



Notat

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Anmodning fra Henrik Busch om aktindsigt – Quartz & Co's rapport fra 2011 om effektivisering af DSB

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har den 4. april 2019 bedt DSB om bidrag til svar på en henvendelse fra Henrik Busch om aktindsigt, der relaterer sig til en række spørgsmål om tiden efter Quartz-rapporten offentliggjort den 16. august 2011. Nedenfor følger DSB's bidrag til besvarelsen.

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

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

DSB's svar: Der henvises til DSB's årsrapport 2018, side 42 og 85. Det bemærkes, at DSB SOV og DSB S-tog A/S fusionerede i 2013. Årsrapporten kan findes på DSB's hjemmeside.

- 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?

DSB's svar: Det fremgår af DSB's årsrapport 2011 side 22, at DSB's samlede omkostninger i 2011 var 10,393 mia. kr. Ifølge DSB's årsrapport 2018 var de samlede omkostninger 9,353 mia. kr. Det bemærkes, at DSB i de seneste år og de kommende år har udgifter på i størrelsesordenen 250 mio. kr. til erstatningskørsel som følge af sporarbejder.

Ifølge årsrapporten udgjorde DSB's personaleomkostninger i 2011 i alt 4,97 mia. kr. I 2018 var tallet 3,604 mia. kr., jf. årsrapporten 2018, side 12.

I forhold til generelle omkostninger til togdrift henvises til årsrapporten 2018, side 92-93.

Koncernsekretariatet

24. april 2019

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 24 68 03 39
morhaa@dsb.dk
www.dsb.dk

- 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 arbejdstidstilrette-læggelsen, 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 forbedringspotentialer 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?

DSB's svar: Der henvises til DSB's svar ovenfor under spørgsmål 2.

Ifølge DSB's årsrapport var der i 2011 2895 tjenestemænd ansat i DSB. I 2018 var tallet 1678.

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.

DSB's svar: DSB kan bekræfte dette.

- 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 overtidbetaling 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?

DSB's svar: Det fremgår af DSB's årsrapport 2018, side 93, at den årlige udgift til kørende personale var 1,683 mia. kr.



Der pågår for tiden forhandlinger mellem DSB og arbejdstagerorganisationerne blandt andet om arbejdstids- og bemandingsplanlægning.

DSB har de seneste 10-15 år forenklet planlægningen af tjenester for det kørende personale og er endvidere i gang med at forenkle køre-, materiel- og stationsplanlægningen, hvilket forventes at give væsentlige besparelser.

Der henvises i øvrigt til DSB's svar ovenfor under spørgsmål 2.

- 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?

DSB's svar: Ifølge DSB's årsrapporter var der i 2011 10.040 fuldtidsbeskæftigede i DSB-koncernen. I 2018 var tallet 7092. Reduktionen af selskaber har medført væsentlige effektiviseringsgevinster.

- 6) Kontorer og ejendomme har gennem tiden været et stort aktiv for DSB. Med dengang over 330.000 m2 og ca. 300 stationer – en utidssvarende kontorejendom i Sølvgade har det også været en enorm belastning for selskaber 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?

DSB's svar: DSB kan bekræfte dette.

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

DSB's svar: DSB har løbende frasolgt de af DSB ejede bygninger og arealer, der ikke længere benyttes til jernbane- eller jernbanerelaterede formål. Eksempelvis solgte DSB i 2013 det hidtidige hovedkvarter i Sølvgade for 280 mio. kr., i 2015 blev det tidligere godsareal ved Dybbølsbro solgt til IKEA, og i 2017 solgte DSB ejendommen på Kalvebod Brygge for 520 mio. kr.

Pr. 1. maj 2019 har DSB Ejendomsudvikling A/S fået friere rammer til løbende at skabe indtægter ud fra kommerciel ejendomsudvikling, der fremover sikrer DSB en varig indtjening på udlejningsejendomme eller en højere pris ved salg af en nyopført ejendom.

