydning i forhold til Christiansborg. Her havde DSB førstefødsretten.

I forbindelse med projektet skrev jeg sammen med en kollega, Christian Lotz, to kronikker i Berlingske Tidende² og der udspandt sig en længere debat om kortets anvendelsesmuligheder og avisen fulgte op med en række redaktionelle artikler. I en af dem kunne man læse følgende:

”En projektgruppe i HT undersøger i øjeblikket muligheden for at indføre edb-kort som afløser for de traditionelle klippekort og månedskort til busser og tog.

Indførelse af edb-klippekort kan komme på tale om ca. fem år, når HT og DSB skal udskifte de nuværende billetmaskiner”

De avancerede edb-kort, der er på størrelse med et Dankort, kan ”tankes op” med et antal rejser, som tappes elektronisk i billetmaskinerne. Maskinerne kan lagre oplysninger om, hvornår passagererne rejser og hvor langt, hvilket giver bedre mulighed for at tilpasse den offentlige togdrift”

”Sammen med KTAS arbejdes også med et kombineret bus-, tog og telefonkort, så man slipper for at have småpenge i lommen”

Det var i 1989 – altså for 25 år siden. Den mest oplagte mulighed, man dengang så for anvendelse af smart-cards var at anvende dem som småpengekort (det var det som blev til det hedengangne Danmønt-kort), men i en af de redaktionelle artikler kunne man læse, at sådanne kort allerede dengang blev brugt som betalingskort i busser i Karlstad i Värmland i Sverige.

Siden har man set smart-cards blive anvendt med stor succes til at betale

2 Uffe Palludan og Christian Lotz: ”Det registerløse samfund” og ”Brugerbetaling i pengeløst samfund”. To kronikker om smartcards præsenteret i berlingske Tidende, 29. og 30. juni 1989. ”Tænk individuelt: lav individuel brugerbetaling” kronik af Uffe Palludan bragt i berlingske Tidende 1. november 2011.

for kollektive rejser i storbyer over alt i verden, *men ikke i København*. Nok kunne kortene med fordel anvendes i busser og tog i Hovedstadsområdet, men sådan blev det ikke. Det oprindeligt påtænkte regionale HT-kort blev til et DSB-kort, som også skulle bruges af alle de andre regionale trafikselskaber. Den teknologi, som var under udvikling og som egnede sig godt som betalingsmiddel i ét takstsystem, skulle nu anvendes i mange forskellige takstsystemer. I stedet for et regionalt kort skulle *Danmark have et nationalt kort, Rejsekortet*, der som bekendt er endt som endnu en DSB-tragedie.

Tragedien har to simple årsager:

For det første overtog DSB nødtvungent et allerede udviklet design, hvis grundkoncept skulle løse regionale behov og ikke nationale. Det skulle så ændres til et kombineret nationalt / regionalt koncept, og det var ikke let. Nationale rejser er noget helt andet end en tur med Hong Kongs MRT, Bangkoks Skytrain eller Malmö's og for den sags skyld Karlstads bybusser. Nationale rejser er lange og dyre og kan derfor ikke betales med småpenge og dermed heller ikke med et småpengekort. Nationale rejser kan let koste 1000 kr. og det stiller helt andre krav til kortets sikkerhed.

For det andet forudsætter et nationalt kort, at der er et nationalt takstsystem, der er fælles for alle trafikselskaberne, og det er der ikke i Danmark, da hvert enkelt trafikselskab er autonomt og med egen politiske ledelse. Altså måtte man udvikle et særligt dansk kort med meget avanceret software, der skulle finde en fællesnævner for de forskellige takstsystemer, en fællesnævner, der bare ikke findes uden at man samtidig tilpasser takstsystemerne og afskriver sig selskabernes mulighed for selv at vælge takstsystem.

Hertil kom, at DSB fik den idé, at kortet i Danmark skulle anvendes til at registrere rejsemønstre og ikke bare være et betalingsmiddel.

I Den Store Danske Encyklopædi kan man om rejsekortet læse, ”*at visionen bag rejsekortet er, at det skal være nemt og enkelt at bruge kollektiv trafik på tværs af landsdele og trafikselskaber. Den nye teknologi betyder klare fordele for både kunder og trafikselskaber. Bl.a. får selskaberne langt bedre forudsætninger for at dimensionere trafikken og til at planlægge forbindelser og køreplaner*”.

Det lyder jo smukt, men virkeligheden er som bekendt en anden, systemet fungerer dårligt, borgere tvinges til at opgive personnumre, igen og igen er der fejl i taksterne og serviceorganisationen fungerer ikke. Og så kommer spørgsmålet: *Hvad er det man opnår ved at skabe et nationalt kort frem for et antal regionale kort?* Det er jo kun ganske få mennesker, der rejser mellem landsdelene mere end et par gange om året. Det er kun dem, der reelt får noget ud af, at rejsekortet er nationalt. Alle andre, der rejser hyppigt med kollektiv trafik, kører lokalt og regionalt. *Havde man nøjedes med at udvikle et regionalt kort, kunne man bare have købt et af de udenlandske systemer, der som nævnt er i brug i storbyer over alt i verden.* Men hvor mange er det, som rejser mellem landsdelene?

Det seneste tilgængelige tal på DSB hjemmeside siger, at i 2009 var der i DSB 8.175.000 rejser mellem øst og vest, svarende til 22.400 daglige rejser. Hertil kommer naturligvis rejser mellem forskellige landsdele indenfor Vestdanmark, mens hele Østdanmark er en region i trafikal forstand. Spørgsmålet er, hvor mange rejser 22.400 egentlig er?

Gennem længere tid har man i den københavnske buslinje 5A kunnet se en reklame for trafikskabet Movia, der fortæller, at denne ene buslinje har 65.000 daglige passagerer, altså tre gange så mange passagerer. På Movia's hjemmeside kan man læse, at selskabet samlet har 213 mio. passagerer årligt, svarende til 584.000 passagerer dagligt. Hertil kommer alle de, der rejser med de andre regionale trafikskaber end Movia, dvs. alle lokale og regionale rejser i Vestdanmark. Det er ikke noget urimeligt skøn, at antage at DSB's fjernrejser højst udgør 2 % af de rejser, der foretages med kollektiv trafik i Danmark – og altså højst 2 % af rejsekortets potentielle anvendelse.

De lange rejser, dvs. rejser mellem regionerne udgør altså en forsvindende lille del af det samlede antal rejser med kollektiv trafik i Danmark og *det er alene af hensyn til dem*, man skulle udvikle et nationalt kort. Alle de andre passagerer – også de der rejser med DSBs regionaltog - ville kunne have klaret sig med et velfungerende regionalt kort fuldstændigt som dem, der er overalt i verden.

Det var alene hensynet til det af DSB definerede kerneprodukt – fjerntrafikken – at Rejsekortet skulle udvikles. Inden for de regionale trafikskabers områder ville man have kunnet anvende præcis den samme velfungerende teknologi som alle andre steder i verden.

Ideen var, at de rejsende med fjerntog let og bekvemt skulle kunne omstige til lokale trafikmidler ved rejsens to endestationer. Og her kommer så spørgsmålet: Hvor vigtigt er det for den enkelte rejsende som f.eks. rejser fra København, når han/hun kommer til Aarhus at kunne stige om til Aarhus Bybusser og tjekke ind med et rejsekort frem for at skulle købe en almindelig busbillet?

Man har pt. opgjort de samlede udgifter til Rejsekortet til 1,4 mia. kr.

Rejsekortet er en konsekvens af fokusforskydning væk fra regional trafik til fjerntrafik og en kultur hvor de regionale trafiksselskaber reelt set skal underlægge sig DSB af rent magtstrategiske grunde.



KAPITEL 18

Øresundstog – fra regional- tog til fjerntog ind og ud af regionen

Siden den danske og svenske regering i marts 1991 offentliggjorde aftalen om at bygge Øresundsbroen, har jeg fulgt udviklingen i relationerne over Sundet tæt og har været aktiv deltager i debatten om at skabe en Øresundsregion. Jeg har således skrevet flere bøger om Øresundsregionen³. Her kan jeg derfor bringe historien om, hvordan det lykkedes DSB at spolere det kollektive trafiksystem, der skulle have bundet Øresundsregionen sammen. DSB har systematisk og effektivt gået efter andre mål end at opbygge et godt og velfungerende regionalt trafiksystem. Det skete, da DSB opdagede at personstogsdriften i Skåne er regionaliseret og ikke drives i statsligt svensk regi.

Oprindeligt havde der været lagt op til, at der skulle etableres en fast forbindelse ved Helsingør, hvor der ikke er langt over Sundet og som giver de korteste afstande for transittrafikken mellem Sverige og Tyskland, men af flere årsager faldt valget på nuværende placering. Nordsjælland og Helsingør by ønskede ikke transittrafikken og der var store kapacitetsproblemer i det nordsjællandske trafiksystem. Hensynet til lufthavnen i Kastrup talte og det magtfulde DSB ønskede netop forbindelsen i syd, så man fik en jernbaneforbindelse til lufthavnen betalt kvit og frit af Øresundsbroen. DSB havde allerede i 1988 i *Plan 2000* lagt op til at forbindelsen skulle etableres ved Kastrup og ikke ved Helsingør. Det var helt afgørende for realisering af DSBs strategi, der gik ud på at udkonkurrere indenrigsflyvningen ved at de jyske fjerntog skulle konkurrere direkte mod indenrigsflyene, der ellers feedede udenrigsforbindelserne.

For DSB var dette det klart vigtigste perspektiv ved anlægget af Øresundsbroen, jævnfør *Plan 2000*. Det andet vigtige perspektiv var, at broen kunne danne basis for store godstransporter gennem Danmark.

3 Øresundsbroens muligheder, 1994. Faste forbindelser over Øresund, 1999. Øresundsregionen, (sammen med Henrik Persson) 2003. Bro til fremtiden 2004. Metropol Øresund 2014.

I *Plan 2000s* godstransportafsnit hed det således: ”Målt i tid og penge er færgeoverfarten dyr for banerne, som her vil opnå en konkurrencefordel frem for lastbiltrafikken, også hvis der samtidig bygges en vejforbindelse” (læs: der skulle betale gildet, ligesom på Storebælt).

Hertil kom andre perspektiver. Man viste et kort over de tre typer persontog, der i fremtiden kunne betjene Øresundsbroen og stationen i Kastrup. Det var foruden de danske IC/3-fjerntog fra Jylland, svenske fjerntog fra Göteborg og Stockholm, der fik endestation på København H samt endeligt en erstatning for flyvebådene, en forbindelse mellem Østerport og Malmö.

I *Plan 2000* beskrev DSB den oprindelige strategi og vision, jævnfør figur 5.2. I december 1990 kunne DSB sammen med de svenske statsbaner SJ offentliggøre en brochure ”Øresundstog 1998”, som handlede om alle de perspektiver, der var i at bygge en Øresundsbro, set med banens øjne. DSB vidste, hvad andre ikke vidste, at der var realitetsforhandlinger i gang om broen, og nu gjaldt det om at få sat en dagsorden, der førte til, at DSB fik nye opgaver og ikke mindst bevillinger – direkte eller indirekte via broøkonomien. Man arbejdede derfor videre med tankerne i *Plan 2000*.

Brochuren var en ren reklamebrochure, som havde til formål at positionere DSB i forhold til broprojektet. Den diskuterede godstog, fjerntog mellem Sverige og Tyskland etc., men den præsenterede faktisk også en rigtig god ny idé: nemlig at koordinere og integrere de skånske regionaltog med de sjællandske. Idéen var, at etablere et nyt togsystem kaldet *Ørestadstog* med tre linjer, der med timedrift skulle køre over broen og knytte Hovedstadsregionen og Skåne sammen: Én fra Helsingør til Kristiansstad, én fra Roskilde til Ängelholm og én fra Østerport til Ystad. På den måde ville man få et system med tyve-minutters drift mellem København og Malmö.

Det var en rigtig god idé og jeg bidrog selv uopfordret med at promovere idéen i min bog ”Øresundsbroens muligheder” (1994), hvor jeg sammenlignede fremtidens mulige Øresundstog med Bay Area Rapid Transit – togene, der binder regionen omkring San Francisco Bay sammen til én region. Det regionale togsystem skulle være en livsnerve i en kommende Øresundsregion, bestående af den daværende Hovedstadsregion og Skåne, som togene skulle binde sammen. Men efter beslutningen om

at bygge broen blev endeligt truffet i 1994, blev der ikke snakket særligt meget mere om de nye Øresundstog. Jeg undersøgte derfor, hvad der foregik og her er historien:

Tidligt viste det sig, at forhandlingerne mellem DSB og ”svenskerne” var gået i stå. DSB var som statslig myndighed ikke til sinds at forhandle med de regionale myndigheder i Skåne, der drev de skånske regionaltog. I stedet ville DSB kun forhandle med de statslige myndigheder i Stockholm, der imidlertid ikke havde noget at gøre med den regionale trafik i Skåne. Den regionale togtrafik er faktisk regionaliseret i Sverige i modsætning til i Danmark.

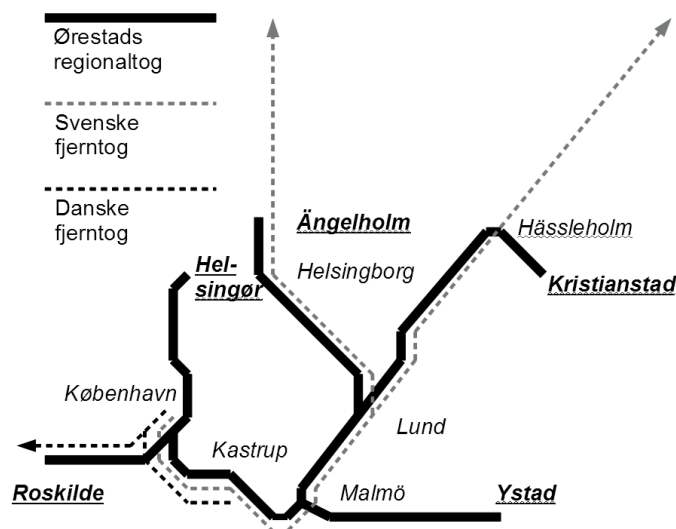
Vi har allerede hørt, at DSB af strategiske grunde modarbejder enhver form for regionalisering, herunder naturligvis i særdeleshed regionale trafiksselskaber, der kan komme til at overtage drift af regionaltog fra DSB, hvis politikerne i et svagt øjeblik ikke skulle være under kontrol. Hvis den kollektive regionaltrafik blev styret som ét samlet system så, ville DSB jo miste sin særstatus i forhold til andre kollektive trafikformer og det ville få konsekvenser for virksomhedens helt særlige økonomiske vilkår via finansloven.

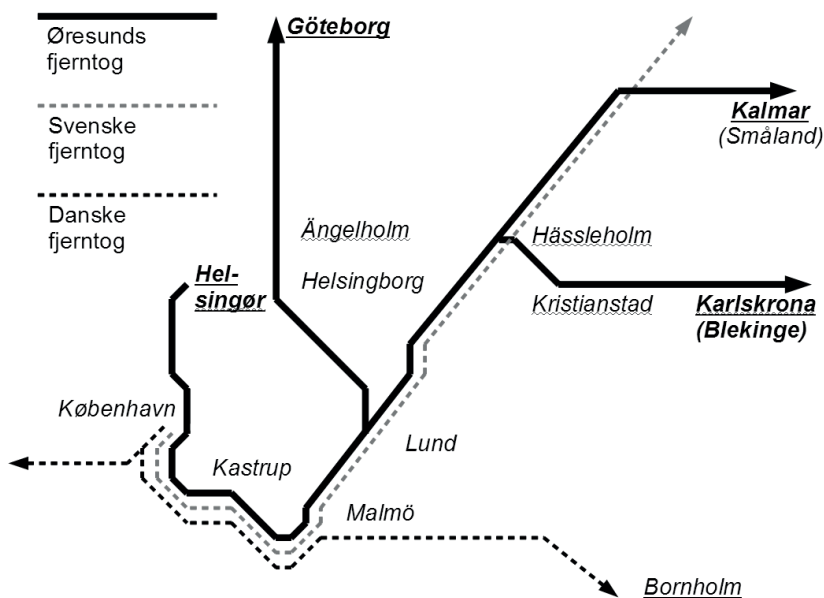
Forhandlingerne var altså gået i stå. Man var derfor i ramme alvor ved at planlægge en shuttle-forbindelse, der én gang i timen skulle køre mellem København H og Malmö C, som den eneste lokale og regionale forbindelse. Men DSB kom heldigvis under pres og blev nødt til at udvikle et Øresundstogsystem, som DSB dog stillede urimelige krav til, så det var svært at få svenskerne med til det.

Det blev ikke et S-togslignende koncept, eller et koncept som de skånske regionaltog: Pågatågen, men derimod et fjerntogskoncept. Der blev indrettet 1. klasse kupéer, der blev indrettet handicaptolletter og vigtigst af alt: togene fik som andre fjerntog kun få døre. De var kort sagt designede til at køre lange stræk uden stop, altså det modsatte af det, der var behov for. Konsekvensen blev, at holdetiden på stationer med mange passagerer blev forlænget, hvilket specielt ses i Kastrup, hvor hundredevis af passagerer med kufferter og bagage slås om at komme ind og ud af de få døre. Togene er kort sagt ikke designede til at køre i den tætbebyggede og -befolkede Øresundsregion og med mange stop. Det er kort sagt fjerntog der kører som regionaltogskørsel.

Konsekvensen af, at forhandlingerne gik trægt, var, at togene blev bestilt alt for sent. Da indvielsen af broen nærmede sig, stod det derfor klart, at togene ikke var klar til at køre. I panik gik en DSB-direktør som allerede fortalt derfor på TV og foreslog i ramme alvor, at indvielsen af den færdigt anlagte Øresundsbro skulle udskydes - *også for bilernes vedkommende*. DSB foreslog altså, at den færdige bro skulle stå ubenyttet hen, fordi DSB i løbet af en ni år lang periode, siden regeringsaftalen af marts 1991, ikke havde kunne finde ud af at indkøbe Øresundstog i tide, fordi man principielt ikke ville samarbejde med de regionale skånske myndigheder. Men broelskabet - som heldigvis havde 50 % svensk ejerskab og derfor reelt var udenfor DSB's sædvanlige politiske manøvrer muligheder - afviste forslaget, da det havde budgetteret med indtægterne fra sommerferietrafikken. Broen blev derfor indviet den 1. juli 2000.

Resultatet blev, at DSB det første år kørte testkørsler med reelt intetående passagerer som prøvekaniner. Systemet fungerede slet ikke. Jeg pendlede selv med Øresundstogene år 2000. Det skete flere gange, at togene lavede en umotiveret katastrofeopbremsning i tunnelen under Øresund for så at holde stille i tunnelen et par timer. Det gav ingen mening at kigge i køreplaner og selv informationen på perronerne var helt hen i vejret.





Figur 18.2 Det af DSB realiserede Øresundstogsystem

Øresundstogene kom aldrig til at indfri de løfter, den gamle reklamebrochure gav: virkelighedens tog var meget langsommere end dem DSB reklamerede for. F.eks. var køretiden fra Østerport til Tårnby 67 % længere, til Malmö C 36 % og til Lund 39 % længere. Kort sagt, det var bare nogle tal, der skulle imponere beslutningstagerne og få dem til lommerne. Luftige køreplansidéer er ikke nogen ny disciplin, når det gælder om at påvirke den politiske beslutningsproces!

Linjen til Roskilde blev heller aldrig til noget. Årsagen var kapacitetsproblemerne på Hovedbanen, og at togene i givet fald skulle vendes der, noget der er meget kapacitetskrævende. De forslag DSB oprindeligt kom med i brochuren fra 1989 var alene funderet i et markedsføringsunivers og ikke et konkret driftsoplæg.

Til at begynde med forbandt togene da også kun Østerport og Malmö C hvert 20. minut, dog med ét tog i timen til Lund. Svenskerne havde nemlig kun bestilt ganske få tog. Siden blev forbindelserne dog gradvist forlænget. Til sidst lykkedes det for DSB at få en model på plads, hvor togene kom til at køre *ud af Skåne*. På den måde kom DSB fri af den regionale togtrafik i Skåne. Nu var det jo interregionale tog, dvs. fjerntog og så var DSB igen på hjemmebane.

Det er det system, der siden blev udliciteret og blev til det skandaløse DSB First. Togene fik endestation i Göteborg, i Kalmar (i Småland) og i Karlskrona (i Blekinge). Dermed lykkedes det DSB at få transformeret et regionalt togsystem til at blive et fjerntogssystem, men som i Danmark og i Øresundsregionen altså alligevel skulle fungere både lokalt og regionalt. *Dette reelt absurde togsystem er årsagen til den manglende regularitet på Kystbanen i dag. DSB har kort sagt skabt regularitetsproblemerne på kystbanen fordi man interesserede sig for andre ting.*

En mere kuriøs konsekvens af sammenblandingen af lokaltrafik og fjerntrafik er, at man dagligt kan opleve højlydte skænderier mellem pendlere og langtursrejsende, når de sidstnævnte med pladsbilletter beder de førstnævnte uden pladsbilletter om at flytte sig fra et sæde, de har tilkæmpet sig i et propfyldt tog. Pendlerne kan nemlig ikke reservere plads.

Takstsystemerne blev heller ikke koordineret. Det regionale selskab Skånetrafikken har kun fået lov til at opstille billetautomater på to stationer i Danmark, nemlig i lufthavnen og på København H. Skal man rejse fra Region Sjælland, f.eks. fra Holbæk til Malmö er det ikke muligt at købe en billet på Holbæk station til Malmö. Det samme gælder alle andre stationer på Sjælland uden for Hovedstadsområdet, hvor der ikke er "et internationalt rejsecenter". Billetter til Skåne kan nemlig udenfor Hovedstadsområdet kun købes på et internationalt rejsecenter.

Kommer man til Kastrup fra udlandet og ikke er lokalt kendt og skal videre med toget til Malmö står der tre automater: en DSB-automat, en SJ automat (Statens Järnvägar) og en Skånetrafikautomat uden yderligere forklaring til de stakkels passagerer. Er man udlænding må man give op eller bare stå på toget i håb om at kunne købe den ombord. Men det koster den udenlandske gæst en bøde på 800 kr.

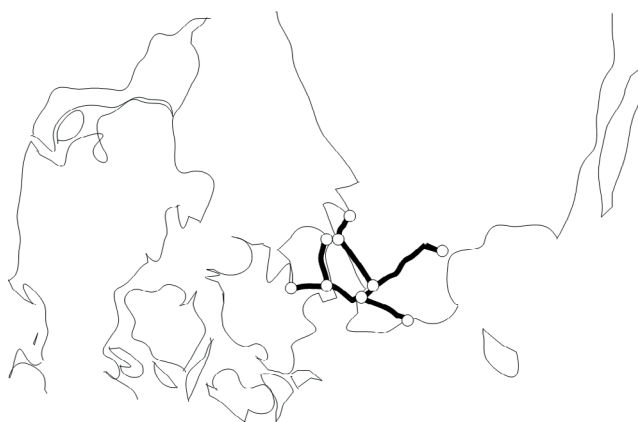
Forleden var jeg til møde i Helsingborg. Da jeg skulle hjem holdt Øresundstoget på Helsingør station. Det havde destination Karlskrona. Det virkede helt absurd. Da jeg kom til Nørreport og gik fra perronen, så jeg, at Kystbaneperronen havde fået nyt navn: 'Fjerntogsperron', hed den nu. Det er en måde at få kunderne (politikere og passagerer) til ubevidst at acceptere, at rigtig togtrafik er fjerntrafik. Formålet er at sikre sig, at det ikke kan komme på tale at tænke regionaltrafikken styringsmæssigt ind på tværs af trafikformerne. Øverst i hierarkiet er og forbliver DSB!

Det er kun et spørgsmål om tid, før man vil tage den fulde konsekvens af, at systemet er, som det er: Man har længe diskuteret muligheden af, at Øresundstogene ikke skal køre på Kystbanen, men kun skal køre til Østerport. Så er målet fuldt: det sjællandsk – skånske regionale trafiksystem, kaldet Øresundstog, er transformeret til et ren fjerntogssystem, der ikke forener og integrerer Øresundsregionen, København, Roskilde og Helsingør med Skåne, men forbinder København med de fjerntliggende byer: Göteborg, Karlskrona og Kalmar. Øresundstog vil så ikke være tog, der knytter Øresundsregionen sammen, men tog, der kører ind og ud af Øresundsregionen.

I den forbindelse er det en pointe, at der stort set ikke er noget passagergrundlag for trafik mellem København og Sydsverige ud over Skåne. Som systemet fungerer i dag, kan man se, at passagerer, der kommer fra linjerne fra Göteborg, Kalmar og Karlskrona næsten alle stiger af i Malmö/Lund, hvor passagerer til København så stiger på toget. Til gengæld kan togene efter at have kørt op mod 300 km næsten ikke undgå at have oparbejdet visse forsinkelser, der så forplantes ud i det tætpakkede københavnske regionaltogssystem. Spørgsmålet er, om ikke tiden er inde til at gå en anden vej: at realisere den oprindelige idé. Den var faktisk ikke så dårlig endda. At binde Hovedstadsregionen og Skåne sammen med regionaltog, der er bygget til opgaven.

Særligt interessant er det, at der ikke blev nogen forbindelse til Ystad, der fungerer som pendlingsopland til Malmö og dermed potentielt også til København, modsat Ängelholm og Kristiansstad. Forklaringen er, at Ystad modsat Ängelholm og Kristiansstad ikke er en station på vejen *ud af* Skåne, da byen jo ligger ved havet og derfor af naturlige årsager er en endestation *i Skåne*. Ikke desto mindre har de kreative medarbejdere i DSB fundet en løsning, der tilgodeser DSBs interesser, men slet ikke Øresundsregionens og dermed Danmarks. I stedet for at binde strækningen mellem Malmö og Ystad sammen med København med Øresundstog har DSB etableret en ren dansk intercityforbindelse gennem Skåne, kaldet *IC Bornholm*. IC-Bornholm er DSB's svar på den meget succesfulde fjernbusrute mellem København og færgerne i Ystad mod Bornholm, en rute det ikke er lykkedes DSB at spænde ben for gennem det danske politiske system, da det er en international rute. Kigger man på DSBs hjemmeside, hvad jeg gjorde i forbindelse med vinterens snevejr, for at få et overblik over trafiksituationen, kan man da også se at togforbindelsen mellem København og Ystad systematisk omtales som *København – Ystad – Rønne*.

For at give et indtryk af hvor voldsom den geografiske forskel er mellem det oprindelige forslag til Ørestadstog og det realiserede, gengives nedenfor tre landkort, der giver et indtryk af geografiske afstande: De viser, 1) det oprindelige forslag til Ørestadstog 2) det danske intercitysystem med IC Bornholm, samt 3) det realiserede system med Øresundstog. Det ses tydeligt, hvordan det er lykkedes DSB at få transformeret et tog-system der skulle have været et regionalt system til at blive fjerntrafik.



Figur 18.3. *Det oprindelige forslag til Ørestadstog.*



Figur 18. 4. *Det danske IC-system med IC Bornholm.*



Figur 18.5. *Det realiserede Øresundstogsystem*

Øresundstrafikken er et ekstremt eksempel på fokusforskydning væk fra regional trafik til fjerntrafik og væk fra almindelige samfundsmæssige interesser. Faktisk er der tale om at DSB direkte modarbejder de regionalpolitiske målsætninger, der nyder bred opbakning og dermed Københavns fremtid som sådan.



Timemodellen – for at lukke indenrigslufthavne

”For at opnå højere hastighed og dermed endnu kortere rejsetider end i 1993 kan det blive nødvendigt at ændre IC/3 togets teknik, muligvis med såkaldt kurvestyring. Herved forstås at toget konstrueres, så det krænger indad i kurver og derved selv modvirker den sideacceleration, der opstår ved hurtig kørsel her. De tekniske muligheder er endnu ikke undersøgt tilbunds.

Desuden vil gennemførelsen af Sluttimemodellen kræve tilpasninger af infrastrukturen”

DSB Plan 2000

Timemodellen blev præsenteret som hovedforslaget i *DSB Plan 2000* i 1988. Den går ud på det skal tage præcist én time at køre mellem hver af de største byer og dermed præcist to timer mellem København og Aarhus. Timemodellen indebærer indførelse af højhastighedstog i Danmark. Timemodellen er om noget udtryk for fokusforskydning. Den blev endeligt besluttet i 2013.

Da den blev præsenteret for offentligheden hed det, at den kunne realiseres med en ombygget udgave af IC3 og med nogle ”tilpasninger” i infrastrukturen. Da de så blev konkretiseret af Baneplanudvalget i 1997 viste det sig, at timemodellen forudsætter endog meget omfattende infrastrukturinvesteringer, samt elektrificering. Dette er utvivlsomt en af begrundelserne for at den i 1998 blev forkastet af DSB til fordel for planen *Gode Tog til Alle*, der satsede på høj frekvens og dieseldrift. Samtidig arbejdede Banestyrelsen dog videre med højhastighedsplanerne i *En bedre jernbane*. Som bekendt fik *Gode Tog til Alle* politisk opbakning og førte til IC4.

Mange år senere, da *Gode Tog til Alle* på grund af IC4-skandalen var faldet faldt til jorden, kom timemodellen atter på den politiske agenda, som et alternativ til IC4. Det skete fordi DSB, der nu var i krise ikke havde formuleret en ny alternativ strategi. Så politikerne fandt den gamle forkastede, voldsomt dyre og fokusforskudte timemodell frem igen.

Timemodellen var da efter en dygtig arbejdsindsats atter blevet sat på den politiske dagsorden. Ikke så snart var Carina Christensen (K) blevet minister før hun havde en "vision" om, at det skulle tage to timer at køre mellem København og Aarhus. Hvordan hun har fået ideen, får stå hen i det uvisse, men da hun blev minister i 2007 var det næsten 20 år siden planen var død og begravet bl.a. fordi den var voldsomt dyr. I mellemtiden kunne man på nettet læse at timemodellen var SF's mærkesag! Og i 2009 indgik et bredt flertal i folketinget et grønt transportpolitisk forlig, der blandt andet omfattede en ny jernbane mellem København og Ringsted. Timemodellens første del var dermed besluttet. Og i 2013 år kom de resterende dele af planen på plads med TogforndenDK.

Dermed investerer politikerne 40 milliarder kr., hvortil kommer nyt elektrisk materiel.

	Tusind rejser	Procent	Antal km
Øst	25375	16,6	
Vest	13960	9,2	
Øst-Vest	8175	5,4	
DSB i Danmark, excl S-tog	47510	31,2	4031
S-tog	92146	60,5	1097
Øresund (DSB First)	(43123)	-	
heraf over Øresundsbroen	10912 ¹	7,2 ¹	
International trafik	918 ¹	0,6 ¹	
DSB trafik i og til/fra Danmark, i alt	152404 ²	100 ²	

Tabel 19,1. Øst-vesttrafikkens markedsandel. 2009

Noter: 1. incl. IC Bornholm, 2. IC Bornholm er talt med to gange

Her er historien: Tilbage i slutningen af 1970'erne indførte DSB en ny køreplan, hvis gennemførelse tilfældigvis kom til at falde sammen med den anden oliekrise i 1979. Den indebar, at benzinprisen steg voldsomt, mens DSB's takster af politisk-bureaukratiske grunde var låst fast. Derfor steg jernbanens konkurrenceevne og resultatet blev en stigning i antallet af passagerer, som man i DSB tillagde den nye køreplan.

Køreplanen gik ud på, at der skulle være afgang fra Københavns Hovedbanegård mod Jylland hver hele time, dvs. med afgangstidspunktet 00. Det var let at forstå og huske. Inspirationen var naturligvis S-togenes faste køreplan. Den nye køreplan var et stort fremskridt. I dag kan det være svært at forestille sig, hvor vanskeligt det var at læse de gamle køreplaner. Derfor var den nye køreplan et fremskridt.

I 1988 skulle man lave de nye køreplaner, der skulle træde i kraft, når IC3 kom i drift og Storebæltstunnelen skulle indvies forventeligt i 1993. De blev naturligvis udearbejdet med den gamle succes i baghovedet. På den måde opfandt man timemodellen, der gik ud på at afgangstiderne på alle vigtige stationer skulle være netop 00 og på nogle få 30 – i første omgang måtte man dog i erkendelse af, at strækningerne København-Odense og Odense-Aarhus ville tage 1 time og 15 minutter at tilbagelægge, have minuttallene 15 i Odense.

For passagererne var det naturligvis vigtigt, at man fik en køreplan med faste minuttal, der altid gjaldt, så de kunne huske afgangstidspunkterne, men det var næppe særligt vigtigt om minuttallene var lige præcis 00, 15 eller 19, hvis bare de altid gjaldt. Derfor var det store fokus på runde minuttal for køretiden mellem stationerne temmelig langt ude, men for folketingspolitikere forekom det strømlinet, og som man kunne læse i *Plan 2000*, var det et særligt udtryk for design og kommunikation:

”Det nye DSB, som er beskrevet i Plan 2000, vil nok være synligt på mange punkter, men endnu flere af de mange fornyelser vil være skjult for øjet.

Og dog er der nogle af nyskabelserne som vel er usynlige, men som er tænkt visuelt. Ideen bag timemodellen er således ikke blot at skabe et elegant og symmetrisk mønster for togdriften, men faktisk at give køreplanen et indhold og en form, som alle kan forstå.

I det hele taget bruger DSB design både som udviklingsværktøj og som målestok for resultaterne.”

Det virkelige indhold i timemodellen var idéen om at afkorte køretiden mellem København-Odense og Odense-Aarhus fra 1 time 15 minutter til én time sharp. Det var igen, hed det, et spørgsmål om kommunikation. Det var denne idé om, at det skulle tage præcist én time at køre mellem de store byer som i *Plan 2000* blev kaldt sluttimemodellen, som er det,

vi i dag kalder timemodellen, der nu er besluttet med Togfonden Danmarks investeringer. Vi investerer altså i dag meget store beløb for at få de sidste dyrt købte minutter med fordi afgangstiderne skulle være "runde". Samfundsøkonomien blev overrulet af runde afgangsm minutter!

