

# DSB og den langsigtede trafikplanlægning 1930-1990

---

Fra enkeltprojekter til fremtidsplanlægning

*Af Steffen Elmer Jørgensen*





*En S-togstamme af 1. generation, her af 3. levering, står klar til indsats på Enghave Maskindepot i 1954. S-banerne i det store københavnske område er forblevet DSB's eneste elektrificerede banenet (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*

### Om trafikplanlægning

Store offentlige transportvirksomheder som DSB og Bane Danmark er underlagt Transportministeriets og Folketingets styring og bedriver, for at udfylde deres rolle, planlægningsvirksomhed på mange niveauer. Særlig vigtig er den langsigtede og overordnede planlægning med henblik på at påvirke formuleringen af landets trafikpolitik.

Planlægning af trafik kan være næsten alt fra opførelse af en toiletbygning på en station til langsigtede, nationale perspektivplaner. I denne artikel er fokus især på DSB's rolle i den langsigtede nationale planlægning af den danske infrastruktur fra 1930'erne til 1990. Artiklen vil især se på Trafikkommissionen af 1936, på Privatbanekommissionen af 1954, Det Trafikøkonomiske Udvalg 1955-61, meget kort på sund- og bæltprojekterne, på perspektivplanlægningen først i 1970'erne og dens følger for jernbane- og vejplanlægningen. Sidst men ikke mindst står Plan 90 som det store nybrud i DSB's planlægningsstrategi.

I det følgende vil jeg argumentere for, at DSB efter en moderniseringsindsats i 1930'erne tabte pusten efter 2. verdenskrig og ikke formåede at vise potentiale for vækst og øget service i de landsdækkende trafikplanlægningsprojekter, etaten var involveret i. Det var sikkert ikke muligt at bremse den danske bilismes vækst i større omfang, men den i 1971 udpegede generaldirektør Povl Hjelt dannede med et nyt sekretariat en planlægningsenhed inden for DSB, der viste en gangbar vej ind i fremtiden. En af DSB's svagheder indtil da var, at man lod Ministeriet for offentlige Arbejder og Folketinget diktere udviklingen uden at levere egne politiske indspark og fremtidsvisioner.

*Lyntogene, der blev sat i drift i 1935, var et af generaldirektør Knutzens største og mest succesrige projekter i 1930'erne. Her er otte togsæt hentet frem fra remiserne, efter at de havde været i hi under besættelsen. Vi er på Helgoland på Østerbro den 26. oktober 1945 (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*

### 1930'erne: Peter Knutzen – forretningsprincipper og modernisering

DSB blev i 1920'erne anset for en tung departemental styrelse drevet uden meget hensyn til rentabiliteten, men etaten besad også progressive afdelinger.<sup>1)</sup> En sådan var broafdelingen. Den havde lige fra 1870'ernes Limfjordsbro bundet an med store avancerede broanlæg og også fremlagt flere forslag til Lillebælts- og Storstrømsbroer, da en Lillebæltsbro kom på Rigsdagens dagsorden i 1923 og blev vedtaget i 1925.<sup>2)</sup> I 1932 vedtog Rigsdagen også anlægsloven for Storstrømsbroen.<sup>3)</sup> Begge broer blev tegnet og projekteret af den talentfulde broingeniør Anker Engelund, der som ung ingeniør kom til DSB i 1918 og i 1924 blev videnskabelig medarbejder med ansvar for projektering af broer.<sup>4)</sup> I øvrigt vedtog Rigsdagen som compensation til jyske interesser en kombineret bro over Oddesund. Anker Engelunds åbenlyse kompetencer førte også til, at han fik ansvaret for design og projektering af flere af de mellemstore broer for amter og byråd: Christian X's Bro over Allsund, Vilsundbroen, Mønbroen og Kronprins Frederiks Bro i Frederikssund og flere andre bilbroer.

Med indvielsen af den tredje hovedbanegård i København blev det aktuelt at omlægge en del af banenetværket i hovedstaden.<sup>5)</sup> Nordbanen, der førte over Frederiksberg nordpå til Frederikssund og havde kontakt til Lyngby, Holte og Klampenborg, blev nedlagt. I stedet blev den nordgående trafik fra hovedbanegården nu ledt gennem en udgravning fra Vesterport langs Vester Voldgade op til Østerport Station. Udgravningen fik i folkemunde betegnelsen "Røret". Fra Østerport udgik nu Helsingørbanen, ligesom der blev lagt et 3. og 4. spor til Klampenborg. Herfra gik enkelte tog til Nørrebro Station. Generelt var der dog for få stationer til lokaltrafikken i den hastigt voksende hovedstad, hvis befolkning i stigende omfang flyttede ud i forstæderne. Der var behov for nye løsninger.

Siden 1870'erne var der i store europæiske byer gjort eksperimenter med elektriske bybaner.<sup>6)</sup> Et system blev præsenteret i Tivoli allerede i 1882. I 1926 nedsatte trafik-

ministeren, Johs. Steensballe, et elektrificeringsudvalg.<sup>7)</sup> Det skulle undersøge mulighederne for en elektrificering af banerne til Klampenborg og Holte samt af Godsbaneringen og Ballerupbanen. Banen på Godsbaneringen skulle føres fra Hellerup over Nørrebro, hvor der siden blev bygget en højbanestation, til Frederiksberg. Først i 1929 kom, efter at en ny socialdemokratisk minister, Johs. Friis-Skotte, var tiltrådt, en betænkning og med den et lovforslag, der fik alle partiers minus Venstres tilslutning i form af lov af 26.04.1930 om Elektrificering af Københavns Nærtrafik.

Denne ministerielt iværksatte planlægning fik virkelig medgang, da Peter Knutzen blev hentet til DSB fra P&T som ny generaldirektør i 1931. Han styrede anlæggene i hus, så indvielsen af Valby-Kbh. H-Klampenborg, Hellerup-Holte og Hellerup-Frederiksberg kunne finde sted i 1934. Der havde været protester mod den kostbare el-drift, men udvalget fandt, at der var ulemper ved at køre dieseltog i Røret, og DSB ville ikke tage ansvar for dieseldrift i så tæt trafik. S-togene var planlagt af et bredt udvalg, og det lykkedes at udgå store nye udgravninger til banespor i København. Nu forestod opsætning af de elektriske anlæg og bygning af en række stationer.

Et andet nybrud på togfronten blev lyntogene. I forbindelse med en drøftelse i Generaldirektoratet i 1933 om togkørslen over Lillebæltsbroen kom ideen om et hurtigtog på tale.<sup>8)</sup> I Tyskland havde man netop taget lyntog i brug, "Der fliegende Hamburger". Peter Knutzen og trafikminister Friis-Skotte ville meget gerne have togsæt, der kunne køres gennemgående fra Sjælland til Fyn. Generaldirektoratet gik i dialog med Frichs Maskinfabrik i Aarhus og Scandia A/S i Randers om at designe nye korte, diesel-drevne tog med stammer på tre vogne, der kunne få plads på færgerne uden frakoblere og omstigninger. Lokomotiverne blev billedlig talt koblet af. Frichs monterede to motorer, der lå under gulvene i de to motorvogne. Det garanterede hidtil uhørte hastigheder på op til 120 km/t. Den midterste bivogn blev forbundet med motorvognene af

fælles bogier. Knutzen introducerede samtidig pladsbilletten og en ny fællesklasse i den åbne del af fjerntrafikvognene. Første klasse sad i kupeer, mens det tidligere tre-klassesystem skulle afskaffes.

Med Knutzens pr-evner blev ideen om lyntog solgt til den socialdemokratiske statsminister Staunings regering og yderligere syv sæt bygget.<sup>9)</sup> I 1937 og 1939 produceredes yderligere i alt 10 sæt med fire vogne. DSB havde skabt en ny togform, der betød kortere rejsetid og en ny standard for komfort. Det var et reelt trafikalt nybrud. Knutzen tænkte sig kørsel uden stop København-Korsør og Nyborg-Aarhus. Det vakte mange protester, og der måtte gennemføres stop i Roskilde og Slagelse. Et morgenlyntog skulle køre uden stop Nyborg-Aarhus, men med stop herfra ved større stationer op til Aalborg. Det andet morgentog stoppede ved større stationer frem til Aarhus. Der kom også fra starten en forbindelse til englandsfærger i Esbjerg. Siden åbnede en forbindelse over Langå til Struer og en fra Vejle over Holstebro til Thisted samt fra Holstebro til Esbjerg.

DSB's progressive tiltag i mellemkrigsårene skyldtes deltagelse i københavnsk egnsplanlægning og teknologisk fremsynethed dygtigt solgt af en pr-minded generaldirektør.

### **If you can't beat them, join them – DSB og rutebilskoncessionerne**

Bag den dynamiske facade kæmpede statsbanerne og privatbanerne samtidig med alvorlige strukturelle problemer: Dårlige driftsresultater, overkapacitet og voksende konkurrence fra rutebiler og lastbiler. Peter Knutzen videreførte med effektivitet den økonomiske rationalisering, som trafikminister Johs. Friis-Skotte havde påbegyndt i 1920'erne.<sup>10)</sup> Forretningsprincipper blev strammet, arbejdsgange rationaliseret og medarbejdere afskediget.

Selv i den liberalistiske højborg USA forsøgte man i 1920'erne og 30'erne, da jernbanerne begyndte at blive trængt af vejtrafikken, at koordinere transportsektoren.<sup>11)</sup> Der blev forsøgt en reguleringspolitik, der sikrede transportselska-

berne rimelige andele i godsmarkedet. Man ville hindre både jernbaneselskaberne i med regeringshjælp at sætte sig på transportmarkedet og lastbiltransporten i at underminere jernbaneselskaberne. De magtfulde truckers accepterede en regulering af deres fragtrater. På jernbanehold kæmpede fagforeningerne stærkt imod nedskæringer og afviklinger. Det gjorde helt frem til præsident Nixons tid transportregulerings-politikken til et politisk minefelt.

Også i Danmark kendte man den udvikling, der gradvist

flyttede en stadig større del af transportarbejdet ud på landevejene. Midt i 1930'erne overhalede landevejsgods-transporten godstransporten på skinner. Det var stadig billigst at fragte tungt gods over længere distancer via jernbane, men last- og varebiler var til gengæld fleksible og kunne levere godset direkte til modtagerne. DSB og privatbanerne skaffede mulighed for til- og frakørsel af jernbanegods på stationerne.<sup>12)</sup> På mange stationer blev der anskaffet lastbiler til fragt af godset.



To Büssing-busser fra 1935 leveret af karosserifabrikken DAB i Silkeborg, hvor billedet er taget. Busserne blev indsat på ruten Valby-Køge. Til denne befærdede rute blev der konstrueret særlige påhængsvogne. Efter krigen indsatte DSB på ruten de særlige leddede busser, Røde Orm. De viste busser er fra den periode, hvor generaldirektør Knutzen med regeringens velsignelse "spiste" mange lukrative busruter (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

Ved lov af 1923 bemyndigedes amtsrådene til at bevilge koncessioner til rutebilskørsel, fra 1927 både til rutebilskørsel og fragtkørsel.<sup>13)</sup> Loven af 1927 kan ses som et bevidst forsøg på at befri jernbanerne, statsbanerne såvel som privatbanerne, for noget af den hårde konkurrence, de efterhånden var udsat for. Et helt frit transportmarked kunne blive en alvorlig udfordring. Amtsrådene udstedte bevillinger til kørsel på amtsvejene. Sognekommunerne skulle udstede koncessioner til kørsel på bivejene. Når amtsrådene og sognekommunerne havde truffet valg blandt koncessionsansøgerne, skulle koncessionen forelægges Ministeriet for offentlige Arbejder. Amterne kunne vedtage en bevilling, hvis  $\frac{3}{4}$  af amtsrådets medlemmer stemte for. Skete det ikke, kunne ministeriet træffe afgørelse i sagen. Ministeriet havde beføjelse til at vurdere, om en koncession kunne skade jernbanetrafikken eller postruterne og anden koncessioneret trafik. Afviste ministeriet ansøgningen, måtte sagen behandles på ny.

Der blev nedsat et ministerielt udvalg til at undersøge de danske ruteselskaber.<sup>14)</sup> Det fik tilmed beføjelse til at indstille visse ruter til nedlæggelse eller omlægning. Det var almindeligt kendt, at trafikministeriet så med velvilje på, at DSB, især i Knutzens tid, arbejdede på at vinde koncessionerne på de givtigste rutebilsruter for at imødegå tab på togtrafikken. Fra amtsrådenes og kommunernes side ønskede man ofte at begunstige enten lokale kommunale selskaber eller private rutebilejere. Knutzen havde den fordel at have en socialdemokratisk minister, Friis-Skotte, i ryggen.

