

DSB Plan 1983



DSB 30.12.82

DSBs opgaver i 1983

Har man fulgt bestræbelserne i DSB på forbedring af virksomhedens drift og den offentlige debat herom, kunne man få det indtryk, at DSB befinder sig i en dyb og langvarig krise.

Dette er dog langt fra tilfældet. Alle virksomhedens anstrengelser er baseret på ønsket om en gennemgående kvalitetsforbedring af produktionen som helhed. Denne kvalitetsforbedring skal opnås både i den daglige drift og gennem fremadrettet produktudvikling.

Der er allerede opnået resultater på disse områder, og den selvkritiske grundtone, der fortsat ligger mellem linierne i de offentliggjorte DSB planer, skal kun tolkes som udtryk for en vilje til at bringe DSB på højde med de krav, som samfundet i dag mere end nogen sinde må stille til et velfungerende offentligt transportapparat.

Disse krav kan kort sammenfattes i tre hovedpunkter:

1. Økonomisk drift.
2. Høj sikkerhed, punktlighed og service.
3. Konkurrencedygtige transporttilbud.

De hovedproblemer for DSB, der ligger bag opgaverne i 1983, er formentlig velkendte af alle. Det ene er manglen på præcision i toggangen, og det andet er den utilfredsstillende udvikling i det økonomiske resultat. Vi må således konstatere, at statens tilskud er voksende - fra 1,3 mia kr i 1979 til 2,8 mia kr i 1982.

Den politiske velvilje har vi ikke kunnet klage over. Vi har med baggrund i den store passagerstigning og problemerne med regulariteten bl a fået ekstrabevillinger i form af beskæftigelsesmidler og midler til Regularitetsplan 82. Men som det er tilfældet for mange andre sektorer i samfundet, kan også vi nu forvente krav om forbedring af vores økonomiske resultat. Det fastsatte krav til os i 1983 er en resultatforbedring på 100 mio kr, og kravene i de følgende år er endnu større.

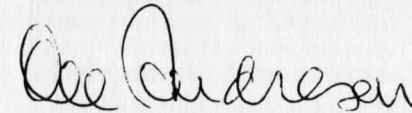
En meget væsentlig opgave for os i 1983 bliver derfor at efterleve kravet om et bedre økonomisk resultat samtidig med, at kvaliteten af vore produkter forbedres - først og fremmest ved at togene kører til tiden.

I 1983 foretages visse begrænsede aktivitetsindskrænkninger, men hvis kravene for de følgende år skal opfyldes uden væsentlig mere omfattende indskrænkninger i aktiviteten, må vi satse meget bevidst på forbedring af effektiviteten og produktiviteten allerede i 1983. Vi må spørge os selv, om vi har det rigtige transportudbud, og om produktionen på alle områder gennemføres på den mest hensigtsmæssige måde.

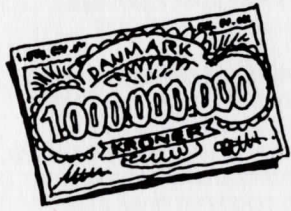
I disse vurderinger må alle typer af ressourcer inddrages - personale, rullende materiel, faste anlæg, energi m m.

Der er i den forbindelse ingen modstrid i, at der sker en øget indsats på områder med direkte betydning for regulariteten. At forbedre kvaliteten i toggangen er af vital betydning for hele virksomhedens fremtid, og der vil altid være områder, hvor der periodevis skal ske ressourcemæssige styrkelses. En sådan fleksibilitet skal vi have, og opgaven er så at dække dette ekstra ressourceforbrug plus besparelseskravene ind ved produktivetsforbedringer på andre områder.

Der vil kun i meget begrænset omfang være mulighed for at tage nye aktiviteter op. DSB må derfor indstille sig på en køreplanmæssig stabiliseringsperiode, hvor der fokuseres på såvel regularitet som produktivitet inden for de nuværende aktivitetsrammer. Dette vil stille store krav til intern omstillingsevne og videreudvikling af ledelsessystemerne, først og fremmest inden for produktions- og økonomistyring og hertil kan den enkelte afdeling, chef, leder og medarbejder bidrage.



