

Spørgsmål AC

Hvilke initiativer agter regeringen at iværksætte, som opfølgning på Produktivitetskommissionens klare anbefaling om at togdriften på flere regionale og intercity- jernbanelinger skal sendes i udbud?

Svar

Jeg har med interesse læst Produktivitetskommissionens rapport. Jernbanedrift er et vanskeligt emne, og desværre holder Produktivitetskommissionens analyser her ikke til målstregen.

Jeg er enig i, at passagertrafikken på jernbanen har et væsentligt produktivetsproblem, da jernbanen på mange strækninger ikke er konkurrencedygtig med bilen, hverken for så vidt angår tid eller omkostninger.



Spørgsmålet er, hvad man kan og skal gøre ved det.

Produktivitetskommissionen foreslår, at togdriften på flere regional- og intercitylinjer skal sendes i udbud.

Det kan man mene. Men hvis man mener det, så synes jeg også, at man skylder at forholde sig til den forbedring af effektiviteten i togdriften, som DSB gennemfører i disse år. Det gør Produktivitetskommissionen ikke.

Når DSB kommer i mål med sin genopretningsplan i 2014, så vil de faktisk have løftet produktiviteten lige så meget, som man ville opnå ved udbud i følge Produktivitetskommissionen. DSB er endnu ikke i mål, men de er dog kommet to tredjedele af vejen, og de har



konkrete planer og aftaler for den sidste tredjedel.

Produktivitetskommissionen bygger sin anbefaling på en konsulentrapport udarbejdet af Boston Consulting Group, BCG, på baggrund af DSB's økonomi i 2007.

Det var en omfattende analyse af mulige strategier jernbanen, som blev lavet for Transportministeriet.

BCG fandt, at man ved at udbyde al togtrafik kunne opnå en effektivisering på mellem 400 og 650 mio. kr. årligt alt efter, hvilken udbudsstrategi man valgte.

Produktivitetskommissionen skønner, at der på jernbanen skulle være mulighed for at realisere en årlig bruttogevinst på mellem 0,9 og 1,3 mia. kr. ved udbud af



DSB's trafik. Men herfra skal man trække omkostninger til udbud af trafikken, styring af operatøren og tab af samdriftsfordele på op til flere hundrede millioner kroner. Så nettobesparelsen er væsentlig lavere, sådan som BCG's tal også viste.

Produktivitetskommissionen nævner ikke, at der er kommet en ny ledelse i DSB, som er gået i gang med at effektivisere virksomheden.

DSB vil ved udgangen af 2014 have gennemført en forbedring af økonomien på 1 mia. kr. Det er med andre ord sammenligneligt med det potentiale på mellem 0,9 og 1,3 mia. kr. som Produktivitetskommissionen har opgjort. Og hvor DSB som sagt til dato allerede har realiseret to tredjedele.



Hvis vi skal være meget præcise, så vil DSB ved udgangen af 2014 have realiseret en ren effektivisering på over 600 mio. kr. i 2007 priser. Heraf kan en lille del dog ikke direkte sammenlignes med BCG's effektiviseringspotentiale.

Men ved udgangen af 2014 vil DSB under alle omstændigheder have høstet stort set det økonomiske potentiale ved en fuld udbudsstrategi, som BCG anslog til mellem 400 og 650 mio. kr.

Jeg mener dog ikke, at DSB skal stoppe her. I den nye kontraktperiode skal vi opstille klare mål for DSB. Og staten skal kunne gå ud af kontrakten med DSB, hvis DSB ikke opfylder dem. Og et af målene bliver, at DSB skal realisere en effektivisering, der klart overstiger den maksimale gevinst ved en fuld



udbudsstrategi, som BCG har anslået. Samtidig skal vi fortsat have øje for muligheden af, at andre operatører end DSB kører jernbanetrafik i Danmark. Det skal jeg vende tilbage til under besvarelsen af næste samrådspørgsmål.

Når man ser bort fra de direkte økonomiske aspekter, så vurderede BCG i øvrigt også, at en intensiveret styringsstrategi af DSB er mindre risikabel i forhold til forsyningssikkerheden end flere udbud.

En god og stabil togdrift er af afgørende betydning for mobiliteten på de centrale pendler-strækninger og i trafikken mellem landsdelene.

Jeg er således glad for, at DSB i 2012 havde en rekord høj rettidighed, og at udviklingen ser ud til at være fortsat i



2013. Så DSB leverer allerede nu et bedre produkt for færre penge.

Jeg vil gerne takke medarbejderne i DSB og ledelsen, der har ydet en stor indsats i denne forbindelse.

Det er også bemærkelsesværdigt, at Produktivitetskommissionen slet ikke omtaler den oplagte produktivitetsforbedring, der ligger i at investere i ny jernbaneinfrastruktur.

Som jeg ser det, må mere effektive togoperatører og en mere effektiv jernbaneinfrastruktur gå hånd i hånd.

Regeringen har foreslået en timemodel på jernbanen, som fx vil skære rejsetiden mellem København og Århus ned til 2 timer og gøre landsdelstrafikken yderst konkurrencedygtig ift. bilen.



Timemodellen indebærer også forbedringer for yderligere 7 mio. togpassagerer om året, der rejser regionalt på hovedbanenettet mellem Aarhus, Trekantområdet, Odense, Sønderjylland og Esbjerg.

Det er et geografisk område med flere vækstcentre, hvor virksomheder etablerer sig, og der er derfor et stort potentiale for udvikling af trafikken.

Højere hastighed forøger produktiviteten på to måder.

For det første skal der bruges færre tog og mindre personale til at producere det samme transportarbejde, fordi togene kan nå at køre frem og tilbage flere gange i løbet af en dag.



For det andet sparer passagererne tid, da de kommer hurtigere frem. Vi får et togprodukt med en højere kvalitet og en større værdi for passagererne. Samtidig mindskes trængslen på vejnettet, da det hurtigere togprodukt tiltrækker flere passagerer.

Jeg er således enig i behovet for en højere produktivitet i jernbanepassagertrafikken i Danmark. Produktivitetskommissionens analyser er dog mangelfulde. At det er afgørende at investere i infrastruktur, nævnes ikke. Kommissionen undlader også at fortælle om risiciene ved udbud, og at BCG peger på en effektivisering af DSB som en alternativ vej til højere produktivitet. Som sådan kan Kommissionens anbefalinger ikke i sig selv give



anledning til meget andet end ærgrelse
over en for overfladisk analyse.