

På materielsiden investeres i nye S-tog for et betydeligt beløb. Desuden indkøbes elektriske passagetog til Øresundstrafikken i så stort antal, at det samtidig vil indebære en væsentlig serviceforbedring i den sjællandske regionaltrafik. Endelig erhverves nye stærke elgodsløkomotiver, så potentialet i den kommende landfaste banekorridor mellem det sydlige Europa og Sverige/Norge kan udnyttes fuldt ud til aflastning for lastbiltrafikken gennem Danmark.

Figur 2. Planlagt europæisk integration skal styrke godstrafikken.



Note: Danmark arbejder i nordisk regi på at skabe korridorer til hurtige godstog. Kortet illustrerer den danske del af det nordiske pilotprojekt, der senere skal tilknyttes de europæiske godskorridorer.

Skal jernbanen have en ny opblomstring i det næste århundrede, er det imidlertid ikke tilstrækkeligt at foretage nye investeringer i materiel og infrastruktur. Der skal samtidig fokuseres på kundernes behov med bedre tilbud. Desuden skal det gennem effektivisering og målrettet styring sikres, at samfundet får den optimale nytte af de meget betydelige tilskud, der allerede i dag ydes til jernbanedriften, 4-5 mia.kr. årligt.

Effektiviseringen af selve jernbanedriften er en krævendende og vidtspændende opgave.

DSB har igennem de seneste år gennemført en række produkt- og driftsjusteringer for at øge evnen til at leve op til kundernes krav og forventninger. Der er i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt gennemført en række forbedringer i den øst-vestgående fjerntrafik, som alle har til formål at øge kundetilfredsheden og sikre, at jernbanens forspring på den faste forbindelse omsættes i en varig forøget markedsandel. Som et tredje - omend geografisk afgrænset - eksempel kan nævnes bestræbelserne på at øge passagerernes tryghed på S-togsnettet, bl.a. gennem indsatsen af et forøget antal S-togsrevisorer og servicemedarbejdere.

Samtidig har DSB gennemført en række ændringer af den interne organisation, så virksomheden bedre end hidtil bliver i stand til at opfylde de økonomiske forpligtelser, som blandt andet er udstukket i rammeaftalen for perioden 1995-98.

Som opfølgning på disse bestræbelser på at dreje DSB i retning af større kundeorientering og øget effektivitet påregner regeringen i begyndelsen af 1998 at fremsætte lovforslag om omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed. Med omdannelsen, der ventes at træde i kraft 1. januar 1999, vil DSBs placering som en forretningsorienteret virksomhed blive klargjort. Lovforslaget vil blive endnu et led i udmøntningen af den politiske aftale om DSB, som blev indgået den 24. oktober 1996 mellem den daværende regering, Venstre og Det konservative Folkeparti.

Tilfredshed blandt kunderne er på mange vare- og tjenesteområder et resultat af muligheden for at vælge mellem flere leverandører. For det første opleves valgmuligheden ofte i sig selv som en tilfredsstillelse, for det andet virker kundernes mulighed for at udtrykke tilfredshed eller det modsatte som en katalysator for den enkelte leverandørs bestræbelser på at forbedre sit produkt og effektivisere. Hvor det ikke er hensigtsmæssigt med flere konkurrerende leverandører, kan den valgmulighed, der opnås gennem udbud, have en tilsvarende virkning over for den enkelte leverandørvirksomhed.

På jernbanelområdet har disse mekanismer kun haft ringe muligheder for at slå igennem, såvel i Danmark som inden for EU.

På EU-plan er der gennemført en vis åbning for konkurrence mellem de store nationale jernbanevirksomheder inden for grænseoverskridende trafik, og Kommissionen har bl.a. i sin hvidbog »En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU« fra juli 1996 argumenteret for ændringer i den retning. Som helhed har resultaterne dog været begrænsede.

Fra dansk side har man støttet EU-kommissionens bestræbelser, og man er også på visse punkter gået vi-