I planen blev timemodellen beskrevet: Der vistes en køreplan, der ville træde i kraft i 1993, når den faste jernbaneforbindelse over Storebælt forventedes indviet. Hver halve time skulle der være afgang fra København til Jylland og til Odense måske endda hvert kvarter med let forståelige afgangstider 00, 15, 30 og 45. Køretiden til Odense ville tage fem kvarter, derfra ville turen til tage tre kvarter (to timer fra København) til Vejle og en time og et kvarter til Aarhus og Esbjerg. Fra Aarhus ville turen til Aalborg tage en time og fra Vejle ville turen kunne gøres på en time og tre kvarter til Holstebro, jævnfør nedenstående tabel fra *Plan 2000*.

Faste minuttal i timemodellen

(45)	00	(15)	30	København	↑	30	(45)	00	(15)
(10)	15	(40)	45			Odense	15	(20)	45
	00			Vejle				00	
	(45)		00	Århus		00	(15)		
			00	Aalborg		00			
			30	Holstebro		30			
	30			Esbjerg				30	
	00			Sønderborg				00	

() angiver stoptog

Kilde: BSB Plan 2000, 1988

Tabel 19.2. Timemodellen i Plan 2000

Timemodellen blev, hed det sig, muliggjort af de nye IC/3-tog som efter en indkøringsperiode ville hæve tophastigheden fra 140 km/t til 180 km/t. Tabellen viser den køreplan, som DSB *Plan 2000* hævdede ville træde i kraft i 1993. Den krævede ifølge *Plan 2000* ikke ekstra infrastrukturinvesteringer eller elektrificering. Den forudsatte blot de IC/3-tog vi har i dag. Planen tilgodeså alle egne. Det blev særligt fremhævet at: "navnlig Nordjylland bliver tilgodeset med ekstra hurtige forbindelser", stod der. Det var DSB's måde at imødegå nordjyske politikeres bekymring

for at Storebæltsforbindelsen ville flytte aktivitet i Jylland mod syd. I det hele taget var hele teksten fokuseret på, at politikere fra alle jyske valgkredse skulle føle sig tilgodeset.

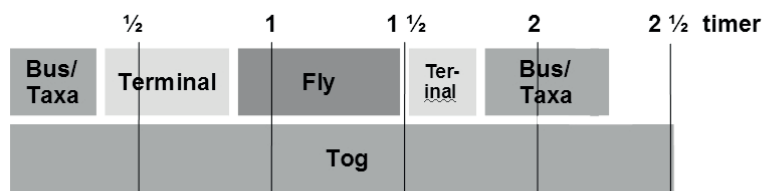
Timemodellen blev formuleret i direkte forlængelse af Storebæltsbeslutningen fra 1987. Den blev som nævnt præsenteret i 1988 i Plan 2000, der havde som erklæret formål at følge op på Storebæltsbeslutningen. På det tidspunkt vidste man endnu ikke, at det ville gå galt med tunnelbyggeriet og man håbede på og regnede med at få byggeriet af bilbroen udsat og sidenhen opgivet, således at der alene blev etableret en jernbaneforbindelse over Storebælt, men ingen vejforbindelse.

Dermed kunne DSB få et næsten-monopol i øst-vesttrafikken. Endnu i slutningen af 1988 kunne man i medierne se DSB-medarbejdere, der korreksede politikere, hvis de skulle komme til at give udtryk for en negativ holdning til biltog. Med en biltogsløsning var en konkurrent, bilerne taklet og gjort til en finansieringskilde. Den anden konkurrent fjernbusserne kunne takles politisk-administrativt. Tilbage var kun indenrigsflyvningen. Den skulle der derfor satses alt på at få nedkæmpet. Det er i det lys – og kun det lys – at timemodellen skal ses. Sluttime-modellens formål var at give DSB et reelt monopol i øst-vesttrafikken.

I Plan 2000 begrundede man da også sluttime-modellen med at banen fik fuld konkurrencekraft i forhold til indenrigsflyvningen (og bilerne). Det stod allerede klart, at det ikke kunne betale sig at flyve mellem København og Odense og København og Billund, når Storebælt var indviet. Men hvad med Tirstrup? Det ville efter Storebælts indvielse stadig tage 2 ½ time at køre mellem København og Aarhus med toget. Det var her sluttime-modellen med præcist to timers kørsel mellem København og Aarhus kom ind i billedet.

I *Plan 2000* kan man læse begrundelsen for, at det skal tage præcist to timer at køre mellem København og Aarhus frem for de 2 ½ time, som man mente det ville tage med IC3-togene efter Storebæltsforbindelsens indvielse. Det skete med en figur, der er præcist gengivet nedenfor (overskriften er min).

Rejsetid med tog og fly – den reelle begrundelse for sluttimemodellen



Kilde: DSB Plan 2000, 1988

Under figuren kunne man læse følgende tekst: ”En flyrejse mellem København og Århus tager i gennemsnit 2 timer og 15 minutter, fra centrum til centrum. En togrejse tager i 1993 2 ½ time, og på længere sigt kun 2 timer. ... DSB anser både selve rejsetiden og tidens kvalitet for vigtige konkurrenceparametre på fremtidens transportmarked”.

Beregningen viste, at det tog 2 timer og et kvarter at ”flyve” fra Banegårdspladsen i Aarhus til Københavns Hovedbanegård, altså fra bycenter til bycenter, når man medregnede ventetid og transport til/fra lufthavnene. Det betyder, at uden sluttimemodel er flyet hurtigere, men med sluttimemodellen er toget hurtigst. Det er derfor at en køretid på præcis to timer var så vigtig. Det var den reelle argumentation for sluttimemodellen, at den kunne og skulle lukke indenrigsflyvningen mellem Tirstrup og Kastrup – altså på papiret. I virkelighedens verden holder beregningen naturligvis ikke, da de færreste skal fra banegård til banegård. Som tankeeksperiment kan man blot forestille sig, at man skal fra domkirke til domkirke i regnvejr. Det forudsætter en taxa. Og så ligger i hvert fald Kastrup i praksis lige så nær som Hovedbanegården. Hertil kommer alle de rejsende, der skal bruge bilen i anden sammenhæng, f.eks. til varetransport eller fordi de skal besøge flere steder.

Andet steds i *Plan 2000* fremhævede man dog også timemodellens andet perspektiv, at man fik en let forståelig og kommunikerbar køreplan som et mål, men som nævnt, tallet 00 er ikke lettere at huske end ethvert andet tal, blot der kun er ét. At de sidste minutter var meget dyre var for DSB ligegyldigt, da de for DSB var gratis.

En DSB-direktør formulerede det helt tydeligt i TV. Det handler om at "kapre kunder" og "vi lukker en lufthavn om året". Det sagde han virkelig! Det er denne indstilling og opfattelse af passagererne som brikker i et strategisk spil, der ligger bag timemodellen. Det kan derfor ikke undre, at kundetilfredsheden er i bund. Ingen private virksomheder kunne drømme om at tænke på den måde – og slet ikke udtale sig sådan.

Sluttimemodellens realisering ville, hed det sig i Plan 2000 kræve visse ændringer i "IC/3-togets teknik, muligvis kurvestyring" og "tilpasninger i infrastrukturen. Men den tekniske realisering er endnu ikke endeligt fastlagt på nuværende tidspunkt" hed det. At disse investeringer blot var et greb i lommen fremgik da også klart af Plan 2000's økonomiafsnit, hvor man kunne læse følgende:

"Sluttimemodellen er den langsigtede vision for fjerntrafikkens køreplan. Projektet omfatter bygning af kortere strækninger, ny bane mellem Fredericia og Aarhus og muligvis teknisk ændring af IC/3 togene til højere fart. Investeringen kan endnu kun anslås meget groft til 1,0 – 1,5 mia. kr, mens driftsøkonomien kan forudses forbedret med ca. 200 mio. kr./årligt". En sådan investering vil enhver økonom sige er overordentligt rentabel. Den vil jo forrente sig med 13 - 20 % p.a. Problemet er, at der kun var tale om politisk kommunikation – i dag, hvor regeringen vil investere i sluttimemodellen, er der tale om 30-40 milliarder og så er investeringen mildt sagt urentabel.

Politisk kommunikation fra en offentlig myndighed må siges at være udtryk for fokusforskydning væk fra politisk loyalitet og sober politisk rådgivning. Men alligevel: Et projekt, der i første omgang markedsføres med et overslag, der kan "anslås meget groft" til 1 – 1 ½ mia. kr. ender som et projekt til 30 – 40 milliarder kr.!

Grundlæggende er der følgende problemer med timemodellen:

Den er udtryk for fokusforskydning væk fra betjening af passagererne til bekæmpelse af konkurrenter.

Den er udtryk for fokusforskydning væk fra regional- og pendlertrafik til fjerntrafik.

Den er udtryk for et absurd investeringskriterie (minuttalsplanlægning) og dermed fokusforskydning bort fra økonomisk sund fornuft.

For passagererne er problemet, at det ikke er deres interesser og behov, der har dannet udgangspunkt for formuleringen af timemodellen. *Fokus er simpelthen forskudt bort fra passagererne.*

For passagererne spiller den ekstremt dyre tidsbesparelse på de sidste få minutter, der gør at det tager *præcist* to timer at køre mellem banegårdene kun en marginal rolle. En lang række andre faktorer er mindst lige så vigtige, parkeringsmuligheder og tilbringersystemer til stationerne, behagelige og opvarmede ventefaciliteter, lænestole, materiel og ikke mindst frekvens. Så skal der investeres i banerne, kan der med stor fordel investeres i noget andet end kortere rejsetid, da kortere rejsetid fordrer meget dyre anlæg.

Det aller alvorligste er imidlertid, at de politikere, der nu investerer 40 milliarder kr. af samfundets penge, har gjort det i god tro. De har gjort det for passagerernes skyld, men timemodellen udtrykker en direkte nedprioritering af regionaltrafik. I dag, hvor regeringen har præsenteret offentligheden for TogfondenDK ved vi, at prisen for at realisere sluttimemodellen er, at mange tog ikke må stoppe eller skal ledes uden om vigtige stationer som de regionalt rejsende hidtil har anvendt. DSBs daglige brugere vil således få stadig dårligere betjening i takt med investeringerne i timemodellen gennemføres, eksempelvis:

Roskilde. Den nye jernbane København-Ringsted vil betyde, at Roskilde vil få dårligere trafikbetjening, da mange tog vil køre uden om Roskilde og kapaciteten på København H er fuldt udnyttet, så det ikke er muligt at indsætte ekstra regionale tog fra Roskilde til København H. Banen gennem Roskilde skal bruges til de svensk-tyske godstog.

København. Manglende investeringer i København H betyder, at der skal anlægges en ny aflastningsbanegård Ny Ellebjerg. I det omfang tog anvender den i stedet for København H betyder det at rejser til/ fra Københavns centrum (Kgs. Nytorv) bliver på 8 metrostationer, svarende til afstanden til Kastrup. Til/fra København H bliver turen fem metrostationer lang. Dermed falder timemodellen på gulvet for København bys vedkommende. Fra Kastrup lufthavn bliver der til gengæld 1 time til

Odense og 2 timer til Aarhus uanset at jyderne slet ikke skal til Kastrup, da de har gode muligheder for at flyve direkte ud af Jylland. Det var ikke muligt i 1988, da planen blev udtænkt.

Vestsjælland. Timemodellen udelukker, at tog standser i Vestsjælland, som dermed kobles af det hurtige intercity-system. Det bliver dermed heller ikke muligt at stige om fra togene fra **Sydsjælland** og **Lolland-Falster** i Vestsjælland.

Vestfyn får ny bane for at afhjælpe kapacitetsproblemer, der blev påpeget af Baneplanudvalget. De forsvinder, når Femern Bælt indvies og godstogene flyttes dertil. Tilbage er dog kurvedretninger, som muliggør hurtigere hastighed.

Vejle. En ny jernbanebro over Vejle Fjord vil koble Vejle af intercity-systemet på samme måde som Roskilde. Tilsvarende vil flere tog ikke standse ved andre østjyske stationer, f.eks. **Horsens**.

Silkeborg-Herning. Den nye bane uden om Skanderborg vil betyde at banen Skanderborg- Silkeborg-Herning ikke længere vil være koblet på intercity-systemet på Skanderborg station.

Aarhus. Endelig betyder kravet om en køretid på præcist tre timer fra København til Aalborg, at der må køres uden om Aarhus H, så man også der får en "Ny Ellebjerg – "løsning, kaldet Eskelund. Dermed øges rejsetiden også til det centrale Aarhus.

For at imødegå denne kritik hævder DSB, at der vil blive skabt øget kapacitet, når de nye strækninger anlægges, så den regionale trafik ikke vil blive nedprioriteret. Men sandheden er en anden. Eksempelvis afspejler den intensive betjening af Vejle station i dag ikke antallet af passagerer, der stiger af og på i Vejle, men at der er en omfattende gennemkørende trafik, som standser i Vejle. Den vil falde bort med timemodellen og en ny Vejlefjordsbro. Og det samme vil være tilfældet for alle de byer, hvor intercitytog fremover ikke skal standse. Dermed indebærer timemodellen, at der sker en generel omprioritering væk fra regionaltrafik til fjerntrafik, dvs. væk fra almindelige menneskers daglige transport med tog bl.a. til/fra arbejde til forretningsrejsende, der alternativt ville flyve. Altså ren fokusforskydning bort fra det, som burde være DSBs kerneopgave.

Havde Aarhus været en by, der havde været bare halvt så stor som København, havde der måske været en mening med konceptet, men byerne i Jylland er mange og små med Storkøbenhavn som målestok, og derfor giver det ikke mening, at der skal køres over hals og hoved til den ene af dem, hvis det havde været kundehensyn, der lå til grund.

I forbindelse med "salgsprocessen" til de byer, som banen flyttes væk fra, som eksempelvis Vejle, blev der præsenteret køreplaner, der viste at betjeningen stort set ikke blev ændret. Fremtidige køreplaner er taknemmelige. Men naturligvis bygger man ikke en ny Vejlefordbro for stadig at sende togene ned gennem Vejle. Fremtidens køreplaner er der ingen der kan sige noget fornuftigt om nu men man lod sig berolige.

De samfundsmæssige følger af denne nedprioritering af pendlertrafik er meget alvorlige, da de simpelthen betyder, at de danske arbejdsmarkeder i fremtiden ikke vil fungere så godt, som de kunne. Dermed svækkes Danmarks internationale konkurrenceevne.

Planlægningsmæssigt er modellen – minuttalsplanlægning - også yderst problematisk. Ved at der skal være et bestemt antal i forvejen defineret minutters køretid mellem alle vigtige byer, risikerer man at nogle af minutterne bliver meget dyre. Investeringskronerne vil kunne anvendes mere optimalt, hvis man alternativt tog udgangspunkt i passagergrundlag og de nødvendige investeringer på de to banelinjer og så på, hvad det rent faktisk koster at opgradere dem til 60 minutter - minut for minut. I en sådan rigoristisk model vil de sidste minutter altid være alt for dyre, dvs. man kunne få meget bedre jernbanedrift – for slet ikke at tale mere bredt om mere effektive kollektive trafikinvesteringer - ved at investere dem anderledes. At anvende i forvejen fastlagte minuttal som investeringskriterie bryder simpelthen med al seriøs planlægning og økonomisk tænkning og alle vejledninger om samfundsøkonomisk planlægning udgivet i tidernes løb fra Finansministeriet. Der er i den grad tale om fokusforskydning bort fra bort fra seriøs trafikplanlægning.

Hele problematikken kan måske synes lidt svært at forstå for ikke-planlæggere, så derfor skal der i det følgende gives et tænkt eksempel, der illustrerer problematikken:

Engang var der noget der hed DanAir, som var et samarbejde mellem de flyselskaber, der fløj indenrigs i Danmark. Dengang kunne man have

forstillet sig, at DanAir havde formuleret en "halvtimemodel" gående ud på at det skulle tage præcist en halv time at flyve fra København til en hvilken som helst indenrigslufthavn. Umiddelbart en "meget god idé", som man sikkert nok kunne få nogle politikere til at markedsføre. Men sandt at sige, en helt vanvittig idé ud fra alle andre synsvinkler. Dengang tog det 25 minutter at flyve til Tirstrup (Aarhus) med jet, 35 minutter til Aalborg med jet, 40 minutter til Odense med turboprop. Modellen ville således indebære, at man kunne sætte farten lidt ned til Tirstrup og spare energi på ruten, at man måtte sætte farten lidt op til Aalborg og man blev nødt til at udskifte propelmaskinerne til Odense med jettfly. Det ville forudsætte ny landingsbane i Beldringe. Halvtimemodellen ville således forudsætte kæmpeinvesteringer i Odense, nøjagtigt ligesom banernes timemodel nødvendiggør nye baneanlæg. Seriøs planlægning med fokus på effekt hos kunderne ville sandsynligvis have ført til det diametralt modsatte forslag: at man skulle satse på bedre service på Aarhus-ruten og undlade at bygge en ny landingsbane i Odense. Men så ville der straks være fynske folketingsmedlemmer og lokalpolitikere, der så store perspektiver i at udvide Beldringe, som ville kræve at folketinget straks bevilligede i den nødvendige infrastruktur. De ville blive bakket op af "trafikforskere", der aldrig har arbejdet i den trafik i virkelighed og af flyentusiaster, som ville kunne fortælle at halvtimemodellem ville give flyvningen et gevaldigt løft og bringe den "op på europæisk niveau".

Timemodellen er et eksempel på, at man har fokuseret væk fra almindelige planlægningskriterier og i stedet anvender cigarkasseøkonomi og udtrykker således fokusforskydning væk fra seriøs trafikplanlægning. Man finder nogle penge og beslutter, at de skal anvendes til et bestemt projekt uden at se det i en overordnet prioriteringssammenhæng, hverken internt i banesektoren, i trafiksektoren eller i samfundsøkonomien. Modellen fører til en uhensigtsmæssig ressourceanvendelse, dvs. man får mindre jernbane for pengene end man ellers kunne have fået. Der er således tale om manglende økonomisk ansvarlighed, der afspejler, at fokus er rettet mod det politiske niveau.

Timemodellen er samtidig et eksempel på fokusforskydning væk fra brede befolkningsgruppers behov for kollektiv trafik for i stedet at tilgodese indre virksomhedsmål om at bekæmpe indenrigsflyvning. Trods de helt åbenbare mangler ved denne form for planlægning, så har den vist sig så langtidsholdbar, at når der over natten skal markedsføres en stor kollektiv satsning som afbigt for et brudte valgløfte om lavere

busbilletter, så hentes planen frem og 28,5 mia. kr. afsættes til formålet uden egentlige investeringsanalyser. Også det er udtryk for fokusforskydning fra almindelige menneskers busrejser til forretningsmandens businessrejser.

I de følgende kapitler skal vi se hvor dramatiske konsekvenser denne fokusforskydning skulle få, idet vi skal se på en række af de delprojekter som indgår i timemodellen og hver i sær er udtryk for den samme fokusforskydning, som kendetegner den overordnede plan. Det drejer sig om fokuset på høj hastighed. Desuden diskuteres elektrificering, signalprogrammet, den nye bane København – Ringsted, de manglende investeringer i København, som er timemodellens achilles-hæl og udformningen af stationen i Kastrup.

KAPITEL 20

Højhastighedstog – revolutionen udeblev

”Med det rette materiel, elektrificering og forbedring af banestandarden samt visse forkortelser, er det muligt at reducere rejsetiden til en time mellem København og Odense, to timer mellem København og Århus og tre timer til Aalborg.”

Baneplanudvalgets statusrapport, december 1995.

Timemodellen går som bekendt ud på at der skal indføres høj hastighed, så banen får fuld konkurrencekraft i forhold til indenrigsflyet og bilen. Den var udtryk for en fokusforskydning mod konkurrentbekæmpelse frem for et fokus på passagerernes behov. Modellen var det helt centrale i *Plan 2000*. Derfor blev alle sejl også sat til når man skulle argumentere for planen. Højhastighedstog blev idealet. Det som der skulle kæmpes for, mens lokal og regional drift, herunder også S-togsdriften gled ud af fokus. Derfor er selve diskussionen om højhastighedstog nært knyttet til de strategiske fokusforskydning i DSB.

I *Plan 2000* man kunne se et kort, der viste Danmark som et ”missing link” i det europæiske højhastighedsnet og i Baneplanudvalgets betænkning man kunne se det samme kort, hvor Danmark nu gennem timemodellen var koblet på. I det følgende skal vi se lidt på betydningen af høj hastighed, nu hvor timemodellen er besluttet og man investerer ca. 40 milliarder kr. i modellen – penge der kunne have været anvendt andre steder, hvor behovet er stort. Spørgsmålet er, hvad får passagerne og samfundet for pengene når de anvendes netop her?

Den japanske Shinkansen var først med høj hastighed, og det må indrømmes, at den effektivitet der kendetegner det japanske togsystem er en helt anden end den, der kendetegner de danske baner. Siden kom franskmændene, tyskerne og spanierne. I Storbritannien lod de vente på sig. Men i dag kører Eurostar med høj hastighed til Den Engelske Kanal. Men hvad er højhastighedstog egentlig? I rapport efter rapport har man tegnet landkort over det europæiske højhastighedsnet, hvor Danmark fremstår som et missing link. Er højhastighedstog da noget andet end andre tog? Svaret er nej! I det følgende skal vi høre om højhastighedstogsrevolutionen, der udeblev.

Højhastighedstog er dybest set et ganske almindeligt tog, der bare er indrettet til at køre hurtigere og så er jernbanesporene anlagt med store kurveradier, der passer til hastigheden og skinnerne vedligeholdes særlig godt. Godstog har normalt ikke adgang, fordi de slider på skinnerne og gør dem ujævne. Men dybest set er der ikke nogen skillelinje mellem højhastighedstog og andre tog.

Et fransk TGV-tog (Train a Grand Vitesse) vil i princippet kunne sættes i drift med kort varsel i Danmark. Strømstyrken i Frankrig er som i danske ledninger. Men det vil naturligvis ikke kunne køre med fuld hastighed. Det ville fordrø et andet banenet, ligesom jeg med min privatbil heller ikke kan køre med maksimal fart på det danske vejnet.

Derfor er højhastighedsbaner et spørgsmål om infrastruktur. Det er sådan set ret banalt. Skal toget køre stærkt må der ikke være for store kurver eller stigninger. Derfor skal baner til høj hastighed bygges, så de skærer sig igennem naturens bløde kurver i stedet for at følge dem.

I Sverige har man på forskellige tidspunkter forsøgt sig med andre løsninger. En metode var en teknik benævnt kurvestyring. De såkaldte X2000 tog, der blev taget i brug omkring år 2000, er hurtige tog, hvor man har søgt at kompensere manglende hældninger på skinnenettet i kurver med en hydraulisk indbygget i togvognene, så de hælder kunstigt under kørsel på kurvede strækninger. Passagererne oplever så ikke en ubehagelig centrifugalkraft. Svenskerne har nemlig den særlige interesse og udfordring, at de skal kombinere hurtig persontogtrafik med godtrafik på de samme skinner. Det er derfor smart, hvis kurvehældningen er lagt ind i materiellet frem for infrastrukturen. Det var en sådan ombygning af IC3, man nævnte muligheden af i *Plan 2000*.

Men lad os nu høre om revolutionen, der udeblev: I de forskellige skrifter som banerne udsender støder man ofte på en meget stor forventning til højhastighedstogenes perspektiver. Igen og igen hører man, hvor vigtigt det er, at Danmark bliver ”koblet på det europæiske højhastighedsnet”. Set fra Danmark begynder det i dag i Hamborg. Set fra København og Aarhus er man ikke koblet på det, da turen til Hamborg ikke foregår med højhastighedstog, men i Hamborg sker det. Dér starter det. Dér bliver man koblet på *højhastighedsnettet*. Derfra kan man køre til hele Europa på ingen tid. I virkeligheden tager det lige så lang tid at køre fra Hamborg til København/Aarhus som til München.

Lad os antage man skal fra København/Aarhus til Stuttgart – hvor stor en rolle spiller så strækningen til Hamborg så? Og hvor stor en rolle spiller en marginal nedsættelse af køretiden til Hamborg med f.eks. en time? Der er stadig langt til Stuttgart! Og der findes fly, der er hurtigere.

I diskussionen om Femern Bælt hører man igen og igen, at det vil få stor betydning, at København kobles på. Vil det det? Hvorfor? Hvad vil det sige at blive koblet på? Er København ikke det i dag? Og jernbanen fra Ringsted til Rødby opgraderes netop ikke til højhastighedstog, men til de svenske godstransporter gennem Danmark.

Lad os finde de reelle svar!

I dag udgør DSB's fjerntrafik inden for Danmarks grænser en meget lille del af DSB's samlede trafik. På samme måde er trafikken til udlandet meget lille set i forhold til DSB's indenlandske fjerntrafik. Altså en meget lille del af en meget lille del. Hver dag rejser 20.000 øst-vest i Danmark. Hver dag rejser 500.000 med DSB – øst-vest rejserne udgør altså 4 % af alle rejser. Hvor stort er grundlaget for trafik til udlandet til Sverige (udenfor Skåne) og Tyskland. 4 % af 4 %, dvs. 1,6 promille? Naturligvis vil det målt i personkilometer være en større andel, men trods alt et begrænset omfang.

Alligevel er europæiske højhastighedstog fremtiden. *DSB Plan 2000* fra 1988 indledes som så mange andre visionære banerapporter med et afsnit om "fremtidens europæiske højhastighedsnet". Der vistest et stort Europakort med de europæiske højhastighedsbaner, delt op i tre: *Nye strækninger i drift 1988, nye strækninger i drift inden 1995 og Strækninger, der ombygges inden 1995*. Blandt de sidstnævnte var to strækninger fra Malmö, nemlig til hhv. Göteborg og Stockholm.

Det er jo interessant set fra Danmark. *Med indvielsen af Øresundsbroen år 2000 blev København koblet på det svenske højhastighedsnet*. En højhastighedstogforbindelse mellem Nordens to største byer og hovedstæder er virkeligt noget. Lad os se på hvor meget?

I flytrafikken skelner man mellem national trafik og international trafik. Set i forhold til byers størrelse og indbyrdes beliggenhed er der et meget større trafikgrundlag for indenrigsflyvning end for udenrigsflyvning. Nordisk trafik kan opfattes som en mellemting mellem indenrigstrafik

og udenrigstrafik. *Set i det lys vil trafikken til Stockholm være meget mere omfattende end til Hamborg.*

Samtidig skelner man også i udenrigsflytrafikken mellem trafik til og fra hovedstæder og andre byer, idet der er et meget større trafikgrundlag for trafik til og fra hovedstæder end til og fra andre byer med en tilsvarende beliggenhed og størrelse. Denne "hovedstadseffekt" indebærer, at også set i dette lys vil *Stockholm have et meget større trafikgrundlag end Hamborg.*

Der er altså dobbelt argumentation for at forbindelsen til Stockholm fra København er meget vigtigere end til/fra Hamborg. Stockholm er en skandinavisk by og en hovedstad. Hamborg er ingen af delene.

Det er ikke bare teori, den aktuelle flytrafik viser, at det er rigtigt. Der er stort set ingen flytrafik mellem København og Hamborg, eller for den sags skyld mellem Stockholm og Hamborg, men der er masser af fly mellem København og Stockholm dagligt.

Set ud fra 'euforien' omkring højhastighedstog burde det derfor have været intet mindre end en trafikal revolution, da man kort efter indvielsen af Øresundsbroen kunne annoncere, at de svenske baner ville begynde at køre med højhastighedstog mellem København og Stockholm. Men hvad skete?

Det hele skete i al ubemærkethed. Der var ingen hype, ingen revolution. Det var kort sagt en fuser. Relationen mellem København og Stockholm blev ikke ændret. Der flyves stadig intensivt.

Det mere end antyder, hvad det vil komme til at betyde, hvis man forkorter rejsetiderne mellem København og Hamborg. Men i banernes skrivelser indgår den slags pointer slet ikke. "Danmark er et missing link i det europæiske højhastighedsnet". Danmark har brug for en "ambitiøs" satsning, hedder det. Realiteterne er, at det er banernes eget image, der skal styrkes med nye prestigeprojekter.

En sådan kunne f.eks. være det, den nu tidligere, dengang kommende svenske statsminister Göran Persson tilsluttede sig i år 2000: en superhøjhastighedsbane, der skulle forbinde Stockholm – Hamborg på

fem timer. Den skulle i givet fald køre uden om Malmö-Lund, Kastrup, København og i stedet krydse sundet ved Helsingborg og føres direkte til Høje Taastrup. Her kommer så spørgsmålet: er Hamborg så meget et vigtigere et mål end København, Kastrup og Malmö set fra Stockholm? Eller tror man, at Høje Taastrup dækker København, når Kastrup ligger meget nærmere?

Det stærke fokus på højhastighedstog er et eksempel på, at fjerntrafik med tog har højere status end almindelige menneskers daglige forbrug af kollektiv trafik og det afspejler fokusforskydning. Højhastighedstog er også et eksempel på, at man ikke fokuserer på almindelig sund økonomisk fornuft. Andre betaler. Jernbanelobbyen kan ikke lide flytrafikkens vækst. Den skal bekæmpes med stort set med alle midler, uanset der måske var mere samfundsnytte og større virksomhedsindtjening i at optimere de daglige pendleres behov. Tænk, hvis man indsatte to jumbojets i pendultrafik mellem København og Aalborg og solgte billetterne til lave priser frem for at investere tocifrede milliardbeløb på togforbindelsen, der måske kan gøre turen på tre timer om mange, mange år.

Det var historien om højhastighedsrevolutionen, der udeblev. I dag kører der rent faktisk højhastighedstog på den strækning, hvor det er mest oplagt at køre med højhastighedstog i vor del af verden, nemlig til mellem Danmarks hovedstad og Sveriges hovedstad, som netop ligger i den optimale højhastighedstogsafstand: 600 km.

Revolutionen udeblev fordi der ikke var nogen grund til at forvente en revolution, men man havde italesat højhastighedstog som noget helt andet end de i virkeligheden er med henblik på at få realiseret timemodellen med et fokusforskudt mål, nemlig konkurrentbekæmpelse. Nu viste det sig, at de for passagerene ikke var nogen revolution.

Det som denne historie også viser er, at der er en meget stor risiko for, at den dag timemodellen er realiseret, så er vi lige vidt. Det vil ikke være nogen revolution at køretiden mellem København H og Aarhus banegård kommer ned på to timer. Til den tid risikerer milliarder, der kunne have været anvendt på at opprioritere den kollektive trafik for almindelige mennesker, at være blevet brugt fokusforskudt bort fra det politikerne egentligt ønskede at opprioritere, da de bevilligede pengene til timemodellen.

Fokusforskydning mod højhastighedsfjerntog bliver aller mest markant, hvis man samtidig sætter den i relation til at S-banen, som fokus systematisk rettes bort fra, selv om den har et flertal af DSBs passagerer og er af reel samfundsmæssig betydning, idet den er en forudsætning for at hovedstadens arbejdsmarked kan fungere. I et senere kapitel skal dette forhold diskuteres. Først skal vi imidlertid videre med de forudsætninger, der skal indfris for at timemodellen kan realiseres. Det gælder bl.a. elektrificeringen af jernbanerne. Rigtige højhastighedstog forudsætter nemlig ifølge Baneplanudvalget elektrisk drift. Her følger historien om den overflødige elektrificering af banerne, som det urigtigt hedder sig er rentabel.

KAPITEL 21

Elektrificering – rentabel når forrentning og vedligeholdelse ikke regnes med

"Elektrificering anses for en teknisk forudsætning i analyserne af den samlede danske højhastighedskoncept på længere sigt. Det forudsættes, at nye strækninger elektrificeres, og at fremtidige nye tog vil være elektriske."

Baneplanudvalgets statusrapport, december 1995

Jernbanen er et barn af dampmaskinen, der i mange år var den eneste maskine, man kendte til. Stor, tung og med lav energieffektivitet – og stærkt forurenende. I 1871 kunne Werner von Siemens imidlertid vise sin elektromotor frem på en industriudstilling i Berlin. Han brugte den til at fremføre et lille udstillingstog, men der skulle gå rigtigt mange år før elmotoren fik betydning i jernbanesammenhænge. Da det skete, var det naturligvis i de sammenhænge, hvor dampmaskinen var mindst hensigtsmæssig: spurvogndrift, der hidtil med fordel havde været hestetrukken. Danmarks første elektriske bane var Nørrebro Sporvej, der fra 1895 kørte med batteridrevne spurvogne. Man fandt dog hurtigt ud af, at ledninger med fordel kunne erstatte batterierne, da det var en begrænset opgave at hænge en let ledning op mellem husblokkene.

Fordelen ved elektrisk drift er, at motorerne er meget små og har enorm trækraft og de accelererer jævnt. Ulempen er, at elektrificering med ledninger er overordentlig dyr ikke bare i anlæg, men også i vedligeholdelse. *Derfor skal der en meget intensiv drift til, før det giver økonomisk mening at ledningselektrificere jernbaner.*

Derfor var der heller ikke mange, der før anden verdenskrig regnede med eldrift som en seriøs mulighed i forbindelse med drift af jernbaner, bortset fra – naturligvis – i bytrafik, hvor banerne er korte (= billige at elektrificere) og intensivt trafikerede (= afkastet er stort) og der var åbenlyse (miljø-)fordele i forhold til dampdrift.

I 1920erne udvikledes et nyt seriøst alternativ til dampmaskinen, dieselmotoren. Den gav banen helt nye muligheder og Danmark var et af de første lande til at udnytte dem. Dieselmotoren gav mulighed for at lave små, lette og hurtigt accelererende enheder, der kunne køre stærkt. I Danmark indførte man i forbindelse med indvielsen af Lillebæltsbroen i 1935 *lyntogene*, der udnyttede den nye teknologiske muligheder: små selv-kørende enheder, der selv kunne køre om bord på Storebæltsfærgerne. *Et perfekt koncept i et af Europas mindste og tyndest befolkede lande.* Med disse tog muliggjordes relativ intensiv drift mellem det tyndtbefolkede Jylland og København.

