

venuet for DSB at blive omkring 63 mill. kr. i 1989. Dette dækker som anført i aktstykket kun ca. 2/3 af de forventede meromkostninger; den resterende 1/3 hidrører fra omkostningsstigningerne på den del af DSBs udgifter, som dækkes af statens kontante tilskud til DSB.

Spørgsmål 6:

»Ad underkonto 43.03. Godsbefordring udbedes en redegørelse for, hvilke overvejelser der gøres med henblik på en forøgelse af godstransporten.«

Svar:

Kvalitetskravene til fremtidens transport er store. Varen skal være fremme til tiden og helst hurtigt. Godset skal behandles omhyggeligt, og selve forsendelsen skal administrativt være så enkel som muligt. Endvidere er det et kendetegn, at mange varepartier ønskes afsendt i stadig mindre størrelser, men hyppigt og gerne fleksibelt over for ændringer i leverancer.

DSB sætter på områder, hvor man kan imødekomme markedets krav om transportkvalitet, samtidig med at banens stordriftsfordele udnyttes. Dette gælder især de længste afstande, som for DSB forekommer i forbindelse med internationale transport.

Der sættes specielt på heltog og kombineret trafik, hvor udviklingen skal ske i samarbejde med private transportører. Her er samarbejdet med transportvirksomheden Mahé om en heltogsforbindelse til Paris et godt eksempel. Et andet eksempel er Norden-Ruhr heltoget, der med 5 ugentlige afgang i hver retning fra og med maj 1989 vil forbinde Ruhr-distriktet med København, Oslo samt Stockholm - og herfra videre til Finland. Denne forbindelse baserer sig på et samarbejde mellem de enkelte jernbaner i Norden om fælles salgs- og markedsføringsinitiativer. Netop et grænseoverskridende samarbejde mellem jernbaneforvaltningerne er helt vitalt for udviklingen af fremtidens banegodstrafik.

De lange transport udgør kernen i godssystemet og skal bære opretholdelsen af et opsamlings- og distributionssystem i Danmark for traditionelle vogne samt et terminalnet for kombitrafiksystemer. Ledig kapacitet i dette basisapparat kan udnyttes til indenlandsk trafik, hvor DSB i en række mellemlange relationer er konkurrencedygtig i forhold til lastbiltrafikken.

For mindre forsendelser, som ikke kan fylde en hel lastvogn økonomisk, men som kan systematiseres i større transportstrømme, kan DSB konkurrere både på pris og kvalitet i alle indenlandske relationer. For de mindre pakkeforsendelser vil P&T og DSB udbygge samarbejdet, såfremt det fremsatte forslag til ny lov om godskørsel vedtages af Folketinget.

DSB stiler mod, at en større del af vognladningsproduktet skal omlægges til kombineret trafik i samarbejde med private vognmænd. Med henblik på udvikling af stykgodsproduktet introduceres en minicontainer, som gør det muligt at betjene små og mellemstore forsendelser.

I 1987 indledte DSB en betydelig styrkelse af sælgerkorpsen i såvel indland som udland. Denne styrkelse begynder nu at vise resultater.

Et vigtigt led i den øgede salgsindsats er en styrkelse af produktkvaliteten gennem brug af edb-baserede informations-, styrings- og overvågningsværktøjer. For kunden vil det udmønte sig i elektroniske fragtbrev og papirløse dokumentoverførsler, bl. a. i forbindelse med toldbehandlingen, og dermed en hurtigere ekspedition samt kortere transporttider.

Spørgsmål 7:

»Hvorledes har udviklingen inden for godsbefordringen været de sidste 5 år opdelt på jernbane- og anden godstransport, og hvordan har prisudviklingen været? Hvad er årsagen til nedgangen i den jernbanebefordrede godstransport?«

Svar:

Tabellen nedenfor belyser udviklingen 1983 til 1987 i godsmængderne transporteret med DSB.