

DSB anno 2019

I august måned 2011 udkom en rapport udarbejdet af Quartz & Co.:

EFFEKTIVISERING AF DSB

UDARBEJDET FOR FINANSMINISTERIET OG  
TRANSPORTMINISTERIET

Rapporten skulle bla anvendes til at se på hvordan årtiers svigtende tillid til DSB kunne genoprettes og ved forestående ledelsesskifte kunne rapporten endvidere danne grundlag for en fornyet masterplan.

DSB (og andre infrastrukturselskaber) betyder ganske meget for borgerne i hverdagen og derfor er en høj leveringssikkerhed af et produkt som transport af afgørende betydning for ikke kun folks velfærd men også landets mange virksomheder der skal have tillid til og tro på at deres medarbejdere kan komme sikkert, trygt frem og tilbage og naturligvis til tiden.

Lige her omkring sidstnævnte – TIDEN – har været DSB's store udfordring.

Tid er det "nye sort". Befolkningen gider ikke spille deres tid. Vi lever i et samfund hvor ting skal gå stærkere og stærkere det ved vi fra ganske mange brancher og svar tider på det ene og det andet er afgørende for kundens oplevelse af en serviceorienteret virksomhed.

Når tid er vigtig hænger det naturligvis også sammen med at f.eks. en børnefamilie skal kunne regne med at kunne aflevere og hente børn i institutioner til tiden og samtidig når frem i tide til jobbet – eller retur inden institutionen lukker.

Vores samfund har endvidere en drejning hvor flere lever alene evt. med deres børn på delebasis og derfor SKAL infrastrukturen virke og være til at stole på.

Samtidig har vi omkring de store byer og især omkring Storkøbenhavn en stigende biltrafik som mange ønsker at gøre noget ved.

En tidligere Socialdemokratisk regering ville indføre en Betalingsring – den jeg vil tillade mig at kalde en "Skattering". Heldigvis "kom der en god løsning i morgen" – og det var at droppe Betalingsringen.

Hvorfor? – jo fordi forudsætningerne for en Betalingsring og ny skatteskrue ikke var helt på plads. En af de vigtigste forudsætninger for at få folk ud af bilerne og over i hele den kollektive transport – var og er fortsat at man kan stole på leverancen. Det kunne man ikke og det kan man fortsat ikke helt.

Er det så blevet bedre siden denne rapport fra 2011 udkom?

Syntes at det er så godt et spørgsmål – som suppleres med hvad har siddende Transportministre så gjort ved sagen siden de i 2011

fik en "drejebog" til hvilke kvaler DSB havde og i mange tilfælde ser ud til fortsat at have.

Det skal IKKE ses som et angreb på selskabet DSB. Det er meget vigtigt for mig at fastslå at DSB er dybt afhængig af dels BaneDanmark og andre omkringliggende offentlige myndigheder der har indflydelse på DSB som selskab. Måske derfor har det været svært og er fortsat svært for DSB at performe og ikke mindst at blive Brandet som et super selskab.

Offentlige myndigheder bruger iflg. Ministeriernes egen opgørelse og DI's oplæg ca. 5 milliarder på konsulentytelser om året. Det er naturligvis mange penge og forhåbentligt i hvert enkelt tilfælde vurderet relevant. Når det så er sagt så er der ganske mange gode analyser som diverse konsulent mod betaling udarbejder – ligesom denne DSB rapport fra 2011. Mit spørgsmål er blot – laves rapporterne for alibiets skyld – "Nu har vi set på sagerne" – eller laves de med det henblik at træffe gode sunde beslutninger for at forbedre vores samfund?

### **Det får mig til at inspirere såvel Transportministeren som Transportudvalget med følgende:**

- 1) I perioden fra 2007 og til 2010 voksede DSB fra 9 selskaber til 17 og gjorde derved iflg. Rapporten forretningen mere kompleks.

Er der siden gennemført de nødvendige, logiske optimeringer af totalforretningen og evt. effektiviseret dele af de selskaber via sammenlægninger?

- 2) I samme periode 2007 til 2010 er omkostningerne steget med 18% og knapt en milliard. Næsten 60% af den milliard relaterer sig til lønninger – som ligger betydeligt over den generelle lønudvikling på ca. 2% i perioden. Der er altså ansat folk med højere gennemsnitslønninger. Personaleudgifterne udgjorde i 2010 ca. 3,5 mia. kr. Andre eksterne udgifter ca. 1,0 mia. kr. næsten det samme for råvarer- og hjælpematerialer, mens renhold lå nogenlunde stabilt på ca. 330 mio. kr.