Efter anden verdenskrig var der således ikke mange, der regnede med el-drift som et seriøst alternativ til diesel (og damp) på baner som de danske, der dækkede et tyndt befolket land med kun ét center. Der var dog to lande, der havde investeret i elektrisk drift i Europa: Sverige og Schweiz: Sverige fordi man havde vandkraften og dermed gratis energi og Schweiz på grund af de særlige forhold, der kendetegnede Alperne, hvor kørsel med tunge damplokomotiver selvsagt var et problem.

Efter krigen, hvor Europa blev delt, så man to forskellige udviklinger: I øst satsede Stalin på en hurtig udvikling af sværindustrien og energiproduktion fra enorme vandkraftværker og i den forbindelse også på en udbygning af jernbanerne med elektrisk drift med henblik på tunge råvaretransporter. I vest gik man mere pragmatisk frem ved genopbygningen efter krigen.

I Danmark fik man del i den amerikanske genopbygningsstøtte, Marshall-hjælpen ved at få mulighed for at licensproducere amerikanske General Motors diesellokomotiver. Sådan blev MY-lokomotivet til som et til danske forhold tilpasset amerikansk lokomotiv, som danskerne tog i mod med kyshånd på grund af de gode erfaringer med diesel fra lyntogene. Konsekvensen var, at man gik væk fra små lette selv-kørende enheder til tunge dieselektriske lokomotiver. Det var egentligt et tilbageskridt.

Elektrificering i Tyskland

I Tyskland, havde man elektrificeret en del strækninger i det sydlige Tyskland, specielt i Bayern på grund af de mange stigninger. Efter krigen satsede man ikke på elektrificering, men hvor man havde elektrisk drift

fortsatte man med at elektrificere, da problemet med elektriske tog er, at de kun kan køre, hvor der er elektrificeret. Problemet med at elektrificere er således, at bordet fanger - det er en fælde. Dvs. det er en politisk fælde, for for banerne er det set ud fra en fokusforskudt virksomhedsbetragtning fast indtægt. I den forstand minder elektrificering om tobaksrygning. For forbrugeren/samfundet er afhængigheden et stort problem, men for industrien, der lever af afhængigheden er det alle tiders.

Elektrificering i Tyskland giver imidlertid en helt anden mening, end i Danmark. Tyskland og specielt Vesttyskland er tæt befolket og store dele af landet har karakter af at være sammenhængende byområder, hvor der reelt er tale om S-banedrift. Dertil kommer, at der i Tyskland er en række store centre, som ligger relativt langt fra hinanden, hvorimellem drift med store enheder og non-stop-kørsel med høj hastighed giver mening. *Det er der ikke i Danmark.*

Hertil kommer, at der i Tyskland er tale om omfattende godstransport på skinner, noget der ikke findes i Danmark, når der ses bort fra udenlandsk transitgods. Derfor gennemførtes en vis elektrificering af de tyske hovedbaner. (Efter tyske forhold findes der ingen hovedlinjer i Danmark, kun regionalbaner). Men elektrificeringen i Tyskland er slet ikke så langt fremme, som interessenter bag elektrificering af de danske baner hævder. Det var f.eks. først i december 2008, at banen mellem Hamborg og Lübeck (byer større end København og Aarhus og i forstadsafstand fra hinanden) blev elektrificeret.

I efterkrigstiden gjorde man imidlertid også noget andet i Vesttyskland: man satsede på batteridrevne tog til sidebanerne, hvor ledningselektrificering af økonomiske årsager selvsagt ikke kunne komme på tale, dvs. baner som de jyske. Tyskland havde en lang tradition for batteridrift og nu udvikledes nogle nye driftsenheder, som der blev bygget ca. 250 stk. af, og som kom til at spille en nøglerolle på sidebaner over alt i Vesttyskland fra Sydslesvig over Ruhr til Bayern. De blev produceret i perioden frem til midten af 1960'erne. I 1990'erne blev de taget ud af drift, hvor de blev erstattet med dieselmateriel, da dieselteknologien i mellemtiden var blevet udviklet, mens el-teknologien havde stået i stampe. Det var samtidig med man udviklede IC3-togene i Danmark.

Elektrificering i Danmark

I Danmark nærmede tiden sig i 1970'erne nu til udskiftningen af de gamle diesellokomotiver fra 1950'erne. I 1975 kunne DSB præsentere offentligheden for *DSB Plan 90*, der havde til formål at transformere DSB til en moderne national transportvirksomhed. I den forbindelse foreslog man det samlede jernbanenet blev beskåret til det absolutte minimum, så der kun var hovedbanerne tilbage, som så til gengæld skulle elektrificeres, ikke mindst af hensyn til godstransporten, som man i *Plan 90* ville koncentrere omkring ni godstransportknudepunkter. Persontrafikken skulle samtidigt indskrænkes til hovedbanerne, hvor der skulle køres med moderne elektrisk materiel.

Dette var baggrunden for, at folkettinget ved lov af 23. maj 1979 fire år efter præsentationen af *Plan 90* besluttede at banerne skulle elektrificeres i forbindelse med at man udskød bygningen af Storebæltsbroen.

Nu skulle der udvikles et nyt lyntog til det elektriske net. Men da elektriske tog ikke ved egen kraft kunne køre om bord på Storebæltsfærgerne, foreslog man fortsat lokomotivdrift, der desværre forudsatte en omfattende rangering ved færgerne. Man foreslog, at der skulle udvikles nogle nye femvognstogsæt kaldet prototypelyntoget eller IC5 med samme længde som en færge og med et styrehus i hver ende, men altså uden egen motor. Ideen var så, at disse tog kunne blive skubbet af et lokomotiv frem til og ind på færgen og blive trukket ud på den anden side af bæltet. I en overgangsfase kunne man så bruge lokomotivskiftet til at skifte mellem elektrisk traktion på Sjælland og diesel på Fyn og i Jylland.

IC3-beslutningen om dieseltog

Der opstod imidlertid store tekniske problemer for det nye tog (se afsnittet om IC4) og det kunne nemt være gået rigtigt galt. Men DSB var heldig. Man havde simpelthen den rette mand på rette sted til rette tid. Han hed Niels Touggaard-Nielsen og han kom til at redde jernbanen fra en katastrofe – eller rettere sagt, det lykkedes ham at udskyde katastrofen en hel generation.

Han indså, at DSB med elektrificeringen var på vej ud af et vildspor. Med lokomotiv- og elektrisk drift blev der lagt så mange restriktioner ned over køreplanlægningen, at man simpelthen ikke kunne lave en velfungerende køreplan for Danmark før alle baner var elektrificerede og det ville være årtier ude i fremtiden. Med store enheder kunne man reelt ikke betjene de tyndt befolkede egne i Jylland med direkte drift til og fra København, da man kun havde én færge i timen at gøre godt med. Den gradvise udbredelse af det elektriske net i Jylland ville samtidig indebære, at man i årevis måtte køre med gammelt dieselmateriel under ledningerne og måtte pålægge passagererne at skifte tog, hvis de skulle til København.

Han foreslog man lavede en moderne udgave af 1930ernes lyntog. Det blev til det dieseldrevne IC3 og man droppede planerne om det nye lyntog. Dermed fik DSB igen et system med små selvkørende tog, der var hurtigt accelererende, havde et lille energiforbrug og dermed god driftsøkonomi og en begrænset udledning af forurenende partikler. Med dem kunne man med én færge i timen få timedrift mellem København og alle vigtige byer i Jylland.

Hertil kom så, at sådanne tog kunne udvikles hurtigere end man kunne nå at elektrificere banerne og at de kunne køre over alt fra dag ét også der, hvor man dengang aldrig kunne drømme om at elektrificere banerne. Disse steder kunne dermed få direkte forbindelser til København.

Argumenterne for at køre med små dieseldrevne tog frem for store tunge elektriske tog var i danske geografi indlysende – og i dag kan man dagligt opleve, hvor gode IC3-togene faktisk er i daglig drift. Siden blev der blevet bygget en Storebæltsbro, men det ændrer ikke grundlæggende ved, at der bortset fra den østjyske længdebane kun er en meget begrænset trafik på banerne vest for Lillebælt. En trafik det kun giver mening at elektrificere, hvis man lukker øjnene for den økonomiske virkelighed, dvs. tænker fokusforskudt. Derfor var det også kun naturligt, at folketinget ophævede beslutningen om at elektrificere de danske baner. IC3 havde vist sig at være et fulgyldigt alternativ til elektrisk drift.

Men bag elektrificeringen er der meget stærke økonomiske interesser, der lige siden har kæmpet for at få elektrificeringen på dagsordenen igen. Der er hele rådgivningsbranchen. Der er de store materielproducenter, og der var entreprenørerne og underleverandørerne. Elektrificeringen af jernbanerne vil alene i Danmark løbe op over 20 milliarder

kr. og med sådanne beløb som en gulerod i udsigt, opstod der hurtigt enighed om, at elektrificering af banerne var ”fremtiden”. At det samfundsøkonomisk var langt ude, udelukkede jo ikke, at der her var enorme forretningsmuligheder.

Så selv om DSB satsede på dieseltog, opstod der hurtigt en lobby, der mente, at på langt sigt kunne man ikke komme uden om en elektrificering af banerne. Den fandt også støtte hos visse medarbejdere i DSB og BeneDanmark, der havde brugt år af deres professionelle liv på at planlægge elektrificeringen. ”*Det var fremtiden*”. Og de mange jernbaneentusiaster, som reelt ikke skelnede mellem det at lege med deres barndoms Märklin-tog og virkelighedens baner, var enige om at elektrificering var fremtiden. Også fordi man, når man i fremtiden skulle kobles på ”det europæiske højhastighedsnet”, så var elektrisk drift en nødvendighed, sagde man. Ellers kunne de tyske el-tog jo ikke køre på de danske baner. Jernbaneentusiasterne kunne simpelthen ikke lide de små letvægts IC3-tog, der var lavet af aluminium – det var simpelthen ikke *rigtige* tog, alene fordi de var letvægts - nærmest kun en slags skinnebusser. Det brød de sig ikke om.

DSB's satsning på dieseltog var dermed fra start i oprørte vande. I første omgang ændrede DSB planerne, så elektrificeringen blev drejet væk fra Fredericia-Aarhus til Fredericia-Padborg med henvisning til, at så kunne de tunge svenske godstransporter forrente investeringen, men det hele endte med, at det viste sig at en stor del af elektrificeringsmidlerne var blevet anvendt til andre formål.

Da så diesel IC4-togene, der skulle følge op på IC3-togenes succes, blev en skandale, var el-lobbyen klar: IC4-skandalen skyldtes simpelthen, at der var tale om dieseltog, selv om de to hovedfejl i togene intet havde med motorerne at gøre: Det er som bekendt bremserne og togenes computere, der ikke virker. Det er problemer, der lige så godt kunne have kendetegnet ét til DSB tilpasset elektrisk tog.

Men specielt borgerlige politikere var modne for påvirkning, da beslutningen om IC4 var truffet uden om dem af socialdemokratiet, SF, de radikale og Enhedslisten. De tegnede nu billedet: venstrefløjen havde satset på fortidens teknologi: diesel, og havde uden om den sædvanlige trafikpolitiske konsensus gennemtruffet, at Danmark/DSB skulle udvikle sit eget diesel materiel, mens alle andre lande satsede på elektrificering. Og

nu gik det galt. Skandalen var politisk og fokus forsvandt fra det egentlige nemlig, at skandalen reelt skyldtes manglende bestillerkompetence i DSB, jævnfør kapitlet om IC4, som følge af at fokus havde været rettet mod det politisk hensigtsmæssige for virksomheden DSB.

Ledende borgerlige trafikpolitikere gik derfor i brechen for, at nu skulle banerne som en konsekvens af IC4-skandalen elektrificeres, og man skulle købe udenlandsk elektrisk standard-materiel, som om der ikke findes masser af udenlandsk standard dieselmateriel – men det forudsætter, at man vælger at bestille hyldevarer fremfor eget design. Se blot til de tyske tog, der kører til Aarhus og København fra Hamborg hver dag eller se til England. Problemet med IC4 var, at DSB – ikke politikerne – ikke ønskede at aftage udenlandsk standardmateriel, men ønskede et tog mere avanceret end de, der var på markedet. Naturligvis kunne DSB også have bestilt elektrisk materiel, der var mere avanceret end det, der var på markedet. Det var jo en DSB kultur, at man ikke bare købte standardmateriel, men havde egne designidéer og –krav.

Banerne i Danmark skal alligevel elektrificeres

Der står vi så nu med IC4-skandalen, som vi alle ved. I januar 2009 indgik folketinget et bredt trafikpolitisk forlig, som havde til formål at danskerne i 2030 skal ”køre dobbelt så meget med toget som i dag” (!?). I den plan indgår etablering af en ny elektrisk jernbane København – Ringsted og i 2013 kunne statsminister Helle Thorning-Schmidt som lyn fra en klar himmel meddele offentligheden, at nu havde man fundet 28,5 milliarder kroner ude i Nordsøen, som man hidtil ikke havde regnet med. De kunne passende bruges til en togfond, der bl.a. skulle forestå elektrificeringen af alle de baner, der ikke allerede var besluttet skulle elektrificeres: både hovedbaner og sidebaner, samt stå for en række nye baneanlæg mellem Odense og Aarhus, så køretiden mellem de to byer kan komme ned på præcist én time.

I forvejen var det jo besluttet som led i Femern Bælt-projektet at opgradere jernbanen mellem Ringsted og Rødby til elektrisk dobbeltspor finansieret af Femern Bælt-forbindelsen og desuden bygge en ny Storstrømsforbindelse af hensyn til de svensk-tyske godstog. Banen

Esbjerg-Lunderskov blev besluttet elektrificeret i 2012. Med togfonden kom nu de resterende baner med. Ikke bare hovedbanerne, men også sidebanerne som selv, når man beregner den samfundsmæssige rentabilitet har en direkte negativ forrentning - dvs. er rent spild af penge. Penge der alternativt kunne have været brugt til at give banen et reelt løft og så måske i virkelighedens verden kunne få danskerne til *”at køre dobbelt så meget med toget som i dag”*.

I alt foreslår man med TogfondenDK at bruge 8,7 mia. kr., som man anslår den resterende elektrificering vil koste. For de penge får man elektrificeret følgende tre strækninger:

* Fredericia- Aarhus – Aalborg – Frederikshavn,

* Vejle-Herning- Holstebro-Struer samt

* Roskilde – Kalundborg.

Sammen med de strækninger, man allerede har elektrificeret eller har besluttet skal elektrificeres er der tale om en samlet investering, der bevilliges uden offentlig debat, som ikke skal brugerfinansieres og uden at noget seriøst udredningsarbejde har belyst de reelle fordele ved elektrificering, kun at den samfundsøkonomiske rentabilitet for nogle af strækningerne er positiv, andre negativ. Samlet et overordentligt tvivlsomt projekt, men 'det er jo fremtiden'!

Beslutningsgrundlaget

I rapporten om TogfondenDK kan man læse om elektrificeringen, at det er *”en vision som på sigt skal gøre jernbanen fri af fossile brændstoffer ved at gøre det muligt at køre på vedvarende energi og dermed mindske CO2-udledningen i Danmark”* og at *”el-tog ved hastigheder over 160 km/t er ca. 15 % billigere at anskaffe end tilsvarende dieselmateriel. Samtidig er drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne for el-tog 2/3 af de tilsvarende omkostninger for dieselmateriel, og el-tog har en bedre acceleration end dieseltog”*. Det lyder jo meget smukt.

Lad os se på *de økonomiske fordele*: At der er en prisforskel på 15 % ved at anskaffe diesel og el-tog. Tog er ikke standardprodukter, der har

standardpriser. Alle tog tilpasses i en vist omfang køberens ønsker - også de såkaldte standardprodukter. Hver gang et tog skal bestilles *forhandles* en kontrakt. Prisen vil bl.a. være afhængig af ordrens størrelse, hvilken situation producenten er i og mange andre ting, så en postuleret prisforskel på 15 % må siges at ligge indenfor et usikkerhedsinterval for, hvad et tog koster, når man endnu ikke forhandler.

Tilsvarende hedder det sig, at drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne for elektrisk materiel er 1/3 lavere end for dieselmateriel. Det er igen højst usikkert – det handler om, hvilke specialkompetencer DSB's værksteder har. Men det vigtigste er, at når man taler om drifts- og vedligeholdelsesudgifter er nødt til også at inkludere drifts- og vedligeholdelsesudgifterne, der er knyttet til selve ledningsnettet. De er nemlig meget store. Men de end ikke nævnes! Faktisk vil jeg påstå, at elektrisk drift – specielt i et land med så ekstensivt trafikerede baner som Danmark – vil de samlede drifts- og vedligeholdelsesudgifter til et elektrisk togsystem klart overstige omkostningerne til et tilsvarende dieselsystem. Dermed kan man ikke sætte sin lid til beregningerne over den samfundsøkonomiske rentabilitet. Det er beregninger, der er givet til beslutningstagerene af et embedsværk, der burde give sober og uvildig rådgivning. (Her skal ses bort fra det svenske transitgods, der jo stort set ikke betaler for brugen af dette system – se senere kapitel og godstrafik).

Det koster elektrificeringen

I forbindelse med et projekt som Palludan Fremtidsforskning gennemførte for DONG Energy⁴ om muligheden for at etablere batteridrevne jernbaner, kom vi frem til mange bemærkelsesværdige konklusioner vedrørende almindelig elektrificering.

Vi opdagede, at BaneDanmarks nuværende udgifter til *vedligeholdelse* af ledningsnettet var så store, at de alene kunne finansiere forrentning og afskrivning af en batteribestand svarende til det antal tog, der kører på den tilsvarende elektrificerede strækning. Det kunne med andre ord betale sig at pille de allerede ophængte køreledninger ned og indføre

4 Kan batteridrift i elektriske tog helt eller delvist erstatte køreledninger? En forundersøgelse udført i samarbejde mellem DONGEnergy og Palludan Fremtidsforskning. Palludan Fremtidsforskning marts 2009

batteridrift. Kort sagt, vedligeholdelse af de elektriske strækninger koster virkelig meget store beløb, som skal betales år efter år ud i al fremtid. Elektrificeringen af banerne gør det med andre ord endnu mere vanskeligt at få skabt en rentabel jernbane i fremtiden.

Men så er der Miljøfordelene: Projektet havde én negativ konklusion set med DONG Energys øjne. Generelt var vores konklusioner ellers meget positive. Men det viste sig, at banerne potentielt ikke kunne aftage ret meget strøm beregnet ud fra deres nuværende forbrug af dieselolie. Det afspejler noget overraskende det forhold, at trafikomfanget er yderst beskedent. Men vor opdagelse harmonerer med det, man kunne læse allerede i *Plan 90*, nemlig, at ”*DSBs elforbrug forventes kun at udgøre omkring 2% af den samlede elproduktion i 1990.*”

Vi opdagede, at der på Banedanmarks samlede net i en spidsbelastningstid kun er 100 tog i drift, heraf endda mange endda små tog på sidebaner. Kilden var BaneDanmarks egen hjemmeside. Til sammenligning er der næsten 2.000.000 biler i Danmark. Altså 100 tog vs. 2.000.000 biler – eller et tog pr. 10.000 biler. Når DSB ikke aftager ret meget energi, er der heller ikke ret store miljømæssige fordele ved at overgå til eldrift – samfundsmæssigt set. Det eneste der er stort, er investeringerne i den nye elektriske infrastruktur, dvs. udgifterne. Altså små fordele – kæmpe udgifter.

Det sætter anlægsarbejdet i relief, for ressourcemæssigt og økonomisk er det meget omfattende, men uafhængig af trafikomfanget. Det er i den sammenhæng en pointe, at der også er miljømæssige ulemper ved elektrificering, der *ikke* omtales. Der skal opstilles tusindvis af stålmaster, anvendes hundredevis af kilometer kabler af kobber, gamle historiske broer skal fjernes og landskabet vil blive tilført højspændingskabler i luften. Skal ressourceforbruget i den forbindelse og alle disse ulemper ikke regnes med i miljøregnskabet? Hertil kommer, at radiokommunikation vil blive forstyrret (det er det, der gør radiosignaler til/fra togene, dvs. signalprogrammet så voldsomt dyrt) og der kan opstå problemer med nedfaldne køreledninger, der vil skade regulariteten.

Det fører så frem til det helt grundlæggende spørgsmål: Hvad får man for de mange penge? For at besvare dette spørgsmål kan man tage udgangspunkt i en enkelt strækning.

Det er besluttet at elektrificere strækningen Esbjerg-Lunderskov, en dobbeltsporet strækning på 56 km. Udgiften anslås at være 1,2 mia. kr. Det er et abstrakt beløb, men det kan konkretiseres: Der skal opstilles mindst to master (ved dobbeltspor) for hver 50 meter, svarende til 40 master pr. km eller for de 56 km 2240 master i alt. Hver enkelt af dem skal projekteres. Der skal ophænges 112 km kabler, etableres transformatorstationer etc. etc. Det er et meget stort projekt, som koster 1,2 mia. kr.

Argumentet for at elektrificere netop den strækning er, at så kan togene køre med el på hele strækningen fra København, hvor de i dag kører med diesel under køreledningerne og så kan man frigøre nogle IC3 til erstatning for de IC4, der ikke fungerer. Men man kan også se Esbjerg – Lunderskov som et lukket system, der udgør en miniudgave af hele det danske jernbanesystem, der netop er et lukket system uden nævneværdige synergimæssige gevinster i forhold til andre baner. Spørgsmålet er, hvor stor er driften i dette lille lukkede jernbanesystem, Esbjerg-Lunderskov, der altså nu skal elektrificeres for 1,2 mia. kr.?

Hvis man antager, at de elektriske tog vil kunne tilbagelægge strækningen med eller uden stop med en gennemsnitshastighed på 112 km/t svarer det til, at de 56 km tilbagelægges på præcis en halv time. Hvis det samtidig antages, at der køres med halvtimes drift, vil der altså permanent være to tog i drift på strækningen. Da Vestjylland er tyndt befolket og Esbjerg ikke er nogen stor by, må det antages at være relativt små tog, dvs. et af de nuværende elektriske IR4togsæt på fire vogne. Det samlede jernbanesystem Esbjerg-Lunderskov består altså af otte togvogne, der nu skal elektrificeres for 1,2 milliarder kr. svarende til 150 mio. kr. pr. togvogn.

Da energiforbruget i pr. vogn i IR4-tog (det var jo noget af det vi regnede meget på i DONG-analysen) nogenlunde kan sammenlignes med ti bilers energiforbrug er der altså tale om en omlægning af driften, der svarer til, hvis 80 dieselmotorer blev elektrificeret for 1,2 mia. kr.

Det siger sig selv, at de miljømæssige gevinster ved en så lille omlægning slet ikke står mål med en investering på 1.200 millioner kr. 80 bilers forurening er den sammenhæng ingen ting. Men beløbet er enormt. Det svarer til en investering på 15 millioner kr. i hver enkelt bil.

Det skal dog også nævnes, at der er mange baner i Danmark, der er mere intensivt trafikerede end Esbjerg-Lunderskov, men det ændrer ikke ved dimensionerne, og der er med Togfonden truffet beslutning om at elektrificere strækninger som de midt- og nordjyske, der mildt sagt ikke er intensivt trafikerede. Der er tale om et pengespild af historiske dimensioner.

DSBs beskedne trafikomfang og deraf afledte beskedne energiforbrug kan simpelthen ikke retfærdiggøre milliardinvesteringer til elektrificering af de danske baner i det omfang, som nu er besluttet. Det er dermed også tale om en energi- og miljøpolitisk fejlinvestering. Det eneste tilbageværende argument for elektrificering af banerne er, at elektrificering er en forudsætning for etablering af timemodellen.

Fejlinvesteringen bliver dermed endnu en følge af den fokusforskudte tænkning. For banesystemet er det en god investering, men for de der skal betale kunne pengene være brugt meget, meget bedre. Der er fokusforskydning fra samfundsøkonomi til banesystemets egen driftsøkonomi. På skatteborgernes, miljøets og den kollektive trafiks bekostning.

KAPITEL 22

Signalprogrammet– 200 mio. kr. pr. lokofører

De danske jernbaner skal have et nyt signalsystem. Det nuværende er forældet og nedslidt. Men, da man ikke kan forestille sig noget mere kedeligt og uinteressant end signaler, overlader politikerne den ud fra en økonomisk synsvinkel ekstremt vigtige beslutning til ”systemet”, der ikke har nogen selvstændig interesse i at økonomisere, men tvært i mod ud fra virksomhedstænkningen har en selvstændig interesse i at gøre projektet størst muligt. Det er lykkedes.

Oprindeligt regnede man med, at det økonomisk ville løbe op i 24 milliarder kroner inklusiv 30 %, som var afsat til budgetoverskridelser. Siden er budgettet dog mindsket noget, så det er på knap 20 milliarder. Det er altså et projekt på størrelse med den samlede elektrificering af banerne, eller en Øresundsbro. Det har stort set ikke været diskuteret i offentligheden, men pengene er bevilliget. Netop fordi der ikke er nogen opmærksomhed på det, kan man godt være bekymret.

Når man nu ved, at det danske jernbanesystem er ganske lille og alt andet end intensivt trafikeret, bortset fra i Hovedstadsområdet, så kan man spørge, om ikke dette beløb er i overkanten af, hvad der er strengt nødvendigt for styringsmæssigt at kunne afvikle driften?

Hvis man lavede en køreplan i stil med den man har arbejdet med i timemodellen, hvor togene kører i en fast køreplan med faste minuttal, hvor stort set alle tog mødes på de faste minuttal på bestemte stationer, så stiller den ikke ret store krav til styring.

Det der stiller krav til styring er, hvis man af uransaglige grunde ønsker at bryde med den køreplan. Ville det ikke være en ide at afstå fra den mulighed og så spare et tocifret milliardbeløb?

For at illustrere det kan man kigge på Danmarks mindste jernbane, Nærumbanen. Tidligere kørte den med 20-minutters intervaller med to driftsenheder på den enkeltsporede 8 km lange strækning. De to tog mødtes så midtvejs, hvor de krydsede hinanden ved et vigespor ved

Fuglevad station. Det eneste de to lokoførere behøvede at gøre, var at vente på hinanden og vinke. Det forudsætter ikke en milliard- eller millioninvestering. Siden er systemet udvidet til at køre med ti-minutters intervaller og med tre tog, der mødes to steder på linjen, men det ændrer intet ved den simple ”teknologi”. Tværtimod.

Hvis man ser på Danmarks samlede jernbanesystem, er det i virkeligheden sammensat af en række strækninger som Nærumbanen – hvorfor skal det så pludseligt nødvendiggøre milliardinvesteringer? Banedanmarks samlede trafiksystem består i en spidsbelastningstime kun af hundrede driftsenheder, hvoraf ca. halvdelen kører på sidebaner i helt lukkede kredsløb. Tilbage er reelt kun 50 tog, der skal styres på hovedlinjerne, et system med 15 gange flere kørende enheder end Nærumbanens tre tog og endda med meget større indbyrdes afstand.

Kan det virkelig være rigtigt, at styring af et system der er 15 gange Nærumbanen skal nødvendiggøre en investering af størrelsesordenen 20 milliarder kroner?

Kan det være rigtigt, at ingen i systemet stiller spørgsmålet – og tager det seriøst? Ja, det er rigtigt! Og det kan ikke undgå at føre til misrådgivning af beslutningstagerne.

At de private virksomheder, der lever af at ”projektmaksimere” gør det, er forståeligt, men BaneDanmark og DSB? Set ”som virksomheder” lever de også af bevillingerne. Så fokus forskydes fra samfundsinteresser til Banedanmarks og DSBs snævre virksomhedsinteresser.

Der er ingen i systemet, der har en interesse i at spørgsmålet stiles. Og uden for systemet er der ingen, der har den fornødne banetekniske viden, og hvordan kommunikerer man med de tekniske miljøer, der, hvis de kritiseres, straks vil forsvare deres interesser med al mulig teknisk specialviden?

Jeg gjorde. Eller rettere, jeg kom til det. Engang i 2009 satte jeg mig til at skrive et oplæg, hvor jeg ironisk sammenlignede Signalprogrammets teknik med en Storm P-maskine. Jeg havde ikke tænkt mig at gå videre med det, men slutresultatet blev, at jeg skrev det ironiske oplæg om til et seriøst, der handler om, at man alternativt kunne bruge pc’ere, mobiltelefoner og gps og dermed spare milliarder (interesserede kan rekvirere materialet).

En dag fortalte jeg så min gode ven Hugo Andersen, der er formand for Amager Erhvervsråd om mine tanker og om oplægget, som han meget gerne se, så jeg gav ham det. Hvad jeg ikke tænkte over i skyndingen var, at han som erhvervsmand naturligvis havde tætte forbindelser til Det Konservative Folkeparti og han naturligvis gik direkte til formanden, Lars Barfoed, der på det tidspunkt var trafikminister, med det.

Den 27. oktober 2009 fik Hugo Andersen svar fra ministeren:

Kære Hugo Andersen

Jeg har forelagt Uffe Palludans forslag til udskiftning af jernbanernes signalsystem for Banedanmark.

Det er Banedamarks vurdering, at det fremsendte forslag er et rendyrket udviklingsprojekt, som endnu befinder sig i en meget tidlig idefase som f.eks. afspejler sig i, at systemet ikke er afprøvet i virkelig drift.

Signalprogrammets forudsætning er, at signalsystemer udbydes på det eksisterende marked således, at udviklingsrisici minimeres. Et forsøg, som det der beskrives i Uffe Palludans papir, vil således skulle bearbejdes i industrien, før det kan blive relevant set i forhold til Banedanmark.

Jeg har vedlagt Banedanmarks kommentar til Palludans papir om udvikling af et nyt signalsystem.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

Sådan kommer man helt uden om det simple spørgsmål, om det kan være rigtigt at et styresystem, der skal styre 100 tog, der i forvejen styres af skinner, skal koste ca. 20 milliarder kr. Men er det rimeligt?

Jeg valgte ikke at gå videre med sagen, men den fik et interessant efter-spil. På en trafikkonference kom jeg ved frokosten til at sidde ved siden af en person, som sad og sagde helt åbent at: ”*Signalprojektet bliver den næste helt store skandale i jernbanesektoren*”. Derefter sendte jeg ham mit papir. Han var helt enig og derefter gjorde han et stort arbejde for at skabe interesse for sagen i bl.a. Europaparlamentet. Der er nemlig tale om

et nyt fælles europæisk system. Men forgæves. Ingen Europapolitikere ville røre det med en ildtang. Der var store kapitalinteresser på spil, så derfor skal der indføres dyr teknologi, udviklet til intensivt trafikerede europæiske højhastighedsbaner, men udrullet på jyske sidebaner. Og Danmark er det eneste land (bort set fra Nederlandene, der jo har et helt andet intensivt trafikeret togsystem end Danmark), der indfører teknologien overalt, på alle baner. Danmark er igen forsøgskanin. Det er ikke utænkeligt, at vi står overfor en ny IC4 – budgettet er bare fire gange større.

Danmark har valgt at købe den helt store pakke. Og faktisk er også Signalprojektet, selvom BaneDanmark kritiserede mit projekt for at være et udviklingsprojekt, i sig selv et udviklingsprojekt. På den måde er der klare paralleller til IC4. IC4 blev solgt politisk med, at der ikke var tale om nyudvikling af et tog, men om at man skulle bruge standardkomponenter. Signalprojektet er ikke et udviklingsprojekt, hedder det nu. Men begge projekter giver stordriftsfordele. Når man køber hele pakken, så får man rabat. I virkeligheden påtager man sig projekternes udviklingsrisici. Samtidig vil det tage år før programmet er fuldt ud implementeret. Til den tid vil computerstyrede førerløse biler, som ikke behøver en chauffør selv i tæt bytrafik være på markedet. Så bliver mit spørgsmål i indledningen aktualiseret: *Kan det være rigtigt, at styring af et system der er 15 gange Nærumbanen skal nødvendiggøre en investering af størrelsesordenen 20 milliarder kroner?*

Signalprojektet er et eksempel på, at man har fokuseret væk fra almindelig sund fornuft og samfundsøkonomi. Man finder ikke anledning til at begrunde, hvorfor signalprojektet i den valgte udformning er nødvendig. Man hævder det bare. Det kan man fordi ingen andre har den tekniske ekspertise på området, men spørgsmålet er om BaneDanmark (og DSB) selv har den fornødne tekniske kompetence til at indkøbe et sådant system. Dvs. det er ikke et spørgsmål. Det handler om andres penge, der drysser ned som manna fra himlen. Man *kan* og *vil* ikke tænke nyt og økonomisk for så synes ens egen virksomhed mindre.

KAPITEL 23

Ny jernbane København – Ringsted – en overflødig investering

”København – Ringsted er et vigtigt led i planerne om at binde de større danske byer sammen via den kollektive trafik. Denne plan kaldes timemodellen. Gennemførelse af modellen vil betyde, at rejsetiden med tog mellem København, Odense, Aarhus og Aalborg reduceres markant.

Timemodellen er nu en del af den politiske aftale ”en grøn transportpolitik” som har til formål at binde Danmarks fire største byer sammen med en times rejsetid mellem hver by. Det indgår videre i overvejelserne at udstrække modellen til Esbjerg og Herning.”

**Trafikstyrelsen: København – Ringsted projektet.
Miljøredegørelse hæfte 1, side 10, september 2009**

For nogle år siden blev jeg ringet op af en chokeret kommunaldirektør fra Københavns Vestegn. Han havde ”ude i byen” hørt, at Banestyrelsen var i færd med at planlægge en ny jernbane gennem kommunen – uden af den grund, at have fundet anledning til at informere kommunen om det. Det var dengang da Banestyrelsen offentliggjorde planen *En bedre Jernbane*.

Jeg blev indkaldt til møde på rådhuset og med borgmesteren. Tilsyneladende havde Banestyrelsen aldrig hørt om, at der i Danmark var noget, der hed kommune- og regionsplanlægning med offentlige høringsprocesser med ankenuligheder, bemærkede kommunaldirektøren (det var før man med strukturreformen afviklede regionsplanlægningen). I det materiale, som kommunen nu havde fået fat i, talte man bare om baneanlæg, der skulle gennemføres, som en ren formssag. Kommunaldirektøren var virkeligt rystet. Sådan var der ingen andre offentlige myndigheder, der kunne drømme om at opføre sig.