I 1933 ønskede DSB at overtage den udløbende koncession på busruten Kolding-Snoghøj-Fredericia.<sup>15)</sup> Man ville begynde driften pr. 1. oktober 1933. Den blev drevet af A/S Rutebilerne Kolding-Snoghøj-Fredericia. Amtsrådet bad ministeriet om udsættelse med tilladelsen, men tilkendegav, at hvis DSB ville starte driften den 1. oktober, ville amtsrådet modsætte sig en tilladelse. Amtet anførte, at sagen endnu ikke var færdigbehandlet af de kommunale myndigheder. Det indbragte amtsrådet en røffel, idet mini-

steriet understregede, at Kolding og Fredericia byråd havde godkendt overdragelsen til DSB. Der ville blive indsendt en anmodning om tilladelse til kørsel på ruten fra og med 1. januar 1934, og man forventede tilladelsen givet i god tid, så ministeriet kunne nå at behandle ansøgningen – og dermed lade DSB overtage ruten. DSB havde allerede indgået en overtagelsesaftale med selskabet. På denne måde overtog DSB en stor del af landets givtigste og mest benyttede rutebilsruter – ikke bivejsruterne, men regionale ruter og ruter, der førte til større stationer. Privatbanerne fik til gengæld koncessioner på bivejsruter.

I 1934 søgte Vejle Amtsråd om at få godkendt forlængelse af koncessioner til i alt 36 rutebilsruter.<sup>16)</sup> Ministeriet meddelte, at 28 ruter kunne forlænges til 1938. Otte ruter blev kun forlænget til udgangen af 1935 "... under Hensyn til den Konkurrence disse Ruter paafører forskellige Jernbaner". Det var i disse år tanken, at man kunne skabe en balance mellem trafikarterne. Der skulle ikke være unødigt konkurrence mellem bilruter og jernbaner.

### Trafikkommissionen af 1936

En konkurrenceregulerende trafikpolitik var også et tema i den trafikkommission, der blev nedsat i 1936. Det fremgik meget tydeligt i det kommissorium, som ministeren for offentlige arbejder gav kommissionen. Det hed:

*"Som det vil være Hr. Folketingsmanden (= formanden, folketingsmand N.P. Nielsen) bekendt, har det voksende Antal Automobiles her i Landet medført en skadelig Konkurrence for Statsbanerne og Privatbanerne. Ogsaa mellem Automobilene indbyrdes gør den skærpede Konkurrence sin uheldige Indflydelse gældende, og man maa være forberedt paa, at denne Udvikling – der i øvrigt ikke er noget særligt for Danmarks Vedkommende, men i endnu højere Grad finder Sted i andre Lande – vil fortsættes og Konkurrencen blive endnu skadeligere for alle Parter."*<sup>17)</sup>

I konklusionen bifaldt udvalgets flertal den gennem årtiet etablerede koncessioneringspolitik.<sup>18)</sup>



Storstrømsbroen på indvielsesdagen den 16. september 1937. En kortege af biler og et tog er samtidigt på vej over broen. Ikke blot det officielle Danmark deltog, men også udenlandske repræsentanter som den tyske rigstrafikminister Julius Dorpmüller. Storstrømsbroen var et af DSB's betydeligste projekter i 1930'erne. Den var designet af professor i brobygning ved Polyteknisk Læreanstalt, Anker Engelund, der havde startet sin karriere som brobygger på Statsbanernes Brokontor og i 1930'erne havde egen tegnestue. Overdelen blev ud fra handelsbalancehensyn leveret af den engelske stålkoncern Dorman, Long & Co., der var kendt for den store havnebro i Sydney. I DSB's arkiver finder man en umådelig mængde detailtegninger fra det engelske firma med Engelunds godkendelse påtegnet. For underbygningen stod ingeniør-koncernen Christiani & Nielsen. Broen var en teknologisk bedrift, Europas længste, der gav blod på tanden til danske ingeniører. Tre ingeniørfirmaer forelagde i 1936 en gennemarbejdet plan for et dansk motorvejsnet og broer over Øresund og Storebælt (Danmarks Jernbanemuseum).

*“Samarbejde mellem de 2 Trafikmidler under forskellige Ledelser forstaaet saaledes, at man tilstræber en Tilpasning af Trafikmidlernes Beredskab efter det samlede Behov og søger at undgaa en samfundsmæssig set uheldig Overtrafikering (Spild), kan efter det udviklede ikke tænkes gennemført ad Frivillighedens Vej – hvad ogsaa de næsten 20 Aars Erfaringer viser. Man maa anse det for muligt ved Indgriben fra offentlig Side at etablere saadant Samarbejde mellem forskellige Ledelser, men det vil falde naturligt og kan tilvejebringes paa mest betryggende Maade, naar begge Transportmidler er under fælles Ledelse.”*

Det var ifølge kommissoriet opgaven: *“... at fremsætte Forslag til en samlet Trafikplan for Landet og til de regulerende Foranstaltninger, der i denne Forbindelse eventuelt vil være nødvendige for at opnaa en i økonomisk og samfundsmæssig Henseende rationel Ordning af den erhvervs-mæssige Person- og Godstransport.”*<sup>19)</sup>

Kommissionen var fyldigt besat (22) med folketingsmand N.P. Nielsen som formand, kontorchef Chr. Buchwald fra ministeriet som næstformand samt en række rigsdagsmedlemmer og et par amtsrådsmedlemmer. En håndfuld andre kommunale repræsentanter, nogle ministerielle embedsmænd, DSB's generaldirektør P. Knutzen og afdelingschef Terkelsen deltog, ligesom motororganisationerne og bestyrelsesformanden for Det Danske Luftfartselskab, DDL, sad med. Sekretariatet blev bemandet af to medarbejdere fra hhv. ministeriet og Statistisk Bureau. Til behandlingen af privatbanerne blev der nedsat et arbejdsudvalg. DSB havde således ikke nogen talmæssig overvægt, men stod med sin status som departement i ministeriet sikkert relativt stærkt i kommissionen.

Det stod allerede i 1920'erne klart, at de danske jernbaner kæmpede med overkapacitet og mangel på forretningsmæssige hensyn.<sup>20)</sup> Betænkningen gennemgik privatbanernes økonomi og regionale betydning. Man tog fat om nældens rod og foretog en vurdering af de enkelte baners levedygtighed.<sup>21)</sup> Det blev bakket op af fyldige analyser i det tykke bilagsbind. Udvalget gennemgik 59 privatbaner, som

opdeltes i fire grupper: (1) De, der ikke havde behov for statsstøtte, (2) de, der var af almen regional betydning, men behøvede statsstøtte, (3) baner af "egnstrafikal" betydning, som skulle støttes foreløbigt samt (4) baner, som det frarådedes at yde støtte til. Opgørelsen viste, at syv baner kunne drives uden statsstøtte, mens 11 havde almen trafikal betydning, men behøvede støtte. 22 baner burde foreløbigt kunne regne med støtte, mens 19 baner ikke burde have støtte i fremtiden – de blev reelt indstillet til ophør.

For DSB's vedkommende var nogle strækninger allerede nedlagt i 1920'erne og flere kom til i 1930'erne.<sup>22)</sup> I 1939-betænkningen taltes om "sanering af visse sidebaner".<sup>23)</sup> Den tog syv sidelinjers fremtid op til behandling: Skælskør-banen, Videbækbanen, Sallingbanen, Viborg-Herning, Langå-Silkeborg-Bramminge, Himmerlandsbanerne og Assensbanen. Af disse blev Skælskør- og Assensbanerne indstillet til lukning, mens de andre baners skæbne afhang af planer for brobygning og nye vejstrækninger. DSB fik først effektueret nedlæggelserne efter 2. verdenskrig. Flere baner, som Sallingbanen og Himmerlandsbanerne, blev først nedgraderet til rene godsbaner.

I de indledende passager i betænkningen fra 1939 anførtes det, at det kunne være et mål at udarbejde en samlet trafikplan. Det ville kræve omfattende analyser. Der tales i så fald om en fuldstændig tilrettelæggelse af trafikken i det af trafikplanen omfattede område. Der skulle laves beregninger af det eksisterende og kommende trafikbehov. Dertil skulle der beregnes behov for nye trafik anlæg og anskaffelse af transportmidler.<sup>24)</sup> Betænkningen henviste til, at man på et område som privatbilismen ikke kendte de reelle tal for dens transportarbejde, hverken i passager- eller tonkilometer.

Kommissionen formåede således ikke at skabe en trafikplanlægning som den, der skabtes af Det Trafikøkonomiske Udvalg i 1950'erne. Kommissionen tyede derfor til at anbefale tvangsmæssige og regulerende foranstaltninger og til at koncentrere sig om den kollektive trafik.

### Motorveje med Broer 1936 og 1937 og Fugleflugtslinjen

I vejhistoriske fremstillinger bliver tre ingeniørfirmaers plan fra 1936, *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund*, ofte genstand for omtale, ikke fordi det udarbejdede projekt havde nogen mulighed for at blive sat i værk, men fordi det var et første konkret bud på Det store H, Danmarks motorvejsnet, og gav et kompetent bud på faste forbindelser over Storebælt og Øresund.<sup>25)</sup> Der blev i en revideret udgave i 1937 anført, at projektmedarbejderne i relation til et ønske om at fremme en fugleflugtslinje fra Skandinavien ned til Kontinentet udarbejdede en plan for såvel en Østersøbro fra Rødby til Femern som en Øresundsbro.<sup>26)</sup> Østersøbroen var urealistisk, da den ville blive meget be kostelig. I stedet foreslog man en færgeforbindelse, der kunne afkorte sejltiden sammenlignet med Gedser-Warnermünde-ruten. Her anførtes det, at anlæg af jernbanespor fra Nykøbing F til Rødbyhavn ikke ville være meget be kosteligt.

Som det efterhånden er vel belyst, blev de tre firmaer involveret i krigstidens Fugleflugtsprojekt, som var blevet fremmet af firmaernes lobbyarbejde i Tyskland i 1930'erne, og som man fra tysk side efter besættelsen erklærede sig beredt til at fremme.<sup>27)</sup> Folketinget vedtog den første anlægslov den 22. november 1940. Den omfattede en færgehavn i Rødbyhavn og jernbaneforbindelse herfra til Nykøbing F. Motorvejsprojektet, der blev vedtaget ved lov i januar 1941, blev påbegyndt på Lolland i september 1941. Arbejdet med motorvejen fortsatte frem til maj 1945. DSB udførte planlægning og projektering af færgehavnen i Rødbyhavn og udførte udgravninger og broer til 14 km bane fra Flintinge til Skottemark på Lolland. Det blev også til et sæt tegninger til en ny færge til ruten. Manglende leverancer af stål og beton bremsede projektet.<sup>28)</sup>

*Generaldirektør Peter Knutzen og minister for offentlige arbejder ved spadestiksceremonien den 14. september 1941 (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*



*Tre ledere, der havde indflydelse på Fugleflugtsprojektet under krigen: statsminister Thorvald Stauning, generaldirektør Peter Knutzen og minister for offentlige arbejder Gunnar Larsen. Anledningen til, at de tre ledere mødtes, var indvielsen af et nyt marketenderi i Centralværkstedet i København i 1941. Der blev altså ikke nødvendigvis drøftet samarbejds politik og Fugleflugtslinje (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*





### Storebæltskommissionen og Øresundsudvalget

I 1948 nedsatte regeringen under indtryk af krigsvintrene og sidst vinteren 1946/47 Storebæltskommissionen, der skulle overveje skabelsen af en fast forbindelse over Storebælt.<sup>29)</sup> De hårde vintre havde vist, i hvilken grad Storebælt delte

landet i to halvdele, som isen kunne adskille i flere måneder. Den store, bredt sammensatte kommissions arbejde fik en parallel i Øresundsudvalget, der blev nedsat i 1954. Øresundsudvalget fik danske og svenske underudvalg besat med relativt få eksperter og økonomer. Hele processen



Stykgods køres ud fra Københavns Godsbanegård i 1949. DSB gjorde meget for at fremme godstransporten og havde stykgodsafdelinger på de fleste banegårde. Hertil hørte lastbiler til distribution af godset (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

frem til loven om Storebæltsforbindelsen i 1986 og om Øresundsforbindelsen i 1992 var langstrakt og kompliceret. Hvis der i tidligere faser havde været forslag om rene bilbroer, så var det kollektive princip så meget i fokus i firserne og de tidlige halvfemserne, at det stod klart, at der skulle anlægges kombinerede forbindelser. I 1970'erne og 80'erne var der især på venstrefløjen varme fortalere for en biltogsløsning på Storebælt.<sup>30)</sup>

Det var den billigste løsning, som den socialdemokratiske trafikminister Jens Kampmann støttede under debatterne op til vedtagelsen af den første lov om anlæg af en Storebæltsforbindelse.<sup>31)</sup> Han blev dog underkendt på et ministermøde i november 1972. Der var også borgerlige tilhængere af en biltogsløsning, og Det radikale Venstre havde absolutte bromodstandere, der i 1974 foreslog at revurdere forbindelsen. I 1978 fik Venstre, som var indgået i en usædvanlig regeringsdannelse med Socialdemokratiet, stoppet SSB, Statsbroen Storebælt. Den nye regering Schlüter fik i 1982 iværksat nye undersøgelser, og trafikminister Arne Melchior gjorde sig til en ivrig fortaler for forbindelsen.<sup>32)</sup> I 1985 lykkedes det at få Venstre til at opgive sine økonomiske betænkeligheder ved en Storebæltsforbindelse, og dermed kom der for alvor gang i en ny runde forhandlinger om projektet. Socialdemokratiet vedtog internt i 1984 at gå ind for, at både tog og biler skulle køre i tunnel. De borgerlige partier sluttede op om en broløsning. Efter lange forhandlinger i 1986 blev der indgået et bredt forlig, der gennemførte et kompromis med tog-tunnel under (som socialdemokraterne ønskede det) og en højbro over Østerrenden og en kombineret lavbro over Vesterrenden. Kompromisset indebar også, at Det store H nu skulle fuldføres efter den oprindelige plan. Socialdemokratiets trafikordfører Jens Risgaard Knudsen fik sikret Vendsyssel to "højklassede" veje som compensation til Nordjylland for Storebæltsforbindelsens negative effekt på nørrejske færgeforbindelser.<sup>33)</sup> Efter komplicerede forhandlinger var den gordiske knude hugget over. Anlægsloven blev vedtaget i 1987.