Ole Andresen
generaldirektør



Regularitetsplan

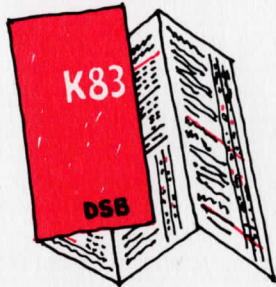
DSB har for 5-årsperioden 1983-87 fået et rammeløft på lige ved en mia kroner til videreførelse af Regularitetsplan 82. I 1983 udgør rammeløftet således 152 mio kr til vedligeholdelse og drift, mens 59 mio kr bruges til regularitetsfremmende anlæg.

Køreplan, K83

For den indenlandske trafik vil overgangen til K83 ikke medføre principielle ændringer til køreplanen, men materieltilgangen frem til køreplansskiftet vil blive brugt til konsolidering.

Den integrerede vognanvendelse, der har bevirket, at forsinkelser har haft tilbøjelighed til at brede sig fra den ene strækning til den anden, med bl a mindre tilfredsstillende vedligeholdelse til følge, vil blive begrænset ved etablering af lukkede stammeløb.

Den herved muliggjorte opdeling af vognbeholdningen i grupper, med et snævert tilhørsforhold til et bestemt vedligeholdelsesdepot, vil medvirke til en forbedret regularitet.



På strækningerne Tønder-Esbjerg, Esbjerg-Struer og Struer-Thisted reguleres køreplanerne efter indsættelse af MR-tog. Den nuværende struktur bibeholdes i princippet, men med længere vende- og overgangstider. På strækningen Skjern-Esbjerg udnyttes MR-togenes hurtigere acceleration til at skaffe den fornødne overgangstid i Esbjerg efter etableringen af lukkede løb.

For den udenlandske trafik indføres et aflastningstog for »Nord Express« mellem København og Paris i højsommerperioden.

Resultatforbedring

Som led i regeringens sparebestræbelser blev det pålagt DSB at fremvise en resultatforbedring i 1983 på 100 mio kr i forhold til finanslovsforslaget.

Den forventede resultatforbedring søges opnået således:

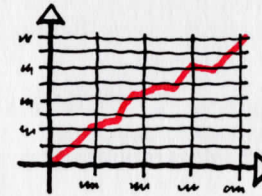
Takstforhøjelse DSB	86 mio kr
Takstforhøjelse Bornholmstrafikken	3 mio kr
Besparelser på driftsomkostningsbudgettet	11 mio kr
Ialt	100 mio kr

Merprovenuet fra DSBs takstforhøjelser i 1983 vil være sammensat på følgende måde:

Passagertrafik 34 mio kr, overfarter 17 mio kr.
Godstrafik 29 mio kr og postbefordring 6 mio kr.

Besparelser på driftsomkostningsbudgettet opnås ved:

- Køreplansreduktion
- Nedformering af tog
- Prototypetog indsættes i IC-løb mellem København og Esbjerg i stedet for som lyntog mellem København og Århus
- Inddragelse af ture på overfarter
- Begrænsninger i godstogskøreplanen



Driftsbudget

DSBs driftsramme udgør i 1983 4091 mio kr, hertil kommer 231 mio kr til buskørsel for amterne og 548 mio kr til kørsel for hovedstadsområdet.

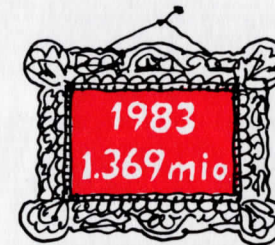
Af ovenstående driftsmidler bruges til lønninger 3068 mio kr, til olie 543 mio kr og til materialer 379 mio kr.

Anlægsbudget

DSBs investeringsramme udgør i 1983 1369 mio kr. Disse midler fordeler sig således:

Infrastruktur	736 mio kr
Rullende materiel	518 mio kr
Færger og skibe	57 mio kr
Bilmateriel og busser	90 mio kr
Andet	35 mio kr

Hertil kommer investeringer for hovedstadsrådet til ca 300 mio kr.



Infrastruktur

Ved infrastruktur forstås banelegeme, bygninger, tele- og sikringsanlæg, havne, broer o s v. DSB anvender ialt 736 mio kr til disse anlæg.

Stations- og bygningsanlæg

Arbejdet med forlængelse af S-banen fra Tåstrup til Høje Tåstrup samt anlæg af en fælles station i Høje Tåstrup for S- og fjernbane fortsættes.

På sporanlægget omkring depotværkstedet på Københavns godsbanegård bliver der foretaget en større ombygning og udvidelse, bl a opføres en hal for udvendig rengøring og vask af lokomotiver.