På den måde blev jeg involveret i planerne om at bygge en ny jernbane eller evt. udvide den eksisterende mellem København og Ringsted. Planen *En bedre jernbane* var som bekendt Banestyrelsens forsøg på at få de bevillinger, der var lagt op til i Baneplanudvalgets rapport med henblik på at realisere timemodellen. Og netop i Baneplanudvalgets rapport kunne man læse, at investeringen i en ny jernbane mellem København og Ringsted var den samfundsøkonomisk mest rentable infrastrukturinvestering af dem alle. Mere rentabel end banen over Vestfyn, den nye Vejle fjordsbro, banen uden om Skanderborg, alle projekter, der i dag skal gennemføres. Så lad os se på forslaget om en ny bane København – Ringsted. Den allermest samfundsøkonomiske rentable investering, der blev undersøgt af Baneplanudvalget.

Banestyrelsen havde skitseret et antal ”løsninger” og tegnet dem ind på nogle landkort og tanken var nu, at der skulle holdes informationsmøder om planerne. Så var borgerne jo informerede. Linjeføringen lå endnu ikke fast, så på kortet var der ikke en, men en række forskellige mulige linjeføringer indtegnet og på hver side af dem var et areal skraveret, hvilket angav det område, hvor man kunne forestille sig den konkrete placering af hver enkelt mulig linjeføring. Kortet viste således et antal ca. ti km brede bånd mellem København og Ringsted, hvor borgere potentielt risikerede at få deres ejendom eksproprieret eller at få en ny støjende højhastighedsjernbane i baghaven. Ikke underligt at kommunaldirektøren var målløs og mange borgere var oprørte. Det var ca. ¼ million mennesker, man truede på denne måde.

Jernbanen København – Ringsted udgjorde en del af en samlet plan om at forbinde København og Aalborg med højhastighedstog, som BaneDanmark nu ville præsentere offentligheden for. Som nævnt var en beslutning tilsyneladende en ren formssag. Løst anslået kostede det samlede forslag dengang et beløb af størrelsesordenen 40 milliarder kr. at realisere, men så indebar det også mange ”spændende” delprojekter, ikke bare en ny jernbane mellem København og Ringsted, men også en ny Lillebæltsbro, en Vejle fjordsbro og en tunnel under Aarhus fra Banegården til Skejby, så togene sydfra kunne fortsætte direkte mod nord under byen. Dermed behøvede de ikke at vende på Aarhus Banegård og køre omvejen gennem Gudenådalen, når de hurtigt skulle videre til de formodede millioner af mennesker, der bor i storbyerne Randers, Hobro og Aalborg. At vi 15 år senere skulle se store dele af denne plan på vej til at blive realiseret, havde jeg dengang ikke fantasi til at forestille mig.

Kommunen bad mig om at kigge på planerne og i den forbindelse viste det sig, at de også havde kontakten den tidligere direktør i DSB's Baneafdeling, nu afdøde Ebbe Falk-Sørensen. Baneafdelingen, som var Banstyrelsens navn, da den indgik i DSB-koncernen er det, som i dag er BaneDanmark. Ebbe Falk Sørensen var i sin tid blevet ansat af Povl Hjelt som chef for trafikplanlægningen i DSB, og blev siden banedirektør.

Jeg holdt nogle møder med ham og de skulle vise sig at blive meget interessante, for han var af den gamle skole, tekniker og seriøs, men uden forståelse for den nye tids "strategiske" politisering. Kort og præcist fortalte han mig, at der ikke var nogen som helst grund til at anlægge en nye jernbane mellem København og Ringsted, for man kunne sagtens udvide den eksisterende med et ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup. Det ville være meget let for på store dele af strækningen lå der allerede et gammelt industrispor, der ikke blev anvendt og det skulle bare fornys, ligesom der var plads ved en del af broerne til et ekstra spor. *Med et ekstra spor ville der være rigelig kapacitet*, forklarede han.

Hvad han ikke var opmærksom på var, at det med kapacitet sådan set var ligegyldigt, for det handlede om at realisere timemodellen og den indebar at togene skal kunne køre fra København til Odense på en time mod tidligere en time og et kvarter. Det var alt eller intet. Enten realiseres "timen" eller også realiseres "timen" ikke. Den gamle tekniske ekspert og direktør kunne vise, at man for ganske beskedent investering kunne løse de kapacitetsproblemer, man talte om at løse.

I embedsværket fortsatte man nu ufortrødent arbejdet, men det lykkedes Ebbe Falk-Sørensen at sætte en dagsorden, så da folkettinget i marts 2007 vedtog en projekteringslov, blev ministeren bemyndiget til både at undersøge en nybygningsløsning og en femtesporsløsning, som hans forslag blev kaldt.

Femtesporsløsningen gik ud på at bygge et nyt spor langs den eksisterende bane fra Hvidovre til Baldersbrønde ved Høje Taastrup ved siden af de to eksisterende fjerntogsspor og de to S-togsspor. Da man i 1986 åbnede den nye Høje Taastrup station havde man samtidig etableret to ekstra fjerntogsspor mellem Høje Taastrup og Roskilde, så der var kapaciteten allerede udbygget. Ved Hvidovre deler banen sig mod det centrale København i to, dels direkte til København H, dels er der en forbindelse der går mod syd og via Ny Ellebjerg til de tidligere godsbaneearealer ved

Dybbølsbro, så det var kun på den korte – ca- 10-15 km lange - strækning mellem Hvidovre og Baldersbrønde, hvor der var kapacitetsproblemer.

I VVM-undersøgelsen af projektet kan man læse at femtesporsløsningen ville give plads til 4-5 ekstra passagertog i timen og ville muliggøre drift med 180 km/t.

Nybygningsløsningen, der er en helt ny jernbane mellem Ny Ellebjerg og Ringsted muliggør yderligere drift med 8-9 ekstra tog i timen med 250 km/t.

Med femtesporsløsningen vil der være en timekapacitet på det samlede anlæg til 17 persontog og to godstog mellem København og Ringsted. Med nybygningsløsningen vil der være kapacitet til 26 passagertog og 2 godstog ifølge VVM-undersøgelsen. Spørgsmålet er så, hvad behovet er? Det blev ikke belyst – og det er ganske typisk. Man siger, der er kapacitetsproblemer, der nødvendiggør nyanlæg, men kvantificerer dem ikke.

Hvor mange tog er der reelt behov for at føre gennem denne strækning? Lad os prøve at lave en idealiseret beregning med udgangspunkt i København. Der skal i hvert fald køre fjerntog til Odense og videre. Men hvor mange? Et gennemkørende lyntog efterfulgt af et noget langsommere tog mod Jylland hver halve time giver fire tog i timen. Hertil kommer tog til Hamborg. Der er der næppe basis for mere end ét tog i timen. Det bliver til fem tog. Så er der plads til 12 yderligere persontog i femtesporsløsningen. Regionaltog mod vest kører i tre retninger, mod Nykøbing F, Odense og Kalundborg. Hvis der i myldretiden køres med 20 minutters intervaller bliver det til ni regionaltog i timen. Sammen med de førnævnte fem tog giver det 14 tog. Så er der stadig plads til tre yderligere tog i femtesporsløsningen. Er det ikke nok? Det er reelt ikke muligt at argumentere for, at det er kapaciteten, der er problemet i femtesporsløsningen.

Det forstås da også ganske let intuitivt: Mellem *København og Hvidovre* er der fire spor, to direkte og to via Sydhavnen og Ny Ellebjerg. Fra *Hvidovre til Høje Taastrup* anlægges et tredje spor til fjern- og regionaltog og fra *Høje Taastrup til Roskilde* er de fire spor i forvejen. Hvis der overhovedet skal være kapacitetsproblemer i dette system, må det skyldes, at der skal være plads til flere godstog (se afsnit derom), men det blev ikke anført.

Argumentet for nybygningsløsningen *kan derfor ikke være* kapacitetsproblemer i femtesporsløsningen, men må være, at udbygningsløsningen muliggør timemodellen, dvs. en køretid mellem København og Odense på 60 minutter mod de nuværende 75 minutter. Mærkeligt nok anførtes det heller ikke, hvilken køretid, der muliggøres med femtesporsløsningen.

Der er ca. 50 km fra København til Ringsted. Med 250 km/t *i gennemsnit* tilbagelægges en sådan strækning på 12 minutter og med 180 km/t *i gennemsnit* tilbagelægges den på 16,7 min - forskellen er altså 4,7 minut. Men sådanne gennemsnitshastigheder er helt urealistiske og det gælder specielt antagelsen om, at togene vil køre 250 km/t i nybygningsløsningen. Forestiller man sig i stedet gennemsnitshastigheder 30% under de 250 km/t og 180 km/t, dvs på 175 km/t og 126 km/t vil køretiden komme op på 23,8 minutter og 17,1 minutter, hvorved forskellen i køretid kommer op på 6,4 minut. Men sandsynligvis vil man ikke råde over materiel der kan køre 250 km/t og gør man det, vil det tage lang tid at komme op på sådanne hastigheder og bremse ned igen, hvilket betyder at gennemsnitshastigheden vil ligge relativt meget mere under de 250 km/t ved nybygningsløsningen end på under 180 km/t på femtesporsløsningen, hvorved tidsforskellen indskænkes. Hertil kommer at der skal køre svenske godstog på skinnerne, hvilket umuliggør høj hastighed.

Der er altså tale om helt ubetydelige minutbesparelser ved valg af nybygningsløsningen frem for femtesporsløsningen.

Til gengæld er den meget dyrere. I VVM undersøgelsen er anlæg af de 50 km ny dobbeltsporet elektrificeret højhastighedsjernbane anslået at ville koste 10 mia. kr. (inkl. en reserve på 2,3 mia. kr. til budgetoverskridelser), mens femtesporsløsningen, som består i at man anlægger et enkelt ekstra spor primært, hvor der allerede ligger et spor i forvejen på en ca. 15 km lang strækning, er anslået til 3 milliarder kr. Bortset fra at beløbene kan undre (og det kan de i den grad), så koster nybygningsløsningen angiveligt 3 – 4 gange mere end femtesporsløsningen. For det beløb får man reelt en tidsbesparelse på et par minutter, så timemodellen kan realiseres mellem København og Odense.

I VVM-undersøgelsen har man beregnet den samfundsøkonomiske rentabilitet i de to projekter. Sådanne beregninger ser bort fra, at de to projekter ikke er lige store og at pengene, der spares ved at vælge det billigste kan investeres med potentielt stort afkast i anden sammenhæng.

At sammenligne en investering på 3 milliarder med en på 10 milliarder er derfor ganske problematisk, al den stund, at man ikke forholder sig til, hvad man ellers kunne have fået af alternative baneinvesteringer for de sidste 7 milliarder. Således kunne man potentielt have fået langt mere jernbane ved at bruge de 10 milliarder på 5. sporsløsning + andre gode investeringer. Denne vinkel blev aldrig undersøgt.

Beregningerne viser, at nybygningsløsningen falder bedst ud. Beregnes den interne rente, er den højest for nybygningsløsningen 6,2 % mod 3,3 % - meget behændigt, når Finansministeriets krav er, at investeringerne skal forrente sig med 5 %. Det er altså kun nybygningsløsningen, der lever op til kravene ifølge beregningen, dvs. dens forudsætninger.

Man beregner også den såkaldte nutidsværdi. Det er alle fremtidige betalinger diskonteret tilbage til "nu". Nutidsværdien er altså et nettotal, der viser, hvor meget den samlede investering er værd "i dag", når renten er som ønsket 5 %. Jo længere ude i fremtiden beløbene ligger jo mindre tæller de i beregningen set i forhold til hvor store de reelt er. Den viser naturligvis, at for nybygningsløsningen er den positiv, hvilket afspejler at den interne forrentning på 6,2 % er over 5 %. Beløbet lyder på plus 2,5 mia. kr. Omvendt er nutidsværdien af 5. sporsløsningen, da den interne forrentning er under 5 % negativ, nemlig minus 1,2 mia. kr. For den ukyndige læser (politiker) virker det således som om, der er en meget stor forskel på de to projekter i nybygningens favør. I virkeligheden er det tale om, at nybygningsløsningen i menneskepenge antages at koste 10 mia. kr, mens 5. sporsløsningen antages at koste 3 mia. kr, men at de samfundsmæssige gevinster som ikke er direkte økonomiske gør at nybygningsløsningen er bedst. De samfundsmæssige gevinster består jævnfør ovenstående selvsagt ikke i at man få en overflødig ekstra kapacitet, men kan kun bestå i at man opnår en rejsetidsgevinst på de nævnte ganske få minutter. Disse ganske få minutter lykkedes det så at omregne til milliarder.

Disse beregninger er utvivlsomt udført korrekt af regnedrenge i Trafikstyrelsen. De har lagt sammen, trukket fra, ganget og divideret helt efter reglerne. Men tallene er ikke så absolutte, at det gør noget. Dels skal der meget små ændringer til i forudsætningerne i sådanne langsigtede kalkuler for at resultaterne kan ændres fuldstændigt. *Og der er ikke tale om almindelige investeringskalkuler*, hvor man sammenholder nogle konkrete forventede udgifter med nogle konkrete forventede indtægter. Dels er

forudsætningerne politisk valgte. Indtægterne består således udover af skønnet trafik af *en skønnet samfundsmæssig værdi, man tillægger de to projekter, som aldrig vil blive udtrykt i konkrete betalinger*. Den består af et skøn over værdien af sparet rejsetid, regularitet, gener for den øvrige jernbanetraffic i anlægsperioden, mindsket trængsel på vejnettet, fordi bilister nu vælger toget, etc. etc. Sådanne effekter er usikre og må naturligvis fastsættes ud fra et skøn. Det er desuden vanskeligt at se, hvordan man kan prisfastsætte dem uden det bliver subjektivt. Det centrale spørgsmål bliver derfor, hvorfra regnedrengene har fået de tal, de har regnet på? Svaret er naturligvis fra Banedanmark/DSB. Spørgsmålet er derfor, om det er en neutral kilde?

De ovenstående resultater kommer man blandt andet frem til ved, at anlægsperioden for de to løsninger ikke er lige lang. Det vil tage to år længere tid at gennemføre 5. sporsløsningen. Men vil det det? Hvorefter har man det? Er det ikke et spørgsmål om, hvordan man organiserer arbejdet? Når man forlænger anlægsperioden, udskyder man samtlige positive effekter projektet vil give, når det færdigt – i dette tilfælde to år. I investeringskalkuler med en intern rente på 5 % betyder det, at alle – alle – positive effekter nedskrives med ca. 10 %. Til gengæld vil ulemperne fra f.eks. forstyrrelser af den øvrige jernbanetraffic, mens anlægsarbejdet står på blive øget med to år og forstyrrelserne vil dermed blive opskrevet.

Det er naturligvis også Banedanmark/DSB, der har vurderet, hvor lang tid arbejdet vil stå på, ligesom det må være Banedanmark/DSB, der har skønnet over, hvilke konsekvenser de to forbindelser vil få for trafikken og dermed billetindtægter, trafikantfordele, flytning af trafik fra vej til bane mv. i de to modeller. Nok har man trafikmodeller, men deres resultater er naturligvis også afhængig af de data man putter ind i dem: Og de data er blandt andet de nye køreplaner, som de to modeller muliggør, som er rene postulater. Vi ved ikke om de bliver realiseret, jævnfør diskussionen af konsekvenserne af kapacitetsbristen på København H, som senere belyses.

Det er derfor alt andet end uvæsentligt, at DSB ikke agerede neutralt i debatten, men blandede sig direkte i den om, hvorvidt man skulle vælge 5. sporsløsningen eller nybygningsløsningen.

Under overskriften ”Intet alternativ til ny bane via Køge” udsendte DSB således en pressemeddelelse den 25. august 2009 med følgende tekst:

»Bygning af et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup vil medføre betydelige gener i anlægsperioden, og den trafikale gevinst af det færdige 5. spor er til at overse.

DSB går nu ind i de seneste ugers debat om udbygningen af banekapaciteten mellem Københavns Hovedbanegård og Ringsted.

»Det er en debat, der får afgørende indflydelse på udviklingen af jernbanen mange år frem i tiden. Derfor vil jeg gerne rette et par misforståelser, som jeg ikke synes, skal have lov at stå alene,« siger DSB's administrerende direktør, Søren Eriksen.

En af de misforståelser, Søren Eriksen peger på, er, at det skulle være nødvendigt at ombygge Københavns Hovedbanegård for fire milliarder kroner, hvis valget falder på en ny bane via Køge.

»Man skal under alle omstændigheder og inden for en kortere årrække tage stilling til spørgsmålet om, hvordan vi kan få flere tog ind til Københavns centrum, og dermed Københavns Hovedbanegård. Det kan hverken et 5. spor eller en ny bane via Køge ændre på, og det hører derfor slet ikke hjemme i den her diskussion,« siger han.

Kritikerne af en ny bane via Køge mener at vide, at anlæggelsen af en ny bane over Køge medfører et forringet trafikudbud på den eksisterende bane via Roskilde, men intet kunne være mere forkert, siger Søren Eriksen: »Det er en misforståelse. Vi har tværtimod planer om at forbedre betjeningen af Hedehusene, Trekroner, Roskilde, Viby Sjælland, Borup og Nordvestbanen, hvis vi får en ny bane over Køge,« forklarer han.

Det er flytningen af InterCityLyn-, EuroCity- og godstogene til den nye bane, der i dag kører igennem Roskilde uden at standse, der gør det muligt at forbedre den lokale betjening.

Ulemper ved 5. sporet

Søren Eriksen lægger samtidig vægt på, at der er adskillige ulemper ved 5. sporet, der ikke har været fremme i debatten.

»5. sporet medfører kun en begrænset kapacitetsudvidelse, og udnytter vi hele kapaciteten, opnår vi kun en marginal regularitetsforbedring. Med

Køge-løsningen får vi både markant højere kapacitet og regularitet.«

Ud af Københavns Hovedbanegård skaber 5. sporet kapacitet til 4-5 tog i timen. Til sammenligning vil der på en ny dobbeltsporet bane over Køge kunne køre 8-10 tog i timen.

Udnytter operatørerne på strækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Ringsted kapaciteten fuldt ud, vil regulariteten med 5. sporsløsningen kun være marginalt bedre, mens den med Køge-løsningen vil være 33 procent bedre.

Ydermere vil bygningen af et 5. spor ved siden af de eksisterende spor medføre betydelige gener for kunderne i anlægsperioden. I flere måneder i træk vil det være nødvendigt at spærre ét eller flere spor, nedsætte hastigheden til 40 og 80 km/t og lade kunderne skifte tog i Høje Taastrup.

Togskifte i Høje Taastrup medfører forlængede rejsetider på op til 30 minutter.

Til sammenligning er de trafikale gener ved anlæggelsen af en ny bane via Køge langt mindre, fordi det meste af anlægsarbejdet sker på ubebyggede arealer.

Køge bedst for klimaet

På Østsjælland får kunderne flere og hurtigere forbindelser ud i landet fra den nyanlagte station, Køge Nord.

»Endnu et meget væsentligt argument for den nye bane over Køge er klima-gevinsten. Med Køge-løsningen skaber vi fundamentet for Timeplanen, og dertil kommer, at en ny station tæt på indfaldsvejene nord for Køge får flere til at stille bilen og tage toget, og vi reducerer dermed transportsektorens samlede CO2-udslip,« siger Søren Eriksen.»

Efter sådan en udmelding er det svært at opfatte DSB som uvildig rådgiver. At anvende DSB's ikke gennemskuelige data i beregninger, der udgør et politisk beslutningsgrundlag er ganske enkelt ikke seriøst. På dette område kan der manipuleres, når der ikke er nogen, der kontrollerer forudsætningerne.

Man bliver nødt til at spørge sig selv om, hvorfor Ebbe Falk Sørensen, der tidligere var chef for trafikplanlægningen i DSB og tidligere banedirektør, gik ud i debatten og promoverede femtespørløsningen?

Men Søren Eriksen havde ret i én ting i sin opfordring til politikerne. Der er et kapacitetsproblem på København H, som DSB aldrig har gjort noget for at få peget på som et problem, men det er der. Også i den sammenhæng er fokus forskudt bort fra det, DSB burde fokusere på.

Det virkeligt store problem, som banen København – Ringsted ikke løser er nemlig, at kapaciteten på København H er begrænset, og faktisk er fuldt udnyttet. Derfor kan der ikke køre et eneste ekstra tog mod vest fra København H selv om man udvider kapaciteten mellem København og Ringsted.

Det er derfor, at Søren Eriksen kun omtaler kapacitetsforbedringer på 33 % i nybygningsløsningen og kun ”marginalt bedre kapacitet” i 5. spørløsningen. Han taler netop ikke om, hvor mange flere tog der kan køre til og fra København H for det er det samme i de to løsninger! Dermed er den nye bane København-Ringsted set i forhold til det erklærede formål overflødig. I Baneplanudvalgets slutrapport kunne man ellers læse, at netop København-Ringsted var den enkeltinvestering af de, som muliggjorde timemodellen, der var den mest samfundsøkonomisk rentable. Der er tale om fokusforskydning væk fra seriøs planlægning og økonomisk fornuft.

Det afspejler en type fokusforskydning i DSB’s planlægning, som vi endnu ikke har været inde på i denne bog. Fokusforskydningen bort fra København til det øvrige Danmark. Denne fokusforskydning er katastrofal for banen som sådan, og afspejler i hvor høj grad fokus er forskudt væk fra samfund og passagerer og seriøs trafikplanlægning til hvad, der er politisk opportunt. Alle jyske valgkredse skal naturligvis tilgodeses, derfor fremhæves små byer som Esbjerg og Herning i ovenstående citat – mens byer der er lige så store f.eks. Roskilde, der med nybygningsløsningen kommer i klemme, holdes hen med at ”DSB har planer om” at forbedre betjeningen.

Finansieringen fik man bl.a. fra salg af Scandlines og ved at trække milliarder ud af Storebælt ved at udskyde tilbagebetalingen af broen med yderligere 5-6 år.

KAPITEL 24

København H – timemodellen tabes på gulvet

De kapacitetsmæssige problemer på Københavns Hovedbanegård er påtrængende og skal løses uanset hvilke beslutninger, der måtte blive truffet vedrørende modernisering af hovedbanenettet.

Baneplanudvalgets rapport 1997

Københavns Hovedbanegård har begrænset kapacitet og banegården har alvorlige kapacitetsproblemer. Kapaciteten er faktisk fuldt udnyttet, så når man investerer i ny banekapacitet til og fra København, dvs. den nye bane København – Ringsted vil den så længe kapacitetsproblemerne på København H ikke er løst ikke muliggøre at ét eneste ekstra tog kan køre til/fra København H.

Samtidig forventer man stigende trafik til og fra København fra Sverige og Femern Bælt. Men man er ikke i gang med at investere i København H og man har ingen konkrete planer for København H. Årsagen er, at DSB ikke satser på København, da folketingspolitikere bor i Jylland. At jernbanens funktion er at forbinde København og Jylland ændrer ikke ved prioriteringen. Fokus har været og er stadig forskudt væk fra, hvad der er driftsplanlægningsmæssigt fornuftigt. I dette tilfælde er det dog i særklasse alvorligt. Man investerer 100 milliarder kr. i at forbinde København og Jylland og når det er sket, vil det vise at der ikke er kapacitet til ét ekstra tog.

DSB lever som bekendt af statstilskud ikke af passagerernes køb af rejser, så det ikke noget problem i den fokusforskudte tænkning. Tværtimod ifølge den vil man ”nok” finde en løsning, så den behøver virksomheden DSB (eller BaneDanmtrak) ikke bruge ressourcer for at få i hus. Det er meget bedre at satse på signaler og elektrificering, der er udviklet til de europæiske højhastighedsbaner på de danske sidebaner, hvor lokalpolitikere altid er parate til at hjælpe med at få bevillinger igennem, der gavner banesektoren set ud fra virksomhedstænkningen.

Første påpegning af problemet fik man allerede i debatten om den nye forbindelse København - Ringsted. Roskilde protesterede. Skal den nye

bane anvendes til persontog må konsekvensen nødvendigvis være faldende persontrafik på den ”gamle” bane til København H, der så i stedet kan anvendes til godstog, da drift med godstog er uforenelig med den højklassede infrastruktur til 250 km/t der anlægges via Køge.

Det vil naturligvis betyde færre forbindelser via Roskilde, hvis der samlet ikke er kapacitet til flere tog på København H. Da de fleste tog standser i Roskilde vil konsekvensen blive markant færre forbindelser til og fra Roskilde som følge af, at fjern- og regionaltog mod syd og sydvest, som i dag kører via Roskilde, flyttes til den nye bane. Tilbage vil reelt kun være regionaltogene mod Holbæk og Kalundborg.

S-tog til Roskilde

Til erstatning har man derfor arbejdet med forskellige alternativer. Et af dem er en forlængelse af S-banen fra Høje Taastrup til Roskilde. Dermed kan man mindske antallet af regionaltog fra Roskilde til København og dermed skabe kapacitet til flere fjerntog, der kører på den nye bane, men uden om Roskilde. Altså endnu et eksempel på fokusforskydning væk fra den samfundsrelevante regionaltrafik til den samfundsmæssigt mindre relevante fjerntrafik.

På det seneste har Trafikstyrelsen i et strategisk studie da også foreslået, at man fører nogle af regionaltogene fra Roskilde via Ny Ellebjerg og Ørestad til Kastrup, altså helt uden om København H. For at sælge denne ”løsning” har man ladet udarbejde et kort, der viser stationsoplandene for Kastrup, Ørestad og Ny Ellebjerg versus København H. Det viser, at omlægningen er en fordel for stort set hele Amager. Intuitivt virker det ikke rigtigt, at trafikanter, der skal fra Amagers hovedgade Amagerbrogade, der er tæt forbundet med bustrafik til København H med fordel kan fravælge København H til fordel for stationerne i Kastrup og Ørestad. Forklaringen er, at busser overhovedet ikke indgår i beregningen, hvorfor det antages, at passagererne ikke har muligheden for at tage en bus til København H. De skal tage metro eller S-tog. Da der ikke er S-tog på Amager, må de tage en metro, der imidlertid ikke kører til København H. Derfor giver det sig selv, at de ifølge beregningen med fordel kan tage metroen til Kastrup eller Ørestad. Denne manipulerende misrådgivning er altså udført af Trafikstyrelsen, men afspejler stadig den gamle fokusforskudte tænkning fra bus til tog.

Misrådgivningen er sket ved at man har anvendt såkaldt "rejsestrømsanalyse" som grundlag vurderingen, der alene angår togtrafikken (inkl. metro) fra station til station. Det betyder, at alle andre transportmidler, der kunne blive aktuelle er udelukket fra analysen. Den giver derfor et øjebliksbillede af togtrafikken, som ikke behøver at have noget som helst at gøre med de faktiske samlede trafikstrømme. Ville man ha haft et retvisende samlet billede skulle man have anvendt en trafikmodel med alle trafikformer og hele trafikefterspørgslen. Sådanne modeller findes.

Bygningen af den nye jernbane mellem København og Ringsted indebærer altså en nedprioritering af den kollektive trafik mellem Roskilde og omegn og København. Og den kan i værste fald få til konsekvens, når man har indført S-togsdrift til Roskilde indebære at man korter de sjællandske regionaltog af der, så de regionalt rejsende fra jælland skal skifte til S-tog i Roskilde. Husk på, de har ikke prioritet! Heroverfor hævder man, at Nybygningsløsningen muliggør en forbedring af betjeningen af Køge og omegn, men det hjælper jo ikke Roskilde.

Ny Ellebjerg

Men selv med denne "løsning" løses kapacitetsproblemerne på København H ikke. Som en nødløsning foreslår man derfor nu at bygge en aflastningsstation for København H *udenfor* København.

Den nye jernbane mellem "København" og Ringsted tager sit udgangspunkt i noget man kalder Ny Ellebjerg. Dette "noget" vil man ombygge til en erstatningshovedbanegård. Men *Ny Ellebjerg ligger reelt ikke i København*. Det er et uhyggeligt eksempel på, at man ikke forholder sig til de reelle udfordringer, banen står overfor (den knappe kapacitet på København H) og løser dem, men i stedet finder "løsninger", der overhovedet ikke forholder sig til by og mennesker, kun tekniske systemer.

Med Ny Ellebjerg er det tanken at nogle af togene og ikke bare regionaltogene, men også fjerntog skal køre helt uden om København H - og dermed uden om København by til Kastrup og i stedet lade dem standse under vejs ved Ny Ellebjerg på vej til Kastrup, timemodellens egentlige mål. Men Ny Ellebjerg er ikke nogen løsning.

De færreste københavnere ved, hvor Ny Ellebjerg ligger. Ny Ellebjerg ligger syd-vest for det centrale København bag Vestre Kirkegård og Sydhavnskvarteret, officielt ligger det i Valby, langt fra alfarvej. Det er det sted på Køge Bugtbanen, hvor Ring S-banen støder til. Ny Ellebjerg ligger meget ucentralt i forhold til Hovedstadens centrale aktivitetsområder. I luftlinie ligger Ny Ellebjerg 5 ½ km fra Kgs. Nytorv. Ny Ellebjerg ligger altså næsten lige så langt væk som Kastrup. Men det er ikke kun det, som er problemet.

København er som de fleste andre byer struktureret sådan, at der er et trafikalt center, som det er let at komme til alle steder fra mens man, hvis man skal andre steder hen, skal via centeret. Det er Ny Ellebjergs problem. Der er ikke mange forbindelser til Ny Ellebjerg. Derfor foreslår man, at der skal etableres en Sydhavnsmetro, der skal føre til Ny Ellebjerg fem metrostationer fra København H eller otte fra Kongens Nytorv. Når Ny Ellebjerg er blevet købt politisk, skyldes det sandsynligvis, at politikerne ikke er blevet præsenteret for alternativer og at rigtigt mange af politikerne både på landsplan og i Københavns kommune ikke er indfødte københavnere og derfor ikke kender byen og de usynlige grænser, der definerer den. Ny Ellebjerg ligger ikke i København. Men det er skæbnens ironi, at den nye Sydhavnsmetro vil blive dyrere end den relevante udbygning af København H.

For langt de fleste københavnere og borgere i Hovedstadsregionen indebærer flytningen af togforbindelserne fra København H til Ny Ellebjerg, at rejsetiden vil øges markant også når der anlægges en metro. Dermed er det som blev vundet med timemodellen tabt igen. Man tilgodeser ikke forbindelsen mellem de store provinsbyer og København, kun mellem de store provinsbyer og Kastrup. Skal man ikke til Kastrup for at tage et fly, er det irrelevant. For trafik til/fra København by svækkes jernbanens konkurrencekraft både i forhold til indenrigsfly, fjernbusser og i forhold til bilen. Det er ikke kun skadeligt for jernbanen. Det er også skadeligt for Københavns udvikling. Samtidig betyder det en yderligere svækkelse af banens konkurrencekraft i relation til Nordsjælland, når man flytter trafikken ud af København mod syd.

I det omfang togene ikke kører til/fra København H, men kun via *Ny Ellebjerg vil der ikke være nogen timemodel til og fra København, men kun en timemodel til/fra Ny Ellebjerg – og det er ikke det samme.* Man kan roligt

i beregningen, der blev præsenteret i *Plan 2000* og gengivet i afsnittet om timemodellen lægge 15 – 30 minutter oven i jernbanens transporttid mellem København og Aarhus. Så efter investeringer af størrelsesordenen 50 milliarder kr. i timemodellen er status uændret.

Højhastighedstog

Ideen bag Ny Ellebjerg opstod fordi tog mellem Ringsted og Kastrup med den nuværende København H skal vendes der og det taget tid. Det er et problem for fjerntog mellem Kastrup og Jylland samt eventuelle højhastighedstog mellem Sverige og Tyskland. Problemet er at den løsning man nu investerer i indebærer, at disse tog reelt skal køre *uden om* København H.

Man kan derfor stille spørgsmål ved, om det overhovedet vil give mening at køre med højhastighedstog til/fra Sverige og Tyskland, når de ikke standser i det centrale København?

Man skal være opmærksom på, at der er over 1000 km fra Stockholm til Hamborg og at der i dag ikke er basis for et dagligt fly mellem disse byer. Højhastighedstog mellem Stockholm og Hamborg er med andre ord ren 'Märklin-tænkning'. Det, der potentielt er trafikal basis for, kunne være en forbindelse fra Stockholm til København City og måske en forbindelse fra København City til Hamborg. Dem kan man selvfølgelig binde sammen til én forbindelse, men kører den uden om København City falder hele grundlaget bort og samtidig undergraver en sådan linjeføring – omend i beskedent omfang – Københavns internationale position.

Hvis Ny Ellebjerg skal betjene højhastighedstog i stedet for København H, betyder det at Kastrup lufthavn i praksis ligger lige så nær det centrale København. Dermed mister højhastighedstogene det, som er deres force, at de holder i bycentre og deres potentiale på strækningerne til Stockholm og Hamborg vil blive beskåret.

Som bekendt var argumentet for sluttimemodellen, at man med den kunne køre mellem København og Aarhus fra *bycenter til bycenter* på to timer, mens det reelt tager 2 timer og et kvarter at flyve, fordi man skal til og fra lufthavnene.

Det at man ikke for længst har planlagt, markedsført og gennemført massive investeringer i København Hovedbanegård skal ses i lyset af, at man med investeringer i timemodell, elektrificering, signalssystemer osv. bruger enorme beløb – op mod 100 mia. kr. - på at udbygge fjernbanen alle andre steder. Kun på Københavns Hovedbanegård skal der ikke investeres, selv om netop den er udgangspunkt eller mål for de fleste fjernrejser i Danmark og det er der, der er problemer. Bare man får investeringen er det mindre væsentligt om systemet hænger sammen.

Billedet af kapacitetsproblemerne på København H er, at de nærmest er uløselige. Men det skyldes kun, at man ikke har søgt efter en løsning.

Løsningen ligger ellers lige for, hvis man ikke vil lave de store ombygninger. Man kan således sagtens udvide Hovedbanen med ekstra spor og perroner på arealet syd-øst for Tietgensbro, således som man allerede har gjort det med spor 26, hvorfra togene mod Malmö nogen gange afgår.

Hele denne diskussion afspejler at udgangspunktet for den samlede planlægning ikke er at varetage passagerenes interesser men er forskudt mod andre mål.