Af forretningsmæssige årsager ønsker DSB ikke at udlevere en samlet oversigt med oplysninger om DSB's økonomiske gevinster opnået ved ejendomssalg og -udvikling, idet disse kan henføres til DSB's forretningsforhold. En offentliggørelse



af sådanne oplysninger kan være egnet til at forringe DSB's stilling i forhold til sine konkurrenters. Der henvises til offentlighedsloves § 30, stk. 1, nr. 2.

DSB har overvejet, om Henrik Busch burde få aktindsigt efter reglen om meroffentlighed i offentlighedslovens § 14, stk. 1. DSB har i den forbindelse afvejet på den ene side de hensyn, der ligger til grund for bestemmelsen i offentlighedslovens § 30, stk. 1, nr. 2 og på den anden side den berettigede interesse, Henrik Busch måtte have i, at anmodningen om aktindsigt imødekommes fuldt ud.

DSB har på den baggrund ikke fundet grundlag for, at han kan få udleveret de efterspurgte oplysninger. Der er herved lagt vægt på, at hensynet til, at det vil være af væsentlig økonomisk betydning for DSB, at oplysninger om DSB Ejendomsudviklings økonomiske gevinster i den konkrete sag vejer tungere end hensynet til, at Henrik Busch får indsigt i disse oplysninger.

- 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.

DSB's svar: Oplysninger om DSB's energiforbrug fremgår af DSB's årsrapport 2018, side 119 og DSB's miljørapport, som kan findes på DSB's hjemmeside.

Siden august 2017, hvor det blev muligt at køre med eltog mellem Lunderskov og Esbjerg, har DSB reduceret energiforbruget og CO₂-udledningen på strækningen. DSB kan oplyse, at omstillingen fra diesel- til eltog på Fjern & Regionalbanen først kan ske fuldt ud, når infrastrukturen understøtter dette. Først da kan de fulde effekter høstes.

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

DSB's svar: Der henvises til svaret ovenfor under spørgsmål 7. DSB kan endvidere oplyse, at DSB løbende arbejder på at optimere energiforbruget.

- 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?

DSB's svar: Der henvises til DSB's årsrapport for 2018, side 93, hvor de samlede omkostninger til togtørsel fremgår.

- 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?

DSB's svar: DSB kan bekræfte, at reduktionen og sammenlægningen af selskaber har medført en række synergier og væsentlige effektiviseringsgevinster.

Hvad er de faktiske IT udgifter i dag målt pr. år siden 2007?

DSB's svar: DSB er som jernbaneoperatør konkurrenceudsat og ønsker af forretningsmæssige årsager ikke at udlevere oplysninger om DSB's udgifter til IT, som kan henføres til DSB's forretningsforhold. En offentliggørelse af sådanne oplysninger kan være egnet til at forringe DSB's stilling i forhold til sine konkurrenters. Der henvises til offentlighedsloves § 30, stk. 1, nr. 2.

DSB har overvejet, om Henrik Busch burde få aktindsigt efter reglen om meroffentlighed i offentlighedslovens § 14, stk. 1. DSB har i den forbindelse afvejet på den ene side de hensyn, der ligger til grund for bestemmelsen i offentlighedslovens § 30, stk. 1, nr. 2 og på den anden side den berettigede interesse, Henrik Busch måtte have i, at anmodningen om aktindsigt imødekommes fuldt ud.

DSB har på den baggrund ikke fundet grundlag for, at han kan få udleveret de efterspurgte oplysninger. Der er herved lagt vægt på, at hensynet til, at det vil være af væsentlig økonomisk betydning for DSB, at oplysninger om DSB's udgifter til IT ikke udleveres i den konkrete sag vejer tungere end hensynet til, at Henrik Busch får indsigt i disse oplysninger.

- 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?

DSB's svar: Der henvises til svaret under spørgsmål 3.

Har nye overenskomster betydet en mere effektiv arbejdstidstilrettelæggelse?

DSB's svar: DSB er som jernbaneoperatør konkurrenceudsat og ønsker af forretningsmæssige årsager ikke at udlevere oplysninger om DSB's arbejdstidstilrettelæggelse, som kan henføres til DSB's forretningsforhold. En offentliggørelse af sådanne oplysninger kan være egnet til at forringe DSB's stilling i forhold til sine konkurrenters. Der henvises til offentlighedsloves § 30, stk. 1, nr. 2.