Der arbejdes videre med projektering af nye stationsbygninger for stationerne Enghave og Dybbølsbro, anlæg af 4. S-togspor København H-Skelbæk, forlængelse af Kystbaneperronen på Nørreport station samt sporændringer på stationerne Lyngby, Holte og Klampenborg.

På Københavns Hovedbanegård fortsættes arbejdet med etablering af nye S-togsdepotspor.

I 1983 etableres elevator til S-togsperronerne på stationerne København H og Skovlunde.

På S-bane strækningerne Valby-Ballerup og Valby-Tåstrup påbegyndes arbejder med »generelle løft« af stationernes udseende.

Supplerende adgang til S-togsperronen på Østerport station etableres som gangbro fra Østbanegade over sporene til perronens nordende.

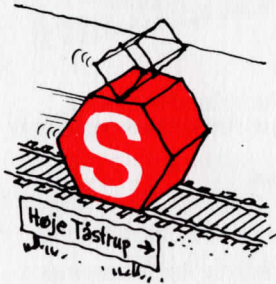
På Østerport station etableres nyt vendespor i stationens sydende til vending af tog fra vest. I forbindelse med indretning af depotspor vil der blive opført velfærdsbygning, relæhus og perronadgang til spor 0.

På Nørreport station foretages en overdækning af nedgangen til S-togsperronen med tilhørende kunstnerisk udsmykning.

I Kalundborg og Nykøbing F etableres nye depotstationer til betjening af de stammer som indsættes i »lukkede løb«. Depotstationerne omfatter hal for udvendig vognvask og depotspor/opsynshal med tilhørende sporanlæg og faciliteter for mindre vognreparationer, indvendig rengøring og forvarmning.

I forbindelse med ombygning i Skanderborg etableres ny stationsbygning og ny forplads med busterminal.

Endvidere foretages på DSBs stationer landet over en løbende ombygning og nyindretning af kiosk- og restaurantfaciliteter.



Der indrettes nye selvbetjeningskiosker, minibarer, burgerbarer m m.

Der udarbejdes i løbet af året en normsamling for arkitektur, design og trafik. Formålet er at skabe helhed inden for det arkitektoniske og designmæssige udtryk; rationalisering og derved billiggørelse indenfor projektering og udførelse samt højnelse af den tekniske kvalitet gennem systematisk videreudvikling.

Strækninger

På Køgebugtbanen fuldføres anlægsarbejderne på strækningen Solrød Strand-Køge med henblik på ibrugtagning den 25.09.1983.

På strækningen Høje Tåstrup-Roskilde fortsættes de i 1982 indledte jord- og broarbejder for anlæg af 3.-4. spor.

Til fremme af regulariteten fortsættes arbejderne med 2: spor på strækningen Vipperød-Holbæk. Arbejdet vil strække sig frem til 1986.

Der udføres ballastrensning (B) og sporombygning (S) på følgende strækninger:

- Roskilde-Korsør:	B 28,5 km	S 3,3 km
- Valby-Tåstrup (S):		S 8,7 km
- København-Helsingør:		S 0,9 km
- Nyborg-Fredericia:	B 8,4 km	S 13,4 km
- Fredericia-Århus:	B 15,3 km	S 12,3 km
- Århus-Ålborg:		S 9,2 km
- Langå-Struer:	B 6,0 km	S 6,2 km

Der foretages endvidere landet over løbende sporvedligeholdelse for at opnå den længst mulige levetid for sporene. Et spor i dårlig vedligeholdelsesstand nedbrydes væsentligt hurtigere end et godt vedligeholdt spor.

Sikringsanlæg

Vore sikringsanlæg skal hele tiden være i orden for at kunne klare en forøget trafik samt de ønsker, der stilles i form af fleksibilitet og forøgede betjeningsmuligheder.

I Klampenborg påbegyndes udskiftning af anlægget, der erstattes af et for fjerntrafik og et for nærtrafik. Færdiggørelse 1985.

Fredericia sikringsanlæg, der er et af vore største, står ligeledes foran en udskiftning. Det udskiftes med et relægruppeanlæg, hvilket medfører, at hele Fredericia kan betjenes fra én kommandopost. Endvidere giver det en større fleksibilitet med forøgede muligheder for kørsel på stationen. Anlægget installeres i en ny bygning ved siden af stationsbygningen. Den ny bygning skal til sin tid også indeholde en ny fjernstyringscentral.