Her ses fokusforskydningen, når den er mest grotesk. På den ene side har vi et folketing, hvor stort set alle partier har overladt trafikpolitikken til jyske politikere, der kun tænker lokalt. På den anden side har vi en banesektor, der optimerer ud fra virksomhedstænkningens fokusforskudte udgangspunkt og derfor giver dem alt hvad de vil have uden at rådgive om konsekvenserne. At resultatet bliver et banesystem, der er amputeret som ikke hænger sammen er ligegyldigt så længe banerne får politisk opbakning og investeringer.

KAPITEL 25

Stationen i Københavns Lufthavn - af hensyn til jyske forretningsrejsende

En af de skandaler, som aldrig er kommet i offentlighedens søgelys er, hvordan det lykkedes DSB at udforme stationen i Københavns Lufthavn, så den kom til at spænde ben for trafikken over Øresund. Historien er for kompliceret for medierne. Ikke desto mindre er den ganske interessant for den udspringer af, at DSB's mål med stationsbyggeriet var som beskrevet i *Plan 2000* at forbinde fjerntog fra Jylland med lufthavnen - ikke regionaltog til og fra Sverige (eller for den sags skyld Sjælland). Selve broen blev nemlig af DSB primært set som en godsforbindelse. Svenske persontog til København var jo ikke interessante for virksomheden DSB, mens svenske godstransporter gennem Danmark, der dengang forventedes at skulle betale afgift til DSB var interessante. De kunne samtidig legitimere følgeinvesteringer i det danske banenet.

Stationen blev derfor udformet som en dansk endestation, for det var der DSBs driftsansvar sluttede. På Amager vest for stationen, etableredes en udfletning, så godstogene kunne køre uden om stationen direkte til broen. Dermed sikrede man, at ventende passagerer – fine forretningsrejsende – ikke skulle stå på perronerne og se på snavsede og støjende godstog der kørte forbi. Udfletningen blev lavet i niveau, så godstog mod øst skulle krydse persontogsporene mod vest. Det indskrænkede selvsagt baneanlæggets kapacitet, set i forhold til, hvis man havde bygget en bro.

Konstruktionen afspejler, at man ikke tog højde for det potentiale, der var for lokale- og regionale forbindelser over broen. Denne de-facto ned-prioritering af regionaltrafik over Øresund betyder, at der i dag er alvorlige drifts- og kapacitetsproblemer. Man etablerede heller ikke regionale forbindelser fra Syd- og Vestsjælland til lufthavnen – stationen blev bygget af hensyn til at jyderne skulle tage toget og ikke flyet for at komme til Udenrigsgården i Kastrup i stedet for at flyve. DSB nedprioriterer altid regionaltrafik uanset om det er til Skåne, Nordsjælland eller Sydsjælland eller et helt andet sted. Det, det handler om, er fjerntrafikken.

Målet var som nævnt, at DSB's intercity-togtrafik skulle udkonkurrere dansk indenrigsflyvning, således at jyderne ikke bare skulle tage toget, når de skulle til København, men også når de skulle ud i verden fra Kastrup. Luftfartstrafikken var endnu ikke liberaliseret, så jyderne havde dengang ikke muligheden for at flyve direkte ud af Jylland.

Derfor blev stationen i Kastrup udformet, som den blev. DSB havde tre krav. Den skulle 1. være flot og synlig - ingen måtte være i tvivl om, at der var en jernbanestation i lufthavnen for forretnings-rejsende og 2. ligge så tæt på udenrigsterminalen som overhovedet muligt uanset omkostninger 3. erstatte og ikke understøtte indenrigsterminalen og dermed bidrage til afviklingen af DSB's erklærede konkurrent: indenrigsflyvningen. Og DSB skulle selvsagt ikke bidrage til finansieringen af stationen.

Man kom igennem med, at DSB *ikke* skulle betale. Det skulle lufthavnen. I en tidlig forhandlingsfase var man i medierne ude med nogle skitser, hvor hele arealet foran lufthavnens terminalbygning (dvs. arealet, hvor parkeringshuset foran den nuværende terminal 2 i dag ligger) skulle inddrages og udvikles til sporareal med åbne spor, perroner etc. ligesom enhver anden jernbanestation. Til gengæld var det stort set ikke muligt for vejfarende at komme til og fra lufthavnsbygningerne, hvilket jo var positivt, da det var bilbekæmpelse. Jernbanen skulle være synlig og det tilgodeså den løsning til fulde. At den ville have ødelagt lufthavnen var for virksomheden DSB ligegyldigt, så DSB kæmpede længe for denne "løsning".

Siden fandt man en alternativ løsning efter voldsomme skænderier med lufthavnen – jeg husker tydeligt hvordan lufthavnens planlægningschef Mogens Marker var dybt fortvivlet over DSB's opførsel. Banen skulle nu graves ned, samtidig med at der skulle bygges en ny lufthavnsterminal lige oven på stationen. Så kunne togene ikke komme nærmere på terminalen. Synligheden, der jo var det aller vigtigste, opnåede man ved at lave en åben banegrav, der fik et karakteristisk halvtag, så selv business-passagererne må finde sig i kulde og sne om vinteren. Det vigtige areal over sporene blev dermed uanvendeligt til andre formål. Det var et meget dyrt projekt.

Stationen fik kun to spor. Mere var der ikke behov for af hensyn til fjerntrafikken til/fra Jylland. Nord for stationen anlagdes to spor for godstog, der forbandt broen med det danske banesystem. Passagererne, der

stod og ventede på stationen, kunne med DSB's planlægningschefts ord ikke tåle at se gennemkørende godstog. Det var jo businesssegmentet.

Det siger sig selv, at det at udfletningen i niveau mellem sporene til stationen og godstogsporene til broen reducerer kapaciteten på hele Øresundsjernbanen ganske betragteligt. Godstog er lange, accelererer meget langsomt og kører langsomt. Skal et godstog krydse et spor for modkørende persontog, skal der lægges et betydeligt tidsinterval ind. Det havde ellers været meget enkelt at føre fire spor gennem en station og anvende de to midterste til gennemkørende godstog. Var det sket skulle passager- og godstog ikke have krydset hinandens spor.

Men stationen var ikke bare en endestation, der fletter ud fra hovedbanen og ender der. Fra stationen føres sporene op og ud på den kunstige halvø, som blev inddæmmet i forbindelse med anlæg af Øresundsforbindelsen. Der krævede DSB, at der skulle anlægges et klargøringscenter for intercitytogene, før de kunne vende om og køre tilbage til Jylland.

Det var det areal man ellers kunne have anvendt til at udvikle et internationalt businesscenter.

Stationen blev placeret så langt væk fra indenrigsterminalen som muligt for indenrigsflyvningen skulle jo bekæmpes og nedlægges. Det er også årsagen til, at *DSB fik forhindret, at der blev anlagt en metrostation ved indenrigsterminalen*. Det var nemlig sådan, at det oprindeligt var tanken, at metroen skulle have to stationer i lufthavnen én ved udenrigsterminalen og én ved indenrigsterminalen. Københavnerne skulle jo nødigt få den ide at tage regionaltoget eller en metro til Kastrup for at derefter at flyve indenrigs. Så det fik DSB forpurret.

Stationen i Københavns Lufthavn er et eksempel på, hvordan DSB har nedprioriteret samfundsvigtig regionaltrafik til fordel for intercitytrafik. Intercitytrafikken var imidlertid vigtig for selve virksomheden DSB, da man gennem bekæmpelse af indenrigsflyvningen ville komme nærmere et monopol i den dansk øst-vest-trafik. Bekæmpelse af indenrigsflyvningen, handler også om at man ikke kan lide den, da den ikke blot tager DSB's passagerer, men den har også et bedre serviceniveau, er selvfinansierende og har status.

I dag er konsekvensen af den helt åbenbart ineffektivt udformede station, at der er erkendte kapacitetsproblemer på Øresundsforbindelsen og BaneDanmark arbejder derfor nu med et milliardprojekt, der skal øge kapaciteten for godstog ved at lægge et tredje spor langs banen fra Kastrup mod vest. På den måde belønnes banernes planlægningsindsats med milliarder. Mærkeligt nok er indtil nu ingen, der har foreslået den enkle og logiske løsning, at bygge stationen om, så der etableres et tredje spor gennem stationen for gennemkørende godstog fra vest mod øst, så persontogene ikke skal krydse persontogene.

I hele dette spil, der handler om at bekæmpe indenrigsflyvning, er de eneste, der glimrer ved ikke at indgå i overvejelserne: passagererne. Det handler ikke om at give dem et produkt, så de *foretrækker* at tage toget. Det handler kun om via politiske kanaler at bekæmpe indenrigsflyvningen - ikke andet, så passagererne kan blive ”kapret”. Det er næsten rent togrøveri!

Den nuværende udformning af stationen ved Lufthavnen afspejler DSBs fokusforskydning væk fra jernbanemæssig faglighed, passagerernes trafikale behov og samfundsmæssige hensyn og over mod politisering af dansk trafikpolitik i og udenfor det politiske rum. Stationen i Kastrup er eksempel på, at man har fokuseret væk fra almindelig regionaltrafik til i stedet at fokusere på fjerntrafik og konkurrentbekæmpelse. Den er samtidig et eksempel på, hvordan DSB kun kan samarbejde med andre, når det sker på DSB's egne præmisser.

KAPITEL 26

Regionalisering - en konstant trussel

"Højhastighedstog, regionaltog og godstog vil skulle konkurrere om kapaciteten på banenettet. En introduktion af højhastighedstog vil på kortere sigt kræve, at det overvejes hvorvidt og hvordan højhastighedstog skal prioriteres i forhold til de øvrige tog.

Den lave prioritet i myldretiden af godstog må sandsynligvis fastholdes indtil flaskehalse i infrastrukturen er afhjulpet.

Samtidig kan det blive nødvendigt at foretage en nærmere vurdering af regionaltogenes køreplan og standsningsmønstre."

Baneplanudvalgets rapport 1995

Vi har allerede hørt, at DSB systematisk opprioriterer fjerntrafikken og nedprioriterer regionaltrafik, selv om regionaltrafikken har mange flere passagerer og vedrører tusindvis af borgeres trafikale dagligdag. Prioriteringen af fjerntog sker bl.a., når fokus er på højhastighedstog. Det sker, når fokus er på elektrificering, som har til formål at muliggøre høj hastighed. Det kommer til udtryk i tænkningen bag timemodellen og dens baneudretninger. Det ses i idéen om det nationale rejsekort, der ville have fungeret for længst, hvis det ikke netop skulle være et *nationalt* kort. Det er fokuset på fjerntrafikken, der er baggrunden for den store satsning på en ny jernbane mellem København og Ringsted og forklaringen på designet af den nye lufthavnsstation i Kastrup. Set under ét er der tale om *vildt store – nærmest ufatteligt store - investeringer*, der står i skærende modstrid med, hvor stedmoderligt regionaltrafikken - specielt på Sjælland - behandles.

Regionalisering er nemlig en af DSB's internt virksomhedsstrategiske trusler og regionale myndigheder skal derfor bekæmpes eller i det mindste holdes nede. Her kommer forklaringen.

Når man skal organisere trafik i offentligt regi, er der tre mulige administrative niveauer, der potentielt kan stå for driften. Ud over det nationale og det lokale (kommunale) niveau er der det regionale. Og det er

naturligt, at organisere kollektiv trafik i regionale trafiksselskaber, således som det også sker – omend med en amputeret og dårligt fungerende finansiering efter den kommunale strukturreform.

Risikoen for regionalisering er særligt overhængende i forbindelse med S-banen. I mange år drev DSB den som entreprenør for de regionale myndigheder, siden blev DSB S-tog udskilt som et selvstændigt aktieselskab under DSB, der kørte på en kontrakt for Trafikministeriet, men i 2013 blev DSB S-tog lagt ind i DSB igen, så risikoen for at S-togene overføres til regionalt regi er nu mindre. Det ændrer dog ikke ved, at nogen stadig kan få den idé, at S-banen sammen med den københavnske metro og de sjællandske busser kunne samles i ét selskab, måske endda et Øresundsregionalt selskab, der kunne overtage driftsansvaret for al regionaltrafik med tog. Engang talte man i DSB ironisk om ”den gule fare”, hvorved man dengang mente risikoen for, at S-togene blev overtaget af det daværende HT og derefter malet i HT’s velkendte gule farve. Gud forbyde det: Risikoen for at den kollektive trafik i Hovedstadsområdet på den måde blev koordineret til skade for DSB var og er overhængende!

De regionale trafiksselskaber driver regionalbanerne, de såkaldte privatbaner: Det er f.eks. Lollandsbanen, Skagensbanen, banen til Thyborøn, banen fra Aarhus til Odder og på Sjælland er det blandt andet den Østsjællandske bane og banerne i Nordsjælland til bl.a. Gilleleje. Men DSB driver også en række lokalbaner. Det ville derfor være naturligt at spørge, om det ikke ville være en idé at lade de regionale trafiksselskaber overtage driften af dem – og den regionale togtrafik i øvrigt? Hvorfor ikke drive banen mellem Hillerød og Helsingør på samme måde som banen mellem Hillerød og Gilleleje og banen fra Gilleleje til Helsingør?

Set med virksomheden DSB’s øjne er det en trussel og truslen kan blive effektueret når som helst. Derfor er der ingen grund til at investere i DSB’s regionalbaner, hverken i Banedanmarks infrastruktur eller i DSB’s materiel og stationer.

Før strukturreformen taklede man udfordringen ved at lade næsten alle togforbindelser krydse en amtsgrænse. Køreplanen var således slet ikke lagt for at varetage passagerernes behov, men kun DSB’s sikring af eget domæne. Selv en så oplagt lokalbane som Odense – Svendborg fik man sikret mod ”den gule fare” ved at forlænge den fra Odense til Fredericia over Lillebælt.

På Sjælland, hvor de store pendlertog kører til og fra København blev samtlige tog ledt ud af Hovedstadsområdet, dvs. ud af det tidligere Roskilde Amt til Holbæk/Kalundborg, til Nykøbing F, og til Slagelse/Odense. Det er i denne sammenhæng også en pointe, at DSB aldrig etablerede regionale togforbindelser fra Sjælland til Kastrup, når der ses bort fra Øresundstogene (se kapitlet om dem). Der er således ingen direkte togforbindelser fra Nykøbing F, Næstved, Holbæk og Kalundborg mv. til Kastrup, mens det har været alt om at gøre at få forbindelser fra Jylland, så man kan få ramt indenrigsflyvningen. At der var mange flere potentielle passagerer i at få sjællænderne til at lade bilen stå eller droppe taxa'en spiller ikke nogen væsentlig rolle – der er jo regionaltrafik.

Men med de megainvesteringer, der nu gennemføres i fjerntrafikken, er det helt centralt, at der som en konsekvens af disse satsninger sker en yderligere nedprioritering af regionaltrafikken. Ikke bare indirekte, men også direkte og absolut, jævnfør kapitlet om timemodellen.

Der er imidlertid ikke bare tale om en bevidst strategi, der er også tale om en ubevidst videreførelse af strategier, der havde deres mening før Banedanmark blev udskilt fra DSB, men som i dag ikke har den samme mening. Der er tale om kultur. Det ændrer dog ikke noget ved konsekvenserne for Roskilde, Slagelse, Holbæk, Vejle, Skanderborg, Hobro etc. Disse byer bliver nedprioriteret, når man satser på fjerntrafik frem for regionaltrafik.

Hvor stærk denne kultur står, fik man en illustration af i forbindelse med præsentationen af det såkaldte IBU-projekt (Infrastruktur og By-Udvikling i Øresundsregionen). Det er et projekt, som svenske interesser forsøger at presse igennem i Danmark. Det går ud på at etablere en gods-jernbane fra Helsingborg under det nordlige Øresund og videre gennem Nordsjælland vest om København til Køge. Uheldigvis havde svenskerne allieret sig med nogle konsulenter, der var rundet af DSB-kulturen. Og i konsulentmiljøerne lever den gamle tænkning videre selv om den grundlag for længst er faldet bort.

I forbindelse med projektet præsenterede man en tænkt køreplan, der netop havde som mål at sprænge regionsgrænser helt uafhængigt af passagerernes og samfundets behov. Kystbanen skulle ikke længere forbinde Helsingør med Kastrup og Malmö, til gengæld skulle den forlænges til Helsingborg og langt ud i Sydsverige. Der var også en række nye forslag

f.eks. en togforbindelse fra Kalundborg til Kalmar! Og én fra Odense uden om København via den nye bane Høje Taastrup-Helsingør til Jönköping etc. Dvs. forbindelser helt uden noget kundemæssigt rationale.

På den måde undgår man, at Øresundstog bliver regionaltog og det har stor prioritet i DSB den dag i dag (se afsnittet om Øresundstrafikken): I forbindelse med ombygningen af Nørreport station (se senere kapitel) kan man se, at den perron, der ellers er altid blevet kaldt Kystbaneperronen, regionaltogsperronen nu har skiftet navn til 'Fjerntogsperron'. Regionaltrafikken – almindelige menneskers daglige brug af jernbanen til at pendle til/fra arbejde – nedprioriteres bevidst overalt, også sprogligt, så man i stedet kan skabe et trafiksystem bestående af nogle ganske få knudepunkter.

En sådan fokusforskydning kan kun lade sig gøre, fordi DSB henter de milliarder de har brug for i statskassen. Hvis DSB's økonomi var indrettet sådan, at virksomheden var økonomisk afhængig af passagerernes tilfredshed med produktet, så ville regionaltrafikkenes pendlere have langt større afspejling i DSB's trafikale tænkning. Når det ikke er tilfældet, så er det klart, at det er sjovest i DSB at lege med hurtige og langtkørende tog, der via krydsninger af regions- og landegrænser er sikret mod en potentiel risiko for regionalisering af ruterne. Er det virkelig det politikerne vil have ud af de enorme investeringer som realiseringen af denne strategi forudsætter?

Den københavnske bybane – det oversete hovedprodukt

I sommeren 2012 tog to borgerlige trafikpolitiske ordførere, Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre og Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti på et ”Danmarkstog” med jernbanen under overskriften ”*På sporet af Danmark*”. Målet var blandt andet at møde danskerne. De gennemrejste på syv dage alle danske jernbanestrækninger, hovedbaner, sidebaner, privatbaner, de rejste med DSB’s tog, Arriva’s, de regionale baners, både Region Nord, Midt og Syd samt de sjællandske. Alt var med, simpelthen alt, *men én bane manglede: S-banen*. Det blev endda eksplicit præciseret, at turen ikke omfattede S-banen – den havde man altså ikke ”glemt”, men *bevidst undladt*. Den var åbenbart helt og aldeles uvæsentlig, når de danske politikere ved selvsyn skulle se banen”og møde danskerne”.

Men S-banen har ellers størstedelen af DSB’s samlede passagertal, nærmere betegnet godt 60 %, jævnfør tabel 19.1.

Dette siger mere end mange analyser. Hvad er det, der gør, at når to folkevalgte og åbenbart dedikerede jernbaneentusiaster skal gennemrejse alle Danmarks jernbaners tusindvis af km så fravælges lige netop de sidste korte baner i og rundt om København som samfundsmæssigt er Danmarks klart vigtigste baner? Hvorfor skulle jernbanerne mellem Køge og Hillerød, Frederikssund, m.v. ikke være lige så interessante som jernbanerne mellem Aarhus og Odder og Grenå? Eller hvorfor skulle de ikke være lige så relevante for et folketingsmedlem, der angiveligt var ude på at møde danskerne, som de jyske sidebaner, der kun er af kuriøs betydning og som næsten ikke har nogen passagerer? Skulle det ikke være relevant for trafikinteresserede folketingsmedlemmer, at sætte sig ind i hvordan S-banen fungerer? Hvad kan svarene på disse spørgsmål være? Modsat det øvrige jernbanesystem, så er det faktisk meget vigtigt for samfundet, at S-banen fungerer godt.

Hertil kommer, at det virker helt besynderligt, at de, når de ville gennemrejse hele det danske banenet, så ikke ville gennemrejse *alle* danske baner og netop undlod at gennemrejse den sidste lille bid – lidt ligesom, hvis frimærkesamleren, der med nøje og besvær har fået ”Danmark

komplet”, men mangler et par enkelte ikke specielt sjældne mærker, som han bevidst ikke *vil* have. Det lyder usandsynligt. Det kan simpelthen ikke have været de to politikeres eget valg. Det kan næsten kun være DSBs. Men var DSB involveret i planlægningen af turen? Man kan næsten ikke tro det. Men i DSB har S-banen ingen prioritet – altså ud over, at den af magtstrategiske årsager ikke må falde i de forkertes hænder.

Trafikpolitikerne på Christiansborg er næsten alle sammen er jyske, så det er meget lettere at få dem til at bevillige penge til samfundsmæssigt mindre relevante projekter i det jyske end til den samfundsmæssigt meget vigtige bolig-arbejdssteds trafik på Sjælland. For virksomheden DSB, der ikke fokuserer på det samfundsmæssige, betaler det sig derfor ikke at påpege behovet for samfundsrelevante investeringer i bl.a. S-banen. Der er andre og lettere måder at få penge på. Og sådan har det været længe. Hvor højhastighedsbaner er ”fremtiden” er S-tog yt og det ligger dybt i kulturen. S-tog er ubetinget lavt, trods S-banen har 60% af alle DSBs passager.

Det kan næsten kun være DSB, der stod bag, også selv om de to politikere begge har deres baggrund i det jyske. Men, hvis det er tilfældet er det er utroligt, at de, der stort set ikke beskæftiger sig med andet end trafik og transport køber denne dagsorden. Det er jo netop deres opgave at gennemskue DSBs julelege. Det tyder på, at de er så vante til at blive ført, at de ikke selv stiller spørgsmålstegn ved deres helt åbentlyse stunt i dobbeltrolle som trafikpolitikere og markedsførere for organisationen DSB – ikke dens opgaver. Og organisationen DSB interesserer sig ikke for S-banen.

Københavns første bybane

Lad os se lidt på S-banens historik: Da DSB i 1934 kunne indvi den første S-banelinje Klampenborg – Hellerup – Vanløse – Frederiksberg talte man om *den Københavns bybane*. Siden blev *bybanen* udvidet med linjer til Valby, Holte og Husum og man havde store ambitioner om at bygge undergrundsbaner under alle brogaderne, men S-banen udvikledes helt anderledes. Den blev til et regionalt togsystem, for nok er regionaliseringstruslen i dag reel, men allerede dengang var der en endnu mere overhængende trussel, nemlig at man integrerede det daværende københavnske sporvognssystem med bybanen og blev

lagt ind under Københavns Sporveje. Så i dag forbinder S-banen København med Københavns nabobyer Køge, Frederikssund og Hillerød, der ikke bare ligger uden for de oprindelige bykommuner København, Frederiksberg og Gentofte, men udenfor det tidligere Københavns Amt. Det var vigtigt at krydse en amtsgrænse, for så var man garderet mod overtagelse af andre. Og S-togene kan forlænges endnu længere for at opfylde DSB mål: til Roskilde og måske til Helsingør. Så kan man nemlig nedlægge klassiske regionaltog der fylder op på København H, og så bliver der bedre plads til de fine fjerntog – dem som landspolitikkerne kan lide.

På den måde mistede København sin første bybane, dvs. banen findes stadig, men er nedprioriteret i en sådan grad, at den ikke fungerer som bybane, så København fik først rigtigt en bybane igen, da den første metrolinje kunne indvies i 2002. Den manglende udvikling af bybanen i København blev et meget væsentligt bidrag til Københavns katastrofale udvikling i efterkrigstiden og Københavns tabte internationale status og store sociale problemer. De skyldtes bl.a. at de københavnske bro-kvarterer blev trafikalt isolerede, da man nedlagde sporviognene i forventning om etableringen af undergrunds S-banerne.

Københavns anden bybane

Her er historien om, hvordan København fik metroen, der startede som et DSB-projekt, men endte udenfor DSBs kontrol, men som alligevel til fulde er rundet af DSB-kulturen.

Da *Plan 2000* blev offentliggjort i 1988 rummede den trods DSBs prioritering af fjerntrafikken flere forslag til udbygningen af den københavnske S-bane. DSB var på det tidspunkt blevet divisionaliseret og selvfølgelig skulle DSB S-togsdivision også have deres bidrag med i planen. Men alle forslagene tog udgangspunkt i *DSB S-togs egne interne* problemer, ikke hvilke samfundsmæssige behov, som DSB S-tog skulle løse i fremtiden for samfundet, dvs. en analyse af hvad Hovedstaden transportmæssigt havde behov for. Forslagene tog således netop ikke udgangspunkt i, hvordan en udvikling af S-banen kunne få København til at fungere bedre som by, trods den manglende udbygning af S-banen var en af årsagerne til Københavns krise.

Et vigtigt forslag var anskaffelse af nyt materiel. Det gamle trængte nemlig til udskiftning. Et andet var et forslag om at lede Køge Bugtbanens spor helt frem til Københavns Hovedbanegård, så udfletningen til Køge Bugt reelt ville ske der og ikke lige før Enghave station. Det ville give mere kapacitet mod København H fra vest og syd på S-banen, der var overbelastet. Mest spektakulært var et forslag om en ny undergrunds S-bane på tværs af Nørreport, der skulle lede S-togene fra Frederikssund og Vanløse ind til Frederiksberg, og derfra videre i tunnel, som skulle krydse Nørreport og føres videre mod Christianshavn og Amager.

Forslaget blev kun begrundet i kapacitetsproblemerne i "røret" dvs mellem København H og Østerport og altså ikke i, at Amager skulle have et behov for en forbindelse. Ved at lede Frederikssundstogene via Frederiksberg til Nørreport, blev der lediggjort kapacitet i røret til flere tog fra Køge. Det var argumentet. Det handlede overhovedet ikke om, hvad enhver der kiggede på en landkort kunne se, at der var behov for en bane fra Brønshøj via Nørrebro til det centrale Amager og lufthavnen.

Samtidig med at Plan 2000 blev præsenteret i 1988, meldte den borgerlige regering ud, at "*der skulle ske noget i København, da Danmark ikke længere kunne være sin hovedstad internationalt bekendt*". Dermed var vejen banet for at få etableret den Øresundsbro, som svenske industriinteresser længe havde presset på for at få, og som DSB positionerede sig i forhold til gennem *Plan 2000*.

DSB fik også en central placering i arbejdet med at udvikle projekter, der kunne kobles op på broen. Med udgangspunkt i skitserne i *Plan 2000* lykkedes det at strikke en plan sammen til bebyggelse af Vestamager, noget Københavns kommune længe havde ønsket. Københavns planlægningschef havde nemlig så tidligt som i 1965 vundet en arkitektkonkurrence om udnyttelsen af Vestamager.

Ideen var at føre en motorvej og en tunnelbane fra Københavns centrum gennem Amager Fælled frem til en internationale transportkorridor fra Sverige til Tyskland og udvikle erhvervsaktiviteter langs tunnelbanen på Amager Fælled, der blev kaldt Citystrengen. Nu var chancen der. Man kunne simpelthen realisere DSBs forslag om en tunnelbane fra Frederiksberg til Nørreport og føre den videre til Christianshavn og derfra føre den til og ud gennem Amager Fælled.

Problemet var finansieringen. De jyske folketingsmedlemmer var nemlig ikke til sinds at investere i København. Men man fandt en løsning. Man kopierede simpelthen planerne for udviklingen af London Docklands.

Et udviklingselskab skulle ligesom i Docklands, overtage "værdiløs" jord, der på Amager var "værdiløs", fordi den var fredet. Fredningen skulle derefter ophæves og selskabet skulle byggemodne den og etablere en letbane, svarende til Docklands Light Railway med førerløse sporvogne. Dermed fik både DSB og Københavns Kommune deres ønsker opfyldt. Finansieringen af banen opnåede man ved at sælge byggegrunde, der nu blev værdifulde, da de var byggemodnet og havde fået en letbaneforbindelse. Det passede også fint i "DSB-tænkningen" at miljøorganisationerne i forbindelse med ophævelse af fredningen fik lovning på at der nærmest skulle være tale om en bilfri by.

DSBs planlægningschef, der var med i planlægningen indså imidlertid hurtigt, at hvis det skulle blive til noget med en tunnelbane i København, skulle det ske uden DSBs og de jyske folketingspolitikeres deltagelse. Siden blev "letbanen" så kaldt "en minimetro" for, da den var ved at være færdigbygget at blive kaldt "en metro". Således lykkedes det, at få den københavnske metro på plads, men mange af de dårligheder, der kendetegnede DSBs planlægning blev taget med ind i metroplanlægningen.

Linieføringen var som forslået i *Plan 2000*, men hvor forslaget i *Plan 2000* sluttede ved Christianshavns Vold skulle letbanen/minimetroen/metroen nu føres helt til Vestamager, hvor den nye by, der skulle finansiere den, skulle bygges. På den måde ville den føre helt uden om det tætbefolkede Amager. Som nævnt var DSBs oprindelige forslag i *Plan 2000* ikke begrundet i at Amager havde behov for en forbindelse, men i S-banens kapacitetsproblemer i røret, dvs. ved Nørreport. Det var derfor ikke noget problem, at metroen ikke kom til at dække det centrale Amager ved Amagerbrogade. Men, at den førte til den bare mark uden om de tæt befolkede bydele på Amager var dog en kende for groft. Derfor opfandt man en metrolinje 2, der skulle køre på den gamle industribane langs Østamagers kyst, hvor der godt nok heller ikke boede nogen nævneværdig befolkning, men som skabte en "balance", så befolkningen dog var omgivet af to metrolinjer.

I en senere fase ændredes linjeføringen dog, således at man fik tilføjet et sving på begge linjer og man dermed fik en station ved Islands Brygge og én ved Amagercenteret. Men i udgangspunktet var det ikke sådan. Formålet var ikke, at den skulle betjene den eksisterende bebyggelse på Amager over hovedet, men at få gennemført den af DSB foreslåede undergrundsbane, som kunne finansieres ved salg af byggegrunde på Vestamager, der var "værdiløse" på grund af fredning. Men det kunne jo ændres med et pennestrøg og drejebogen sikrede så, at ingen spurgte om koblingen af finansiering af metro og byggegrunde nu også var den samfundsmæssigt bedste måde at udnytte grundenes "pludselige" værdi. Hvad det oprindelige formål med banen var, blev tilsyneladende i mellemtiden glemt, nu hvor det jo ikke længere var et DSB-projekt, men med DSB tænkningen fast forankret gennem personsammenfald i ledelsen. Nu kunne metroen leve sit helt eget liv, som selvstændigt selskab og system uden at forholde sig til det omgivende samfund, herunder det øvrige trafiksystem. Ligesom DSB. En lukket verden der optimerede på egne betingelser.

DSB's selvopfattelse og kultur har igen og igen ført til vanskeligheder, når der skulle samarbejdes med andre. Fysisk giver det sig udslag i, at stationer normalt udformes helt uafhængigt af andre transportsektorer. Sådan blev metrostationerne også tænkt og udformet. De kunne ellers med fordel have været udviklet til intermodale knudepunkter, der bandt de forskellige trafikformer sammen.

Ligesom DSB lagde så meget vægt på design, at funktionen led skade, blev metrostationerne arkitekteregnede og designet helt ens, så de appellerede til et opinionsdannersegment. Standardiseringen betyder f.eks., at de ikke tage højder for det lokale gadenet, da de ikke må afvige fra det én gang for alle besluttede standardkoncept.

Da de første stationer blev indviet viste det sig, at man ikke sammen med kommunerne havde planlagt de relevante faciliteter til cykel-parkering. Og koordinering med busserne var der ikke tænkt på, udover at køreplanlægningen er blevet vredet, så busserne 'feeder' stationerne - en gammel DSB specialitet. Således indebærer standardkonceptet, at stationerne kun har én udgang. Det betyder, at stationer, der ligger ved en busbetjent gade, hvor der kører busser i begge retninger - og det gør de stort set alle - kun har direkte gangforbindelse til stoppesteder på den ene side af gaden. Buspassagerer tvinges med andre ord til at

krydse vejtrafikken i gadeplan. Derfor kan man se passagerer fra metroen løbe lige ud foran biler for at nå holdende busser på den anden side af gaden. Det er direkte livsfarligt. Hertil kommer, at lange uoverdækkede gangafstande indebærer, at der ikke i den københavnske metro er den beskyttelse mod dårligt vejr, der kendetegner andre storbyers metro-systemer. En høj pris for systemtænkning på bekostning af brugernes behov og samfundsmæssige hensyn.

Koordinering af S-tog og metro til en samlet bybane

Et kapitel helt for sig er koordineringen af metroen og S-togene – de to systemer, der tilsammen udgør Københavns bybane i dag.

Da man skulle anlægge den nye metrostation på Nørreport, opstod der store offentlige skænderier mellem Ørestadsselskabet, Banestyrelsen og DSB og en tid lang så det ud som, der ikke ville blive etableret en gangtunnel under gadeplan mellem de to underjordiske stationer. Det var nær endt med at passagerer, der skulle skifte mellem metro og S-tog skulle have gjort det i gadeplan, hvilket ville have indebåret, at de skulle forcere en masse ekstra trapper, op og ned, samt flere trafiklys. På den måde havde man nær ødelagt Københavns vigtigste knudepunkt for kollektiv trafik. Men her fandt man dog en løsning.

Det kan man også mene at man gjorde på stationerne Flintholm og Vanløse. Men i virkeligheden lykkedes det ikke at integrere metroen og S-banen der, og det er alvorligt. Idéen med det oprindelse forslag i *DSB Plan 2000* var jo, at tog fra Frederikssund skulle ledes via Frederiksberg til Nørreport, så røret kunne aflastes. Med valget af et anderledes metrokoncept blev det umuliggjort, så passagererne skal skifte på Vanløse eller Flintholm stationer, hvis de skal køre den direkte vej mod Nørreport via Frederiksberg. Men stationerne Flintholm og Vanløse er ikke bygget, så skiftemulighederne er optimale. Metroen og S-togene har nemlig på begge stationer hver sin perron. Man kunne ellers sagtens have lavet et system, hvor metrotog fra Nørreport og S-tog mod Frederikssund havde fælles perron og tilsvarende at S-tog fra Frederikssund og metro mod Nørreport havde fælles perron. Dermed skulle passagerer blot krydse perronen, når de skulle skifte tog.