*Generaldirektør P.E.N. Skov var lige som forgængeren Terkelsen uddannet inden for DSB og af mentalitet en embedsmand, der var loyal over for de beslutninger, ministre og politikere tog både vedrørende trafikpolitik i almindelighed og DSB i særdeleshed. Han stod for en kontinuerlig modernisering af DSB i form af overgang til dieseldrift og forbedring af signal- og sikringsystemer, ligesom etableringen af bilfærgeruten Halsskov-Knudshoved skete i hans tid. Han var ikke indstillet på en proaktiv planlægningspolitik som den, der udfoldede sig med Det Trafikøkonomiske Udvalg i årene 1955-1961. Skov ses – i midten – på en præsentationstur for kong Frederik IX med den nye færge M/F Halsskov på Øresund den 9. juni 1956. Til venstre i billedet ses Kai Lindberg, som var trafikminister i den periode, hvor Det Trafikøkonomiske Udvalg arbejdede. Heller ikke han var nogen visionær mand, men han bakkede de nye trafikpolitiske tiltag loyalt op i en saglig form tilføjet en vis tyngde af hans store krop og dybe stemme (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*

Skønt der til Øresundsforbindelsen måtte anlægges en sænketunnel fra Kastrup til den kunstige ø Peberholm, blev det heller ikke et tema her op til den afgørende vedtagelse. Debatten havde også lagt sig fast på, at forbindelsen skulle forbinde København og Malmø, ikke Helsingør og Hålsingborg. Tre betænkninger havde vejet K-M- mod H-H-forbindelsen – den lange forbindelse mellem en hovedstad og en svensk storby og den korte vej over det den smalle, trafikerede passage, der var gunstig for den sydgående trafik fra Mellem- og Nordsverige og fra Norge. Det er værd at mærke sig, at regeringen Schlüter ikke overdrog projektet til hverken DSB eller Vejdirektoratet, men til et statsaktieselskab, A/S Storebælt.



*To medarbejdere fra Statsbanernes Søfartsvæsen drøfter i 1955-56 udkast til en ny færge. Man kan forestille sig, at det er en ny bilfærge til den nye Halskov-Knudshovedoverfart, der blev taget i brug i 1957. Når DSB's folk havde fuldstændt tegningerne, og der var bevilget en byggesum, blev projektet sendt i licitation hos danske værfter. Denne færge blev bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*

### **Beskæring af banenettet – privatbanekommissionen**

Privatbanekommissionen af 1954 tog tråden op fra 1939-betænkningen og underkastede alle privatbaner en kritisk analyse og inddelte dem i sin betænkning fra 1956 groft sagt i de levedygtige, de foreløbigt levedygtige og de urentable baner, der burde nedlægges.<sup>34)</sup> Det var først overvejet at dele banerne i to grupper: De, der burde fortsætte driften, og de, der skulle nedlægges. En del baner kunne dog uden tvivl fortsætte en årrække, selvom man måtte forudse en senere afvikling.

Samlet set kastede Privatbanekommissionen den illusion overbord, at man kunne gennemføre en "retfærdig"

regulering af den offentlige trafik, der udryddede skadelig konkurrence mellem trafikformerne. Analysen i betænkningen fra 1956 var nøgtern og ret skånselsløs. Staten ville ikke pumpe penge i urentable baner, der ikke formåede at anskaffe tidssvarende materiel, manglede passagerer og derfor ikke fremstod som troværdige alternativer til lokale rutebilsruter. I 1950'erne kunne det se ud, som om alle privatbanerne var inde i en dødsspiral. Man kan citere Det Trafikøkonomiske Udvalgs betænkning fra 1961 for en reel dødsdom over privatbanerne. Det var forudsat, at "... praktisk taget alle privatbaner vil blive nedlagt i løbet af de kommende 20 år."<sup>35)</sup>

### **DSB i Det Trafikøkonomiske Udvalg (TØU)**

I 1954 iværksatte Det Økonomiske Sekretariat (DØS) under sekretariatschef Erik Ib Schmidts ledelse en nærmere undersøgelse af Ministeriet for Offentlige Arbejders ressort. Sekretariatet var trukket ind i finansministeriets bestræbelser på at opstille detaljerede statsbudgetter.<sup>36)</sup> Dermed skulle der opnås bedre muligheder for at styre den økonomiske udvikling fremadrettet. Som Schmidt berettede i et foredrag i Nationaløkonomisk Forening i november 1954, viste DØS' undersøgelser bag notatet om ministeriets aktiviteter, at der faktisk blev arbejdet med flere og store projekter, men der savnedes koordinering. Især i lyset af landets betrængte økonomi og omfanget af de infrastrukturinvesteringer, der krævedes for at imødekomme det langtidspjekt, som især socialdemokratiet dyrkede, nemlig omdannelsen af Danmark til et eksportorienteret industrisamfund, måtte der foretages en begrundet prioritering. Schmidt var en af de betydeligste arkitekter bag udviklingen af velfærdssamfundet fra 1950'erne til 70'erne.

Fra notatet i april 1954 til foredraget i november samme år var Schmidt begyndt at arbejde med tanken om at nedlægge et trafikøkonomisk udvalg. Han motiverede i sit foredrag, trykt i Nationaløkonomisk Tidsskrift, forslaget og sagde, at "... den moderne trafik er et led i den industrielle udvikling;

det ville simpelthen være utænkeligt, at vi skulle fortsætte den meget stærke industrialisering, som for tiden er i gang her i landet og hele Vesteuropa, uden at udbygge vort trafikvæsen i passende takt.“<sup>37)</sup> Schmidt gik i gang med sonderinger. Hans første intention var at nedsætte et ekspertudvalg bestående af DSB's generaldirektør Emil Terkelsen, vejdirektør Kaj Bang, to professorer i hhv. bane- og vejbygning, en professor i driftsøkonomi, en repræsentant for Det Statistiske Bureau, en repræsentant for færdselspolitiet eller Justitsministeriet samt eventuelt en byplanlægger.<sup>38)</sup> Hertil kom et sekretariat bemandet af Ministeriet for offentlige Arbejder – plus naturligvis Erik Ib Schmidt som udvalgets økonomiske ekspert og grå eminence. Det var ikke ministeriet, der reelt styrede udvalget. Det gjorde Det Økonomiske Sekretariat diskret.

Schmidt førte en dialog med vejdirektør Bang. Det er sandsynligvis ham, der i et notat har streget færdselspolitiet og en professor i vejbygning ud og i stedet anført cheferne for Post- og Telegrafvæsenet, Vandbygningsvæsenet og Luftfartsvæsenet.<sup>39)</sup> Det råd synes Schmidt at have fulgt, for i næste udkast til udvalget var det bemandet med ministeriets vigtigste styrelseschefer. Han synes at have indset, at landet ikke havde en stab af trafikforskere, der kunne vurdere sektorens investeringsbehov udefra.

Formand for Det Trafikøkonomiske Udvalg (TØU) blev ministeriets departementschef, Palle Christensen. Han formulerede formålet sådan, at det var udvalgets opgave "...at tilrettelægge et samvirke mellem de forskellige statsmyndigheder inden for trafikområdet, således at disse myndigheders dispositioner og deres planer på længere sigt kan søges sammenarbejdet ud fra et fælles helhedssyn".<sup>40)</sup> Selvom udvalgets plan aldrig blev officielt vedtaget af Folketinget, var det TØU's største bidrag til dansk trafikplanlægning, at det indordnede de offentlige trafikstyrelser i en fælles plan. Styrelser som DSB, Vejdirektoratet, Statens Luftfartsvæsen og Vandbygningsvæsenet måtte kommunikere og tage hensyn til hinandens interesser. Udvalget skulle også analysere trafiksektoren og vurdere de



*Fra tidligt i 1950'erne arbejdede DSB på at forbedre sikkerheden og effektiviteten på banenettet. Her er vi i den nye signalpost på Odense Banegård i 1954. Sikkerhedsassistenten sidder ved betjeningstavlen til relæsikringsanlægget (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*



*Her ses den nye signalpost på Odense Station i nydelig rødstensarkitektur og med godt overblik for sikkerhedsassistenterne. Året er 1954 (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).*



Firmavogn tilhørende Botrans S.A., Paris, lastet med Renault-personbiler ved Østerport i 1959. Bilfabrikkerne på Kontinentet benytter stadig jernbanerne til at køre nye biler frem til importørerne (Jernbanekilder.dk/Danmarks Jernbanemuseum).

fremtidige investeringsbehov. Investeringsbehovet var ifølge Schmidt så stort, at det nødvendigvis måtte prioriteres. I første omgang førte det til en sektorvis femårsplan i 1958. De store ambitioner blev først præsenteret i udvalgets betænkning i 1961.

Man kan sige, at den vægtforskydning mellem trafikarterne, der skete i 1950'erne med den stærke vækst i bil-tallet, viste sig i løbet af udvalgets arbejde. Jernbanernes andel i det samlede investeringskøn faldt fra første til anden betænkning. Det skyldtes ikke kun kapløbet mod massebilismen, men også at vejbestyrelsen endnu lå hos landets amtsråd. Det ændrede sig for så vidt ikke frem til 1961, men vejloven af 1957 introducerede både en national vejplan og amtslige vejplaner. Vejdirektoratet udarbejdede en plan for et fremtidigt motorvejsnet baseret på trafik-tællinger og prognoser. Direktoratet skulle samarbejde med amtsvejvæsenene om planer for de overordnede veje. Selvom kun samarbejdet med Københavns Amt blev gennemført, gav det i TØU's sidste fase et overblik over vejud-bygningsbehovet, der tillod at skitsere de fremtidige hoved-landeveje og motorvejene, Det store H. Det betød, at vej-sektoren endte med at lægge beslag på mindst 63 % af budgettet for det 20-årige investeringsprogram, som 1961-betænkningen satte op.

Fra 1955 til den første betænkning i 1958 afholdt udvalget en række foredrag og foretog en status over trafiksek-toren ved at indsamle statistik og analyser.<sup>41)</sup>

I 1953 foretog Det Statistiske Departement en trans-portundersøgelse, der viste, at lastbilerne allerede målt i tonkm – et mål for afstand gange transportmængde – stod for 50 % af godsomsætningen, mens banetransporten stod for 30 % og skibstransporten 20 %.<sup>42)</sup> Biltransporterne var i 1956 omtrent 2-3 gange større end i 1939. Man var inde i en markant transportmæssig omvæltning. 1958-betæn-ningen måtte konstatere, at den samlede persontransport på blot seks år fra 1950 til 1956 var steget 15-20 %. Person-transporten med privatbil og motorcykel var steget langt stærkere end persontransporten med bane og bus. Antal-

let af knallerter var vokset til 2-300.000, og cykeltrafikken var aftaget betydeligt. Man var på vej ind i den tid, hvor en-hver teenagedreng skulle have en knallert, når han fyldte 16.

Ser vi på de skønnede investeringer i den femårige pe-riode 1958/59 til 1962/63, var jernbanesektoren det næst-største investeringsfelt efter vejene. Man gjorde dog i 1958-betænkningen opmærksom på, at en ikke ubetydelig del af investeringerne på grund af en institutionel synsvinkel ikke var jernbaneinvesteringer. Det gjaldt anskaffelse af nye bil-færger til 82 mill. kr., en investering skabt af væksten i bil-tallet. Den største investering på området var netop afslut-tet med indvielsen af Halsskov-Knudshoved-forbindelsen, der trods DSB's ejerskab var en ren bilrute. Tilsvarende skulle der investeres i udvidelse af færgehavnene. Således blev der satset på at udvikle hurtigruten Kalundborg-Aarhus. Det krævede 18 mill. 1958-kr. Til Helsingør-Hålsingborg satsede man på en ny bilfærgehavn syd for Helsingørs havn. Lige-som i tilfældet Korsør og Nyborg blev presset på den gamle jernbanefærgehavn for stort.