Hvordan ser disse tal pr. område så ud i dag? Har DSB gennemført ændringer der har optimeret disse tal? Er der sket afgørende begivenheder som har forbedret eller forværret DSB's situation?

- 3) I rapporten fremvises forbedringspotentialer med følgende meget bemærkelsesværdige tal. Der kan effektiviseres med op til 600-700 mio. kr. på det kørende personel. Det er således et angreb mod arbejdstidstilrettelæggelsen, overenskomster og ikke mindst daglig planlægning. (side 8 punkt 2.2 i rapporten)

Der burde på totalindkøbet som andrager over 5 mia. kr. pr. år kunne spares minimum 300 mio. kr. Dette udgør ca. 50% af det samlede besparelspotentiale på kun disse poster på lige omkring 628 mio. kr.

I alt kunne der iflg. Rapporten opnås forbedringer på mellem 1.2 og 1.3 mia. kr.

Hvorledes har disse omkostninger udviklet sig i årene efter? Er der indgået fornyede overenskomster med forbedringspotentiale set fra virksomhedens side? Vi ved at visse dele af overenskomsterne omfatter Tjenestemænd på helt specielle vilkår. Hvordan har antallet af Tjenestemænd udviklet sig siden rapporten blev udgivet?

Er der igangsat effektiviseringer på det centrale indkøb? Er alle 17 selskaber omfattet af centralindkøb? Sker det på lovlige vilkår og regler om offentligt udbud, god skik og brug når man forvalter så mange indkøbskroner som man rent faktisk gør i DSB.

- 4) Det kørende personel er en omkostning på ca. 1,6 mia. kr. og udgør 50% af de lidt over 3.100 årsværk der er i DSB, hvilket i sig selv er ret bemærkelsesværdigt. En togfører bruger "kun" 1 time og tre kvarter på at føre tog. Altså hans/huns primære opgave på en vagt. (side 9 2.3)

En Lokomotivfører (morsom betegnelse i 2019) opnår en ganske høj løn på ca. 0,5 mio. kr. pr. år. Det er noget mere end en buschauffør hos Movia eller andre tjener.

Regler om overtidsbetaling er nok skabt gennem mange år i drøftelserne med Jernbaneforbundet og er nu slet, slet ikke tidssvarende. 1 Minuts overarbejde kan udløse op til en times afspadsring.

Der kan optimeres med mellem 600 og 700 mio. kr. – er det sket? Hvordan ser tallene ud i dag? Hvordan arbejdstidstilrettelægges tingene i dag og er der indført nye moderne bemandingsplanlægnings- og effektiviseringssystemer? Er der

gennemført forhandlinger med arbejdstagerorganisationerne og er der med det ryddet op i gamle aftaler?

- 5) Den administrative ledelse af DSB viser at der er en ansat pr. kørende medarbejder. Af de ca. 1.600 medarbejdere arbejder halvdelen i centraladministrationen. Analysen peger på at der ved benchmark mod andre lignende selskaber (også udland) kan ske en reduktion på ca. 500 årsværk. Dele af det sker ved at de mange selskaber nu 17 (2010) giver visse overlap og dobbeltarbejde. Den administrative ledelse af DSB opnår ganske høje lønninger.

Hvordan er udviklingen gået siden 2011? Er der opnået de besparelser og effektiviseringer som rapporten angiver og foreslår?

- 6) Kontorer og ejendomme har gennem tiden været et stort aktiv for DSB. Med dengang over 330.000 m<sup>2</sup> og ca. 300 stationer – en utidssvarende kontorejendom i Sølvgade har det også været en enorm belastning for selskabet DSB.

Er udmøntningen af flytningen af hovedkontoret fra Sølvgade til Kalvebod Brygge – (ikke gennemført) men i stedet Taastrup sket fyldest og er de oplagte besparelser og mere effektive måder at arbejde sammen på i moderne kontormiljøer gennemført?

Er der frasolgt ejendomme og er forpligtelserne blevet reduceret? Hvad er den økonomiske gevinst opnået?