Konsekvensen er, at der ikke sker den omstigning, som var hele idéen med at etablere en ny undergrundsbane fra Vanløse via Frederiksberg over Nørreport. Derfor fortsætter S-togene fra Ballerup – Frederikssund da også stadig med at køre gennem røret, som således ikke er blevet aflastet, så der kunne køre flere tog fra Køge Bugt gennem det. Det, der var formålet med projektet.

Fremtiden

Man kan så i dag spørge, om man har lært noget af fejlene. Men da der er tale om et kulturproblem, har man naturligvis ikke det. Derfor gentager man fejlene i forbindelse med anlægget af Metro Cityringen. Ved Østerport, hvor Metro Cityringen krydser DSB S-banen og Kystbanen anlægger man naturligvis en station *ved siden af* DSBs og uden gangtunnel, der forbinder perronerne. Ligeledes ved højbanen på Nørrebro, hvor man potentielt kunne have etableret elevatorer, der direkte forbandt de to baners perroner. Ved hovedbanen forlænger man dog en eksisterende gangtunnel under DSB's perroner frem til den nye metrostation.

Og for at det ikke skal være nok: De to senest besluttede metrolinier, den til Nordhavnen og den til Sydhavnen planlægges, så de krydser S-banen ved stationerne Dybbelsbro og Nordhavn, hvor der slet ikke anlægges metrostationer! Skal man til Nordhavnen og kommer man nord fra med S-tog skal man altså ikke stige af på Nordhavn Station, men kører videre til Østerport, hvor man så i gadeplan skal skifte til metroen, der kører tilbage og under Nordhavn station uden stop og videre ud i selve Nordhavsområdet, hvor der er stationer – og tilsvarende når man kommer vestfra og skal til Sydhavnen: Der skal man ikke stige af på Dybbøls Bro Station, men blive siddende i toget til København H, hvor man skal skifte til metroen for så at køre tilbage under Dybbølsbro, hvor metroen ikke standser.

Fuldstændig i overensstemmelse med DSBs fokusforskudte tænkning ses metroen som et lukket system uafhængigt af det omgivende samfund, herunder uafhængigt af det øvrige trafiksystem incl. S-banen.

Hvad der ligger bag denne besynderlige metroplanlægning er ikke godt at vide, men den passer som også som hånd i handske med, at man i DSB ikke regner S-banen for noget, for hvor Nordhavn og Dybbøls Bro er rene S-banestationer, så er København H og Østerport fjernbanestationer.

Det kan med andre ord konstateres, at selv når man i fortiden har begået fejl, så gentager man dem i fremtiden. Det handler om at den gamle DSB-kultur lever videre.

Hele nedprioriteringen af S-banen skyldes DSBs fokusforskudte strategilægning bort fra lokale og regionale til det nationale og bort fra København til det jyske.

Måske det var en ide at de jyske politikere tog på en turne rundt med den københavnske bybane? Den er et studie værd.



KAPITEL 28

Ny Nørreport – kejsereens nye klæder

Jeg blev engang af det daværende HT's direktør bedt om at lave en plan for Nørreport. Det var klart, at Nørreport-området i København ikke fungerede optimalt og noget burde gøres.

Jeg satte mig derfor til med papir og blyant til at tegne gaderne omkring Nørreport og mit udgangspunkt var det naturlige: Hvordan kunne man skabe en bedre sammenhæng mellem busser og tog – det var før der var en metro – og samtidig skabe plads til den gennemkørende biltrafik og en bedre tilgængelighed for fodgængere, der skulle med bus eller tog, når der nu var den omfattende biltrafik i området, der var. Nørreport var jo Københavns funktionelle og trafikale centrum.

Det var ikke let, men det lykkedes, at få kabalen til at gå op. Jernbanesporene ligger så dybt, at det er muligt oven på dem at lave et rum i form af et underjordisk torv – altså under gadeniveau, så fodgængere kan færdes uhindret af biltrafikken til og fra de to perroner. På gadeplan var spørgsmålet så, om man kunne skabe en busterminal, der var tæt integreret med perronerne og havde let adgang for fodgængere. Det lykkedes.

I gadeplan, hvor DSB's bygninger, der rummede cykelstativer, var, kunne man i stedet for dem oven på de to perroner, bygge to parallelle opvarmede bygninger for ventende buspassagerer. Mellem dem kunne man etablere en busgade. Bygningerne kunne være direkte forbundet med rulletrapper med torvet under gadeplan og videre direkte videre ned til jernbaneperronerne. På den måde kunne Nørreport blive et intermodalt knudepunkt, dvs. et sted hvor forskellige trafiksystemer integreres til ét system. Dermed kunne man skabe trafikal synergi med lette tørskoede skiftemuligheder mellem bus og tog og direkte forbindelse til Københavns indre bys gågader, samtidig med, at der var der god plads til vejbaner for biltrafikken. Kabalen gik op, så det var bare om at komme i gang.

Nu i 2014 sker der da også noget. Nørreport er i skrivende stund en stor byggeplads. Den 100 år gamle station skal endelig renoveres. Der skal skabes en *Ny Nørreport*. Men det er ikke mit eller et lignende forslag, der bliver gennemført. Tværtimod!

Ny Nørreport, der i øvrigt har fået sit eget logo, er grøn. Egentligt er der bare tale om nogle – omend enorme – halvtage, men grønne er de. På plakater kundgøres det:

”Nørreport bliver også en særlig oplevelse set fra oven. En grøn oplevelse. På toppen af Nørreports seks store tage plantes der et særligt mostæppe af sedum eller stenurt. Mosset er allerede plantet og i god vækst på de første tage.

De grønne tage har flere fordele. De kan i princippet fungere som en eng og opsuge op til 60 – 80 pct. af den regn der falder. De grønne tage opsuger, fordamper og forsinker regnvandet. Derved aflaster de kloakkerne og er med til at forhindre vand i gaderne ved kraftigt regnskyl.

De grønne tage giver også lavere energiforbrug i bygningen – og dermed mindre CO₂-udslip – fordi de isolerer mod kulde i vinterperioder og varme om sommeren. De grønne tage er således både en del af Københavns kommunens skybruds og -klimatilpasningsplan.

Det er naturligvis dyrere at anlægge et grønt tag, men det forlænger faktisk tagets levetid, fordi taget beskyttes mod nedbrydende UV-stråling.

På toppen af Nørreport plantes der 15 forskellige slags stenurter, der er med til at give tagene et forskelligt udseende og farver afhængigt af årstiden.

I alt kommer der 2200 m² grønne tage på Nørreport”

Hvad kommer der så til at være under disse 2200 m² tage, seks stk. i alt?

Ved stationsbyggeriet er der ophængt en oversigtsplan, hvor man kan se, hvad der skal være under tagene, begyndende med tag nr. 1 fra vest: cykelstativer. Tag nr. 2: Åben nedgang til S-tog. Tag nr. 3: Elevator, toiletter, åben nedgang til S- og fjerntog, billetsalg. Tag nr. 4: Kiosk og åben nedgang til S-tog. Tag nr. 5: Cykelstativer og tag nr. 6: Åben nedgang til S-tog. Hvad tagene derimod ikke skal danne basis for er underliggende busstoppesteder i gadeplan eller en opvarmet ventesal.

Af oversigtsplanen kan man således se, at busstoppestederne er spredt rundt om, hvor der tilfældigvis er plads til dem, så fremtidens fint arkitekt designede stationsplads vil blive prydet med de sædvanlige reklamefinansierede busstoppesteder, som vil blive opstillet, hvor der er plads til dem. Så meget for Ny Nørreports arkitektur - og trafikplanlægning.

Men prøv lige at læse argumenterne for de grønne tage grundligt igennem. Der er svært ikke at komme til at tænke på et bestemt eventyr, skrevet af en kendt dansk (naturligvis!) forfatter. Er det ikke smukt, at tagene, som ikke kan ses fra gadeplan, vil få forskelligt udseende i forskellige årstider? Det er nærmest magnifikt! Eller at de grønne tage giver lavere energiforbrug til opvarmning af den overdækkede, men uopvarmede udendørs cykelparkering eller de ligeledes udendørs nedgange til perronerne? Tagene vil i fremtiden aflaste kloakkerne ved kraftigt regnskyl, så vandet der tidligere ikke kunne nå at løbe igennem kloakkerne og derfor forårsagede oversvømmelser, fremover på grund af mosset for længst er fordampet, når regnen falder. 2200m² tag svarer til et kvadratisk tag på 47 x 47 meter, som belagt med mos, altså er et vigtigt bidrag til Københavns kommunes ”skybruds og -klimatilpasningsplan”.

Ny Nørreport ”bygges i fællesskab mellem Banedanmark, DSB og Københavns kommune”, altså uden det regionale kollektive trafikelskab Movia. Der er ikke tale om noget intermodalt knudepunkt, men *en station*.

Et tværsektorielt knudepunkt? Det skal man ikke nyde godt af, selv om alle trafikekspertes, der ikke er lommen på banerne vil være enige om, at der er enorme synergigevinster ved at integrere trafikformerne. Fy føj da! Nørreport er og skal være *en station*. Det kan godt være man for 100 år siden gravede stationen ned under gadeplan for at skabe plads til vejtrafikken, så byen kunne fungere og udvikles. Men sådan spiller klaveret ikke længere! I dag handler det ikke om at byen skal fungere og udvikles. I dag skal bilerne bekæmpes og banerne har en stærk alliancepartner i Københavns kommune.

Derfor blev den avisioskiosk, der blev bygget oven på stationen ved trappen *ned til* billetsalget, da man etablerede S-banen, allerede tidligt monteret et neonskilt, der kundgjorde, at dette var ”Nørreport Station”. Ingen skulle eller skal være i tvivl: På DSBs hjemmeside (oktober 2013) kan man derfor også læse følgende om Ny Nørreport under overskriften ”Nørreports gamle signatur vender hjem”:

”Alt er og bliver anderledes på overfladen af Nørreport. Men løfter man blikket på stationen, møder man noget velkendt; nemlig Nørreports fine neonskilte fra den gamle stationsbygning, der er vendt hjem, og nu sidder på det store tag over hovedtrappen.

Det varer dog lidt før der kommer lys i neonrørene. Strømforsyningen bliver lavet i forbindelse med det næste store tag som skyder op på Nørreport i slutningen af året.

Neonskiltene stammer fra K.T. Seests gamle funktionalistiske stationsbygning fra 1934, men fortsætter altså deres liv som signatur for Nørreport.”

K.T. Seests gamle funktionalistiske stationsbygning fra 1934, var det træskur, der blev opstillet i forbindelse med etableringen af S-banen, indeholdende to kiosker, som man uden opmærksomhed rev ned for ti år siden. Billetsalget og alle stationsfunktionerne var, som de ældre vil huske det, indtil for ca. 10 år siden under jorden. Neonskiltet var et helt almindeligt neonskilt, der altså nu er blevet udnævnt til ”en signatur”, der ”er vendt hjem”.

Med Ny Nørreport bliver Nørreport virkeligt ”en station”. Det vi stadig kalder Nørre Voldgade, vil således i fremtiden blive intet mindre end *en stationsplads*. I Politiken kunne man således d. 4. november 2013 læse, at den nye ”stationsplads” efter planen skal indvies ved årsskiftet 2014/2015. Det dækker over, at man har benyttet lejligheden til reelt at lukke af for biler. Virksomhedskulturen i banerne er nemlig stadig, trods organisationsomlægninger mv., at man ser sig ”i konkurrence”, det vil sige man skal bekæmpe ”konkurrenter”, dvs. biler frem for at varetage samfundsmæssige hensyn eller for den sags servicere kunderne. Her har man så allieret sig med Københavns Kommune, der har en tilsvarende holdning mod biler. Movia er holdt udenfor og de almindelige bilister er ikke organiserede, så deres røst høres heller ikke.

Da man for 100 år siden anlagde boulevardbanen, som en undergrundsbane var det naturligvis fordi det var det mest hensigtsmæssige af hensyn til den øvrige trafik. Nørreport blev derfor en undergrundsstation. Oprindeligt var der trapper ned til billetsalget, der lå oven på sporene men under gadeplan. Hele stationen lå således under jorden.

I den forbindelse benyttede man lejligheden til at rive træskuret ned og i stedet etablere en mere markant bygning, der rummede billetsalg og overdækkede cykelstativer, hvor man ovenpå med det store neon-skilt kundgjorde, at dette var *Nørreport Station*. Dermed var det skåret ud i pap: Dette var banens revir!

Derfor var det også vigtigt, at Ny Nørreport blev synlig, og det mål må man sige er lykkedes til fulde. Det og det at få inddraget bilernes ga-deareal var det reelle formål med byggeriet. Det formelle formål var at luftkvaliteten ikke var god nok og der derfor skulle etableres et nyt udluftningssystem, men det kunne have været løst på en meget mere simpel måde med partikelfiltre indtil elektrificeringen er gennemført.

På store plakater kan man læse, at ”*frem til 2015 bygger vi, ny åben plads med nye stationsbygninger, 2100 cykelpladser, ny ventilation til fjerntogsperronen og renoverer betonen på den snart 100 år gamle station*”. Der står intet om busser – eller metro. Intet om biler. Kun stationsbygninger (i pluralis) og cykler. Fjerntog - ikke Kystbane, regionaltog eller Øresundstog. Kystbaneperronen er nemlig nu også endegyldigt blevet omdøbt til fjerntogsperron.

At der skal skabes en åben plads, betyder, at det, der var en vigtig trafikåre i København, Nørre Voldgade reelt lukkes for biltrafik. Dermed opnår man, at der ikke længere er nogen fungerende vejforbindelse mellem øst og vest i København mellem Østerbro og Vesterbro. I andre byer ville man investere milliarder for at undgå noget sådant. Men i København er bilbekæmpelse er et vigtigt selvstændigt mål, som ses helt uafhængigt af, hvorvidt der er trafikproblemer eller ej, dygtigt italesat af DSB, der som nævnt har fundet en alliancepartner i Københavns Kommune, hvor en række tidligere DSB-medarbejdere, da også har fundet alternativ ansættelse som rådgivende embedsmænd. Stationsbygningen er blevet til stationsbygninger, for et eller andet skal det tomme areal på *stationspladsen* bruges til og det er som nævnt vigtigt at give banen synlighed og noget skal der jo være på de til det højere formål inddæmmede vejbaner.

I virkeligheden burde Nørreport som nævnt ikke bare være en station. Nørreport er et trafikknudepunkt, hvor alle trafikarter mødes: ikke bare DSB og de af DSB omklamrede cykler.

Nørreport omfattede i hvert fald før Ny Nørreport, to hovedfærdselsårer

med gennemkørende biltrafik, Nørre Voldgade og Gothersgade, der krydser hinanden og dannede basis for ikke bare almindelig biltrafik, gående og cyklende trafik, men også containertransporter til og fra havnen, bustrafik, en metrostation, et antal endestationer og stoppesteder for buslinjer samt to taxa-holdepladser.

Opgaven som man skulle have løst, når man nu skulle lave et nyt Nørreport var, at få al den trafik koordineret, men det løser Ny Nørreport overhovedet ikke. Tværtimod: Det nye Nørreport indebærer en beskæring af bilernes plads, så der fremover kun er én vejbane i hver retning på Nørre Voldgade mod tidligere to. Taxaholdepladser fjernes. Man benytter ikke lejligheden til at skabe en integreret jernbane- og busterminal. I stedet rejser der sig nu et antal monstrummer oven på den nedgravede jernbane, der ikke har noget reelt formål ud over *at give jernbanen synlighed og bruge vejarealerne til noget andet og 'rigtigere'* – netop det man for 100 år siden forsøgte at undgå. I al sin enkelhed er Ny Nørreport "station" overflødig. En bygning uden noget reelt formål.

I fremtiden vil Nørreport, der før Ny Nørreport var Københavns funktionelle og trafikale centrum, ikke længere være det.

Ny Nørreport er et eksempel på at newspeak er blevet materialiseret og at fokus er forskudt væk fra trafikfaglighed, væk fra samarbejde på tværs af transportformer i trafiksektoren, væk fra varetagelse almindelige menneskers daglige brug af kollektiv trafik og erstattet af et tomt symbolbyggeri, konkurrentbekæmpelse (bil og bus) og nedprioritering af regional trafik, og endelig at man har fokuseret væk fra almindelig økonomisk sund fornuft og varetagelse af byens udviklingspotentiale.

KAPITEL 29

DSB's stationer – servicering af konkurrenter

Da Banestyrelsen blev udskilt fra DSB pr. januar 1997 skete det som led i realiseringen af EU's jernbanepolitik. Med udskillelsen af Banestyrelsen var infrastruktur og drift adskilt ligesom i den øvrige trafiksektor.

Op til og efter udskillelsen foregik der naturligvis mange og lange forhandlinger, men i deres udgangspunkt var der en ubalance. DSB kæmpede for DSB's interesser, men den endnu ikke eksisterende Banestyrelse, der var en underafdeling i DSB, Baneafdelingen, kunne dårligt kæmpe for sine interesser før adskillelsen og efter, var det DSB, der sad inde med hele det strategiske ledelsesapparat.

For DSB gjaldt det om at afgive så lidt som muligt. Problemet var, at en infrastrukturvirksomhed ejer store værdier, en trafikvirksomhed i bedste fald sit materiel. DSB ville blive helt berøvet for sin egenkapital. Derfor blev resultatet, at de værdifulde og overskudsgivende dele af infrastrukturen – stationerne – forblev i DSB.

Hvor EU's trafikpolitik i princippet gik ud på at adskille drift og infrastruktur i hele trafiksektoren, så beholdt DSB stationerne uanset at det rent faktisk er infrastruktur. Det svarer til, hvis terminalbygningerne i lufthavne ikke var ejet af lufthavne, men af det dominerende luftfarts-selskab. I Københavns Lufthavne ville det f.eks. betyde, at SAS ejede og drev bygningerne i lufthavnen, som så skulle betjene SAS's konkurrenter. En absurd situation. Og netop sådan er det i dag på stationerne på grund af DSBs dygtige varetægelse af egne virksomhedsinteresser frem for publikumsinteresser.

Bodelingen skabte konflikt, så DSB og Banestyrelsen ikke kunne tale sammen. Det var helt naturligt, når begge institutioner bestod af gamle DSB-medarbejdere. DSB har aldrig kunne tale med andre, kun beordre og styre enten direkte eller indirekte. Vi har allerede hørt om konflikten mellem de to planer *Gode tog til Alle* og *Fremtidens Jernbane*.

Det er i praksis næsten umuligt at adskille infrastruktur og bygninger. På perronerne går grænsen usynligt mellem hvad, der er jord, og hvad der ikke er. Smider en passager et stykke papir på en perron er det i dag Banedanmarks, Banestyrelsens afløseres opgave at feje det op. Men smider han det i en papirkurv, er et DSB opgave at tømme den.

Det kan man så mere sig over, men problemet er ganske alvorligt, når andre togselskaber end DSB benytter DSB's stationer og det er jo netop det, der var hele ideen med at udskille infrastrukturen. Det var forudsætningen for at skabe en reel konkurrence på banen. Men den forudsætning lykkedes det DSB at undergrave, så stationerne er fortsat DSBs.

På Københavns Hovedbanegård kører der for et eksempel svenske tog, der skal til Stockholm og som altså "serviceres" af DSB. Mest grelt er det, hvor man har udliciteret driften som i Midt- og Vestjylland, hvor stationer udelukkende betjenes af andre selskaber (Arriva) end DSB. Disse stationer er stadig DSB-stationer. Det gælder f.eks. en station som Silkeborg, hvor der i dag slet ikke kører DSB-tog. Alligevel er det altså DSB, der skal stå for service mv. på stationen. Kunne man forestille sig, at DSB's servicering af Arrivas passagerer var helt på samme niveau som der, hvor DSB selv kører?

Dette paradoks skyldes, at virksomheden DSB i udgangspunktet – bodelingen – varetog egeninteresser frem for samfundsinteresser og modarbejdede grundlaget for at skabe konkurrence.

For en lille togoperatør som f.eks. de svenske baner i Danmark kunne man mene, at den måde DSB styrer hovedbanegården på ved at opfatte den som "en station" frem for som et tværsektorielt knudepunkt afskærer den lille togoperatørs passagerer fra andre forbindelser til/fra Hovedbanen end DSB's egne togforbindelser.

Specielt på Københavns Hovedbanegård – men altså også andre stationer – får virksomhedstænkningen nemlig den konsekvens, at alle andre trafikale operatører nedprioriteres. Det kan ikke lade sig gøre med de svenske baner, men både busoperatører og privatbiler har mulighed for at betjene Hovedbanegården og de fleste andre stationer, men begrænses i det. Dermed forhindres det, at konkurrerende baneselskaber kan opbygge et samlet trafikalternativ til DSB.

Man kunne således forestille sig København H som et knudepunkt, hvor passagerer fra de svenske højhastighedstog skiftede til busser til f.eks. Berlin, eller at københavnere, der skulle til Stockholm havde mulighed for at parkere i et parkeringshus ved hovedbanen. Med det har man forhindret. Resultatet er at næsten hele trafikken mellem København og Stockholm afvikles med fly.

Selve idéen om at opfatte en station bare som en station er dybest set en kontraproduktiv tanke. De fleste stationer er knudepunkter, der binder forskellige trafikarter sammen til et synergiskabende trafiksystem. Men virksomhedstænkningen definerer de andre trafikarter som konkurrenter, der skal holdes nede.

Eksempelvis er det stort set lykkedes på Københavns Hovedbanegård at holde biler (parkering samt mulighed for af- og påsætning), bybusser og fjernbusser væk.

I DSB's virksomhedstænkning mener man, at folk slet ikke skal køre bil, hvorfor det ikke skal være muligt at køre i bil til Hovedbanegården i København. Der er derfor dårlige parkeringsmuligheder, men det er også vanskeligt for biler at sætte passagerer af og på. På samme måde har man vanskeliggjort muligheden for at aflevere og hente togpassagerer med bil i række danske byer, f.eks. Odense og Aarhus. I stedet kan man rejse til og fra stationerne med de lokale bybusser på Rejsekortet!

Tilsvarende har man søgt at gøre livet vanskeligt for fjernbusser, der jo har været en af DSBs erklærede "konkurrenter". De henvises derfor til mærkelige trøstesløse omgivelser på et vindblæst gadehjørne uden overdækning. København er således i dag en af ganske få storbyer i Europa, der ikke har en stor moderne fjernbusterminal. Det bidrager til at byens tilgængelighed – og dermed dens konkurrenceevne – ikke er på højde med Oslos, Stockholms, Hamborg og Berlins. En undtagelse i dansk sammenhæng er Aarhus, hvor der fra gammel tid var en 'Rutebilstation' tæt ved banegården, som DSB endnu ikke har fået lukket.

Men selvom bybusser skal feede togene har man også haft vanskeligt ved at binde dem sammen med togene på f.eks. Hovedbanen i København. For nogle år siden lavede man en busperron i Bernstorffsgade, men der er i sammenligning med jernbanens serviceniveau tale om en ren discountløsning, der ikke er forbundet med tunnel til Hovedbanegårdens

perroner. Det er ellers teknisk muligt at forlænge den allerede eksisterende tunnel under alle jernbaneperronerne til busperronen. Da HT for nogle år siden annoncerede, at der skulle etableres en stor busterminal for bybusser i København gjorde DSB da heller ikke nogen aktiv indsats for at få den placeret i tilknytning til Hovedbanegården eller en anden station, f.eks. den overdækkede banegrav ved Vesterport. Den blev som bekendt placeret på Rådhuspladsen. Sammentænkning af trafikformerne er ikke en disciplin som Danmark har nogen tradition for.

Selv om DSB ikke ser bybusserne som en direkte konkurrent, kan man ikke lide andre selskaber og Movia, der jo er et trafikselskab, der dækker hele Sjælland, er en konkurrent på grund af regionaliseringsstruslen og må derfor bekæmpes.

Man kan sagtens have lave en bybusterminal ved Hovedbanen, f.eks. på en overdækket banegrav ved Vesterbrogade, men nok mere realistisk ved at overdække en del af banearealet ved Tietgens Bro og bygge en bybusterminal der med direkte adgang til jernbanens perroner.

Den manglende samtænkning af transportformerne i Danmark er hovedsagelig en følge af DSB's modvilje til at se sig selv som en af flere transportudbydere i Danmark, der skal samarbejde for at skabe optimale forhold for trafikanterne. Men DSB har ikke eneansvaret for denne suboptimering. Uanset hvilken farve den til enhver tid siddende regering har haft, så har DSB fået frit spil til at styre og manipulere.

Bustrafik – en udpeget fjende

”Det skal vi nok få standset”. Det var ordene, der blev sagt og med en sådan fasthed, at diskussionen standsede, og vi tog et nyt emne op.

I 1990erne var jeg leder af to netværksgrupper, der diskuterede henholdsvis trafik og Øresundsregion. I den førstnævnte gruppe deltog alle de vigtige trafikpolitiske spillere i Danmark, også DSB. I den anden deltog kommuner og Øresundsregionale aktører og vi diskuterede alt fra skattepolitisk, arbejdsmarked over kultur, undervisningspolitik til trafikpolitik. Jeg holdt derfor et fællesmøde for de to grupper om trafikpolitik i Øresundsregionen. Fra DSB kom to centralt placerede kvindelige medarbejdere.

Vi diskuterede de trafikale visioner og alle mulige aspekter blev vendt, da muligheden for at etablere et bussystem i Øresundsregionen også blev nævnt. Så faldt ordene fra den ene af de to fra DSB: *”Det skal vi nok få standset”*. De blev udtalt med en sådan sikkerhed og fasthed, at man ikke kunne være i tvivl om, hvem der bestemte rammevilkårene for trafiksektorens udvikling. Politikerne var det i hvert fald ikke. Busselskaberne næppe heller.

Busser underordnes DSB

Gennem årtier er det lykkedes DSB at få forhindret udviklingen af bussystemer, hvor de kunne være et alternativ til banen, men også hvor banen objektivt set ikke dækker behovet for kollektiv trafik. DSB agerer ud fra, at bussers opgave falder i to kategorier: for det første at transportere folk rundt i lokalsamfundene – en opgave der er udenfor DSB’s interesse, og for det andet at transportere folk frem til stationerne så busserne kan bruges til at føde folk ind i togsystemet. Derimod er det udenfor DSB’s tænkning at det samlede system af kollektiv trafik skal optimeres til glæde for trafikanterne. Busser må ikke og skal ikke kunne risikere at blive konkurrenter til nogen som helst jernbanestrækning.

Skal man fra A til by B, hvorimellem, der ikke er jernbaneforbindelse, men hvorimellem der er basis for en busforbindelse, så mener DSB ikke, at der skal oprettes en direkte busforbindelse. Busserne skal i stedet kun køre fra A til den nærmeste station, hvor passagererne så skal skifte til toget og køre til en station nær B, hvor de skal skifte til ny bus, der kører til B. Det er selvsagt set med passagerernes og samfundets øjne et dårligt system, men set med DSB's øjne er det godt. Ikke desto mindre ligger denne tænkning bag udformningen af bussystemerne mange steder i Danmark, blandt andet store dele af MOVIA's liner i Storkøbenhavn, der i stedet for at servicere passagererne, servicerer DSB, hvorfor den kollektive trafik i virkelighedens verden forringes unødigt og ikke kan konkurrere overfor alternativer som f.eks. biler og cykler. Det er også denne tænkning, der lå bag Rejsekortets idé om at det skulle være landsdækkende, dvs. dække såvel DSB som de regionale trafikselskabers busser, da deres funktion jo skulle være at "føde" DSBs stationer. Og det er desværre også den tænkning det ligger til grund for bussystemernes tilpasning, når man bygger metrolinjer, steder der ikke umiddelbart forekommer naturlige. Konsekvenserne kender vi. Eksempelvis har milliardinvesteringerne i metrolinier på Amager ikke ubetinget betydet en forbedring af den kollektive trafik overalt på øen.

Ingen by- og regionalbusser på Øresundsbroen

DSB har således helt bevidst arbejdet for, at den kollektive trafik mange steder er dårligere end nødvendigt ved at optimere udelukkende på DSB's egne betingelser. Et ekstremt eksempel er således netop Øresundstrafikken. I Malmö er der ingen persontogsforbindelse mod syd fra brohovedet til forstaden Höllviken, som er Malmö's "Hørsholm" eller til Trelleborg, en by på størrelse med Hillerød 20 km fra brohovedet. I stedet er der etableret et velfungerende højtudviklet pendlerbussystem, noget vi pga. DSB ikke kender til i Danmark. Men de føres ikke over broen til København, ligesom der ikke er etableret et system med direkte bybusser over broen, selv om turen kun vil tage ti minutter. Det var nemlig sådan nogle forbindelser, DSB *nok skulle få standset*.

Ingen regionale pendlerbusser på Sjælland

DSB har også fået forhindret etablering af regionale pendlerbusser i Danmark, der hvor der er trængselsproblemer i såvel tog som på motorvejene, specielt på Sjælland. Det ville ellers være en let, billig og hurtigt gennemførlig løsning på problemerne. Men for virksomheden DSB er det vigtigere at få øgede bevillinger til jernbanen på langt sigt end at løse pendlernes og arbejdsmarkedets behov på kort sigt. Ved på denne måde at obstruere Sjælland som et velfungerende arbejdsmarked, er det reelt set selve den økonomiske udvikling i det danske samfund, der får dårligere betingelser end nødvendigt.

Man kunne således let inddrage nødsporet på motorvejene til busbaner, der naturligvis, hvis der skulle ske en ulykke, ville kunne anvendes som nødspor gennem moderne elektronisk trafikstyring. Dermed ville busserne have en fremkommelighed på motorvejene, der muliggjorde høj hastighed.

Ingen Park and Ride-anlæg

Mulighederne for etablering af *Park and Ride*-anlæg er indlysende, busserne kører jo lige præcist der, hvor biler holder i kø, så bilerne ikke skal køre væk fra motorvejen til en fjernt beliggende jernbaner, hvor man af samme årsag heller ikke har etableret Park and Ride anlæg i særligt vidt omfang. Den mulighed har jernbanerne kun, hvor de krydser motorvejene og det er ikke nødvendigvis de rette steder at etablere Park and Ride anlæg.

Men DSB er også af andre årsager modstander af Park and Ride - anlæg på Sjælland. Eksempelvis er DSB imod, at der etableres et stort anlæg øst for Ringsted, hvor man kan anlægge et par tusind P- pladser ude på den bare mark ved jernbanen, fordi så er der to stationer – den nye og den gamle i Ringsted - der skal standes ved. At forestille sig at der blev etableret en shuttlebus fra Ringsted og ud til P&R stationen, så DSBs gamle station i Ringsted kunne blive nedlagt - det er helt udenfor for en DSBs koncept og selvforståelse. At de nye tog i timemodellen så alligevel ikke stopper i Ringsted er en detalje, der ikke ændrer ved, at der selvfølgelig skal være en station Ringsted centrum – selvsagt i praksis uden P-pladser. DSB kører for sig selv – ikke for kunderne.

Komforten i en bus kan, hvis den er fornuftigt indrettet, blive lige så god som i et tog, hvis vejen er god. Det er f.eks. motorveje. Skal man etablere pendlerbusser, bør de selvfølgelig indrettes til formålet, dvs. med god plads og gode sæder og arbejdsbetingelser for passagererne. Selv en almindelig bybus vil på en motorvej – f.eks. på Øresundsbroen – ikke have en dårligere komfort end en almindelig metro – det er kun i bytrafik, det er tilfældet.

Næsten ingen fjernbusser i Danmark

I DSB's skrifter er bybusser og regionalbusser dog ikke eksplicit udpeget som en egentligt fjende, de skal bare underordnes banen, men fjernbusserne er direkte udpeget. De er konkurrencedygtige på grund af prisen og tager direkte passagerer fra DSB og skal derfor bekæmpes med alle – dvs. politiske – midler. Man har derfor formuleret en argumentation, der lægger op til at begrænse og evt. forbyde fjernbusser. Argumentationen lyder sådan: Da der under alle omstændigheder skal køre tog og det har politikerne jo besluttet, så indebærer fjernbusser et direkte indtægststab for jernbanen, som skatteborgerne skal dække, og det er ikke ønskeligt. Derfor må man begrænse trafikken med fjernbusser, og det kan man jo godt forstå politisk.

Denne planøkonomiske argumentation står i skærende modstrid til den opfattelse, at det først er når en virksomhed oplever konkurrence, at den leverer et godt produkt. Selv når man udliciterer jernbanedriften, lykkedes det DSB, at få denne planøkonomiske tænkning ind i kontrakterne. Eksempelvis lykkedes det DSB i forbindelse med licitationen på Kystbanen at få ind i kontrakten, at de skulle have økonomisk kompensation, hvis der kom bedre bustrafik på Helsingørmotorvejen! På den måde fik man udliciteret driften, men bibeholdt monopolets planøkonomiske tænkning i kontrakterne. Man har reelt fået forhindret etablering af flere pendlerbusser på Helsingørmotorvejen, trods jernbanedriften på Kystbanen netop ikke fungerer – og måske er det netop en af årsagerne?

Gennem mange år lykkedes strategien, idet DSB sad i det organ, der rådgav ministeren i persontrafikspørgsmål: Persontrafikrådet. Det er i dag nedlagt, men ellers er alt ved det gamle. Der er i Danmark - sammenlignet med andre lande - stort set ingen fjernbustrafik. Dette skal specielt ses i lyset af at jernbanens force er, at knytte store centre sammen og at de

bortset fra i København ikke rigtigt findes i Danmark. Bussers force er, at de i højere grad er fladedækkende og kan dække mindre centre og dermed i høj grad er i overensstemmelse med den danske befolkningsgeografi.