Største enkeltprojekt var Fugleflugtslinjen, der de fem år fra 1958 til 1963 krævede 70 mill. kr. fra jernbanesiden, det svarede til en fjerdedel til en tredjedel af de samlede statsbaneinvesteringer.<sup>43)</sup> Her var der tale om nyinveste-ringer: Ny banegård i Nykøbing F., ny bro over Guldborg-sund, ny enkeltsporet banestrækning Nykøbing F.-Rødby Havn samt ny station og nyt færgeanlæg i Rødbyhavn.

Til den københavnske nærtrafik skulle S-banen forlæn-ges fra Glostrup til Tåstrup. Det var fuldført i 1963, og fra 1966 kunne passagererne køre helt til Høje Taastrup.<sup>44)</sup> Desuden skulle der anlægges en linje fra Jægersborg til Lundtofte ved den nye ingeniørhøjskole. Det sidste blev aldrig til noget. På et par hovedstrækninger, Nyborg-Fre-dericia og Lunderskov-Padborg, ønskede man kapacitets-udvidelser, dvs. fire spor. Det skete ikke. Der skulle også bruges 128 mill. kr. til rationalisering af etaten: banelinjer, terminalanlæg og værksteder. Dette arbejde skete gennem 1950'erne og 60'erne med omfattende effektiviseringer af godsbehandlingen, ikke mindst på Københavns Hovedbane-

gårds arealer.<sup>45)</sup> Der var tale om personalebesparelser og mere rationel udnyttelse af kapaciteten. Man nævnte også mindre anlægsarbejder: signal- og sikringsanlæg, linjeblok-anlæg og telefon- og telegrafanlæg. Krydsningsspor skulle forlænges, så der kunne køres med længere togstammer. Der skulle opstilles flere automatiske bomme. Desuden skulle stationsbygninger moderniseres. Alt dette var reelt processer, der allerede var sat i gang gennem 1950'erne og fortsatte ind i 1960'erne.

*En anden del blev afsat til nyt rullende materiel, i alt 50 mill. kr. DSB var i gang med at udfase damplokomotiverne og erstatte dem med MY-lokomotiver og mindre diesel-lokomotiver. Planen lød i 1958 på 20 store lokomotiver til 30 mill., 60 mindre lokomotiver til 60 mill. og 160 rangerlokomotiver til 80 mill. kr. Hertil kom behovet for nye personvogne.<sup>46)</sup> Kun 400 ud af etatens 2000 person-, post- og rejsevogne var bygget af stål. Det var påkrævet, at vogne i hurtige tog af sikkerhedsmæssige grunde var stålkonstruktioner. Ønskeseddelen lød derfor på 300 bogie-personvogne og 100 post- og rejsegodsvogne. DSB havde 13.000 godsvogne. Der skulle inden for 12-14 år indkøbes ca. 7.000 vogne. DSB's ledelse gjorde opmærksom på, at reelt burde anskaffelserne måske være af større omfang, men så heftige indkøb over et kort tidsrum ville skabe "en kunstigt høj beskæftigelse".*

Femårsplanen gav DSB god lejlighed til at specificere sine behov. Nu var det blot sådan, at femårsplanen ikke gav noget realistisk billede af vejudbygningsbehovet. Dertil var femårs-horisonten ikke tilstrækkelig til at danne et billede af en langsigtet tværsektoral udbygningsstrategi. Schmidt og Palle Christensen lod i et notat dateret 30. januar 1960 meddele, at femårsplanerne ikke skulle følges op med en ny femårsperiode. Det var på tide at arbejde på længere sigt, og det gav et andet perspektiv. Vejloven af 1957 havde beordret udarbejdelse af en national vejplan. Nu kunne der skabes et realistisk billede af vejsektorens investeringsbehov.

Investeringsplanen for de fem år, 1958/59-1962/63, fordelte sig således for DSB:

	Mill. kr.
Faste anlæg	409
Rullende jernbanemateriel	250
Færgemateriel	82
Bilmateriel	30

Der var efter femårs-ønskerne en vis stilstand i udvalgets arbejde. Ud over problemerne med overblik over de vej-mæssige behov, drejede interessen sig også mod Storebæltskommissionens første store betænkning. Trods forbindelsens betydning for landets indre sammenhæng havde kommissionen arbejdet siden 1948. En mindre teknisk betænkning havde i 1956 anbefalet en bro-løsning.<sup>47)</sup> Betænkningen af 1. december 1959 konkluderede, at broanlægget burde gennemføres som en kombineret vej- og jernbanebro.<sup>48)</sup> Kommissionen havde også i opdrag at vurdere mulighederne for fortsat at lade færgerne befordre Storebæltstrafikken. Her var konklusionen: "... at det må anses for teknisk muligt ved fortsat færgefart at betjene en endog langt mere intensiv færdsel, end man efter de opstillede skøn over trafikudviklingen er tilbøjelig til at forvente i årene omkring 1980".<sup>49)</sup> En betænkning om Øresundsforbindelsen var at vente i 1960. Det var derfor nødvendigt at bringe de to store projekter ind i den samlede TØU-planlægning. Der blev i 1960 talt om en ny Lillebæltbro, en ny Limfjordstunnel, evt. vejforbindelser til Hanstholm. Samtidig var der i samarbejde med Københavns Magistrat en række planer på bordet om Københavns forbindelser til landstrafiknettet og om den indre bys sammenbinding med de nye motorvejsindførsler og kanalisering af denne trafik ad ringgader. Den københavnske byplanlægning kalkulede også med forbindelse til en Øresundsbro til Malmø. Øresundsudvalget anbefalede imidlertid i sin betænkning i 1962 at skabe en forbindelse mellem Helsingør og Sofiero nord for Hålsingborg.<sup>50)</sup>

Man kan konstatere, at Palle Christensens notat, der iværksatte arbejdet med næste fase, en langsigtet, priori-

teret investeringsplan, ikke konkret nævnte jernbanerne. De indgik i de fælles rammer for trafiksektoren, men det er slående, hvor lidt banerne figurerede i Erik Ib Schmidts og Palle Christensens tanker. Selvfølgelig blev DSB ikke rangeret ud på et historisk sidespor, men det tabte i TØU's arbejdsperiode klart terræn til bilismen og de store vejprojekter.

Arbejdet med den afsluttende store plan blev fordelt på fire arbejdsgrupper.<sup>51)</sup> Der var formænd til vej-, sø- og lufttransporten, også DSB skulle udpege en gruppeformand.

Schmidt anførte, at udvalget skulle have sin betænkning klar inden for et år.<sup>52)</sup> Snart ville Øresundsbetænkningen foreligge, og politikere pressede på for at sætte Storebæltsprojektet i gang. Palle Christensen fandt det ubehageligt at skulle forcere arbejdet. Sekretæren, cand.polit. Kai Lemberg, fandt, at der forelå et godt arbejdsmateriale. Under debatterne på TØU's møder stod P.E.N. Skov for en noget divergerende holdning til udvalgets arbejde. Han mente ikke, at udvalget skulle vejlede politikerne (dvs. ved at forelægge projekter og visioner til senere debat og vedtagelse). Tværtimod skulle politikerne vejlede udvalget. Udvalget skulle i hver sag afvente Folketingets stilling, "da vi ikke kan arbejde i strid hermed." Yderligere erklærede Skov, at DSB ikke kunne give tilsagn om at stille sagkyndige fra statsbanerne til rådighed for arbejdet. Endvidere ville han ikke lade DSB forelægge større enkeltopgaver i udvalget. Anlægssager var i forvejen meget komplicerede. Det fik han departementschefens medhold i. Palle Christensen fremhævede, at DSB kun skulle stille med en vejleder til jernbaneudvalget. Det var kun større opgaver, der skulle for udvalget. Vejdirektør Kaj Bang fremhævede, at "... udvalgets opgave er at koordinere – ikke censurere – de enkelte styrelses planer." Udvalget skulle ikke behandle enkeltprojekter, kun de helt store enkeltinvesteringer som broprojekter. Det kan i dag forekomme underligt, at Skov ikke greb denne chance for indflydelse.

Generaldirektøren fik altså i en vis forstand sin vilje, nemlig at beholde enkeltprojekterne i etatsregi. Men han afslørede vel også en uvilje mod den langsigtede og bane-



*Med Povl Hjelts udnævnelse til generaldirektør i 1970 fik DSB en dynamisk leder med et forretningspræget syn på driften. Han førte med Plan 90 etaten ind i en målstyret langtidsplanlægning, der ændrede koncernens image og gav fremgang i passagertallet. Hjelt stod også bag en betydeligt teknologisk udvikling og en mere bevidst designprofil (Danmarks Jernbanemuseum).*

brydende planlægning, som TØU skulle stå for. Traditionen tro var det for ham politikerne, der kom med projekterne, hvorefter DSB planlagde og projekterede dem.

Da TØU var nær ved publiceringstidspunktet – på et møde den 16. juni 1961 – kom Skovs holdning til resultatet af udvalgets planlægning markant til udtryk.<sup>53)</sup> Det hedder, at "Skov studsede over, at ca. 60 % af redegørelsen omhandler vejinvesteringer, men ville dog ikke stille konkrete forslag om afkortninger i vejstoffet. Mere betænkeligt var det, at det ser ud, som om udvalget vil forsvare alt, hvad Vejdirektoratet har lavet". Skov beklagede også, at satsningen på nye, store jernbanefærger ikke fik en mere konkret og positiv omtale. Det, generaldirektøren surt erkendte, var, at vejsektoren nu havde vundet den første-prioritet i trafikpolitikken, som jernbanerne havde haft i mange år.

Den fhv. generaldirektør Povl Hjelt giver i et af Lars B. Christensen udgivet erindringsværk udtryk for, at han ved sin tiltræden i 1970 følte, trods et interessant arbejde som leder for Handelsafdelingen, at DSB som transportvirksomhed var ved at gå i stå.<sup>54)</sup> Hjelt siger om P.E.N. Skov og forgængeren Emil Terkelsen, at de var traditionelle embedsmænd og ikke virksomhedsledere. De forstod heller ikke,



at generaldirektøren også er departementschef "... og derfor også må komme med trafikpolitiske oplæg til ministeren." De manglede visioner, hvilket i efterfølgerens øjne betød, at DSB mistede pusten i næsten tre årtier.

Betænkningen af 2. oktober 1961 kunne set ud fra titlen og stoffets fordeling synes at dreje sig om prioriteringen af de tre megaprojekter, som var i spil i perioden: Storkøbenhavns trafikforbindelser, Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. København manglede tidssvarende vejtilførsler og kanalisering af trafikken inde i byen og fik førsteprioritet. Storebælt fik andenprioritet, fordi en forbindelse bandt landsdelene sammen, mens Øresundsforbindelsen skabte forbindelse mellem to lande og derfor måtte få tredjeprioritet. De tre projekter blev imidlertid indplaceret i et stort 20-års-perspektiv, der omfattede alle de statslige trafikinvesteringer. Megaprojekterne var reelt kun brøkdele af de samlede 20-årige investeringer. At de fyldte så meget i betænkningen skyldtes, som anført, presset for at få betænkningen publiceret. Det medførte, at de almindelige udbygningsprojekter som motorvejene præsenteredes i en mere oversigtsagtig form.

I lyset af privatbanekommissionens vurdering af banernes overlevelsessevne fra 1956 så udvalget, som før anført, ingen fremtid for de offentligt ejede privatbaner, og man satte derfor investeringerne de næste 20 år til 0 kr. med en bemærkning om, at der ville ske begrænsede investeringer i form af nødvendige materielanskaffelser, sporforstærkninger m.m.<sup>55)</sup> Det har vist sig, at nok blev mange baner nedlagt, men spådommen om privatbanernes snarlige død var noget overdrevet. Vigtige regionale baner som Østsjællands Jernbaner, Lollandsbanen og Nordjyske Jernbaner eksisterer stadig. Det skal bemærkes, at der til privatbanernes rutebilsdrift blev afsat 100 mill. kr. (1961-kr.).

TØU havde i betænkningens samlede beregninger for jernbanerne udskilt den københavnske nærtrafik.<sup>56)</sup> Den var henvist til det fyldige afsnit om de storkøbenhavnske trafikforbindelser. Frem til 1980 regnede man med, at et årligt personkm-tal (dvs. antal personer transporteret 1 km)

på 3 milliarder ville forblive nogenlunde konstant. Man regnede med stigende langdistancetrafik mellem landsdelene og til udlandet, mens kortdistancetrafikken ville falde. Sidebanernes og de mindre stationers tid var forbi. Investeringerne skulle lægges på hovedstrækningerne, hvor kapaciteten skulle udvides og sikringssystemerne udbygges. For godstrafikken var forudsigelserne mere optimistiske. Man regnede med en årlig forøgelse på 2-3 % fra 1,4 mia. tonkm til 2,3 mia. tonkm omkring 1980.

