



Rigsrevisionens notat om beretning om
togenes punktlighed



revision
revision

revision

Vedrører:
Statsrevisorernes beretning nr. 3/2017 om togenes punktlighed

Transport-, bygnings- og boligministerens redegørelse af 2. februar 2018

1. marts 2018

RN 702/18

1. Rigsrevisionen vurderer i dette notat de initiativer, som transport-, bygnings- og boligministeren (herefter transportministeren) har iværksat og vil iværksætte som følge af Statsrevisorernes bemærkninger og beretningens konklusioner.

KONKLUSION

Transportministeren oplyser, at de fejlbehæftede forudsætninger, der bl.a. var årsag til den manglende robusthed i køreplanen for 2016, er blevet rettet i de efterfølgende køreplaner, og at punktligheden som følge heraf er øget i forhold til 2016. Rigsrevisionen finder DSB's og Banedanmarks arbejde med at analysere årsagerne til den manglende robusthed i køreplanen for 2016 og indsatsen for at tilrette de efterfølgende køreplaner tilfredsstillende og vurderer, at denne del af sagen kan afsluttes.

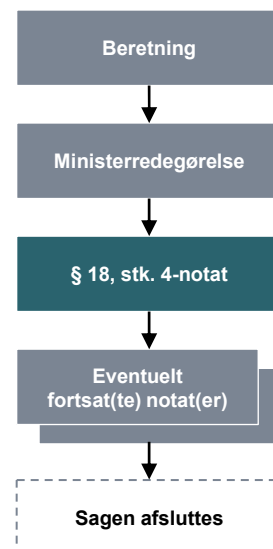
Rigsrevisionen baserer denne konklusion på følgende:

- DSB og Banedanmark har siden idriftsættelsen af køreplanen for 2016 igangsat en række analyser af de fejlbehæftede forudsætninger, der indgik i køreplanen for 2016.
- DSB og Banedanmark har tilrettet de fejlbehæftede forudsætninger og justeret køreplanen i de efterfølgende køreplanskift med sigte på at øge den grundlæggende robusthed i køreplanen.

Transportministeren oplyser, at den fortsatte brug af de gamle signaler og DSB's aldrende materiel udgør en helt afgørende begrænsning i mulighederne for at opnå en forbedret punktlighed i fremtiden.

Transportministeren oplyser videre, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB har indgået en tillægskontrakt med aftale om at ændre kravet til DSB's operatørpunktlighed på baggrund af objektive ændringer, der ligger uden for DSB's kontrol.

Sagsforløb for en større undersøgelse



Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

Transportministeren oplyser også, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i samarbejde med DSB og Banedanmark er i gang med at analysere, om den nuværende frekvens (antal togafgange) er hensigtsmæssig i forhold til øget kundepunktlighed.

Endelig oplyser transportministeren, at Banedanmark har implementeret nye principper for robust overlevering efter udførelse af fornyelsesprojekter, og at Banedanmark i de kommende år implementerer forbedringer i projektplanlægningen i forbindelse med de større sporfornyelsesprojekter.

Rigsrevisionen vil fortsat følge udviklingen og orientere Statsrevisorerne om:

- Transport-, Bygnings- og Boligministeriets og DSB's arbejde med at fastsætte et nyt krav for DSB's operatørpunktlighed
- Transport-, Bygnings- og Boligministeriets arbejde med at analysere, om den nuværende frekvens er hensigtsmæssig
- DSB's arbejde med at ansætte op mod 200 medarbejdere på DSB's værksteder
- Banedanmarks tiltag for at forbedre projektplanlægningen af større sporfornyelsesprojekter.

I. Baggrund

2. Rigsrevisionen afgav i oktober 2017 en beretning om togenes punktighed. Beretningen handlede om DSB's og Banedanmarks indsats for at nå det fælles mål for kundepunktlighed for DSB's trafik på fjern- og regionalbanen.

3. DSB indgik i april 2015 en ny 10-årig kontrakt med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om driften af togtrafikken for perioden 2015-2024. Kontrakten indeholder et nyt mål for kundepunktlighed. Der er tale om et fælles mål for både DSB og Banedanmark, hvor der måles på, hvor stor en del af kunderne der ikke bliver forsinket mere end 3 minutter.

4. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, bemærkede de, at DSB's og Banedanmarks indsats for at nå målet for kundepunktlighed ikke havde været tilfredsstillende. Det skyldtes bl.a., at DSB havde haft mange fejl på togene, og at der havde været mange fejl ved Banedanmarks sikrings- og signalanlæg. Både DSB og Banedanmark havde ydet en indsats i 2017 for at forbedre kundepunktligheden, men Statsrevisorerne konstaterede, at kundepunktligheden stadig lå under målet. Statsrevisorerne konstaterede også, at Banedanmarks gamle sikrings- og signalanlæg og DSB's gamle og problemfyldte tog også i de kommende år ville udfordre en stabil togdrift med høj punktighed.