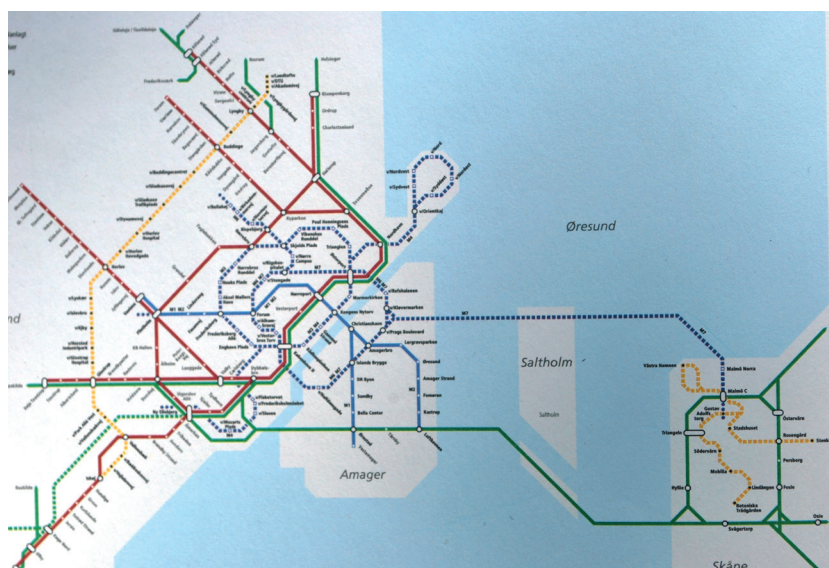
Det er helt symptomatisk, at man i landets hovedstad ikke råder over en fjernbusterminal med de serviceaktiviteter, der hører til en sådan. Sådan nogle findes i alle de byer, man normalt ville sammenligne København med: F.eks. Helsinki, Stockholm, Oslo, Hamborg og Berlin. Kun ikke i København. Der henviser man f.eks. busserne fra Jylland til Valby og Bornholmer- og Polensbusserne til et uoverdækket stoppested på et gadehjørne, hvor der ikke er plads til ventende passagerer. Det store busselskab Euro-lines busser til bl.a. Berlin er i København henvist til at holde i Ingerslevgade. Det kan vi simpelthen ikke være bekendt. Og igen: det handler om Københavns og Danmarks internationale konkurrenceevne. Fremtidens Steve Jobs eller Bill Gates er ikke en jysk forretningsrejsende, der skal flyve internationalt, men en rygsækrejsende, der skal se København.

Stationer fremfor tværsektorielle trafikterminaler

Kapitlet om den nye Nørreport station så vi, hvordan selv bybusser bliver stedmoderligt behandlet, når der etableres en helt ny station, da den ikke planlægges som et knudepunkt for kollektiv trafik, men blot en station.

Det manglende fokus på bustrafik går meget dybt ned i tænkningen og det harmonerer også godt med 'Märklin-tænkningen', da der i en rigtig Märklinbane ikke indgår busser. Det kan iblandt få helt absurde konsekvenser. Nogle gange er det blot komisk – andre gange meget ulykkeligt. For nogle år siden foreslog jeg, at man skulle etablere en metro mellem København og Malmö. Den idé er nu blevet undersøgt i et stort EU-finansieret kommunalt projekt, hvor man i slutrapporten har tegnet et kort over fremtidens banesystem i Øresundsregionen. Det ligner mest af alt et kort over London Underground – så mange baner er med. F.eks. viser kortet den kommende bane mellem København og Ringsted, og den kommende letbane på ring III og en række ikke besluttede letbaner i Malmö. Det er ren leg. Hvad i alverden har en hurtigtogslinie og en sporvogn med hinanden at gøre – og med en metro til Malmö og hvorfor er ikke en eneste busforbindelse med på kortet?

Sådan noget kan få alvorlige konsekvenser for der sker dermed en fokusforskydning væk fra virkeligheden, hvor bybusser og metro naturligt udgør et samlet system. Med udgangspunkt i denne fokusforskydning rådgiver man så politikerne og de har i årtier købt rådgivningen som værende det ypperste indenfor fremme af kollektiv trafik. Tænk sig hvis vores hospitalssystem var indrettet på samme måde: Nogle få mondæne sygdomme der behandles på statshospitaler med en overdådig tilskudsøkonomi og de kedelige massesygdomme på kommunalt / regionale hospitaler med nødlidende økonomi - og naturligvis ingen behandlingskoordinering derimellem.



Figur 30.1 Banenettet i Øresundsregionen

KAPITEL 31

Gods på skinner – næsten gratis transport

Der hvor modsætningen mellem det danske samfunds interesser og banernes interesser måske er tydeligst, er nok i forbindelse med alliancen med de svenske interesser i at sende transitgodsgods gennem Danmark. Alliancen er så stærk, at Danmark er og bliver taberen. Og Danmark vil tabe mere og mere på den konto. Banernes interesse i godset består i, at det kan bruges som argument for store infrastrukturinvesteringer og få banerne til at se meget mere betydende ud end de i virkeligheden er.

Danmark tager imod godstransporter, der blokerer det danske transportsystem. Godset føres direkte gennem danske byers centre og ødelægger bymiljøerne. I dag, hvor godset føres over Storebælt, gælder det ikke bare København, Københavns vestegnen, Roskilde, Ringsted og Slagelse, men også Odense og helt frem til den dansk tyske grænse. I fremtiden, hvor det skal over Femern Bælt vil Næstved og Nykøbing F blive ramt. Set med disse byers øjne ville man med fordel kunne omlægge godstransporterne bort fra banen til motorvejene, der går langt uden om bykernerne. Men det ideelle ville naturligvis være at sejle godset. Netop nu arbejdes der med at etablere batteridrevne færgeforbindelser i tilknytning til vindmølleparker. Eksempelvis har Scandlines investeret i en vindmøllepark med henblik at skabe zero-emission alternativ til Femern Bælttunnelen. På Rødby – Puttgarden sejler der allerede en færge, der delvis drives af batterier, der oplades med strøm fra vindmøller.

Banernes interesse i godset er ikke direkte kommerciel. Svenskerne betaler slet, slet ikke det, det koster at køre godset gennem Danmark. Transporterne slider voldsomt på Banedanmarks skinner og vil i fremtiden umuliggøre en højhastighedsforbindelse mellem København og Hamborg. Godset er både drifts- og anlægsøkonomisk en stor underskudsforretning, så Danmark betaler dybest set for at få svenskerne til at køre gennem landet med godset frem for at sejle det udenom. Afgiften for at køre et godstog på Banedanmarks skinner er ca. 3 km pr. km. Der er vel at mærke tale om et helt godstog, hvis standardenhed – et såkaldt heltog – er 850 meter langt tog med tungt lastede vogne. Et

sådan tog betaler godt tre kroner for hver kørte km. Denne afgift kan selvsagt ikke finansiere de udgifter kørslen pålægger BaneDanmark.

Hvis jernbanegodset skulle betale for de omkostninger det påfører Danmark i form af afskrivning (slitage) og forrentning af infrastruktur, ville der ikke være tunge jernbanetransporter gennem Danmark. Det gods, der transporteres på skinner er lavværdigods, hvis transport ikke er tidsfølsom, kun prisfølsom. Jernbanegodset, f.eks. træstammer, råvarer og maskiner vil til enhver tid med fordel kunne transporteres med de billigste transportmidler frem for de hurtigste. Tager det et døgn ekstra at transportere sådanne varer fra Sverige til f.eks. Italien spiller det ingen nævneværdig rolle. Det gør det derimod for højværdi og letfordærlige produkter som medicin, elektronik, fødevarer og reservedele, der skal bruges her og nu. Sådanne varer transporteres derfor ikke med banen, men med fly og bil. Men årelang holdningspåvirkning har betydet, at mange beslutningstagere tror at banen er et alternativ til anden gods-transport. Det er den stort set aldrig.

Jernbanelobbyen er imidlertid glade for at kunne dokumentere, at vi har en masse jernbanegods på de danske skinner. Det lyder miljørigtigt og at jernbanegodset stort set er Danmark uvedkommende er en teknisk detalje, man ikke skal hæfte sig for meget ved. Begrundelsen for at bygge Femern Bæltforbindelsen i den planlagte udformning bliver f.eks. holdt oppe af de ca. 80 daglige godstogspassager til og fra Sverige, som Danmark kun har milliardstore udgifter på – men det giver volumen! At vi så må elektrificere hele strækningen Ringsted – Rødby og bygge en ny Storstrømsbro, fordi den gamle ikke kan tage de mange tunge godstog - ja det er igen en mindre detalje. Banerne skal jo ikke betale. Vi disponerer ca. 75 mia. til Femern inkl. tilbringerforbindelser – herunder ny bane København – Ringsted. Sverige betaler ikke en brøkdel af de omkostninger, som deres godstog påfører Danmark.

Til gengæld bliver banen mellem Ringsted og Rødby uegnet til rigtige højhastighedstog, da de ikke kan køre på godsspor med høj hastighed. Høj hastighed udelukkes dermed på strækningen mellem København og Hamborg. Problemet er, at godstog slider voldsomt på sporene, der derfor når de anvendes til godstog uanset vedligeholdelsesomfang bliver ujævne, så der ikke kan køres stærkt på dem. Det giver derfor ingen mening at anlægge en bane til høj hastighed på strækningen Ringsted – Rødby, hvorfor den da også kun opgraderes til 200 km/t, mens den

nye bane København – Ringsted anlægges til 250 km/t, da godstogene jo kan ledes gennem Roskilde.

Men de buldrende tog har stor symbolværdi i den trafikpolitiske debat, og de er gode til at generere nyinvesteringer som f.eks. en ny Storstrømsbro. Så på investeringssiden er det svenske gods en rigtig god fødselshjælper til at skaffe investeringsmidler til banerne. Indtægtssiden kan det ikke betale sig at beskæftige sig med.

Så længe banen er billig (dvs. underskudsgivende) kan ”svenskerne” med fordel anvende den frem for færgerne over Østersøen. Derfor gælder det om for Sverige at sikre sig fortsat billige transporter gennem Danmark. Til det formål har man i Stockholm for længst udtænkt en strategi. Med det formål at klemme danskerne længst muligt ned i pris, skal man altid have et færgelalternativ at true med. Det er man helt åben om. Man beskrev f.eks. strategien klart i den såkaldte færgeudredning op til beslutningen om Øresundsbroen. I Stockholm forestiller man sig ikke, at danskere kan læse svensk, så derfor planlægges netop nu helt åbent milliardinvesteringer i færgehavnen i Trelleborg, der vil undergrave Femern Bælt-forbindelsens økonomi⁵. Danskerne skulle jo nødtigt sætte priserne op til et omkostningsbestemt niveau. Dermed bliver Danmark nødt til fortsat at acceptere den underskudsgivende trafik, da de svenske godstog er blevet brugt som løftestang for grundlæggende overflødige kæmpe-investeringer, der hvis svenskerne ikke kørte gennem landet ville ligge ubenyttet hen. I det spil er de danske baner og de svenske transportører vigtige alliancepartnere i en alliance mod danske samfundsmæssige interesser.

Og det slutter ikke her: I 2010 kunne man præsentere den danske offentlighed for næste fase i afpresningen. Når det viser sig, at Femern Bælt kommer i økonomiske vanskeligheder, så ligger der allerede et redningsprojekt klar. Det hedder *IBU – Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen*. Det vil senere blive diskuteret. Det går ud på at investere over 50 milliarder kr. i en godstransportkorridor fra Helsingborg til Køge bestående af i alt fem tunneler på i alt 63 km under det nordlige Øresund til godstog, persontog og motorvejstrafik (sidstnævnte skal som sædvanligt finansiere projektet) samt en godsjernbane og ny motorvej Ring 5 gennem Nordsjælland til Køge. Det vil forkorte afstanden fra Sverige

5 Se www.trelleborgshamn.se

til Femern Bælt og flytte en større del af transittrafikken fra Trelleborg til Femern Bælt, så forbindelsens økonomi kan reddes.

Da transitgodset reelt set ikke betaler for at køre gennem Danmark, burde man give passagertog ubetinget prioritet, da den politiske prioritering er sådan i Danmark. Er der så ikke den kapacitet gennem Danmark, som svenskerne ønsker fordi den anvendes til persontrafik, bør man give dem tilladelse til selv at finansiere de nødvendige anlægsinvesteringer i Danmark.

Det er derfor vigtigt, at denne fokusforskydning ikke bare fra regional togtrafik til fjerntrafik, men videre fra trods alt relevant fjerntrafik (højhastighedstog København – Hamborg) til transitgodstrafik oprindeligt blev udtænkt i en helt anden tid, hvor det svenske transitgods skulle gennem Danmark, hvis det skulle uden om det daværende DDR. I dag er det en helt irrelevant forbindelse – også for svenskerne. Derfor er tiden inde til at stille spørgsmålet: hvad laver svensk lavværdi gods egentligt i Danmark? Hvorfor tilbyder Danmark gennemfartstrafik med godstog til priser der intet har med omkostningen at gøre? Hvorfor skal danske skatteydere sørge for et dansk transittilbud der holder transportpriserne i ave på de direkte færgeruter mellem Trelleborg og Tyskland. Hvorfor?

KAPITEL 32

DSB First – en boomerang

I afsnittet om Øresundstrafikken blev det beskrevet, hvordan DSB fik presset en køreplan for Øresundstogene igennem, der indebar, at danske lokaltog på Kystbanen og lokaltogene mellem København-Kastrup-Malmö-Lund skulle køre ud af Skåne til Göteborg, Småland og Blekinge og ikke til de skånske byer Ystad, Kristiansstad og Ängelholm. Det var for at sætte Region Skåne ud af spillet.

Prisen for denne virksomhedstænkning var en katastrofal regularitet, men DSB interesserer sig ikke for kundetilfredshed, hvis det ikke er et politisk problem på Christiansborg. Og selv pendlerforeningen lykkedes det at sovse ind i ”samarbejde”, da også pendlerne kan forstå, at det, det drejer sig om, er at skaffe øgede bevillinger til banen, når den ikke fungerer godt nok. Derfor henviser DSB’s hjemmeside da også direkte til pendlerforeningens. Man er fælles om ønsket om øgede bevillinger til banen.

Men at koble Kystbanen sammen med fjerntrafik er problematisk. Det er derfor man ikke for længst (dvs. før indvielsen af stationen i Kastrup og Øresundsbroen) har ledt togene fra Jylland videre ad Kystbanen. At flere hundredetusinde nordsjællændere, der bor i beslutningstagerland på denne måde ville kunne få direkte forbindelse til Jylland var da ellers en mulighed, når man nu satser på fjerntrafikken og business-segmentet. Men den blev forkastet, da det helt rigtigt var driftsmæssigt uforsvarligt.

Det er det naturligvis også med de svenske tog, men når det drejer sig om regionaliseringstrussel er den slags argumenter mindre væsentlige. Derfor fik man skabt et omfattende dansk-svensk togsystem – Øresundstogene, der blandt andet står for trafikken mellem Sveriges næst- og tredjestørste byer.

Da denne løsning efter møje og besvær kom på plads, kom *en ny trussel*: Udlicitering af driften med Øresundstogene. Man havde allerede udliciteret driften i Midt- og Vestjylland. Nu kom turen til Øresundstogene. For DSB var det af vital betydning ikke at miste Kystbanen. En ting er Midt- og Vestjylland, noget helt andet Kystbanen, både fordi passager-tallet her er meget højere og Kystbanen indgår i Hovedstadsområdets

jernbanetrafiksystem, men også fordi Kysbanen går lige gennem ”beslutningstagerland”. En succesfuld udlicitering af Kystbanen kunne blive et showcase for beslutningstagere, der kunne nedbryde myten om, at tog, når det kommer til stykket, kun kan og skal køres af DSB.

DSB dannede et konsortium med det britiske First Rail og bød ind på opgaven under navnet DSB First. Hvem fik opgaven? Samlet var det tale om et meget stort sammenhængende trafiksystem i Sydsverige, næsten lige så stort som det danske intercitysystem.

Spændingen blev udløst. DSB First vandt opgaven. Det blev holdt fest på Hovedbanen. Jeg var selv med. Søren Eriksen var dagens mand. Eddie Skoller underholdt. De skuffede konkurrenter oplevede, at rønnebærerne var sure og hævdede, at DSB First havde vundet kontrakten på at tilbyde at drive banen for så lavt et beløb, at det simpelthen ikke kunne lade sig gøre.

Men det lod sig gøre. DSB overtog driften i januar 2009 og var dermed vokset i forhold til situationen før, hvor DSB drev Øresundstogene i samarbejde med svenskerne. DSB havde fået en platform for internationalisering. Det havde Søren Eriksen, der kom fra TDC, været med til tidligere. Også TDC var blevet internationaliseret for siden at blive opkøbt af et amerikansk teleselskab. Nu var det DSB's tur.

Søren Eriksens ambitioner fejlede ikke noget og han havde de helt rigtige politiske kontakter. Han havde trådt sine barnesko i KU og kendte personligt de konservative på Borgen og netop i de år sad de konservative på transportministerposten. Gik alt vel, kunne DSB blive en ny stor spiller i den globale ”togbusiness”. Kunne han gøre Henning Dyremose kunsten efter, vankede der en to-cifret millionbonus, når han om nogle år ville trække sig tilbage.

Men sådan skulle det ikke gå. Nok fortsatte ekspansionen i det udenlandske. Men kritikken af den ustabile drift på Kystbanen haglede ned over DSB. Det gjorde den også på grund af IC4, der stadig ikke kunne køre. Og på grund af Rejsekortet. Samtidig tiltog rygterne om, at økonomien i DSB First simpelthen ikke kunne hænge sammen. Og i 2009 udnævnte statsminister Lars Løkke Rasmussen så en ny transportminister, der ikke kom fra de konservative, men fra Venstre, Hans Chr. Schmidt. Nu kom der andre boller på suppen.

Der opstod straks dårlige vibrationer mellem ministeren og DSB og stadig flere ting kom til offentlighedens kendskab vedrørende DSB's økonomi. Det kom frem, at DSB havde anvendt driftsmidler, som danske politikere havde bevilliget til driften i Danmark og ikke til at dække driftsunderskud i Sverige, som DSB First havde genereret. Nu viste det sig, at de var blevet brugt til at dække driftsunderskud genereret i Sverige. Det var klart ulovligt. Det mindede om dengang generaldirektør Peter Langager ikke fik forlænget sin ansættelseskontrakt, fordi DSB havde brugt en stor del af midlerne til elektrificering til at dække driftsunderskud. DSB First begyndte også at lige en ny Combustion-sag.

Combustion-sagen opstod som bekendt, da man udskilte DSB Rutebiler under navnet Combustion og ledelsen underbød private vognmænd i forskellige licitationer med så lave priser, at det ikke kunne lade sig gøre at køre bus for dem – i forventning om at der nok skulle vise sig en finansieringsmulighed, for sådan havde det altid været i DSB.

Slutresultatet kender vi. Søren Eriksen blev fyret, men fik også et gyldent håndtryk på fire mio. kr. Historien om DSB First er historien om, hvordan DSB blev ramt af sin egen tænkning. Det var DSB selv der havde koblet kystbanen op på et stort trafiksystem i Sverige frem for Skåne. Med udliciteringen af hele Øresundstogssystemet risikerede DSB at tabe det hele og var derfor presset.



KAPITEL 33

Harry og Bahnsen – ikke en eneste ekstra passager

I 2001 stiftede danskerne første gang bekendtskab med en ny TV-reklame. Harry, en lilla tøjdukke med en markant frisure af rødt garn. Den var som hentet fra The Muppet Show og var opkaldt efter Harry ”Motor” Jensen, den nu afdøde redaktør af FDM’s motorbrevkasse som i reklamerne var billedet på den latterlige billist. Harry var meget glad for sin gamle brune Ford Taunus.

Den smarte modpart, Harrys ven Bahnsen en moderne forretningsmand foretrak toget. Bahnsen blev ikke spillet af en latterlig dukke, men af den kendte skuespiller, Søren Pilmark, der gentagne gange påpegede, hvor latterlig bilisten Harry var, når han valgte bilen frem for toget, mens Harry-dukken med Søs Egelinds stemme ærgrede sig højlydt over at være blevet sat på plads igen og igen.

Gennem ti år blev reklamerne vist. Danskerne nød dem. De kom til at elske Harry og Bahnsen, men forbandt dem ikke med DSB, trafik, tog eller biler. Mange af klippene var virkeligt morsomme og ingen skænkede det en tanke, at der var tale om reklamer for togtrafik, imod at køre bil. Ingen bilister fik den tanke at lade bilen stå, fordi de så reklamerne. Men DSB underholdt danskerne – og det var god underholdning. Der blev sågar udgivet merchandise med Harry, heriblandt Harry-dukker, nøgleringe og postkort. I 2010 fyldte Harry 10 år og i de år var ”Den brune bisse”, ”Oraaaange” og ”Klart, klart” blevet en integreret del af det danske sprog. I alt 90 klip skulle det blive til.

Hvis man antager, at formålet var at få danskerne til at tage toget, var det egentligt et ringe resultat af en så stor indsats. Men kun, hvis det var formålet med reklamerne, men det kan det ikke have været. Dels ville man så have ændret konceptet – man havde jo mere end ti år til det. Dels hyrer man ikke populære og dermed dyre skuespillere som Søren Pilmark og Søs Egelind uden at vide hvorfor. Reklameuniverset med Harry og Bahnsen var skabt af reklamebureauet Bates Y&R og filmselskabet BSL. Ikke branchens billigste drenge. Reklamerne vandt flere priser og var mange gange kåret til ugens bedste tv-reklame ”*Den glade seer*”. Hvad var så formålet?

Der har givetvis været mange og lange diskussioner mellem DSB og reklamebureauet. Når man tegner billedet af den kollektive trafikant som en business-rejsende er det jo netop ikke den brede befolkning, man henvender sig til og næppe heller businesssegmentet, der vælger transportform ud fra rationelle kriterier. Men hvem kan det så være, man henvender sig til? Det man forsøgte, var at lave en generel imagepleje, der skulle dæmme op for de mange skandaler og skabe brandslukning i relation til dem. Harry og Bahnsen var DSB's måde at takle IC4-problemet, rejsekortproblemet og alle de andre lignende problemer på, fremfor at løse dem. Uforpligtende underholdning, der sendte budskabet, at DSB var alternativet til bilen og at DSB har overskud til humor.

Alligevel sydede danskerne, når navnet DSB blev nævnt. Generel imagepleje hjælper ikke, når mennesker i dagligdagen oplever, at en forudsætning for at dagligdagen skal hænge sammen ikke er til stede. Og danskerne oplevede i nullerne daglige svigt fra DSB's side. Men derfor kunne de da godt le med, når Bahnsen igen om aftenen i TV påpegede, hvor latterlig Harry og hans brune Taunus var.

Den 22. november 2011 kunne man i BT læse et interview med den populære skuespiller Søs Egelind, der *"de sidste 11 år havde boet indeni Harry"* i anledning af, at det nu var slut.

- *Det er virkelig sørgeligt. Jeg kommer til at savne ham, fortalte hun og fortsatte:*

- *Vi har virkelig haft mange sjove stunder sammen gennem årene, siger Søs videre om at være en del af DSB's Harry-familie, som gennem årene har lavet ikke færre end 90 kampagnefilm for både tog og S-tog og har bidraget enormt til forbedring af DSB's image*

- *Vi ville tættere på folket, og det er lykkedes, må man sige. Harry og Bahnsen blev udviklet i en tid, hvor tv-mediet var det bedste reklamemedie. Nu er tiden en anden, og der er langt flere platforme og muligheder for DSB at markedsføre sig på, siger DSB's marketingchef Steen Sørensen Koch om DSB's beslutning som uden tvivl også er af økonomisk karakter.*

I BT den 23. september 2012 et år senere kunne man således læse, at *"ifølge kilder i branchen har Harry været en dyr herre hen over årene"* og fortsatte *"Produktionen af filmene har ifølge skøn kostet 150 mio. kroner.*

Dertil kommer omkostninger i nærheden af 400 mio. kroner til annoncering i tv, aviser og radio. Altså mindst 550 mio. kroner for 90 film.

Derefter borede avisen i hvor meget de to skuespillere havde tjent på deres arbejde og Søs Egelind udtalte:

- jeg tror ikke, at der var ret mange, der ville kunne forstå, at DSB har råd til at holde ham i live som situationen er nu. Men vi har haft 11 fuldstændig fantastiske og sjove år”

Søs Egelind mente altså, at DSB ikke havde fået pengene tilbage, når de reklamerede. De kostede kun 550 mio. kr. – det er mere end ½ milliard kroner.

Mere end en halv milliard kroner, brugt gennem mere end ti år, uden nogen synlig effekt for billetsalget, men udført af et af landets mest professionelle reklamebureauer. Hvad er pointen?

Man kan naturligvis godt i et firma ramme en svipsert rent markedsføringsmæssigt, men den bliver så korrigeret hurtigt. Men 10 år uden nogen som helst effektmål for eller -vurdering på billetsalget, det viser, at DSB's markedsføring ikke havde til formål at skaffe kunder. Den rettede sig direkte mod imagepleje af Christiansborg – ikke mod at kapre nye kunder direkte, men indirekte via Christiansborg.

Man kan ikke forestille sig, at nogen bilist identificerede sig med en dum tøjdukke, mens den "kloge" var et rigtigt menneske med politisk helt rigtige holdninger. Det vidste man udmærket. Bilisterne blev ikke et øjeblik udfordret på deres valg, men blot underholdt. Landspolitikerne, derimod blev bekræftet i det rigtige i at understøtte en statslig virksomhed med det miljømæssigt og trafikpolitiske helt rigtige image.

Harry og Bahnsen er et eksempel på, at DSB i reklamekampagner ikke direkte fokuserer på at få flere kunder, men på at profilere sig i forhold til politiske beslutningstagere. Det var kampen om offentlige midler i forhold til de andre offentlige myndigheder, som DSB var i bevillingskonkurrence med. Igen et eksempel på fokusforskydning bort fra den egentlige transportopgave til fordel for virksomhedskonsoliderende imagepleje i forhold til Christiansborg. Og det lykkedes igen igen.



KAPITEL 34

TogfondenDK – timemodellen besluttet efter 25 år

Med Togfonden DK lykkedes det i 2013 at finde en finansiering for investeringer på hele 28,5 milliarder kr. som altså ikke skulle betales af banen selv. Det var penge ingen hidtil havde hørt om og beløbet svarede lige netop til det man manglede for at kunne gennemføre timemodellen.

Meddelelsen kom som lyn fra en klar himmel. Beslutningsgrundlaget var meget tyndt. Faktisk stort set ikke eksisterende og det til trods for investeringernes omfang.

Der var ikke nogen debat og med Togfonden DK, slog man to, ja, i virkeligheden tre politiske fluer med ét smæk. SF var politisk set klemt af regeringssamarbejdet. Her var løsningen: Bedre kollektiv trafik, en grøn satsning på elektrificering og en beskatning af den onde oliekapital. Tre gode SF-politiske fluer med ét smæk. Oprindeligt var SF i den sidste valgkamp kommet til at love billigere kollektiv trafik til almindelige passagerer, ja, endda buspassagerer. Det kunne naturligvis ikke indfris, men med togfonden blev der givet en indsprøjtning på 28,5 milliarder lige ind i den kollektive trafik, nærmere betegnet fjerntrafikken, så nu kunne SF atter ranke ryggen uanset at busserne og de almindelige brugere af kollektiv trafik blev ladet i stikken i forhold til valglofterne.

Men der var dog en lille sten i skoen. Hvor billigere kollektiv trafik ville slå igennem med det samme, ville der gå rigtigt mange år før, der ville ske noget som helst som følge af togfondens investeringer og til den tid ville det ikke være almindelige menneskers daglige transport, der nød godt af investeringerne, men tværtimod fjerntrafikken, altså den trafik beslutningstagerne – herunder folketingspolitikere selv - potentielt benyttede.

Fokusforskydningen var igen fuldstændig klar: billigere kollektiv trafik er i passagerernes, men ikke i trafikvirksomhedernes interesse. Virksomhedens interesse er at få investeringer, betalt af andre. Der var igen tale om fokusforskydning væk fra bustrafik og regionaltrafik til fjerntrafik. Væk fra almindelige menneskers behov til business-segmentet og

bekæmpelse af konkurrenten indenrigsflyvning. Den grønne satsning er det desuden så som så med, da banernes energiforbrug slet ikke kan berettige så store investeringer i energitransmission, som elektrificeringen fordrer.

Virksomheden DSB kunne, dengang den havde målrettede strategier for varetagelse af egne interesser ikke have gjort det bedre, men var det DSB eller for den sags skyld Banedanmark, der stod bag? I 2013 var DSB ikke længere i samme grad som tidligere en strategiformulerende offentlig virksomhed og det var Banedanmark heller ikke. Men hvordan kunne det så hænge sammen?

Kulturen og tænkningen fra gamle dage lever videre og tidligere DSB-medarbejdere befinder sig nu rundt om i systemet, hvor de i misforstået loyalitet overfor deres gamle virksomhed fortsat arbejder for nu forældede strategier. De kender de gamle planer, om end ikke altid deres oprindelige begrundelse. Loyale som de er mod den tidligere virksomhedsånd, forsøger de stadig at realisere de gamle strategiske mål, uanset, at de i sin tid blev formuleret for at varetage nu ikke længere eksisterende virksomhedsinteresser, der hverken dengang eller nu er i brugernes eller samfundets interesse. De tænker i hybridfinansiering som den naturligste måde at finansiere projekter på. Skal der investeres i baneanlæg finder man en oliefond. Det ville aldrig ske, hvis man skulle investere i universiteterne, i supersygehuse, i andre trafik anlæg etc. *Det sker kun i relation til baneinvesteringer, at man finder en oliefond.*

Togfonden og de projekter, den skal finansiere, er på denne måde et eksempel på både fokusforskydning og hybridfinansiering og at "DSB lever videre uden for DSB".

Når man ikke vil gøre almindelige menneskers daglige transport med bussen billigere, dvs. give den kollektive trafik et løft set med befolkningens øjne, giver man den i stedet et løft set med politiske øjne. Klar fokusforskydning. Og fra bus og bane til kun bane. Klar fokusforskydning. Fra regionaltrafik til fjerntrafik. Klar fokusforskydning. Fra almindelige mennesker til den forretningsrejsende hr. Bahnsen. Så klar fokusforskydning, at det tidligere kapitel, der hævdede at reklamerne med Harry og Bahnsen ikke gav afkast i virkeligheden var helt forkert. De banede vejen for Togfonden.

Togfondens investeringer er tænkt politisk. Ikke med udgangspunkt i brugernes eller samfundet behov. Togfonden skal finansiere timemodellen og elektrificeringen af banerne. Timemodellen blev som nævnt udviklet i forbindelse med *Plan 2000* i 1988 for 25 år siden med det formål, at gøre rejsetiden mellem Bernstorffsgade i København og Banegårdspladsen i Aarhus marginalt kortere med tog end med fly, så man kunne få lukket lufthavnen i Tirstrup. Men i dag flyver Ryan Air fra Tirstrup og ikke til Kastrup. Jyderne skal ikke længere nødvendigvis via Kastrup.

Til dette historiske formål, at få lukket indenrigsflyvningen fra Tirstrup investeres der nu i

- en ny dobbeltsporet højhastighedsbane over Vestfyn
- en ny bro der fører jernbanen over Vejlefjord uden om Vejle
- en ny jernbanestrækning i Østjylland syd for Aarhus uden om Skanderborg

og forinden har man allerede besluttet og finansieret:

- anlæg af ny jernbane København – Ringsted med det samme formål.

Dermed kommer køretiden ned på 1 time mellem Odense og Aarhus mod nu 1 time og 24 minutter. Det er altså for at spare disse 24 minutter, togfonden skal gennemføre de omfattende baneanlæg, mens Ringstedbanen får køretiden ned mellem København og Odense til én time fra 1 time og 15 minutter.

Mellem Aarhus og Aalborg hedder det sig imidlertid, at man kan afkorte køretiden fra 1 time og 19 minutter til præcist en time *uden* nyanlæg! Tidsbesparelsen opnås der, fordi man regner med at sætte hurtigere elektrisk materiel ind. Det indebærer, at man reelt har opgivet IC4. Skal IC4 aldrig sættes i drift?

Det vil snart vise sig at forudsætningen for at køre Odense – Aalborg på to timer er at togene skal køre uden om Aarhus og i stedet holde ved en aarhusiansk udgave af Ny Ellebjerg, kaldet Eskelund. In så fald er det ikke kun København, der bliver koblet af timemodellen – det bliver Aarhus også.

Det er også lidt af en tilsnigelse at sige, at med togfonden realiserer man timemodellen, for togfonden investerer ikke i stækningen mellem København og Odense. På den strækning har man nemlig i forvejen valgt at investere 14 milliarder kr. (11 milliarder plus et risikotillæg på 30 %) i den nye jernbane mellem København og Ringsted, så køretiden kan komme ned på en time mellem København og Odense. Realiseringen af timemodellen løber således ikke op i 28,5 milliarder, men i 42,5 milliarder kr. plus udgifter til materiel og vel egentligt også de ca. 20 milliarder, som signalprogrammet koster. Formålet var som nævnt at få standset indenrigsflyvningen fra Tirstrup.

Selve togfonden skal stort set kun investere i Vestdanmark (dog også elektrificeringen af banen mellem Roskilde og Kalundborg). Spørgsmålet er, hvordan man sælger de jyske baneinvesteringer til offentligheden? På Wikipedia får man et muligt svar. På dette open source leksikon har "nogen" lagt informationer ind under overskriften Togfonden DK. Der kan man se et flot billede af et tysk højhastighedstog, et såkaldt ICE-tog. Hvad det har med togfonden at gøre kan man spørge sig selv om, men under billedet af toget, som i modeludgaven ville være på en hver lille drengs ønskeseddel, hvis han legede med Märklin som i gamle dage, kan man læse følgende tekst: *"Togfonden vil bl.a. gøre det muligt at forbinde Nord- og Østjylland med eltog fra det europæiske højhastighedsnet. Her ses det tyske eldrevne tog ICE 3, som vil kunne anvendes i Danmark efter elektrificeringen af de danske strækninger"*.