På ét område inden for den regulære banedrift var der ekspansion i sigte. Det drejede sig om den storkøbenhavnske nærtrafik, der som nævnt blev behandlet i afsnittet om de storkøbenhavnske trafikforbindelser, der havde førsteprioritet blandt rapportens tre store projekter. S-banettet var langt fra udbygget. Der blev også i disse år talt en del om en undergrundsbane. Den var ikke DSB's livret. Derimod fortsatte man gerne sporet fra 1930'ernes første S-baner. Her bakkedes arbejdet op af Egnspanudvalget, der byggede videre på de planer, der var indledt med Fingerplanen i 1947.<sup>57)</sup> Det havde i en egnsplanskitse fra december 1960 anbefalet, at der satsedes på en stærk udbygning af Køge Bugt-området og Roskildefingeren.<sup>58)</sup> Langs Køge Bugt var S-banestationerne tænkt som nye byområder. Roskildefingeren fulgte baneforløbet og fik som bekendt særlige bebyggelseskonzentrationer ved Taastrup og Høje Taastrup. Køge Bugt-fingeren fik både en motorvej og S-banen. I Høje Taastrup byggede DSB en ny stor station i 1986. Her fik banerne en positiv bosættelseskabende effekt.

Vigtigste plan var som nævnt Køge Bugt-banen, der frem til 1980 skulle udbygges fra Enghave til Vallensbæk og på sigt også til Køge. Dertil skulle Hareskovbanen – i dag Farumbanen – elektrificeres og udstyres med dobbeltspor. Der var tale om en Lundtoftebane, der dog aldrig blev til virkelighed. Der blev allerede i 1961 vedtaget en anlægslov for Køge Bugt-, Hareskov- og Lundtoftebanerne. I 1963 fremlagde betænkning 375/1963 et kitseforslag til en tunnelbane.

TØU's jernbaneplaner var fokuseret på den storkøbenhavnse nærtrafik, på udvidelse af færgekapaciteten, men også på spørgsmålet om et valg mellem færger og faste forbindelser over sund og bælt – tunneler var ikke i vælten endnu. For hovedbanelinjens vedkommende blev der sat fokus på moderne materiel, på kapacitetsforøgelse og større sikkerhed, men uden ambition om vækst på dette område. Og der var heller ingen forslag til, hvordan DSB undgik stagnation.

I betænkningen konstateredes det, at anlægsvirksomheden i den storkøbenhavnse nærtrafik var kommet bagud i forhold til trafikudviklingen. De planlagte primærgader, der var gadenettets hovedfærdssårer, og tunnelbaner, som udvalget ønskede, ville tidligst være klar til brug 5-10 år senere. Der var behov for akut indsats. Der kunne bygges p-pladser ved S-togsstationer.

TØU's betænkning var tænkt som forudsætningen for en investeringsplan, der skulle vedtages i Folketinget. Det skete aldrig. Så fik udvalgsarbejdet og betænkningen nogen betydning? Svaret er, at TØU var et af de få tilfælde, hvor der blev forsøgt en sammentænkning af hele den offentlige transportsektors fremtidige udvikling. TØU havde næppe stor effekt for jernbanerne, fordi der ikke var planer om stor fornyelse i sektoren. Langt mere betød den for vejsektoren, hvor den satte skub i vejplanarbejdet og dermed motorveje og anden vejudbygning. Overordnet set blev vejplanlægningens Store H en masterplan, der gennemførtes ved stykvisse anlægslove. DSB gjorde ikke meget for at formulere fremtidsvisioner og opstille vækstsmål. Det skal retfærdigvis siges, at der ikke var behov for at skabe et nyt skinnenet svarende til motorvejene.

### Perspektivplanerne

Sidst i 1960'erne udviklede der sig en miljøbevidsthed i dele af befolkningen, der så olie som en begrænset ressource. Der begyndte at opstå bekymring for, at bilernes behov for mere brændstof ikke kunne opfyldes i længden. Meget



*Ole Andresen (1937-2010) var cand.polit. og ikke som foregående generaldirektører uddannet indenfor organisationen. Andresens karriere startede med nogle år i den socialdemokratiske presse. I 1969 kom han til DSB som kontorchef. Han blev efter Povl Hjelts tiltræden som generaldirektør i 1970 leder af DSB's nye sekretariat og i 1978 direktør for den nye økonomi- og planlægningsafdeling. Andresen var en drivende kraft bag Plan 90. Da Hjelt overraskende valgte at forlade sin ellers succesrige lederkarriere i 1981, var Ole Andresen det oplagte valg til at fortsætte den nye kurs. Han var udadvendt, fremadtænkende og altid hurtig i replikken. Andresen forlod DSB i 1989. Her ses 'Ole And' (TH) sammen med Povl Hjelts anden nære medarbejder, 'Peter Plan' (Peter Langager) i 1988 ved genindvielsen af Jernbanemuseet i Odense. Samme år blev Ole Andresen afløst af Peter Langager på generaldirektørposten (Danmarks Jernbanemuseum).*

kunne tale for en ny satsning på den offentlige transport.<sup>59)</sup> Det så man kun delvis i PP I, den første perspektivplan, som var led i Erik Ib Schmidts planlægningsprojekt for det danske samfund, der afsluttedes med PP II i 1974. Begge perspektivplaner satsede på at kortlægge en række tendenser i samfundsudviklingen med det formål bedre at kunne styre og prioritere for fremtiden. PP II krydsede olie- og energikrisen i 1973. Det fik som konsekvens, at holdet bag planen ikke fik tid til at indarbejde de nye perspektiver i trafikudviklingen i planen.

I PP I prioriteredes den kollektive trafik med baner og busser i forhold til individuel biltransport.<sup>60)</sup> Perspektivplanen blev offentliggjort før krisen. Men der forelå allerede en række problemstillinger, som trafikministeriet måtte tage hurtig stilling til, såsom den fremtidige vejpolitik og Kastrup Lufthavns fremtid.<sup>61)</sup> Derfor fremskyndede perspektivplanudvalget i samarbejde med trafikministeriet udarbejdelsen af en redegørelse, officielt betegnet "Trafikplan 1970-71 til 1984-85" af april 1970. Den blev også beteg-

net som "Hvidbogen". Hvidbogen blev gengivet i PP I som den bærende del af kapitel 12 om transport.

Hvidbogen regnede med endog større investeringer i vejsektoren end TØU-betænkningen fra 1961, nemlig  $\frac{3}{4}$  af det samlede investeringsbeløb. Man måtte dog af hensyn til betalingsbalancen holde igen med vejjudgifterne i første femårsperiode og først satse på motorvejene i anden periode. Da ville økonomien være genoprettet, og der kunne satses på motorvejs-H'et og de storkøbenhavnske trafik-



*En af tiltagene i Plan 90 var udviklingen af et nyt intercity-tog. Der blev arbejdet med tanker om elektrificering af hovedbanenettet, men da Storebæltsforbindelsen blev skrinlagt i 1978, opgav man planerne, der forudsatte en fast forbindelse over eller under bæltet. I stedet valgte DSB at satse på en helt ny togtype, som blev lanceret i 1984. I 1985 blev der skrevet kontrakt med Scandia A/S i Randers om produktion af de nye togsæt. De første IC3-tog blev leveret i 1989 efter en hel del interne problemer hos Scandia. Indkøringsproblemerne fortsatte de næste år, men siden har de selvkørende togsæt været driftssikre. Her ses et af de nye tog under montering (Danmarks Jernbanemuseum).*

projekter. I tredje femårsperiode skulle motorvejsnettet fuldendes. Og hvad var da planerne for jernbanerne?

Hvidbogens udbygningsplan bestod af følgende hovedelementer:<sup>62)</sup>

1. De mindre vejarbejder skulle nedprioriteres til fordel for projekter af trafikøkonomisk betydning. Effekten ville blive fremhjulpet af afskaffelsen af vejrefusionsordningen ved ikrafttræden af den nye vejlov af 1971 pr. 1. april 1972.
2. Motorvejsudbygningen uden for hovedstadsregionen skulle fremskyndes, så den var realiseret ved udløbet af de 15 år.
3. Udbygningen af S- og tunnelbaner i hovedstadsregionen skulle fremmes.<sup>63)</sup> Motorvejsinvesteringerne i hovedstadsregionen skulle begrænses. De storkøbenhavnske kommuner skulle deltage i finansieringen af regionens motorveje.
4. DSB's investeringer skulle forblive på aktuelt niveau, bortset fra investeringerne i de faste forbindelser.
5. Anlægsarbejderne på Storebæltsforbindelsen kunne tidligst påbegyndes 1975-76. Dermed kunne forbindelsen tages i brug 1985 eller i et af to følgende år.
6. Der var afsat 800 mill. kr. til endelig udbygning af Kastrup Lufthavn. Når lufthavnens kapacitet var opbrugt, skulle den afløses af den nye Saltholm Lufthavn.
7. Anlægget af den nye Saltholm Lufthavn kunne påbegyndes i 1978-79. Den skulle være klar sidst i 1980'erne.
8. En fast K-M (København-Malmø)-linje kunne åbnes i 1983. Der skulle anlægges tunnel til Saltholm i årene 1978-83, og den kunne indgå som den danske del af forbindelsen til Malmø.
9. En H-H (Helsingør-Hälsingborg)-linje skulle være en et-sporet jernbanetunnel. Den kunne påbegyndes tidligst i 1975 og være færdig i 1980. Biloverfarterne skulle stadig foregå pr. færge.
10. Påbegyndelse af en Rødby-Femernbro var ikke aktuel før efter 1985.

DSB kunne vente ekspansion i S-togsanlæggene, ligesom en tunnelbane i København var et ønske, som DSB ikke selv var begejstret for. DSB skulle i øvrigt holde det eksisterende udgiftsniveau. Og så ville det blive involveret i sund- og bæltprojekterne, hvilket medførte store anlægsopgaver. Nok så vigtigt ville det reducere rejsetiderne. Programmet var præget af 60'ernes vækstoptimisme. Men lige om hjørnet, i oktober 1973, brød Yom Kippur-krigen ud.<sup>64)</sup> Det førte til oliestop og siden olieprisstigninger i en takt, der udløste en økonomisk krise i hele den vestlige verden og ikke mindst i et land, der dengang ikke kendte omfanget af de danske olieforekomster i Nordsøen.

På vejområdet medførte kommunalreformen i 1970, at amtsrådene afgav de almindelige hovedlandeveje til statens bestyrelse.<sup>65)</sup> Staten satsede først i 1970'erne på udbygningen af motorvejsnettet, men her blev olie- og energikrisen en bremsende faktor. Krisen medførte til gengæld, at DSB's nye Plan 90 kom til at indgå markant i trafikminister Niels Matthiasens trafikpolitiske redegørelse i 1975. Krisen medvirkede til at lægge Storebæltsforbindelsen på is og aflyse Saltholmprojektet. Planerne om hele to Øresundsforbindelser blev også lukket ned på ubestemt tid.

### **Nye tider – ny generaldirektør og kursskifte i etaten**

I 1970 gik generaldirektør P.E.N. Skov på pension. Den loyale og driftssikre chef havde stået for en gradvis, teknisk modernisering af statsbanerne, og som anført set sig som embedsmand og ikke som virksomhedsleder. Afløseren, Povl Hjelt, var uddannet indenfor etaten, men havde undervejs suppleret med en juridisk embedseksamen.<sup>66)</sup> Ligesom den næsten samtidigt udpegede vejdirektør, Per Milner, havde Hjelt karisma, pressetække og evne til at tænke nyt, fremad og udad. Dertil var han meget optaget af moderne management-teori.<sup>67)</sup> Han kunne derfor matche Milner i den offentlige debat og var manden, der om nogen kunne opstille et kollektivt alternativ til privatbilismen.

Tidligt i Hjelts periode udarbejdede DSB *Perspektivplan*

1970-1985. Planen blev et første udspil fra det sekretariat, som Hjelt installerede i den tidligere embedsbolig i hovedkvarteret i Sølvgade under ledelse af cand.polit. Ole Andersen. Planen fulgte op på styrelsesloven af 1969, der havde omlagt DSB's struktur og ophævet distriktsinddelingen.<sup>68)</sup> Loven definerede ikke nogen målsætning for DSB, men ifølge perspektivplanens forord var hensigten at effektivisere statsbanerne og på længere sigt at forbedre driftsresultatet. Hjelts hensigt var at ændre den departementale adfærd til fordel for en mere udpræget virksomhedsstænkning, der passede bedre til en så stor transportvirksomhed. Der blev henvist til, at Nordisk Komité for Transportøkonomisk Forskning som led i Nordtransbetænkningen havde opstillet en skønnet vurdering af udviklingen i person- og godstransportarbejdet i Danmark.<sup>69)</sup>

Som helhed anførte perspektivplanen, at der ikke kunne forventes nogen betydelig vækst i fjerntrafikken, før Storebæltsforbindelsen var taget i brug.