Nye datamatstyrede sikringsanlæg

Datamater har holdt deres indtog i sikringsanlæggene. Erfaringerne fra de allerede opstillede anlæg har været så gode, at man nu fortsætter med 7 stationer på strækningen Roskilde-Køge-Næstved.

Broanlæg

Der opføres en ny 5 m bred gang- og cykelbro til foreløbig erstatning for Dybbølsbro, der er i en sådan stand, at nedrivning er nødvendig.

I Københavnsområdet er der afsat midler til istandsættelse af broerne over Hellerupvej og fuldførelse af en tunnel til erstatning for sporudfletningsbroen for Frihavnsbanen ved Nordhavn station.

Ved Systofte nord for Nykøbing F udfører DSB for Vejdirektoratet et underføringsanlæg for vejtrafikken samt en stibro. Som forberedelse for den kommende udbygning af den enkeltsporede banestrækning mellem Orehoved og Nykøbing F til dobbeltsporet bane, bygges jernbanebroen for tre spor, idet der foruden de to hovedspor også føres et udtræksspor over broen.

På Kong Frederik den IX's bro, der fører såvel landevej som bane over Guldborgsund, er der påbegyndt hovedistandsættelse af klappagene. Arbejdet afsluttes i 1984.

I forbindelse med forlægning af hovedlandevej 332 vest om Bramming udfører DSB et underføringsanlæg for landevejen under banen. Den nye bro medfører en baneforlægning der udføres i fortsættelse af broarbejderne.

I forbindelse med forlægning af landevej 509 ved Guldager udfører DSB endvidere et underføringsanlæg for landevejen under banen.

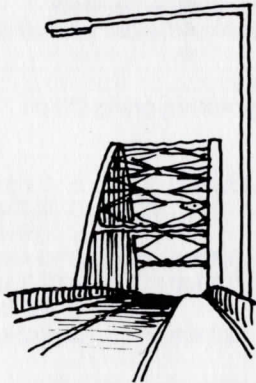
Begge anlæg udføres for Ribe amt.

For Ribe kommune udfører DSB en stitunnel ved Skyttevej i Ribe.

Værksteder

DSB påbegynder bygning af følgende værksteder for driftsmateriel, vognmateriel og trækraft:

- et sporværktøjsdepot i Roskilde
- et nyt maskindepot i Struer til erstatning bl a for det tidligere nedbrændte driftdepot
- et MR-værksted i Århus samt ombygning af det eksisterende depotværksted.



Færgenhavnene

I Korsør udføres levetidsforlængelse af 2. leje omfattende en reparation af den længste af piererne. Endvidere udvides bundsikringen, så lejet kan besejles med den ombyggede færge »Dronning Margrethe II«.

Som led i reparation og forstærkning af det brede 4. leje i Korsør vil der blive udført forstærkning af pier 4.

I Nyborg skal der ligeledes udføres forstærkningsarbejder på det brede 4. leje.

I Knudshoved forberedes en reparation af betonoverbygningen i de dækkende ledeværker.

I Rødby Færge vil der blive gennemført en længe tiltrængt hovedreparation af vestsiden af T-pieren, som adskiller GI Havn fra færgehavnen. Endvidere vil ledeværkerne blive ombygget og forstærket, for at undgå beskadigelser af færger og lejer.

Der foretages en stærkt tiltrængt reparation af pieren mellem østre og vestre leje i Gedser havn, ligeledes oprensning af Rødsand Rende udenfor havnen.



El-projektet

Anlægsarbejder vedrørende el-projektet foregår på henholdsvis Kystbanen og Vestbanen, hvor følgende anlægs-elementer berøres.

