



MINISTEREN

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K
(ministersvar@ft.dk)

Dato 2. februar 2018
J. nr. 2016-5694

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Ministerredegørelse vedr. Statsrevisorernes beretning om togenes punktlighed

Statsrevisorerne har ved brev af 19. oktober 2017 fremsendt Beretning nr. 3/2017 om togenes rettidighed, og har samtidig bedt mig om en redegørelse af brev af 25. januar 2018.

Af beretningens afsnit 1.3 fremgår, at "*formålet med beretningen er at vurdere, om DSB's og Banedanmarks indsats for at nå kundepunktlighedsmålet har været tilfredsstillende*"

Jeg har derfor bedt DSB's bestyrelsesformand såvel som Banedanmark om et bidrag til redegørelsen.

DSB's bestyrelsesformand har i den forbindelse oplyst følgende:

"Indledningsvist skal det bemærkes, at DSB har haft et godt samarbejde med Rigsrevisionen om udarbejdelsen af beretningen. DSB anerkender Rigsrevisionens store arbejde med at forstå kompleksiteten, der kendetegner DSB's arbejde med at planlægge samt afvikle DSB's togtrafik i Danmark.

Statsrevisorerne konkluderer samlet set, at DSB's og Banedanmarks indsats for at nå kundepunktlighedsmålet ikke har været tilfredsstillende i årene 2015 og 2016. DSB er enig med Statsrevisorerne i, at togenes punktlighed i perioden faldt til et utilfredsstillende niveau og i den henseende bekræfter beretningen det, som DSB vidste, og som har været kendt i den offentlige debat.

Statsrevisorerne vurderer, at køreplanen for 2016 ikke var tilstrækkelig robust til at sikre en stabil togdrift med høj punktlighed. Det er DSB enig i. Det skyldtes blandt andet, at fejlbehæftede forudsætninger og uventede forhold som ID-kontrol mod Sverige og grænsekontrol ved den tysk-danske grænse havde en negativ påvirkning på køreplanen og derved på punktligheden i 2016. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at DSB har tilrettet de fejlbehæftede forudsætninger i de efterfølgende køreplaner.

DSB er tilfreds med, at Statsrevisorerne anerkender, at DSB har arbejdet hårdt med at få genoprettet punktligheden. Operatørpunktligheden er forbedret siden december 2016. I 2017 er operatørpunktligheden tilbage på et niveau, der



ligger over målet, som fremgår i den trafikkontrakt, der er indgået mellem DSB og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Statsrevisorerne konstaterer sammenfattende, at Banedanmarks gamle sikrings- og signalanlæg samt DSB's gamle og problemfyldte tog også i de kommende år vil udfordre en stabil togdrift med høj punktlighed. DSB er enig i, at den samlede punktlighed er stærkt udfordret og vil være det mange år endnu pga. såvel gammel infrastruktur som arbejdet med udskiftningen af denne. DSB's aldrende og mangfoldige togflåde vil også kunne påvirke punktligheden fremadrettet. Det er alle udfordringer, der først vil være grundlæggende løst, når de store igangværende arbejder på skinnenettet, signalprogrammet samt elektrificeringen er gennemført og DSB's nye el-tog er indkøbt og indfaset."

Banedanmark oplyser følgende:

"Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 7. november 2017 i forlængelse af Rigsrevisionens beretning om togenes punktlighed anmodet Banedanmark om en udtalelse til brug for transport-, bygnings- og boligministerens redegørelse til statsrevisorerne.

Banedanmark kan i vid udstrækning bakke op om Rigsrevisionens konklusioner, herunder også beskrivelsen af den kompleksitet, der kendetegner Banedanmarks samarbejde med DSB om planlægning og afvikling af DSB's togtrafik på fjernbanen i Danmark.

Rigsrevisionen konkluderer samlet set, at resultatet af DSBs og Banedanmarks indsats for at nå kundepunktligheds målet ikke har været tilfredsstillende i årene 2015 og 2016. Banedanmark tager kritikken til efterretning, og af samme årsag har DSB og Banedanmark da også iværksat – som beskrevet i rapporten – en række ekstraordinære punktlighedstiltag i perioden for at bringe resultaterne tilbage på et tilfredsstillende niveau.

Rigsrevisionen konkluderer specifikt, at køreplanen for 2016 ikke var tilstrækkelig robust. Banedanmark tager kritikken til efterretning, og køreplanen er af samme årsag blevet justeret ved flere på hinanden følgende køreplansskift, med det hovedsigte at øge den grundlæggende robusthed i planen. Punktligheden i 2017 er som følge heraf også øget væsentligt, set i relation til niveauet i 2016.

Herudover konkluderer Rigsrevisionen specifikt i forhold til Banedanmark, at særligt påvirkningen fra fejl på Banedanmarks sikringsanlæg har ligget på et utilfredsstillende niveau, samt at projektstyringen på store fornyelsesprojekter har været mangelfuld. Begge dele anerkender Banedanmark, om end fakta på sikringsområdet samtidig viser et generelt stabilt niveau i antal sikringsfejl, og at den stigende påvirkning på punktligheden derfor i udstrakt grad må tilskrives andre forhold, herunder manglende robusthed i de underliggende produktionsplaner (køre-, omløbs- og personaleplaner). Fremadrettet adresseres ni-



veauet af antal fejl på sikringsanlæg primært via udrulningen af Signalprogrammet og sekundært via fortsat præventivt vedligehold af de eksisterende anlæg. I relation til projektstyringen af større fornyelsesprojekter har Banedanmark i 2017 blandt andet implementeret nye principper for robust overlevering (fra projekt til drift) efter endt udførelse af fornyelsesprojekter og implementerer i de kommende år også forbedringer i projektplanlægningen for at øge robusthed og minimere de trafikale risici i forbindelse med de større fornyelsesprojekter.