Da perspektivplanen i lyset af olie- og energikrisen i 1975 blev afløst af Plan 90 og var noget mindre ambitiøs med hensyn til at skabe vækst i etaten, skal der ikke bruges megen plads på at referere den. Hovedpunkterne i planen var:<sup>70)</sup>

- Modernisering af hovedbanenettet
- Ombygning af stationer
- Forøgelse af strækningshastigheden på hovedbanenettet
- Nye baneanlæg, bl.a. til en H-H-tunnel, som var et nyt punkt i DSB's planlægning
- Ombygning og modernisering af rangerbanegårde
- Udflytning og rationalisering af centralværkstederne
- Anlæg for rutebiler
- Anlæg for færgetrafikken – vurderingen var afhængig af tunnel- og brobyggeri over eller under Øresund og Storebælt
- Automatisk centralledelse af S-banerne
- En-mandsbetjening af S-togene
- Integreerede databehandlingsanlæg
- Elektrisk udstyr til S-tog
- Ekspropriationsudgifter

I 1970-priser svarede det til investeringer på 90-100 mill. kr. Alt var dog endnu på et tentativt plan men må ses som tilløbet til den gennemarbejdede og ambitiøse Plan 90, der markerede et af de vigtigste kursskifter i DSB's nyere historie. Perspektivplanens mål om modernisering af hovedbanenettet og forøgelse af kørehastigheden gik over i Plan 90. Den kom på den anden side af energikrisen og kunne derfor satse på den kraftigere ekspansion af DSB's passager- og godstrafik.

### **Plan 90 – en ambitiøs plan for ekspansion i den kollektive trafik**

I 1973 besluttede DSB's ledelse, at sekretariatet skulle udarbejde en plan for, som det understregedes, "virksomhedens" (ikke etatens!) aktiviteter frem til 1990.<sup>71)</sup> Arbejdet stod på indtil oktober 1975. Rapporten kom altså samtidig med den trafikpolitiske vending, der udviklede sig i oliekrisens kølvand. Bevidstheden om, at olien var en begrænset ressource, bredte sig – symbolsk udtrykt i de bilfrie søndage. Opinionen støttede i højere grad en satsning på den kollektive trafik. Det ellers begunstige vejdirektorat måtte udarbejde en rapport om udbygning af vejnettet til "Det lille H".<sup>72)</sup> Det indebar en beskæring af Det store H. Således skulle den jyske motorvej nu kun udbygges som 2-sporet motortrafikvej nord for Aarhus, og arbejdet på Sydmotorvejen skulle foreløbig stoppe ved Rønnede. DSB kunne så til gengæld komme med sin Plan 90, der var en plan for ekspansion af den kollektive trafik.

Med et rødt omslag, vist DSB's nye foretrukne designfarve, fremlagde DSB som noget gennemgribende nyt en "... række mål for DSB's fremtidige udvikling samt forslag til, hvilke aktiviteter der skal igangsættes fra i dag og de næste 15 år..."<sup>73)</sup> Hensigten var at udarbejde et oplæg til "politisk stillingtagen om den kollektive trafiks og specielt DSB's rolle i det fremtidige danske samfund."<sup>74)</sup> Planen skulle være et redskab til ledelse og styring af koncernen. Ambitiøst udmeldtes det, at planen var et bidrag til sam-



*Høje Taastrup Station. Det lå som en fast bestanddel af planerne for Storkøbenhavns egnsudvikling, at der skulle sættes på bebyggelsen langs Taastrup- og Køge Bugt-fingrene. Med den betydelige bosættelse i Vestegnen blev der behov for en større station med både lokale og nationale togforbindelser. Stationen i moderne design tilknyttet et lokalt forretnings- og boligkvarter kunne indvies i 1987. Udover passagertrafik skulle stationen omfatte et godsbanecenter og et S-togsdepot. På billedet er mange folk stimlet sammen til den officielle indvielse (Danmarks Jernbanemuseum).*

fundsplanlægningen, såsom perspektivplanlægningen og lands- og regionsplanlægningen. Udover PP I og PP II omfattede det Erik Ib Schmidtske planlægningsprojekt også lands- og regionsplanlægning. I første halvdel af 1970'erne lanceredes tre planlovskomplekser, som hvilede på Landsplanudvalget af 1963's arbejde.<sup>75)</sup> Landsplanlægningen hvilede i vidt omfang på trafikplanlægningen. DSB's bidrag var Baneplanudvalget.

Forudsætningen for Plan 90 var en antagelse af, at den kollektive trafik kunne forøges, og det både persontrafikken og godstransporten over længere afstande. Det store usikkerhedsmoment i planlægningen var de faste forbindelser. Man havde i 1973 vedtaget at etablere selskabet Statsbroen Storebælt (SSB). Man fornemmer en udtalt angst for, at også det projekt kunne gå i stå og som andre Storebæltskommissioner og -udvalg ende med kun at producere planer på papir. Det blev da også tilfældet, da S-V-regeringens sparebestrebelse lukkede SSB ned igen i 1979.<sup>76)</sup> For DSB var udfordringen en fleksibel planlægning.<sup>77)</sup> DSB lagde vægt på et rimeligt højt serviceniveau, indtil de faste forbindelser skulle åbnes.

Hvis vi ser på planens hovedforudsætninger, var forudsigelsen for passagertrafikken, undtaget S-togene, meget optimistisk.<sup>78)</sup> I 1990 skulle passagertallet være fordoblet. For S-togene, der allerede havde et stort passagertal, forventedes kun en stigning på 25 %. Godstrafikken forventedes at stige med 125 %. Færgeoverførslerne af personbiler med færger ville stige 100 %, lastbiler med 70 %. Fordoblingen af passagertallet uden for Storkøbenhavn skulle opnås ved Intercitytogenes timedrift med hastigheder op til 160 km/t og de nye lyntog, samt ved at etablere fødelinjer. Dertil kom et system af tilbringerbusser.<sup>79)</sup>

Usikkerheden gjaldt frem for alt Storebæltsfærgedriften. I 1973 havde DSB 10 jernbanefærger på Korsør-Nyborg-ruten. Heraf var hele syv utidssvarende – gennemsnitsalderen var 34 år. Dertil var en række færgelejer nedslidte, og der var behov for nye, brede lejer med to spor, der kunne fordele togstammerne på fire spor på færgerne. De skulle anlægges i årene 1975-80. Planen arbejdede med tre femårsperioder. De øvrige investeringer, især færgerne, skulle afvikles i takt med trafikudviklingen. Endemålet var sat efter den forventede fordobling af passagertallet.



Som et resultat af Storebæltsforliget skulle jernbanetrafikken føres gennem en tunnel under Østerrenden og via en kombineret lavbro over Vesterrenden. Efter et langvarigt og til tider problematisk forløb, hvor den skotske boremaskine på et tidspunkt traf på en vandlomme, og tunnelen blev oversvømmet, var skinneforbindelsen klar i 1995, og regulær togtrafik påbegyndtes den 1. juni 1997. Broen blev åbnet for biltrafik i pr. 14. juni 1998. Her er arbejdere i gang med at lægge sveller og skinner (Peter Thornvig/Danmarks Jernbanemuseum).

For bilruten Halsskov-Knudshoved, der var taget i brug i 1957, forventedes en fordobling af biloverførslerne plus 70 % forøgelse af lastbiloverførslerne.<sup>80)</sup> En færge, m/s Halsskov, skulle udrangeres. Man ville gerne indsætte to nye storfærger, der normalt skulle sejle som tredækkerfærger, men kunne forvandles til firedækkere. På de andre ruter var der anført behov for en ny færge på Rødbyhavn-Puttgarten først i 1980'erne og næppe noget behov for nogen ny færge på den mindre benyttede rute Gedser-Warnemünde. Dog var der snart behov for et nyt færgeleje i Gedser.<sup>81)</sup> Skulle Kalundborg-Aarhus-ruten beholde markedsandele, krævede det nye færger, men med usikkerheden om en Storebæltsforbindelse var der ikke budgetteret med nye færger.

På Øresund sejlede DSB både Helsingør-Hälsingborg-ruten og København-Malmø. På H-H-ruten var der maksimal kapacitet. I 1980'erne kunne der indsættes nye dobbeltsporede færger. Skulle kapaciteten øges yderligere, krævede det en ny sydhavn i Helsingør. På ruten København-Malmø kunne der indsættes gamle Storebæltsfærger.

Kerneaktiviteten var dog stadig passager- og godstrafik med tog. Som anført var Hjelt næsten fra dag 1 i 1970 i gang med at modernisere tog og stationer. Han allierede sig med arkitekten Jens Nielsen, fik afløst de brune farver og Vingehjulet med en ny designprofil, der brugte røde og

sorte farver.<sup>82)</sup> Togdriften var reelt todelt, i de ordinære tog på langdistancerne og mellem regionerne og så S-togene i Storkøbenhavn. I planens investeringssskøn var første fase en modernisering af regionaltogdriften øst og vest for Storebælt samt et system af "tilbringerbusser". Næste fase var de nye lyntog med højere hastighed, 160 km/t. Hertil ville man bygge en fjerntrafikstation i Høje Taastrup og iværksætte timedrift for fjerntrafikken. I tredje fase fortsatte udbygningen med vægt på at indsætte nyt Intercity-materiel. Det blev til IC-3-toget, der ligesom de første lyntog blev udviklet i et samarbejde med Scandia i Randers. Tilbringerbusserne kan ses som DSB's forsøg på at udstrække sit netværk, efter at det havde måttet beskære dele af banelettet. Der skulle oprettes buslinjer fra byer med over 5.000 indbyggere, der ikke havde adgang til intercity- og lyntogsnettet, til nærmeste IC-station.<sup>83)</sup>

S-banelettet blev allerede anset for effektivt udnyttet. DSB ville fortsætte udbygningen af det eksisterende banelanet, men kunne ikke øge frekvensen yderligere. Det skulle række ud til yderregionerne i det storkøbenhavnske område: Køge med udbygning først til Hundige og siden Solrød, Hareskovbanen skulle være dobbeltsporet, S-bane til Høje Taastrup, senere forlænget helt til Roskilde, S-bane Ballerup-Måløv og S-bane til Frederikssund.

DSB mente også, at den nye kollektive satsning kunne medføre en stærkt øget godstrafik. Det var et område, hvor DSB gjorde sit yderste for at give lastbiltrafikken konkurrence. Landet havde rene lastbilsystemer, der udførte speditjonsopgaver, men DSB skulle stå for regularitet med godsterminaler, der kunne sende godsledninger hurtigt videre med lastvogne ejet af DSB Gods.<sup>84)</sup> Til den brug ville der blive satset på transportmoduler, altså containere og andre moduler, der let kunne løftes fra togvogne til lastvogne. Allerede i 1970 anlagde DSB sin første containerterminal i København. Her så man klart, at det var fremtiden. Til gengæld havde godsafdelingen pakhuse ved næsten alle stationer.<sup>85)</sup> Det gjorde stykgodsforretningen underskudsgivende. Fremtiden var nogle få store godsterminaler som den, der blev bygget i Taulov.

Endelig overvejede DSB en elektrificering, der både kunne betyde en besparelse og mindre afhængighed af dieselolie. Det er hidtil forblevet et felt, hvor de store ambitioner aldrig er blevet virkeliggjort. Men mange andre dele af Plan 90 skulle blive omsat i handling: Intercitytog med timedrift, godsterminaler, der erstattede nedlagte godsekspeditioner på alle stationer, og en del andet præsenterede offentligheden for en forbedret kollektiv transport. Man kan også notere sig, at sekretariatets planlæggere ikke lancerede forslag om højhastighedsbaner. De var begyndt at dukke op i flere lande som Shinkansen i Japan, TGV i Frankrig og ICE i Vesttyskland. Ligeledes tog DSB ikke fat på at skabe et undergrundsnet i København.

### **Trafikministerens redegørelse i 1975 – en trafikpolitisk kursændring**

DSB havde timet dette for etaten så banebrydende udspil heldigt. Den 16. oktober 1975 afgav trafikminister Niels Matthiasen sin trafikpolitiske redegørelse til Folketinget.<sup>86)</sup> Redegørelsen må have givet anledning til tilfredshed i Sølvgadehovedkvarteret. Ministeren opregnede nye satsningsområder, der var hentet i Plan 90.

Matthiasen konstaterede indledningsvis, at staten havde ansvaret for grundtrækkene i landets trafikpolitik. Den indenrigske fjerntrafik og udenrigstrafikken var statens anliggende. De lokale og regionale trafikopgaver løstes derimod af amter, kommuner og hovedstadsrådet.

Generelt mente Matthiasen, at den kollektive trafik ikke havde gennemgået en tilfredsstillende udvikling i 1960'erne og først i 1970'erne. Men ministeren mente nu, at befolkningen var blevet bevidst om fordelene ved den kollektive trafik. Modsat lignende redegørelser i 1961 og 1969 handlede denne redegørelse ikke overvejende om Storebælt, Øresund, Saltholm og motorveje samt landeveje. Dagsordenen var nu overvejelser om, hvordan den kollektive trafik kunne fremmes.<sup>87)</sup> Senere, da NM talte om de reducerede vejudgifter, talte han om en trafikpolitisk kursændring.