5. Det fremgik også af beretningen, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet som overordnet ansvarlig for togdriften i Danmark burde forholde sig til, hvordan en mere stabil togdrift med høj punktighed kunne nås, set i lyset af at grundforudsætningerne for at nå kundepunktlighedsmålet havde ændret sig siden indgåelse af trafikkontrakten.

6. Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk og på www.ft.dk/Statsrevisorerne.

II. Gennemgang af transportministerens redegørelse

DSB's og Banedanmarks udarbejdelse af en robust køreplan

7. Statsrevisorerne bemærkede, at DSB's køreplan for 2016 ikke var tilstrækkelig robust til at sikre en stabil togdrift med høj punktlighed.

8. Det fremgik af beretningen, at årsagen til, at køreplanen for 2016 ikke var tilstrækkelig robust, bl.a. var, at en række data og forudsætninger, som DSB var ansvarlig for, ikke var korrekte, og at robustheden i køreplanen blev påvirket negativt af beslutningen om at indføre grænsekontrol fra Tyskland og ID-kontrol til Sverige.

Det fremgik også af beretningen, at DSB og Banedanmark efterfølgende havde lagt mere tid ind i køreplanen for på den måde at forbedre kundepunktigheden, og at DSB havde igangsat et arbejde med at sikre retvisende data. Disse data var så vidt muligt indarbejdet i efterfølgende køreplaner fra 2017 og frem.

9. Transportministeren oplyser, at DSB er enig i, at køreplanen for 2016 ikke var tilstrækkelig robust, og at det bl.a. skyldtes fejlbehæftede forudsætninger og uventede forhold som ID- og grænsekontrol. Ministeren oplyser også, at DSB har tilrettet de fejlbehæftede forudsætninger i de efterfølgende køreplaner.

10. Transportministeren oplyser, at Banedanmark tager Rigsrevisionens kritik af køreplanen for 2016 til efterretning, og tilføjer, at køreplanen efterfølgende er blevet justeret ved flere på hinanden følgende køreplansskift, og at punktligheden i 2017 som følge heraf er øget væsentligt, set i relation til niveauet i 2016.

11. Rigsrevisionen finder det tilfredsstillende, at DSB og Banedanmark har tilrettet de fejlbehæftede forudsætninger og justeret de efterfølgende køreplaner med henblik på øget robusthed. Rigsrevisionen vurderer derfor, at denne del af sagen kan afsluttes.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets og DSB's justering af målet for operatørpunktlighed

12. Det fremgik af beretningen, at væsentlige forudsætninger havde ændret sig, siden trafikkontrakten med DSB blev indgået i april 2015, herunder forsinkelsen af Signalprogrammet. Dette betød bl.a., at Banedanmarks bidrag til at forbedre kundepunktigheden først ville slå gennem senere end oprindeligt forudsat.

13. Det fremgik også af beretningen, at DSB og Banedanmark i foråret 2017 rettede henvendelse til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet for at drøfte en justering af kundepunktligheds målet baseret på, at der var sket væsentlige objektive ændringer af forudsætningerne for at afvikle trafikken. DSB og Banedanmark havde i den forbindelse udarbejdet en prognose for kundepunktigheden for perioden 2017-2024, som viste, at de ikke forventede at opfylde det gradvist skærpede kundepunktligheds mål i kontraktperioden.

14. Transportministeren oplyser, at ministeren er 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 punktlighed i fremtiden.

15. Transportministeren oplyser, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB netop har indgået en tillægskontrakt til trafikkontrakten, hvoraf det fremgår, at der skal fastlægges nye krav til operatørpunktligheden med udgangspunkt i "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".

16. Rigsrevisionen vil fortsat følge Transport-, Bygnings- og Boligministeriets arbejde med at fastsætte et nyt krav til DSB's operatørpunktlighed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets analyse af reduceret frekvens som bidrag til højere kundepunktlighed

17. Det fremgik af beretningen, at flere strækninger af det danske jernbanenet er defineret som overbelastet infrastruktur, og at der på flere andre strækninger køres med en meget høj belastning, som er tæt på eller overstiger Den Internationale Jernbaneunions anbefalede maksimumudnyttelse. Den høje udnyttelse af jernbanenettet påvirker mulighederne for at opnå en høj kundepunktlighed, da togtrafikken på disse strækninger er sårbar over for selv meget små driftsforstyrrelser.

18. Transportministeren oplyser, at infrastrukturen visse steder er overbelastet, hvilket betyder, at togtrafikken er sårbar over for selv mindre driftsforstyrrelser med deraf følgende lav punktighed. Ministeren oplyser også, at der som udgangspunkt skal skæres i frekvensen særligt i myldretiden, hvor forsinkelserne oftere spreder sig som ringe i vandet, hvis der ønskes en højere punktighed.