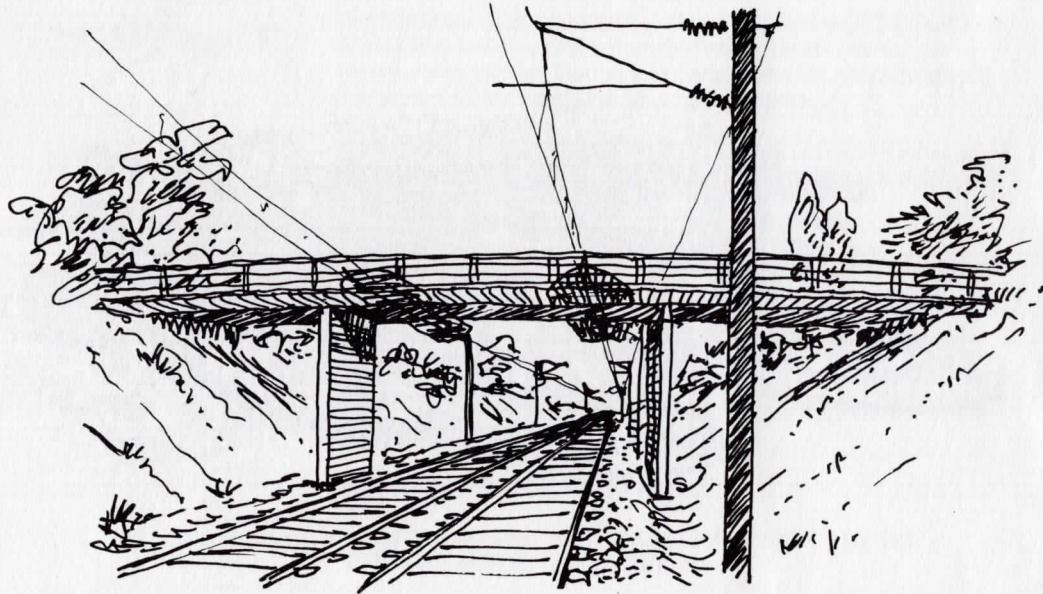
Kystbanen

På prøvestrækningen Helsingør-Rungsted Kyst fortsætter udviklingsarbejdet med etablering af et komplet kørelednings-anlæg. Arbejdet omfatter forskellige typer master, køreledningsportaler og køreledningsophæng samt udvikling af arbejdsmetoder og materiel. Køreledningsanlægget på prøvestrækningen er færdig med udgangen af 1983.

Kørestrømsforsyning færdiggøres til september 1983, hvor aflevering af fordelingsstation i Kokkedal samt transformerstation i Stasevang finder sted.

Profilarbejder foregår på strækningen Kokkedal-Østerport med følgende projekter: Nye broer for Vallerød Banevej, Peter Liepsvej og Tranegårdsvej. Sporsænkning under Ingeniørbroen, Strandvejen, Langeliniebroen og Oslo Plads.

Arbejder vedrørende sikrings- og teleanlæg omfatter lægning af nyt strækningkabel samt immunisering af sikringsanlæggene.



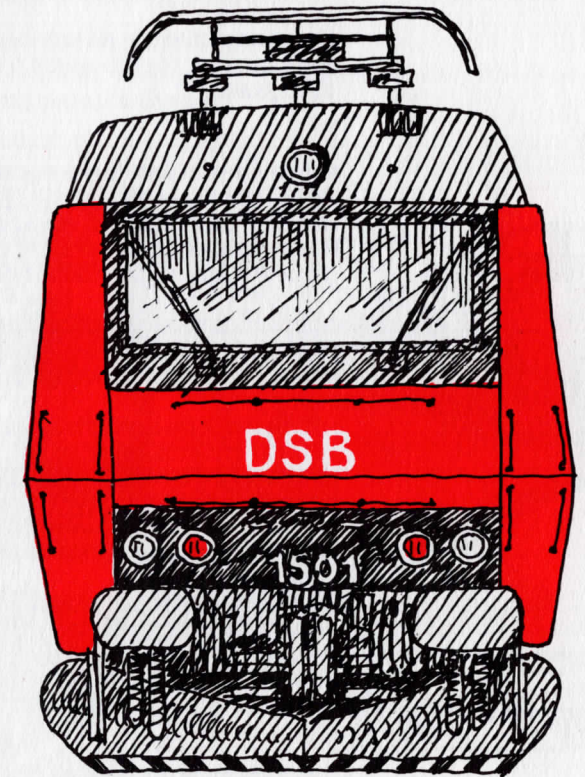
Vestbanen

Profilarbejder foregår på strækningen København H-Korsør med følgende projekter:

- nye broer: Østersyv-Kirkesyv, Roskilde-Darup, markvej i km 68,8, Haslev-Ringsted, Bedsted-Køge, Brohusvej og Hyllerupvej
- broløft: Birkede-Dåstrup og Borup-Lammestrup
- sporsænkning: Under Tietgensgade, i perronhallen på København H og ved Adamshøj.