Uagtet ovennævnte tiltag vurderer Banedanmark, at målopfyldelsen på den samlede kundepunktlighed også i de kommende år vil være stærkt udfordret. Dels grundet forsinkelserne i udskiftning af de eksisterende signalanlæg, dels fordi selve transitionen over mod ERTMS – med baggrund i de hidtidige erfaringer fra CBTC-udrulningen på S-banen – må formodes at tage længere tid at implementere, og dermed vil den positive effekt, der vil følge heraf, også blive udskudt til et senere tidspunkt.

Endvidere er der i de kommende år en stor projektportefølje på jernbanen netop for at bringe den i form til fremtiden. Det kan dertil nævnes, at især fejl på DSB's aldrende togflåde samt et generelt presset produktionssystem med få reserver og lille fleksibilitet forventes at påvirke kundepunktligheden i de kommende år. Disse udfordringer er først endeligt løst, når ERTMS-transitionen, elektrificeringen, samt udskiftningen af DSB's nuværende togflåde er gennemført.”

Det bemærkes desuden, at Statsrevisorerne i sin konklusion anfører følgende:

”Rigsrevisionen finder, at Transportministeriet som overordnet ansvarlig for togdriften i Danmark bør forholde sig til, hvordan en mere stabil togdrift med høj punktighed kan nås, set i lyset af at grundforudsætningerne for at nå kundepunktlighedsmålet har ændret sig siden indgåelsen af trafikkontrakten.

Transportministeriet har hertil oplyst, at en mulig løsning kan være at vurdere, om der er strækninger, hvor der i dag er en højere frekvens (antal togafgange), end antallet af passagerer tilsiger. På den baggrund kan ministeriet undersøge, om reduktioner i frekvensen på bestemte strækninger vil kunne bidrage til at højne kundepunktligheden. Efter ministeriets opfattelse er det derimod ikke en oplagt løsning at reducere kontraktkravene til kundepunktlighed, da ændrede kontraktkrav ikke ændrer ved passagerernes oplevelse af punktigheden.”

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i samarbejde med DSB og Banedanmark pt. analyserer, om den nuværende trafikintensitet er hensigtsmæssig. Det kan desuden oplyses, at ministeriet og DSB med den netop indgåede Tillægskontrakt 19 til DSB-kontrakten har aftalt at ændre kravene til operatørpunktligheden på baggrund af ”objektive ændringer i



forhold, der ligger uden for DSB's kontrol, og som har betydning for DSB's mulighed for at overholde kravene til operatørpunktlighed".

I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne benytte muligheden for at tilføje, at jeg er fuldstændig enig med Statsrevisorerne i, at særligt den fortsatte brug af de gamle signaler og DSB's aldrende materiel udgør en helt afgørende begrænsning i mulighederne for at opnå en forbedret punktighed i fremtiden.

Det er derfor helt afgørende for mulighederne for at opnå en forbedret punktighed på sigt, at den nuværende udskiftning af det eksisterende signalsystem gennemføres i overensstemmelse med de forudsætninger, der blev opnået politisk enighed om i november 2017.

Ligeledes er der på materielområdet sat flere tiltag i søen, der skal afhjælpe de nuværende udfordringer, der særligt er forbundet med IC4 og brugen af gammelt dieselmateriel. Indkøbet af nye ellokomotiver forventes at medføre en markant forbedret driftsstabilitet i forhold til det materiel, som benyttes nu. På længere sigt vil indkøbet af Fremtidens Tog give forudsætninger for et effektivt og fokuseret vedligehold med en forventet forbedret driftsstabilitet til følge.

I lyset af behovet for forbedret infrastruktur og materiel vil jeg gerne bemærke, at beretningen efter min opfattelse med al tydelighed har vist, at implementering af køreplanen for 2016 (K16) ramte den øvre grænse for, hvor megen kapacitet, der kan presses ud af den eksisterende jernbane og dens materiel. I den situation, som vi befinder os i nu kan der med K16 i bakspejlet efter min opfattelse således ikke indhentes markante forbedringer i punktigheden med udgangspunkt i selve planlægningen og tilrettelæggelsen af trafikken, selvom DSB's og Banedanmarks arbejde med at tilpasse og forbedre naturligvis fortsat er nødvendigt.

Der er i Danmark et politisk ønske om at køre med høj frekvens i forhold til den eksisterende infrastrukturkapacitet. Der har den konsekvens, at der kører rigtig mange tog, og visse steder er infrastrukturen overbelastet, fordi mange tog – og togsystemer – skal forbi de samme steder (flaskehalse). Det drejer sig navnlig om infrastrukturen på Vestfyn og omkring København. Konkret betyder det, at togtrafikken er sårbar over for selv mindre driftsforstyrrelser med deraf følgende lav punktighed. Ønskes der en højere punktighed, skal der som udgangspunkt skæres i frekvensen særligt i myldretiden, hvor der er flest afgang, og forsinkelserne derfor oftere spreder sig som ringe i vandet. Det er et vanskeligt dilemma i forhold til ønsket om en god betjening af passagererne at skære myldretidsafgange bort for at forbedre punktigheden. Men hvis ovennævnte analyse viser, at der kan være væsentlige gevinster for punktigheden, vil jeg tage initiativ til en politisk drøftelse af problemstillingen.

En kopi af denne redegørelse er sendt til Rigsrevisionen.



Med venlig hilsen

Side 5/5


Ole Birk Olesen