Det står der virkelig! Endnu en gang "det europæiske højhastighedsnet" og at "i fremtiden" kobles Nord- og Østjylland på! Pointen er, at allerede i dag kan tyske ICE 3 tog køre fra Hamborg over Flensborg til København via Storebælt, men de gør det ikke. Mon de i fremtiden vil køre til Aalborg, som med timemodellen kommer 19 minutter nærmere Aarhus samtidig med at Aarhus kommer ca. ét kvarter nærmere Kolding? Men det lyder flot og tænker man ikke over det, så får Aalborg til den tid en helt ny relation til Europa! I dag tager køreturen fra Aalborg til Hamborg godt 6 timer, så tidsbesparelsen på en god halv time betyder virkelig noget: Aalborg kommer lige så tæt på Europa som Randers er i dag, så trafikgrundlaget vil nok eksplodere og der vil blive etableret helt nye togforbindelser – i Märklinuniverset.

Elektrificeringen, som er diskuteret tidligere, viser sig nu med TogfondenDK også, at skulle gennemføres på en række mindre betydende jyske

strækninger, nemlig Vejle - Herning - Struer og Aalborg - Hjørring - Frederikshavn. Det er strækninger, man hidtil end ikke har overvejet at elektrificere, da det er åbenlyst dårlige investeringer, men med *hybridfinansiering* og Togfondens cigarkasseøkonomi stiller det sig helt anderledes. Så kan alle valgkredse tilgodeses.

Men der var dog en jysk politiker, som ikke umiddelbart kunne tilgodeses. Det var Kristian Thuelesen Dahl. Han bor ved Jelling og der er jernbanen for længst nedlagt. Men hans støtte er helt afgørende, for uden den vil Togfonden efter et regeringsskifte være en saga blot, for i det trafikpolitiske miljø på Christiansborg har man udviklet en særlig tradition for at indgå "brede trafikpolitiske forlig", der binder langt ud i fremtiden. Det lyder meget smukt, konsensuspræget, men er ikke særligt demokratisk, at de binder ud over en valgperiode. Så når "klubben" giver hinanden håndslag på en trafikpolitisk aftale, der indebærer at alle klubbens medlemmer får noget til deres respektive valgkredse, så kan intet valg ændre beslutningen. Derfor var løsningen at binde ham og Dansk Folkeparti til forliget om Togfonden, så den kunne overleve et regeringsskifte. Løsningen bestod i at anlægge en helt ny letbane Vejle - Jelling - Billund. Altså en sporvogn på heden. Som altid når det drejer sig om baneinvesteringer er det som om pengene kommer som manna fra himlen.

Med Togfonden Danmark og gennemførelsen af timemodellen har fokusforskydningen nået sit foreløbige højdepunkt. Investering efter investering i banerne går uden om samfundets prioritering og passagerernes interesser for i stedet at varetage snævre virksomhedsinteresser, som trafikpolitikere tilsyneladende slet ikke kan overskue. 100 mia. kr. er de nu oppe på at have bevilliget. Og finansieringen? Den er hybrid. Se næste kapitel.



KAPITEL 35

Hybridfinansiering - keine hexerei nur behändichkeit

Gennem tiden er det igen og igen er lykkedes at finde kilder til finansiering af baneinvesteringer helt andre steder end hos banerne selv, eller som helt almindelige finanslovsinvesteringer. Dermed er finansieringen blevet holdt ude af den almindelige politiske prioritering af sygehuse, universiteter, skatter mv.

Baneinvesteringerne er blevet diskuteret blandt en lille klikke af særligt trafikpolitisk interesserede politikere, mens andre politikere har kunnet beskæftige sig med alt det andet – alt det væsentlige, for det er trafik jo ikke. Det er en del af baggrunden for, at det har kunnet lade sig gøre at komme igennem med investeringer, som er voldsomt store set i forhold til, hvad samfundet får ud af dem, for nok er det væsentlige alt det andet, men udgiftsmæssigt er banerne en sværvægt. Men når udgifterne ikke er på statsbudgettet gør det jo ikke noget.

Man er derfor kommet igennem med investeringer af størrelsesordenen 100 mia. kr. på baneanlæg, der samfundsmæssigt ikke er meget værd, da de udtrykker fokusforskudt tænkning bort fra samfundets interesser. Havde man haft en samlet investeringsplan for banerne, der klart havde synliggjort, hvor store beløb, der er tale om, ville det være faldet alle andre politikere end de særligt indviede trafikpolitikere og ikke mindst offentligheden for brystet ikke mindst i lyset af, de ikke tilgodeser befolkningens almindelige transportbehov.

Den besynderlige finansieringspraksis – hybridfinansiering - hvor noget eller nogen, der ikke rigtigt har noget med sagen at gøre, pålægges at betale, indebærer ikke bare en samfundsøkonomisk skævvridning, den skævvrider ofte også projekternes konkrete indhold. Eksempelvis indebærer brugerfinansieringen af broer, at man får mindre brobygning end broernes potentiale tilsiger, eller en linieføring af den københavnske metro uden om befolkningen på Amager.

Togfonden DK er det til dato mest ekstreme eksempel på hybridfinansiering. Her er hybridfinansieringens historie:

1. Udskydelsen at anlægget af Storebæltsbroen i 1979 åbnede op for *elektrificeringen af det danske banenet*, da der nu blev frigjort anlægsmidler til fra det udskudte Storebælts-projekt med henblik på at skabe energimæssig uafhængighed.
2. Da det så atter blev besluttet at bygge en storebæltsbro (1987) lod man bilerne betale næsten hele *det reviderede Storebæltsprojekt*.
3. Næste projekt var Øresund. Også her skulle bilerne betale broderparten af *Øresundsbroen*, der naturligvis skulle finansieres efter samme model som Storebælt.
4. Bilerne på Øresundsbroen skulle også betale landanlæggene i *Danmark, men ikke i Sverige*. Landanlæggene i Danmark var meget omfattende. De bestod af *en ny jernbane på tværs af Amager og en persontogstunnel under Sydhavnskvarteret samt en helt ny godsbane fra Kalvebod syd om sydhavnskvarteret til Valby*. Argumentet var, at svenskerne ville have broen og nu fik de den og da DSB ikke kunne forestille sig, at danskere skulle anvende broen, var det kun passende, at de udelukkende svenske biler også skulle betale for de jernbanelandanlæg i Danmark, som broen nødvendiggjorde. Altså skulle "den svenske" transittrafik på broen betale de danske landanlæg, mens svenskerne selv måtte finansiere deres landanlæg, en ny ringmotorvej omkring Malmö og en jernbanetunnel fra Malmö Centralstation til broen. Hvor det ved Storebælt trods alt var bilerne, der skulle over Storebælt, der betalte for at også togene kunne komme det, var det her de svenske biler, der skulle betale for at jyderne kunne komme til Kastrup.
5. Stationen i lufthavnen kunne man imidlertid ikke argumentere for blev bygget af hensyn til svenskerne, når det var en dansk endestation, der blev bygget af hensyn til fjertogene fra Jylland. Løsningen var at lade den privatiserede lufthavn betale. Togene skulle godt nok modsat flyene, som de skulle udkonkurrere, ikke betale start- og landingsafgifter, men det var naturligt, at tvinge lufthavnen til at betale alligevel. Da det var blevet politisk besluttet, så var der dømt tag selv bord for DSB som derfor kunne vride

armen om på lufthavnen og gennemføre den dyre løsning, som DSB krævede og i dag er stationen i Kastrup Danmarks flotteste. Med hybridfinansiering var der ingen grund til at tage smålige hensyn.

6. Næste eksempel er *metroprojektet i København*. Metroen skulle finansieres ved jordsalg! Men metro skulle ikke kun anlægges, hvor byggeplanerne på Vestamager berettigede det, så var en direkte forbindelse fra Københavns Hovedbanegård til Ørestaden ved Islands Brygge på 1 ½ km tilstrækkelig. Man valgte en linieføring fra Islands Brygge via Cristianshavn og Kgs. Nytorv til Nørreport, samt en afgrening til Amagerbro og Lergravsparken. Så jordsalg et sted i byen skulle finansiere metrobyggerier andre steder.
7. I 2009 indgik folketinget forliget om en grøn transportpolitik der bestod af en række motorvejsudvidelser, hvor der var kapacitetsproblemer og den nye jernbane København-Ringsted. Finansiering fandt man flere steder. Vigtigst var, at man trak 9 milliarder kr. ud af Storebælt ved at udskyde tilbagebetslingstidspunktet 5-6 år og brugte 6. milliarder fra salget af Scandines.
8. Med metroen var tænkningen kommet til Københavns kommune og det førte i februar 2012 til en politisk skandale. København havde købt tankerne om, at biler altid skal bekæmpes, da de er et objektivt onde og der havde man længe med inspiration fra andre byer talt om at indføre en betalingsring. I Oslos havde en sådan finansieret en sekssporet motorvejstunnel under byens centrum. I København kunne man naturligvis på samme måde finansiere metro for bilafgifter! København skulle have en ”trængseslring” – ordet havde man hørt Stockholm, hvor der er store trafik- og trængselsproblemer på grund af byens kraftige vækst, som hænger sammen med at byen i efterkrigstiden har overtaget Københavns historiske rolle som Skandinaviens vigtigste by. I København havde trafikken godt nok stagneret i 40 år, men sprogligt var ideen god nok. Man kunne bare *sige*, at trafikken voksede og det gjorde man så. Det var ren fokusforskydning fra almindelige menneskers behov til bilbekæmpelse, noget der egentligt også var en udmøntning af beskrivelserne i *Plan 2000* af Københavns enorme trafik- og miljøproblemer, som bare voksede og voksede.

Men det gik som bekendt ikke som tænkt, for de faglige organisationer mente ikke, at det var uvæsentligt, at man fjernede grundlaget for den sidste rest af erhvervsaktivitet i København. De og de der boede i Københavns nabokommuner, hvor det var let at se, at manøveren gik ud på at lade borgerne i Københavns omegn give et tilskud til Københavns kommunekasse reagerede også. Og da Københavns kommunes planer ikke var forankrede i staten gik det galt, men ideen kunne ikke være tænkt bedre af DSB i sine stormagtsdage.

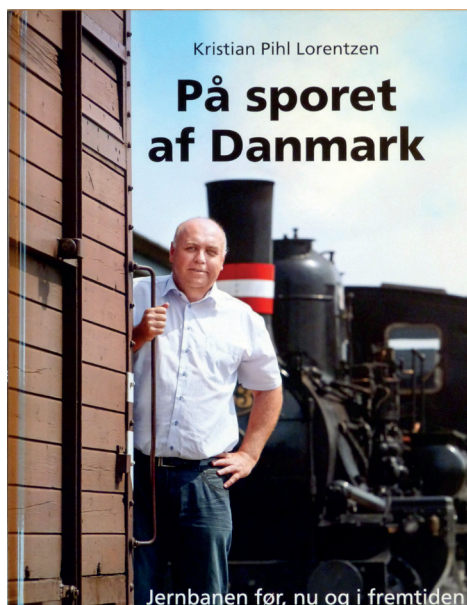
9. Endeligt er der så *Femern Bælt – projektet*, der bygges af hensyn til den svensk-tyske transitgodstrafik på skinner. Også der er det tanken, at bilerne – herunder lastbilerne - skal betale det meste. Og modsat Øresund, der reelt nødvendiggjorde landanlæg, så er det ikke tilfældet for Femern Bælt, da der både er vej og bane direkte til Rødby og Puttgarten. Men i Femern Bælt-projektet har man inkluderet en opgradering af *jernbanen fra Ringsted til Rødby* til to spor og elektrificering af strækningen og definerer dem som landanlæg, der skal betales af tunneltrafikken. Dermed skal dansk bilister mellem Rødby og Puttgarten betale for elektrificering af en bane på Midtsjælland til glæde for svenske godstransportører. Endnu en hybridfinansiering.
10. Banerne skal også betale for brug af tunnelen, hedder det sig. Men for at undgå at banernes konkurrencekraft svækkes, så kompenserer man tunnelafgiften ved kun at lade transitgodstogene gennem Danmark betale et symbolsk beløb for at køre på danske skinner. Ca 3 kr. pr. km pr. tog! Det kan end ikke opveje slitagen. *Dermed finansierer man Femern Bælt over Banedanmarks statstilskud.* Også hybridfinansiering.

Problemet med hybridfinansiering er, at projektets finansiering, hvordan man end vender og drejer det, er en del af projektet, der dermed får ændret karakter: Når bro- og tunneltrafik afgiftsbelægges, betyder det, at man bygger mindre bro mellem mennesker og virksomheder. I tilfældet Øresundsregionen betyder det f.eks. at den lokale trafik bliver væk og der ikke udvikles en Øresundsregion. Men der bliver mere plads til transittrafikken gennem Danmark. Med hybridfinansieringen af metroen i København blev linieføringen styret væk fra, hvor befolkningen og behovet er etc. etc.

Hybridfinansiering er den naturlige følge af virksomhedstænkningen, når der ikke er betydende indtægter fra den almindelige drift.

KAPITEL 36

På sporet af Danmark - politisk afsporing



I sommeren 2012 kunne man i danske medier læse og høre en mærkelig historie. Venstres trafikpolitiske ordfører Kristian Pihl Lorentzen var sammen med Dansk Folkepartis trafikpolitiske ordfører Kim Christensen taget på en togtur ud i det danske landskab. De ville ved selvsyn se og opleve den danske bane, fortalte de.

De ville simpelthen køre samtlige danske banestrækninger igennem. Turen gav naturligvis anledning til en del medieomtale og mange har nok tænkt, at det var godt nok lige en tand for langt ude for seriøse politikere. Men ok, dem om, hvad de vil bruge deres ferie til og i den moderne tidsalder profilerer politikere sig jo på alt fra ”vild med dans” til ”vis mig dit hjem”. Og måske har de tænkt, at nu kunne de slå tre fluer med et smæk: bruge frikortet til banerne, holde den sommerferie, de som børn drømte om og i tilgift få medieomtale. Og et eller andet sted er der noget befriende ved at folk vedstår sig, at de stadig som voksne, ikke har glemt at være børn og alt det sjove ved at lege med togbaner.

Men et år efter skete noget bemærkelsesværdigt. Kristian Pihl Lorentzen udgav en bog, der er skrevet med udgangspunkt i turen. Da jeg i forbindelse med arbejdet til nærværende bog var på Det Administrative Bibliotek, var den stillet frem. Det er trods alt ikke hver dag et medlem af folketinget udgiver en bog og Det Administrative Bibliotek er jo statsadministrationens bibliotek og intet er vigtigere for embedsmænd end af følge med i, hvordan politikerne tænker og ser på ting og sager. Det er en forudsætning for de kan agere *loyalt* i forhold politikerne.

Jeg satte mig ned og kiggede i den: Det var tale om en meget stor og meget flot bog. Formatet var betydeligt større end et normalt A4 og den var på 250 sider på glittet papir med to spalter tekst. Alene teksten var på langt over 300 normalsider og billedmaterialet var virkelig imponerende 350 smukke billeder og figurer i højeste tekniske og æstetiske niveau. Det var et værk, hvor bare indsamlingen af billeder og figurer må have været en overvældende opgave for forfatteren, der må have taget måneder. Tekstudformningen, der ligeledes må have været en kæmpeopgave, må have forudsat et langvarigt historisk research, redaktionsarbejde og kildetjek. Et indholdsmæssigt og designmæssigt og æstetisk pragtværk – intet mindre. Et produkt der må have krævet mange, mange måneders indsats af den helt indiskutable dygtige tekstforfatter, den samtidigt dygtige researcher så teksterne er rigtige, og tilmed en fotoudvælgelse og –opsøgning der kræver billedtalent og æstetisk sans. Kort sagt en sublim og helt ekstraordinær indsats og så endda af en politiker, der i det daglige har nok at se til.

Vidste man ikke hvem forfatteren var, ville man tro, bogen var skrevet af en af landets førende jernbanehistorikere og -eksperter, redigeret og udgivet af et af landets førende bogforlag og støttet med fondsmidler – nærmest ad libitum. Men forlaget var ikke kendt eller særligt stort. Det hed Tange Sø Consult og er tilsyneladende forfatteren selv. Forlaget har udgivet 2 bøger, hverken mere eller mindre.

Det var ikke bare en bog om turen, eller en bog skrevet af en debatterende politiker, der brænder for at komme ud med sine synspunkter og visioner. Der var nærmest tale om en moderne udgave af tidligere tiders *Jernbanens Hvem Hvad Hvor*. Underteksten: ”*Jernbanen før, nu og i fremtiden*” var næsten endnu mere pompøs end selve bogens titel: ”*På sporet af Danmark*”. En meget saglig og nøgternt beskrivende bog og igen: et æstetisk pragtværk – intet mindre!

Forsiden viser et foto af den stolte forfatter stående på en gammel godsvogn, der var koblet sammen med et gammelt damplokomotiv formentlig fra en lokalbane et sted i landet. En stolt jernbaneentusiast på et veterantog!

De første 100 sider handler om dansk jernbanehistorie, og det begynder med et billede af verdens første damplokomotiv, Stevensons The Rocket, dernæst en beskrivelse af den første jernbane i det danske monarki, Kiel - Altona og derefter naturligvis København - Roskilde. Der var simpelt hen tale om en nærmest fuldstændig og fagligt set overvældende bog om jernbanens historie. Kristian Pihl Lorentzen som jernbanehistoriker. Meget omhyggeligt og kompetent gennemresearchet. Men trods det enorme engagement, der må have været den egentlige drivende kraft bag de mange, mange hundreder af timer, der er gået til at frembringe en sådan bog, så kunne man sært nok ikke rigtig fornemme et egentligt personligt engagement. Teksten var underlig anonym, fyldt med facts, men uden forfatterens egne meninger og det er jo lidt underligt, når det drejer sig netop om en forfatter, der er politiker.

Det er ikke hver dag politikere går så dybt ned i baggrunden for det de arbejder med og bogen var ikke bare fyldt med de faktuelle beskrivelser. De var som nævnt suppleret med flere hundrede fotos. Billeder, der tydeligvis var taget af professionelle fotografer og udvalgt af en professionel redaktør.

Så kom jeg efter de historiske kapitler til et afsnit, om specialbaner, f.eks. tipvognsbaner – som er rene industribaner f.eks. til transport af grus fra grusgrave - hvorefter der sluttedes af med et afsnit om veteranbaner og modelbaner. Vi skal naturligvis ”kippe med flaget” for alle de, der har modelbanen som hobby, stod der. Jeg sad og tænkte, hvad er meningen? Var dette en politisk debatbog? Hvordan i alverden kunne en travl politiker få tid til at lave en sådan pragtbog – og så var jeg endda kun halvt færdig med den.

For nu kom det spændende. Jernbanen i nutiden. Hurtigt faldt en overskrift i øjnene: *IC4 – et sort kapitel i DSB's historie*. Jeg tænkte lidt over den overskrift. Nu havde jeg kigget næsten 150 sider igennem om tog, og jernbaner og var blevet lullet ind i et billede af en lilleverden, jernbaneverdenen bestående af hundredårige historier om jernbanerne i Danmark, deres barndom og udvikling - men IC4, det var virkelighed

og alvor. Det var ikke bare et sort kapitel i DSB's historie. IC4 er et sort kapitel i dansk statsforvaltnings historie – fik læseren den? - og i Danmarkshistorien. Så alvorlig er skandalen, som man stadig bare skubber foran sig. Hvad skrev Venstres fremtrædende trafikpolitiker om den?

Bogen var som nævnt meget faktuel og det var dette afsnit også. Jeg begyndte at læse:

”Historien om IC4 starter reelt i 1988, hvor DSB lancerede planen ”Gode Tog til Alle”. Visionen i denne plan var et nyt landsdækkende togsystem med moderne materiel, hyppige afgang og faste minuttal. Som en forudsætning for denne plan fandt DSB det nødvendigt at anskaffe nye tog til fjerntrafikken, selv om fjerntrafikken på det tidspunkt rådede over de forholdsvis nye IC3 tog. I januar 1999 blev DSB omdannet fra statsvirksomhed til selvstændig offentlig virksomhed (SOV). Formålet med omdannelsen var at fremme forretnings- og kundeorienteret virksomhed som led i at åbne for konkurrence i jernbanesektoren. I forbindelse med omdannelsen blev der udarbejdet et 10-års budget for DSB, herunder blev der afsat 10 mia. til investeringer i nye tog. Heraf skulle de 3,9 mia. kr. bruges til at udskifte de gamle røde MR-regionaltog, der dengang skønnedes at have udtjent deres værnepligt i 2005”.

Sådan indledtes kapitlet om IC4. Meget faktisk. Var det virkelig sådan en oppositionspolitikere ville udtrykke sig om århundredets jernbaneskandale, som han hverken havde lod eller del i? Der var et eller andet, der ikke kunne passe. Hvad mente oppositionspolitikeren selv? Gode Tog til Alle (GTA) var et socialdemokratisk projekt, der blev gennemført oven på fyringen af Peter Langager, der var ansvarlig for, at DSB under borgerlige regeringer havde brugt elektrificeringsmidlerne til at dække usynlige driftsunderskud. GTA gik ud på at investere i nyt materiel i stedet for at investere milliarder i infrastruktur. Et i bund og grund fornuftigt projekt. Men DSB kunne ikke styre materielindkøbet, fordi virksomheden for længst havde lagt al faglighed bag sig på det tekniske område. Teknisk og juridisk ekspertise var ikke vigtig. Dét var skandalen!

Men i Kristian Pihl Lorentzens beskrivelse var skandalen en anden: Man skulle have holdt fast i elektrificeringen, selv om pengene var brugt. Det var fordi man havde satset på diesel-tog, at IC4 var en skandale. Men netop, da man lancerede Gode Tog til Alle var IC3 en bragende succes og hele argumentationen bag IC3 havde været, at man med lette dieseltog kunne stort det samme som med tunge eltog. Og det var netop

synligt for alle, da man præsenterede offentligheden for GTA, så det var helt naturligt at fortsætte ad den vej. Men det var ikke Kristian Pihl Lorentzens konklusion.

Jeg bladrede i bogen og det næste kapitel handlede netop om elektrificeringen og fald over følgende formulering:

”Set i bagklogskabens ulideligt klare lys burde man i 1999 have satset på fortsat elektrificering af samtlige hovedstrækninger i Danmark – efterfulgt af sidebanerne i takt med at der kunne findes holdbar finansiering. Om nødvendigt kunne man have bestilt et yderligere antal af de vel afprøvede og populære -IC3-tog, der kunne have dækket behovet indtil pålidelige, omkostningsvenlige og miljøvenlige eltog for alvor kunne tage over”.

DSB kunne ikke have skrevet det bedre. *”Efterfulgt af sidebanerne i takt med at der kunne findes holdbar finansiering”*, dvs. hvis vi kan få det politiske system til at betale, så kan vi få *”omkostningsvenlige og miljøvenlige eltog”*. Men elektrificering af sidebanerne? Et åbenlyst økonomisk spild, kan det virkelig være foreslået af en fremtrædende venstrepolitiker som netop ikke ville gå med i forliget om afbrænding af togfondens 28,5 mia. kr. til både hoved- og sidebaner?

Da jeg kom hjem satte jeg mig til at kigge lidt på internettet. Jeg fandt information om de to politikeres Danmarksturné med banen. På Dansk Folkepartis hjemmeside fandt jeg en præsentation af turen før den fandt sted. Det var en pressemeddelelse og lød således:

”Folketingets to store trafikentusiaster, Kristian Pihl Lorentzen (V) og Kim Christiansen (DF) bruger en del af deres sommerferie på at køre landets jernbaner tynde i et enestående trafikalt sommertog.

De to trafikordførere har besluttet at køre Danmark rundt i tog på en uge, hvor togpassagerer får muligheden for at møde Kim Christiansen og Kristian Pihl Lorentzen i kupeerne til en sommersnak om infrastruktur og kollektiv trafik. Togtet gennemføres fra tirsdag den 3. juli til mandag den 9. juli med kørsel på samtlige jernbanestrækninger med passagerdrift, undtagen S-banen, men inklusiv alle lokalbaner.

Undervejs vil de to trafikordførere få et direkte indblik i de danske togpassagerers vilkår. Politikere får ofte skudt i skoene, at de bare sidder bag

Christiansborgs tykke mure uden kontakt med danskernes hverdag udenfor murene. Det gør Kristian Pihl Lorentzen og Kim Christiansen nu noget ved. Ved at afprøve hele Danmarks jernbanenet sætter de positivt fokus på transportpolitik og kommer meget tæt på jernbanens udfordringer. Desuden er det ingen hemmelighed, at begge transportordførere er tognørder med stor begejstring for tog og jernbanedrift. Så de glæder sig.

- Togkørsel er ikke kun en vigtig del af mange danskeres hverdag. Jernbanen er også en stor interesse for mig personligt. Derfor glæder jeg mig meget til at tilbagelægge hele Danmarks jernbanenet og få et øjebliksbillede af de danske passagerers vilkår, siger Kristian Pihl Lorentzen, som desuden bruger togtet som research i felten til sin næste bog, "På sporet af Danmark – Jernbanen før, nu og i fremtiden."

- Vi kommer virkelig hele vejen rundt på denne tur. I bogstaveligste forstand fra Sønderborg til Skagen og fra Thyborøn til Tisvildeleje. Udover at det bliver en stor personlig oplevelse for Kristian og mig, så håber jeg også, at rigtig mange passagerer vil komme forbi og få en snak med os på den lange togtur, siger Kim Christiansen.

Der fløjtes til afgang tirsdag d. 3. juli i Sønderjylland, hvor der er arrangeret et pressemøde ved Dybbøl Mølle kl. 09.00. Herefter tager de to trafikordførere plads i toget på Sønderborg Station. Efter syv dage på farten og mere end 2000 tilbagelagte togkilometer ankommer de to herrer på Københavns Hovedbanegård mandag den 9. juli kl. 18.28, hvor den uofficielle Danmarksrekord i togkørsel fejres med fest og farver på perronen.

Kom og mød de to trafikordførere på sporet!"

Der havde tydeligvis været en journalist ind over, men sådanne råder partiapparaterne jo over. Jeg fandt også en artikel om turen, efter at den havde fundet sted. Den var angiveligt forfattet af dem selv og havde været bragt i Fyns Stiftstidende og "en stribe andre" lokalaviser d. 16. juli 2012."

"I syv dage i træk fra den 3. til den 9. juli har vi som et fælles trafikalt sommertog haft fornøjelsen at køre på samtlige jernbanestrækninger i Danmark, undtagen Sbanen. Det lyder umiddelbart som et ret nørdet projekt. Ikke desto mindre har denne danmarksk rekord i togkørsel -mere end 2500 km i træk -været en kolossal oplevelse og en særdeles værdifuld ballast til vort fortsatte trafikpolitiske arbejde.

Det er der en række gode grunde til: For det første var togtøttet en enestående mulighed for at komme uden for Christiansborgs tykke mure og møde borgere til en direkte dialog i alle dele af landet.

Og det er i høj grad lykkedes -og det med særdeles positiv respons fra passagerer, medarbejdere ved jernbanen og fra de mange lokale beslutningstagere, vi har mødt. Tak for de mange gode forslag og ideer, som vi har kunnet skrive i notesbogen, som togtet skred frem.

For det andet har vi som trafikordførere ønsket at få et langt dybere indblik i Danmarks jernbaner. Til dagligt bliver vi som bekendt dænet til med fine rapporter og embedsmandsnotater. Vi er ikke blevet omvandrende jernbane-orakler, men takket være dette togt ved vi nu rigtig meget om banerne samt de stærke og svage sider ved togdriften. Det er et godt grundlag for det videre trafikpolitiske arbejde.

For det tredje har togtet været en oplagt mulighed for at sætte konstruktiv fokus på jernbanen, der ofte -og ikke helt uberettiget -fremstår i et negativt lys i medierne i kølvandet på skandalerne om IC4 togene, DSBFirst-”eventyret” i Sverige samt problemerne med siddepladser og rettidighed for pendlertogene på Sjælland.

Efter togtet er det dog vores klare indtryk, at togdriften generelt er langt bedre end sit rygte i store dele af landet.

Vi har oplevet en høj rettighed og stor vilje hos personalet til at få tingene til at fungere. Vi vil gerne fremhæve landets lokalbaner som særdeles velfungerende.

Men vi har også noteret os en række konkrete problemer, der bør løses i en fart. Herunder med hensyn til uhørt uhumske stationer, manglende adgang til toiletter på stationer, manglende tillid hos passagererne til det nye nationale rejsekort, beskidte vinduer på mange tog, manglende sammenhæng mellem busser og tog, mangel på p-pladser ved visse stationer, manglende internet og elstik i mange tog samt mangelfuld passagerinformation på perronen -bl. a. ved uregelmæssig drift.

Det skal der gøres noget ved.

Desuden har vi fået et fantastisk overblik over det fremtidige investeringsbehov omkring banen, herunder den påtrængende elektrificering, der burde være gennemført for længst.

Endvidere står det lysende klart, at der er brug for en bedre organisering af togdriften og af den kollektive transport i det hele taget.

Herunder ikke mindst i hele hovedstadsregionen, der skriger på bedre sammenhæng set fra passagerernes og skatteydernes synspunkt.

Det er desværre meget dyrt at køre med tog i Danmark, selv om driften støttes massivt af skatteyderne.

Denne udfordring vil vi gerne tage på os.

Herunder bakker vi fuldt og helt op om den hårdt tiltrængte rationalisering af driften, som DSB's kompetente nye topledelse har iværksat i et godt samarbejde med personaleorganisationerne.

Produktiviteten hos DSB må og skal øges markant, hvis den hæderkronede virksomhed overhovedet skal kunne klare sig i fremtidens konkurrence på sporene.

Med de mange direkte indtryk fra alle dele af landet ser vi nu frem til det fortsatte samarbejde med alle aktører omkring jernbanen om at yde passagererne i alle dele af Danmark en førsteklases service til en rimelig pris.

Det er nemlig forudsætningen for, at vi kan lokke endnu flere passagerer ind i togene. Vi kan absolut ikke undvære biler og gode veje.

Men vi har også brug for velfungerende baner, der kan bidrage til et Danmark i bedre balance og en grønnere transport”.

Jeg måtte næsten knibe mig selv i armen: Venstre og Dansk Folkeparti sammen for et Danmark i balance med grønnere transport i opposition til en S-SF-R-regering. Jeg fandt også en udtalelse af de to ”trafikentusiaster” fra selve dagen den 9/7-12 på TV2.dk: ”Vi er stolte over rekord i togkørsel” stod der. ”De to stolte folketingspolitikere, der – formentligt med lidt ømme bagdele – i aften kl. 18.28 kan stige af toget på Københavns Hovedbanegård efter at have været ”på sporet af Danmark” i knap en uge”.

Og en meget interessant billedserie fra BT.dk fra turen, blandt andet viste den et billede af DSB's direktør Jesper Lok, som tog imod på Hovedbanen. Og så læste jeg billedteksterne, bl.a. følgende, der taler for sig selv:

"De to transportordførere Kristian Pihl Lorentzen (Venstre) og Kim Christensen (Dansk Folkeparti) har været blandt de hårdeste kritikere af DSB's samarbejde med lobbyfirmaet Waterfront. Men i sommer var de to politikere på en uge lang togtur rundt i Danmark med DSB – og store dele af de to trafikpolitikeres togtur var arrangeret af netop Waterfront".

Ovenover så man et billede af de to trafikordførere iført jernbanekasketter. Et af billederne viste en helikopter og teksten lød:

"Waterfront fik arrangeret en helikoptertur fra Grenå Havn, et betalt hotelophold i Frederikshavn og kronen på værket var da Waterfront indhentede hovedstørrelser på de to politikere, så DSB kunne forære dem et par konduktørkasketter." Som det sidste billede kunne man se Jesper Lok på Hovedbanegårdens perron tage imod de to togtentusiaster iført de nævnte kasketter. Jesper Lok med et til lejligheden anskaffet dannebrogflag af papir og så mangler jeg at fortælle, at man desuden så en række billeder fra turen, hvor de to politikere mødte andre politikere bl.a. Pia Adelsten, Rasmus Prehn, Ellen Trane Nørby, Kristian Thulesen Dahl og Henriette Kjær. Desuden var der et billede, der viste, at de mødte jernbanefagforeningens formand Ulrik Salomonsen og så et billede med nogle ukendte personer, der fulgtes af teksten: "Waterfront satte møder op for politikerne med bureauets kunder og rejste selv med på turen."

Jeg fik svar på al min undren og alle mine spørgsmål. Der var her undtagelsesvist ikke tale om fokusforskydning, for fokusforskydning omfatter trods alt en logisk - men samfundsmæssig kontraproduktiv - virksomhedsstrategi. Det, der her var tale om var, at man gik ind i folkestyrets maskinrum, spottede to centralt placerede trafikpolitikere med stort eksponeringsbehov, spændte dem for en DSB-togvogn og lod dem i eget navn rejse rundt, som om de var på en selvvalgt politisk sommerturné. Men sagen var ikke deres, der stod Waterfront på billetten fra start til slut.



Litteratur

Banestyrelsen: En bedre jernbane, 1997

DSB: DSB Plan 1990, 1975

DSB: Årsberetning 1984

DSB: DSB Plan 2000 Moderne transport på skinner, 1988

DSB: Gode Tog til Alle En plan for fremtiden på skinner, 1999

DSB og SI: Øresundstog 1998, december 1990

DSB og SJ: Øresund trains 1988, june 1991

Johansen, Hans Chr.: Jernbanen i bilismens skygge. På sporet 1847 – 1997. Jernbanerne, DSB og samfundet. Bind III 1950 – 1997. Jernbanemuseet 1997.

Lorentzen, Kristian Pihl: På sporet af Danmark. Jernbanen før, nu og i fremtiden. Tange Sø Consult 2013.

Palludan, Uffe: Øresundsbroens muligheder. Forlaget Fremad 1994

Palludan, Uffe: Bro til Fremtiden, Institutet for Fremtidsforskning 2004

Palludan, Uffe: Innovation og Offentlig forvaltning. Palludan Fremtidsforskning 2013

Palludan, Uffe: Metropol Øresund, Palludan Fremtidsforskning 2014

Palludan, Uffe sammen med Henrik Persson: Øresundsregionen. Region Skåne 1999

Jensen, Søren og Uffe Palludan: Kan batteridrift i elektriske tog helt eller delvist erstatte køreledninger. Palludan Fremtidsforskning og DONG Energy 2009.

Trafikministeriet: Baneplanudvalget: En undersøgelse vedrørende udbygning af det danske hovedbanenet. Statusrapport december 1995

Trafikministeriet: Baneplanudvalget: Modernisering af jernbanens hovednet. April 1997