El-lokomotiver

Prototypelok (2 stk) er under produktion.



Rullende materiel

Anlægsmidlerne i 1983 til rullende materiel vil blive anvendt til såvel materieludvikling, materielanskaffelser som moderniseringsopgaver. Der investeres ialt 518 mio kr.

Lokomotiver

Af de mange aktiviteter, der løber i 1983 kan nævnes, at der leveres 14 ME-lokomotiver til styrkelse af trækraft-situationen.

På de eksisterende lokomotiver fortsætter de igangsatte arbejder vedr montering af ITC- og strækningsradioanlæg. Endvidere påbegyndes forbedring af lokomotivernes løbeegenskaber, hvilket vil bevirke mindre slid på såvel hjul som skinner.

For at forbedre materiellets vedligeholdelsestilstand vil der blive anskaffet nyt værktøds- og diagnoseudstyr.

Motorvogne

Den igangværende leverance af MRD-tog til brug i regionaltrafikken vest for Storebælt fortsættes med levering af 15 togsæt.

Person-, post- og rejsegodsvogne

I slutningen af året forventes der indgået kontrakt om den første serieleverance af nyt fjerntrafikmateriel. Endvidere vil der blive arbejdet med udvikling af nyt regionaltrafikmateriel, således at der omkring årsskiftet 1983/84 kan indgås kontrakt om den første serieleverance.

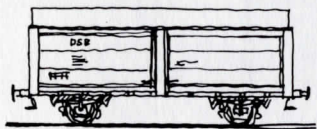
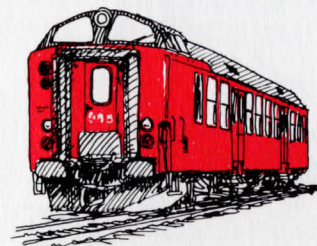
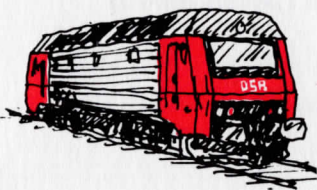
Som led i ønsket om at skaffe yderligere reservemateriel for styrevogne til den sjællandske regionaltrafik vil der i første halvdel af året blive leveret 15 Bns-vogne.

Med henblik på at skaffe erstatningsmateriel for de personvogne, som er taget ud af drift i forbindelse med den igangværende reovering af IC-materiellet, er der blevet anskaffet et antal brugte tyske liggevogne. Disse liggevogne istandsættes, hvorefter de nuværende liggevogne litra Bgc ombygges til Bg-vogne.

Der anskaffes 34 stk brugte tyske postvogne. Disse vogne vil blive istandsat således, at de kan anvendes som hhv post- og bagagevogne. De ældste postvogne samt Dh-vognene vil herefter blive udrangeret.

Godsvogne

Leveringen af en serie på 50 lukkede godsvogne med forskydelige sidevægge afsluttes i begyndelsen af året.



S-tog

Det påregnes, at der kan indgås kontrakt om den første serieleverance af nyt S-togsmateriel.

For at forbedre de nuværende S-togs driftspåidelighed er der igangsat en række aktiviteter. Der monteres tørreanlæg på tryklufsanlægget for at undgå dannelse af ispartikler i bremsesystemet, endvidere renoveres banemotorene, hvorved der opnås mindre risiko for nedbrud. Videreudviklingen af en forbedret konstruktion af dørtætninger fortsættes.