- 7) Energi udgifterne har en stor bevågenhed og ændringerne fra Diesel lokomotiver til EL skal og må betyde ganske mange oplagte fordele. Alligevel steg udgifterne til energi med 37% fra 2007 til 2010. En ganske stor post på det totale budget og regnskab.

Er der sket samlet energi indkøb og centrale forhandlinger af samme? Er der sket optimeringer af energiforbruget generelt og hvordan måles det fortsat?

- 8) Materiel og tog er naturligvis en væsentlig del af DSB's base. Vedligehold af disse ting er sat til ca. 1.400 medarbejdere og i 2011 en budget post på 1,6 mia. kr.

Hvordan har disse omkostninger udviklet sig siden 2011?

- 9) IT omkostninger i DSB var i analyse perioden et mere lukket område. Omkostningen svinger mellem 340 mio. kr. til knapt 600 mio. kr. uden at vide præcist hvad det dækker over. Det må anses for muligt med ny teknologi og digitalisering at forbedre kundeoplevelsen på en sådan måde at man forenkler kunderejsen gennem forløbet. Problemerne med Rejsekortet har sikkert givet udfordringer.

Hvad har DSB gjort siden 2011 på IT området? Er der skabt sammenhænge og synergier mellem selskaberne og ikke mindst hele vejen igennem værdikæden? Hvad er de faktiske IT udgifter i dag målt pr. år siden 2007?

- 10) Det kørende personel (punkt 5 side 21) udgøres af Togførere og Lokomotivførere. I tillæg til det findes togbetjente. (siden 2011 er titlen Togsteward afskaffet – dem som gik gennem togene med salg af varer på regional- og fjerntog) Som nævnt udgør det kørende personel i DSB kun halvdelen af det samlede antal ansatte. Der er efterslæb af Tjenestemænd som i 2011 belastede "systemet" men siden aftalen i 1995 om at ophøre med ordningen og disse særvilkår må være sket en positiv udvikling i forpligtelserne for DSB. Af den samlede arbejdstid for en lokomotivfører på 1.924 timer pr. år (1.559 timer) anvendes kun 407 timer til at køre tog.

Hvordan ser det samlede antal Tjenestemænd ud til at være nu? Har nye overenskomster betydet en mere effektiv arbejdstidstilrettelæggelse? Hvordan er den aldersmæssige sammensætning i DSB på det kørende personel? Bruger en Lokomotivfører i dag mere tid på sit egentlige job – det at føre tog end alt mulig andet?

11) Sygefravær. Hvordan har sygefraværet udviklet sig i DSB siden 2007. Sygefravær kan være en indikator på medarbejdertrivsel – god/dårlig ledelse og andet. Danske virksomheder og især det offentlige belastes af enorme sygefraværstal.

Hvordan har sygefraværet udviklet sig i DSB siden 2007. Hvilke tiltag er gennemført for at nedsætte sygefraværet?

12) DSB og On Board service. DSB transporterer millioner af passagerer hvert år. Som passager er du "låst" i en proces på vej fra A til B – gennem længere tid. At DSB ikke har formået at tjene penge på at sælge onboard service er en gåde. Ligesom frasalget af flere af kioskerne på stationerne til 7/11 er uforståeligt. Det at generere kundeflow – det at opholde folk i en mere eller mindre fastlåst situation kan "udnyttes". DSB opgav en forretning der kunne være så indtægtsgivende at det kunne være det nye indtægts ben. At sælge for 47 mio. kr. og tabe 135 mio. kr. burde give overvejelser.

Hvad har DSB opnået ved at frasælge deres stationskiosker til 7/11 – får de en omsætningsbestemt husleje og dermed en upside? – eller er det ren udlejning?

Udenlandske togselskaber har faste kiosker ombord på deres tog som folk handler i (ikke kørende vogne men faste kiosker) Har DSB overvejet det?

13) Løn og lønforhold. Kun 59% af lønnen er en fastløn resten udgøres hovedsageligt af overarbejde, faste – og variable tillæg. En togfører tjener ca. 48% mere end en buschauffør.

Er der sket et opgør med overenskomsterne? Er der set på bemandingsplanlægningen og arbejdstidstilrettelægningen?