19. Transportministeren oplyser, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i samarbejde med DSB og Banedanmark p.t. analyserer, om den nuværende frekvens er hensigtsmæssig. Ministeren oplyser også, at ministeren vil tage initiativ til en politisk drøftelse af forholdet mellem frekvens og punktighed, hvis analysen viser, at der kan være væsentlige gevinster for punktigheden.

20. Rigsrevisionen finder det positivt, at transportministeren forholder sig til, hvordan en mere stabil togdrift med høj punktighed kan nås. Rigsrevisionen vil fortsat følge Transport-, Bygnings- og Boligministeriets arbejde med at analysere, om den nuværende frekvens er hensigtsmæssig.

DSB's tiltag for at forbedre leverancen af tog til drift og øge værkstedskapaciteten

21. Statsrevisorerne bemærkede, at DSB's leverance af tog fra værksted til drift havde været mangelfuld, og at værkstedskapaciteten havde været utilstrækkelig.

22. Det fremgik af beretningen, at den største årsag til forsinkelser, som DSB var ansvarlig for, var hovedområdet Vedligehold, der omfattede forsinkelser forårsaget af fejl på tog eller lokomotiver.

Det fremgik også af beretningen, at DSB på baggrund af en analyse havde igangsat en række tiltag for at løfte kvaliteten i materiellet og sikre en bedre styring og ledelse af leverancen af tog til drift. DSB havde bl.a. besluttet at ansætte op mod 200 nye medarbejdere fordelt på alle DSB's værksteder for at imødekomme det ekstraordinære behov for øget fejlrensning på togene. Arbejdet med at rekruttere nye medarbejdere blev påbegyndt i 2016 og fortsatte i hele 2017.

23. Transportministeren oplyser, at DSB's aldrende materiel udgør en helt afgørende begrænsning i mulighederne for at opnå en forbedret punktighed i fremtiden. Ministeren oplyser videre, at der er igangsat flere tiltag, der skal afhjælpe de nuværende udfordringer, der er særligt forbundet med IC4 og brugen af gammelt dieselmateriel. Bl.a. forventes indkøbet af ellokomotiver at medføre en markant forbedret driftsstabilitet i forhold til det nuværende materiel. Ministeren oplyser også, at indkøbet af Fremtidens Tog på længere sigt vil give forudsætninger for et effektivt og fokuseret vedligehold med en forventet forbedret driftsstabilitet til følge.

24. Rigsrevisionen finder det positivt, at Transportministeren har taget tiltag, der skal bidrage til en højere driftsstabilitet i fremtiden. Rigsrevisionen vil fortsat følge DSB's arbejde med at ansætte op mod 200 medarbejdere på DSB's værksteder.

Banedanmarks tiltag for at forbedre planlægningen af større sporfornyelsesprojekter

25. Statsrevisorerne bemærkede, at Banedanmark havde haft en mangelfuld projektstyring af sporfornyelsesprojekter, og at forsinkelsen af Signalprogrammet havde medført, at planlagte udskiftninger af gamle sikrings- og signalanlæg ikke var blevet gennemført.

26. Det fremgik af beretningen, at den største årsag til forsinkelser, som Banedanmark var ansvarlig for, var sikrings- og signalfejl. En anden væsentlig årsag var forsinkelser på de store sporfornyelsesprojekter.

Det fremgik også af beretningen, at Banedanmark i efteråret 2016 fik foretaget en analyse af planlægningsprincipperne for de store sporfornyelsesprojekter, og at Banedanmark med udgangspunkt i analysens anbefalinger havde igangsat et program for implementering af analysens anbefalinger.

27. Transportministeren oplyser, at det er afgørende for mulighederne for at opnå en forbedret punktlighed, at den nuværende udskiftning af det eksisterende signalsystem gennemføres i overensstemmelse med de forudsætninger, der blev opnået politisk enighed om i november 2017. Ministeren oplyser også, at Banedanmark fremadrettet primært vil adressere antallet af fejl på sikringsanlæg via udrulningen af Signalprogrammet og sekundært via fortsat præventivt vedligehold af de eksisterende anlæg.

28. Transportministeren oplyser, at Banedanmark i 2017 har implementeret nye principper for robust overlevering fra projekt til drift efter endt udførelse af fornyelsesprojekter, og at Banedanmark i de kommende år vil implementere forbedringer i projektplanlægningen for at øge robusthed og minimere de trafikale risici i forbindelse med de større fornyelsesprojekter.

29. Rigsrevisionen finder det positivt, at Banedanmark har implementeret nye principper for overlevering af fornyelsesprojekter. Rigsrevisionen finder det også positivt, at Banedanmark i de kommende år vil forbedre projektplanlægningen. Rigsrevisionen vil fortsat følge Banedanmarks tiltag for at forbedre projektplanlægningen af større sporfornyelsesprojekter.