Y-tog

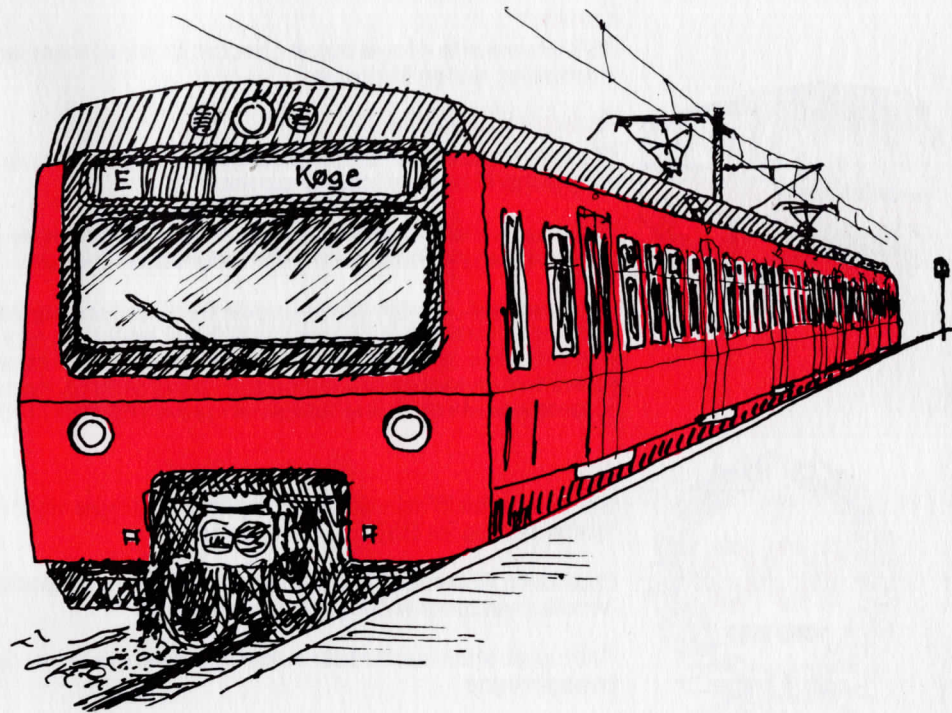
Der afgives ordre på 7 motorvogne og 5 mellemvogne til indsættelse på »Lille Nord«. Togene skal efter nærmere aftale vedligeholdes af privatbanerne i Nordsjælland.

Sporvedligeholdelsesmaskiner

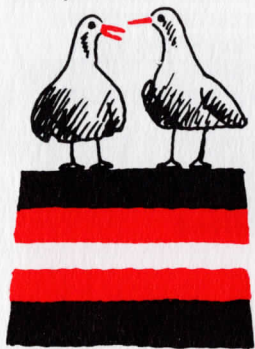
Af hensyn til den nødvendige reinvestering i sporvedligeholdelsesmaskiner indkøber DSB 1 svellestoppe-maskine, 1 sporskiftestoppemaskine og et antal troljer.

Snerydningsmateriel

Der anskaffes yderligere 3 Scandia plove af samme type som de senest indkøbte.



HAR DU HØRT AT DER ER PENGE AT SPARE?
JA... MED FUELOLIE!



Færger

DSB investerer 57 mio kr i færger og skibe.

Der er planlagt motorombygninger på syv færger. Ombygningerne skyldes overgang til den billigere fuelolie, der erstatter den nuværende dieselolie. Ombygningerne er planlagt i følgende takt:

M/F Arveprins Knud	i februar
M/F Dronning Margrethe II	i maj
M/F Knudshoved	i september
M/F Prins Henrik	i oktober
M/F Dronning Ingrid	i november
M/F Danmark	i december
M/F Prins Joachim	i december

Såfremt resultaterne fra den ny indrettede grillrestaurant på M/F Prins Henrik viser sig tilfredsstillende, vil der blive genindført restaurationer på bilfærgerne.

Bilmateriel

DSB investerer 90 mio kr i bilmateriel og serviceværksteder.

Busser

DSB vil anskaffe 41 nye busser, hvoraf 22 stk vil være landevejsbusser, resten bybusser.

Busserviceanlæg

Til vedligeholdelse af DSBs buspark vil der endvidere ske en udbygning af busserviceanlæggene.

I Kolding skal der foretages en retablering og udvidelse af belægningen på forpladsen ved værkstedsanlægget.

Det overvejes, om det eksisterende værkstedsanlæg ved Kildevej i Odense skal renoveres til brug i endnu en årrække eller erstattes af et nyt anlæg. Afhængigt af beslutningstidspunktet vil en renovering kunne ske i løbet af 1983, mens opførelse af et nyt anlæg tidligst vil kunne afsluttes i 1984.

Lastbiler

Der anskaffes 27 nye lastbiler, 10 påhængsvogne og 2 vognbjørne til brug for DSBs godstransport.

Endvidere vil der foregå en løbende udskiftning af godshåndteringsudstyret på godsterminalerne.

Til brug på stationsområder indkøbes el-perroncarrer og bagagevogne.

Mærkedage

Korsør-Nyborg-overfarten kan den 1. december 1983 fejre 100 års jubilæum som DSB overfart.



Korsør-Nyborg