Bemærkelsesværdigt nok afblæste ministeren den med møje af Vejdirektoratet og amtskommunerne udarbejdede *Skitse til Vejplan*, der var offentliggjort lidt tidligere i 1975.<sup>88)</sup> Den ambitiøse vejplan hvilede på forudsætninger, som man ikke kunne bygge på nu i 1975.<sup>89)</sup> Det måtte vejdirektør Per Milner skrive i forordet. Investeringsniveauet var for højt, og ambitionerne var ikke i tråd med den voksende skepsis over for yderligere vækst i biltallet. Det ville uundgåeligt få betydning for vejtrafikkens størrelse. Ministeren anførte, at det kunne indvendes, at den nye politik ville medføre, at vejstandarden faldt. Matthiasens kommentar var følgende:

*“Sagt med andre ord, at der kan være fare for, at bilerne på visse tider af året eller døgnet, når trafikken er tættest, ikke kan komme så hurtigt frem, som hvis man byggede flere veje. Det vil jeg ikke bestride. Vi kan godt komme ud for situationer – midlertidige eller mere varige – hvor trafikken kommer lidt langsomt frem. Men hvor stor er ulykken egentlig ved det? Det kunne jo animere en og anden til at lade bilen stå og tage tog eller bus. Og hvem har egentlig fastslået, at de hidtidige normer var de absolut rigtige?”<sup>90)</sup>*

I den efterfølgende folketingsdebat<sup>91)</sup> kom ministeren under beskyldning fra borgerlige politikere for at føre en socialistisk politik, der ville bremse vejudviklingen og



fremme den kollektive sektor på bilisternes bekostning.<sup>92)</sup> Det førte Matthiasen til i sine afsluttende bemærkninger at understrege, at der ikke var tale om snigsocialisme og en dødsdom over den private bilkørsel.<sup>93)</sup> Den radikale trafikordfører Jens Bilgrav Nielsen kom ministeren til undsætning ved at fremhæve, at ambitionen var at mindske bilismens andel i persontransportarbejdet fra 93 % til 86 %.<sup>94)</sup> Niels Matthiasen halede afslutningsvis lidt i land, for redegørelsen var startet med flot at erklære vejinvesteringer krig. Det bør tilføjes, at ministeren erklærede, at Hovedstadens Trafikselskabs koordinering af tog- og bus- trafik skulle fortsættes, og at der skulle lovgives om en lignende koordinering med fælles billetsystemer og lignende i alle amtskommuner.<sup>95)</sup> Det var tiltag, der uden tvivl fremmede den kollektive transport. Indførelsen af trafikzoner med fælles billetter blev en af de seneste 50 års største forbedringer af den kollektive trafik.

### **DSB plan 2000**

DSB fulgte Plan 90 grundigt i hus. Der blev hvert år efter 1975 udarbejdet en årlig femårsplan, der fulgte op på planer og resultater og definerede nye målsætninger.<sup>96)</sup> Ser man på transportstatistikken, vil det fremgå, at den kollektive satsning fik nogen medvind fra sidste halvdel af 1970'erne og gennem "fattigfirserne."<sup>97)</sup> I 00'erne var andelen igen faldet til 7 %. Den trafikpolitiske kursændring synes således overordnet set ikke at være slået igennem.

Hen mod 1990, i 1988, hvor Plan 90-projektet ville udløbe, publicerede DSB en ny fremtidsvision, DSB plan 2000. Det blev konstateret, at det var lykkedes næsten at fordoble passagertallet, som det havde været Plan 90's mål. Man bemærkede ikke, at den procentuelle forskel i forhold til biltrafikken ikke var flyttet ret meget. Plan 2000 havde en lille farvelagt graf, der viste, at mens biltrafikken var steget med 25 % fra 1975 til 1987, var togtrafikken målt i passagertal næsten fordoblet, og flytrafikken steget ca. 60 %.<sup>98)</sup> Man var dog stadig nærmere på biltrafikkens 90 % end på

Niels Matthiasens 84 %. Planen tog bestik af to store projekter, der blev succeser: Storebæltsforbindelsen, hvor togene kunne køre gennem tunnelen fra 1997 og passagererne spare en time, samt de nye IC3-tog.

### **Slutord – stærke ledere bag effektiv planlægning**

Trods sit tunge hierarki formåede DSB i 1920'erne og 30'erne at gennemføre en række nyskabende tiltag: Store broer, der var blandt tidens ypperste, elektriske S-tog i Københavnsområdet og lyntog samt en række moderne stationer. De blev til i samarbejde med ministeriet og Folketinget, der igen handlede på basis af lokale interesseorganisationer og kommunal planlægning. Selvom han ikke havde sat det hele i værk, blev generaldirektør Peter Knutzen fra sin tiltræden i 1931 en eminent pr-mand for etaten, der udover at køre de nye ting i hus arbejdede på at rationalisere og modernisere DSB. Trods Knutzen og fornyelsen lurede flere basale problemer, der krævede politisk handling, bag facaden: DSB's og privatbanernes bane-net var vokset ud over kapacitetsbehovet, og konkurrencen fra landevejenes erhvervskøretøjer og privatbilister voksede hastigt. Det fik DSB og ministeriet ind på det kompenserende modtræk at overtage en lang række rutebilskoncessioner. Regeringen nedsatte i 1936 en trafikkommission, hvis kongstanke var, at der kunne gennemføres en regulering af den offentlige transport, der fjernede den overflødige konkurrence mellem baner og busser. Samtidig tog den hul på den prekære manøvre at vurdere hvilke privatbaner og DSB-sidebaner, der i fremtiden skulle have stats-tilskud.

Krigen gav jernbanerne en kortvarig medgang, men efter krigen meldte udfordringen fra bilismen og en række urentable baner sig igen. Passagertallet stagnerede, godsfragten gav underskud. Når dagsordenen er nedskæringer og status quo, kan det bremse en ekspansiv tænkning. DSB blev af ministeriet beordret til at deltage i Det Trafikøkonomiske Udvalgs arbejde i årene 1955-61 med udarbejdelse



DSB plan 2000 fra 1988 dokumenterer stigning i trafikmængden (Danmarks Jernbanemuseum).

af en 20-årig investeringsplan for den offentlige trafik. Hverken Terkelsen eller P.E.N. Skov viste interesse for langsigtede visioner. De var ikke i stand til at formulere strategier til modsvar mod bilismens vækst, men holdt sig til de kortsigtede – men vigtige – moderniseringsprojekter. Kun på bilfærgernes område og med Fugleflugtslinjen skete der noget virkelig nyt. Kombinationen af en voksende miljøbevidsthed og en energisk ny generaldirektør, Povl Hjelt, fik i 1970'erne opstillet de bedst mulige vilkår for at fremme DSB's aktiviteter og bringe det ind i fremtiden. Plan 90-tænkningen gav DSB fremgang i omkring 15 år, men den kollektive trafikpolitiske satsning, som trafikminister Niels Matthiasen lagde op til i 1975, rykkede ikke på længere sigt balancen mellem de kollektive og de private transportformer.

Afsluttende kan det siges, at perioderne med fremsynet planlægning i DSB blev båret frem af dynamiske ledere. Peter Knutzens og Povl Hjelts indsats, er ikke til at overse.

#### Litteratur

- Andersen, Steen, *De gjorde Danmark større ... . De multinationale danske entreprenørfirmaer i krise og krig 1919-1947*, København: Lindhardt og Ringhof 2005.
- Betænkning afgivet af den af Ministeren for Offentlige Arbejder under 30. December 1936 nedsatte Trafikkommission, København: Schultz 1939.
- Betænkning nr. 144 afgivet af den af Ministeriet for Offentlige Arbejder d. 25. april 1954 nedsatte Privatbanekommission, København 1955.
- Christensen, Lars Bjarke, *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke Historiens Dom*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2011.
- Christensen, Lars Bjarke (udg.), *Povl Hjelt og DSB. En rejse i tiden*, Odense: Syddansk Universitetsforlag 2014.
- DSB Plan 1990, Danske Statsbaner, oktober 1975, (intern publikation).
- DSB plan 2000. Moderne transport på skinner, Danske Statsbaner, Juni 1988.
- Indplaceringen af de store Trafikinvesteringer – Storkøbenhavns Nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer, Betænkning nr. 294, 1961.
- Johansen, Hans Chr., "Jernbanerne i bilismens skygge", Thestrup, Poul m.fl. (red.): *På Sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, 1950-1997*, Bind III, Odense: Jernbanemuseet 1997.
- Hansen, Sanne & John Juhler, *Et eventyr i stål og beton. Bygningen af den gamle Lillebæltsbro 1925-1935*, Middelfart: Middelfart Museum 1996.
- Jørgensen, Steffen Elmer, *Fra chaussé til motorvej. Det overordnede danske vejnets udvikling fra 1763*, København/Odense: Dansk Vejhistorisk Selskab i kommission hos Odense Universitetsforlag 2001.
- Jørgensen, Steffen Elmer, "Velfærdsstaten sættes på hjul. Om langsigtet trafikplanlægning, dens forudsætninger og dens følger for dagens Danmark", i: Else Hansen, & Leon Jespersen (red.), *Samfundsplanlægning i 1950'erne. Tradition eller tilløb*, København: Museum Tusulanum 2009, s. 77-152.
- Larsen, Morten Flindt og John Poulsen med bidrag af Niels Erik Jensen, Thomas Kappel og Allan Testrup, *S-banen 1934-2009*, Smørum: Banebøger 2009.
- Lund, Joachim, *Hitlers spisekammer. Danmark og den europæiske nyordning 1940-43*, København: Gyldendal 2005.
- Marfelt, Birgitte, *Omveje til Nutiden - Historien bag DSB*, København: Schultz 2005.

*Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Forslag udarbejdet af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulff & Saxild A/S – for broen over Øresund i samarbejde med A-B Armerad Betong, Byggnads A-B Contractor, A-B Skånska Cementgjuteriet, København 9. Marts 1936.*

*Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Supplerende Bemærkninger til Forslag af 9. Marts 1936. Udarbejdet af Ingeniørfirmaerne Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulff & Saxild A/S, København 17. Juni 1937.*

Olesen, Mogens Nørgaard, *Østersørufterne og vejen gennem Danmark*, Bd. 1 og 2, Frederiksværk, Forlaget Nautilus, 2003.

Ousager, Steen, "Krige og Fornylse", Thestrup, Poul m.fl. (red.), *På Sporet 1847-1997. Jernbanerne, DSB og samfundet, 1914-1950*, Bind II, Odense: Jernbanemuseet 1997.

Pedersen, Ole Karup, "Danmark og verden 1970-1990", Olsen, Olaf (red.), *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie*, Bind 15, København: Gyldendal og Politiken 1991.

*Perspektivplanlægning 1970-1985. Redegørelse fra den af regeringen i november 1968 nedsatte arbejdsgruppe. Samt Ibid., Bilag*, København: Schultz, marts 1971 (PP I).

*PP II - Perspektivplan-redegørelse 1972-1987*, København: Schultz, december 1973.

Poulsen, John m.fl., *Fra Lyntog til InterCity. Historien om landsdelstrafikken i Danmark gennem 75 år*, Smørum: Banebøger 2010.

Rose, Mark H, Bruce E. Seely og Paul E. Barrett, *The best Transportation System in the World. Railroads, Trucks, Airlines and American Public Policy in the Twentieth Century*, Ohio State University 2006 (Reprint: Philadelphia: University of Pennsylvania Press 2010).

Schieffelbusch, Martin, *Fugleflugtslinjen som et kontroversielt internationalt projekt, Jernbanehistorie 2013*, Odense: Danmarks Jernbanemuseum 2013, s. 6-27.

Simonsen, Henrik Bredmose, *Motorvejene i Vendsyssel. Det sorte får i dansk trafikpolitik*, Aalborg, Aalborg Universitetsforlag 2002.

*Skitse til Egnspan for Storkøbenhavn udarbejdet 1947 af Egnspankontoret*, København: Egnspankontoret 1947.

*Skitse til vejplan for perioden 1975-90*, Vejplanudvalgene 1974, udg. af Vejdirektoratet 1975.

*Trinvis udbygning af motorveje i "Det lille H"*, København: Vejdirektoratet 1976.

Villadsen, Kjeld Simon og Mikael Hansen, *Rutebiltrafik i 75 år*, Esbjerg: Landsforeningen Danmarks Bilruiter 1998.

*Øresundsforbindelsen. Betænkning om en fast forbindelse over Øresund afgivet november 1962 af de af Sveriges og Danmarks regeringer 1954 nedsatte udvalg*, 1 og 2. del, Betænkning nr. 114, København 1962.