14) Vi står foran "Den svære" vintersæson – sådan lyder det hvert efterår. Allerede nu har DSB været ude og signalere at efterårets mange blade fra træerne kan betyde forsinkelser og snart sætter frosten ind og måske sneen der igen, igen vil betyde at togdøre ikke kan lukke osv. Osv. Tænk lige over disse ting som vi har hørt gennem årtier som undskyldninger. Hvorfor er det ikke løst? I andre lande falder der også blade af træerne og ned på skinnerne og det er ikke kun i Danmark der kommer sne og frost. Nu bruges så nye signalsystemer som undskyldninger for forsinkelser og aflysninger – Hvad siger kunderne?

Formålet med dette skriv er alene at finde ud af om Regeringen, Folketinget og Transportudvalget har fokus på disse ting og vil være med til at forbedre infrastrukturen i Danmark. Det er IKKE et angreb på DSB – men en kærlig opfølgning på en drejebog der i 2011 kom med gode anvisninger som også skulle bruges til den daværende nye ledelse. Jeg ønsker blot at vi lærer af de mange penge vi putter i konsulenter og bruger det vi kan til gavn og glæde for borgerne.

For mig er det IKKE spare øvelse via DSB – men en mulighed for at effektivisere og optimere driften til gavn for borgerne og brugerne. Vi får aldrig borgerne til at stille bilen – hvis ikke alternativerne er til stede og til at stole på.

Når vi så taler om bilerne – især omkring de større byer så er det jo fint at der investeres i udbygningerne af vejanlæg og Ring systemer (tak for det) men når så bilerne ankommer til Bygrænsen ved Århus, København, Odense m.fl. ja så er politikken – "Hvordan kan vi så gøre det ekstra svært" at komme videre. Altså en ikke politisk afstemt dagsorden mellem Folketinget og Kommunerne. Erhvervsminister Rasmus Jarlov lancerede en super fin Hovedstadsplan. Måske den tager hensyn til at København ER en storby og ikke et H.C. Andersen eventyr længere. Klart at der er billige point i at sige "Bilerne ud af byen" når man taler til dem der bor der – men desværre er det ikke sådan længere. De profiler der bor i København er også yngre mennesker med børn eller på vej til at få børn. København vokser med mellem 800 og 1.000 borgere hver måned. Hvis ikke man nærmer sig deres behov og forstår deres dagligdag ift. infrastruktur så misser politikerne deres vælgere big time.

Et eksempel på at Københavns Kommune ikke er i "øjnehøjde" med sine borgere. Der er udstedt langt flere Parkeringslicenser end der faktisk er gadeparkerings pladser til. Det er direkte skræmmende at man kan sælge et produkt der rent faktisk ikke findes. Prisen på en P-licens i København er varierende fra ca. 800 kr. til 3.000 kr. pr. år. – En ekstra Skat for det samme produkt en "bås" at sætte sin bil i.

Da Københavns Kommune samtidig har den holdning at nedlægge flere og flere gadeparkeringspladser sker der kun en yderligere problematisering af trafik, transport og parkeringsmuligheder. Der er i Indre by nedlagt over 15.000 p-pladser gennem de seneste 15-20 år. Der drives virksomheder i København – der bor folk i København – der kommer gæster til

Københavnerne – der kommer turister, også i bil. De mange millioner i parkeringsafgifter og bøder som samlet set vel i København nærmer sig en milliard – blev i tidernes morgen aftalt til at skulle bruges på P-anlæg under jorden – hvilket slet ikke er sket.

Når man så som borger kan anvise Københavns Kommune om hvor der rent faktisk kunne oprettes flere P-pladser på eksisterende gader – så er der slet, slet ikke politisk holdning til at finde løsninger til sine Borgere – som HVER dag, mandag til fredag på f.eks. Østerbro ikke kan finde parkering til sin bil – fordi produktet er oversolgt, ja så tænker man om ikke Rasmus Jarlov med en Hovedstadsstrategi kunne påvirke tingene. Vi glæder os.

Bare et eksempel fra Østerbro. På tre år har Kommunen udskrevet P-bøder (afgifter) for næsten en halv million til de borgere der bor i gaden og HAR købt licens men som bare ikke kan finde plads. En halv million – 500.000 kr. i ekstra ”Skat”.

Sendt i den bedste mening – vi kan forbedre vores infrastruktur og tingene hænger nøje sammen.

Jeg anmoder om aktindsigt og svar på mine spørgsmål ovenfor.

Tak.

Henrik Busch

Busch On Board

[henrik@buschonboard.dk](mailto:henrik@buschonboard.dk)

31. marts 2019