## Noter

1. Ousager, 1997, s.139-48.
2. Hansen og Hansen, 1996, s. 26-34.
3. Om Storstrømsbroen og de andre større broer, se Hansen og Hansen (1996), op. cit., s. 198-206.
4. Hansen og Hansen (1996), op. cit., s. 34-42.
5. Larsen & Poulsen, 2009, s. 11-12.
6. Ibid., s. 20-21.
7. Ibid., s. 22.
8. Poulsen, 2010, s. 18-31.
9. Ibid., s. 24-26.
10. Ousager (1997), op. cit., 236-41.
11. Rose, Seely og Barrett, 2006, s. 49-63.
12. Ousager (1997), op. cit., s. 157-60 og 188.
13. Ibid., s. 23-24.
14. Ibid., s. 25.
15. Journalsager vedr. rutebilkørsel 1931-1933, ks. 7938, koncession nr. 11, RA j8. Vejle Amt; Trafikudvalget, Rigsarkivet, Viborg.
16. Journalsager vedr. rutebilkørsel 1934-1938, ks. 7939, H II, C19/1933, Min. F. off. Arbejder jr.n 386 f, brev B 329 af 8. Februar 1934, Rigsarkivet, Viborg, Vejle Amt, Trafikudvalget.
17. *Betænkning... 30. December 1936 nedsatte Trafikkommission 1939*, s. 5.
18. Ibid., s. 203.
19. Ibid., s. 10.
20. Ousager (1997), op. cit., s. 28-30.
21. *Betænkning ... Trafikkommission, 1939*, s. 92-93.
22. Ousager (1997), op. cit., s. 245, især tabel 25. Før betænkningen blev offentliggjort, var 17 baner nedlagt.
23. Ibid., s. 154-87.
24. Ibid., s. 10-11.
25. *Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Forslag udarbejdet af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulff & Saxild A/S – for broen over Øresund i samarbejde med A-B Armerad Betong, Byggnads A-B Contractor, A-B Skånska Cementgjuteriet, København – 9. Marts 1936.*
26. *Motorveje med Broer ...*, 1937, s. 8-9.
27. Lund, 2005, s. 102-19; Andersen, 2005, s. 217-23.
28. Olesen, 2003, Bd. 1, s. 302-04.
29. *Kommissionen angående en Storebæltsbro, Endelig betænkning I*, s. 8.
30. Jørgensen, 2001, s. 442-46.
31. Johansen, 1997, s. 120-22.
32. Det følgende fra Simonsen, 2002, s.15-22.
33. Forliget i 1986 er skildret detaljeret i Simonsen (2002) op. cit.
34. *Betænkning nr. 144 afgivet af den ... d. 25. april 1954 nedsatte Privatbanekommission, Kbh. 1955.*

35. *Indplaceringen af de store trafikinvesteringer. Storkøbenhavns nærtrafik, Storebæltsbro, Øresundsbro i et samlet 20 års program for de offentlige trafikinvesteringer*, 1961, s. 36.
36. Jørgensen, 2009, s. 99-101.
37. Fra gengivelse af Erik Ib Schmidts artikel i *Nationaløkonomisk Tidsskrift i MOTOR*, 48. årg., nr. 24, 20.11.1954, s. 360: "Nu kommer den samlede Investeringsplan for Trafikområdet. Sekretariatschef Erik Ib Schmidt om de store Trafikproblemer og deres Behandling."
38. Jørgensen (2009), op. cit., s. 101-03.
39. *Ibid.*, s. 103-06.
40. *Ibid.*, s. 106-08.
41. Det Trafikøkonomiske Udvalg 1954-1967, *Et skøn over offentlige investeringer i transportsektoren for femårsperioden 1958/59 - 62/63, baseret på de respektive styrelseres vurdering*. Den 20. september 1958, s. 3. Rigsarkivet, Min. f. off. Arbejder.
42. *Ibid.*, s. 3.
43. *Ibid.*, s. 18.
44. Larsen & Poulsen, 2009, s. 6, S-banernes åbningstidspunkter.
45. Johansen, 1997, s. 96-97.
46. *Et skøn over offentlige investeringer i transportsektoren ...*, 1958, s. 20-21.
47. *Kommissionen angående en Storebæltsbro. Foreløbig betænkning om tekniske problemer ved tilvejebringelse af en fast forbindelse over Storebælt*, betænkning nr. 155, 1956, s. 5.
48. Rigsarkivet, Trafikministeriet, TØU, ks. 4, Notat fra Det Trafikøkonomiske Udvalg om de store Transportinvesteringer, 30. januar 1960.
49. *Betænkning ...*1960, s. 119.
50. *Øresundsforbindelsen ...*, 1. del, 1962, s. 21-25.
51. TØU, referat af udvalgets 28. møde den 26. januar 1960, RA, Trafikministeriet.
52. *Ibid.*
53. TØU, referat af udvalgets 32. møde, fredag d. 16. juni 1961. Dateret 22.8.1961, RA, Trafikministeriet.
54. Christensen, 2014, s. 91.
55. *Indplaceringen ...*, 1961, s. 36.
56. *Ibid.*, s. 36.
57. *Ibid.*, s. 83.
58. *Ibid.*, s. 83.
59. Det antydes i PP I, s. 224-25: "5. udviklingen siden udarbejdelsen af trafikplanen af april 1970."
60. *PP II Perspektivplan-redegørelse 1972-1987*, s. 579.
61. *PP I*, 1971, s. 203.
62. *Ibid.*, s. 204.
63. T-baner er tunnelbaner eller undergrundstog.
64. Pedersen, 1991, s. 66-69.
65. Jørgensen, 2001, s. 347-48.
66. Johansen, 1997, s. 169-70.
67. Christensen (2014), op. cit., s. 192-93. Hjelt fik i 1980 tildelt Managementprisen.
68. *Perspektivplanlægning 1970-1985*, Generaldirektoratet for Statsbanerne, Januar 1970, s. 3.
69. *Nordiske Transportproblem (Nordtrans II)*, Nordisk Råd 1971.
70. *Perspektivplanlægning 1970-1985*, s. 20-21.
71. *DSB Plan 90*, Danske Statsbaner, oktober 1975, s. 4.
72. *Trinvis udbygning af motorveje i "Det lille H"*, Vejdirektoratet 1976.
73. *Plan 90*, 1975, s. 4.
74. *Ibid.*, s. 4.
75. Jørgensen (2009), op. cit., s. 131.
76. Jørgensen (2001), op. cit., s. 442-44.
77. *Plan 90*, 1975, s. 68.
78. *Ibid.*, s. 78-80.
79. Forklaret i avisen *Ny Dag* 14.10.1975.
80. Johansen (1997), op. cit., s. 139.
81. *Plan 90*, s. 74.
82. Christensen (red.) (2014), op. cit., s. 130-37.
83. *Ibid.*, s. 26.
84. *Ibid.*, (1975), s. 48-49.
85. Christensen (red.) (2014), op. cit., s. 149-53.
86. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 697-719; Redegørelse af ministeren for offentlige arbejder om trafikpolitik.
87. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 700.
88. *Skitse til vejplan for perioden 1975-90*, Vejplanudvalgene 1974, udg. af Vejdirektoratet 1975.
89. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 712-13.
90. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 713.
91. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 933-1023.
92. Se *Folketingstidende 1975-76*, f.eks. Gustav Holmberg, Venstre, sp. 940-45 og 1008-10 og Oluf von Lowzow, De Konservative, sp. 957-62 og 1013-15.
93. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 994.
94. Tallet er fremhævet af den radikale trafikordfører Jens Bilgrav-Nielsen, *Folketingstidende 1975-76*, sp. 951-52.
95. *Folketingstidende 1975-76*, sp. 698-99.
96. *Eksempler på disse opfølgende planer er: 5 årsplan 1977-82, 1978-84, 1981-85, 1982-86, 1983-87 (april 1981), 1983-87 (juni 1981), 1983-88, (1983)-88, Vejledning for 5 årsplanen 1983-87, (1985)-90, 1984-89.* Alle 5-årsplanerne var kun til internt brug i DSB. Kan læses i Danmarks Jernbanemuseums videntcenter.
97. Johansen (1997), op. cit., s. 19-22.
98. *DSB plan 2000*, 1988, s. 8.

# Summary

---

This article explores the extent to which, during the period 1930–1990, DSB drew up a long-term strategy that might have strengthened the corporation's position when changing governments were formulating their traffic policy objectives.

During the 1920s and particularly 1930s, DSB completed three large projects that positioned the corporation as one of Europe's most modern state railways. Peter Knutzen, who was appointed as Director General in 1931, implemented the projects; he was a great organiser and had a talent for PR. The bridge division planned and projected the Little Belt Bridge, the Storstrøm Bridge and various medium-sized bridges under the management of Anker Engelund who was one of the leading bridge experts of his generation. With the new electrical S-trains in the Copenhagen area and the new express trains, the State Railways offered passengers modern types of trains and enhanced service. The modernisation cannot be regarded as a part of the overall strategy: it was clever utilisation of DSB's potential.

While implementing the modernisation process, DSB was also fighting overcapacity and poor operating economy. DSB was collaborating with the Ministry of Public Works, as the Ministry of transport was called at the time, and DSB took over a number of concessions on profitable regional and inter-regional coach routes with the willing assistance of the Ministry. In this way, the corporation acquired a decent proportion of the road passenger transport services which started competing with the existing railway services. It also applied to the transport of goods.

On its own initiative, DSB started closing branch lines in the 1920s and 1930s. Efforts were made to accelerate this process by establishing the Traffic Commission in 1936. In its report, the Traffic Commission assessed the conditions of 59 private railways in order to determine whether they should receive government subsidies in the future. Seven DSB branch lines also came under scrutiny. However, the contemplated closures were halted by the German Occupation on 9 April 1940, and it was not until 1956 when the

Private Railway Commission prepared a report based on similar classifications that extensive closures were made during the next few decades. The main idea of the Traffic Commission was that adjustments of the train and coach services would prevent unnecessary competition between the different types of transport.

During the 1950s, DSB modernised the rolling stock by introducing diesel engines. Only the S-trains were powered by electricity. New car ferry ports were built at Halsskov in Zealand and Knudshoved on the island of Fyn and double/triple decker ferries were commissioned on the route, while the existing Korsør–Nyborg route was reserved exclusively for railway ferries. The largest new construction project which DSB was involved in before 1970 was Fugleflugtslinjen (meaning bird flight line) with a railway line from Nykøbing Falster to Rødby port and from there the ferry link to Fehmarn which was established during the period 1958–1963.

In 1955, the Economic Secretariat (Det Økonomiske Sekretariat) and the Ministry of Public Works established the Transport Economic Committee (Det Trafikøkonomiske Udvalg). The committee was tasked with developing a twenty-year prioritised investment plan for the entire public transport sector. Promoting the industrialisation and urbanisation of Denmark was particularly on the agenda of the Social Democrats. It required a modern, well-developed infrastructure according to Erik Ib Schmidt who was the head of the Economic Secretariat and one of the most important architects of the welfare state. The committee's final report from 1961 strongly recommended and prioritised an expansion of the road network, not least the motorways. The minutes of several meetings show that DSB's Director General P.E.N. Skov expressed the view that the Ministry and Parliament should award DSB the planning projects. He was a reticent participant in formulating joint objectives for the future. The projects that he and his staff proposed for the committee's first five-year plan were simple rolling stock purchases and improvements rather than a vision for the future of the railways. It may well be one of

the reasons why the committee did not expect any growth in passenger numbers on the railway network. The committee only anticipated expansion for the S-train network and the ferry services.

The 1961 report prioritised three huge projects in the following order: the transport connections of Greater Copenhagen, the Great Belt Fixed Link and the Øresund Bridge. It seemed as if this prioritisation was the objective of the report, but these three projects constituted only a very small part of a very extensive infrastructure investment.

Throughout the 1960s and the early 1970s, the public sector was preoccupied with long-term, national planning. Perspective plans PP I and PP II reviewed the development of society from which the government would have to take its direction when it came to long-term planning. PP I included all the major infrastructure projects at the time, from the Saltholm airport to a motorway network. Towards the end of 1973, PP II was forced to abandon presenting a new scenario for the transport sector on account of the oil and energy crisis.

The oil crisis made it relevant to consider how to improve public transport. DSB appointed Povl Hjelt as the corporation's new Director General in 1971 and he was a very enterprising man. Povl Hjelt made it his business to lead DSB out of the stagnation which had characterised the corporation for a few years and turn it into a transport company. He formed a secretariat and it developed Plan 90 which was published in 1975. The plan became DSB's first proposal for a long-term plan that could affect the country's transport policy for many years to come. DSB succeeded in setting goals that were both realistic and ambitious for the year of the launch in 1975 and till 1990. One of the main goals was to double the number of passengers. Hourly services were to be introduced on the main lines together with new and faster trains, and the goods traffic was to be handled by a few, large goods terminals in the course of the fifteen-year period. In addition, Povl Hjelt initiated an overhaul of DSB's design and brand which saw

the end of the brown colour and the winged wheel. Many stations were modernised, and the plan was to introduce shuttle-bus services to major stations from towns with at least 5000 residents and no railway.

The government, under the leadership of Anker Jørgensen, welcomed Plan 90 as a feasible improvement of Denmark's public transport services. In October 1975, the Minister for Public Works Niels Matthiasen announced in a transport policy statement to Parliament that the future investments in new roads were to be reduced, and the funds would be redirected to support the growth of the public transport sector. The goals of Plan 90 were set as a standard. Like the coordination of the train and bus/coach services, the introduction of zone tickets was also praised. However, the target was only to reduce private motoring from 93 to 86 per cent of the overall number of passenger journeys. Public transport kept gaining ground until the early 1990s but after that the development in car and fuel prices once again favoured private motoring.

Finally, it must be emphasised that not till late, and maybe too late, did DSB attempt to shape the future of the railway sector. In addition, it should be noted that the periods which saw constructive initiatives coincided with the periods during which two strong Director Generals, Peter Knutzen and Povl Hjelt, were at the helm and they were primarily concerned with what made sense in business terms rather than what would benefit society at large.