DSB har overvejet, om Henrik Busch burde få aktindsigt efter reglen om meroffentlighed i offentlighedslovens § 14, stk. 1. DSB har i den forbindelse afvejet



på den ene side de hensyn, der ligger til grund for bestemmelsen i offentlighedslovens § 30, stk. 1, nr. 2 og på den anden side den berettigede interesse, Henrik Busch måtte have i, at anmodningen om aktindsigt imødekommes fuldt ud.

DSB har på den baggrund ikke fundet grundlag for, at han kan få udleveret de efterspurgte oplysninger. Der er herved lagt vægt på, at hensynet til, at det vil være af væsentlig økonomisk betydning for DSB, at oplysninger om DSB's arbejdstidstilrettelæggelse ikke udleveres i den konkrete sag vejer tungere end hensynet til, at Henrik Busch får indsigt i disse oplysninger.

Hvordan er den aldersmæssige sammensætning i DSB på det kørende personel?

DSB's svar: DSB er som jernbaneoperatør konkurrenceudsat og ønsker af forretningsmæssige årsager ikke at udlevere oplysninger om det kørende personales aldersmæssige sammensætning, som kan henføres til DSB's forretningsforhold. En offentliggørelse af sådanne oplysninger kan være egnet til at forringe DSB's stilling i forhold til sine konkurrenters. Der henvises til offentlighedsloves § 30, stk. 1, nr. 2.

DSB har overvejet, om Henrik Busch burde få aktindsigt efter reglen om meroffentlighed i offentlighedslovens § 14, stk. 1. DSB har i den forbindelse afvejet på den ene side de hensyn, der ligger til grund for bestemmelsen i offentlighedslovens § 30, stk. 1, nr. 2 og på den anden side den berettigede interesse, Henrik Busch måtte have i, at anmodningen om aktindsigt imødekommes fuldt ud.

DSB har på den baggrund ikke fundet grundlag for, at han kan få udleveret de efterspurgte oplysninger. Der er herved lagt vægt på, at hensynet til, at det vil være af væsentlig økonomisk betydning for DSB, at oplysninger om det kørende personales aldersmæssige sammensætning ikke udleveres i den konkrete sag vejer tungere end hensynet til, at Henrik Busch får indsigt i disse oplysninger.

Bruger en Lokomotivfører i dag mere tid på sit egentlige job – det at føre tog end alt mulig andet?

DSB's svar: DSB er som jernbaneoperatør konkurrenceudsat og ønsker af forretningsmæssige årsager ikke at udlevere oplysninger om lokomotivførernes arbejdstid, som kan henføres til DSB's forretningsforhold. En offentliggørelse af sådanne oplysninger kan være egnet til at forringe DSB's stilling i forhold til sine konkurrenters. Der henvises til offentlighedsloves § 30, stk. 1, nr. 2.

DSB har overvejet, om Henrik Busch burde få aktindsigt efter reglen om meroffentlighed i offentlighedslovens § 14, stk. 1. DSB har i den forbindelse afvejet på den ene side de hensyn, der ligger til grund for bestemmelsen i offentlighedslovens § 30, stk. 1, nr. 2 og på den anden side den berettigede interesse, Henrik Busch måtte have i, at anmodningen om aktindsigt imødekommes fuldt ud.

DSB har på den baggrund ikke fundet grundlag for, at han kan få udleveret de efterspurgte oplysninger. Der er herved lagt vægt på, at hensynet til, at det vil være af væsentlig økonomisk betydning for DSB, at oplysninger om



lokomotivførernes arbejdstid ikke udleveres i den konkrete sag vejer tungere end hensynet til, at Henrik Busch får indsigt i disse oplysninger.

- 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.

Hvilke tiltag er gennemført for at nedsætte sygefraværet?

DSB's svar: DSB har stort fokus på medarbejdernes trivsel og gennemfører hvert år såvel en medarbejdertilfredshedsanalyse som en arbejdspladsvurdering, som alle medarbejdere som alle medarbejdere har mulighed for at deltage i. Alle medarbejdere har endvidere mulighed for at afholde en årlig medarbejderudviklingssamtale mellem leder og medarbejder.

I forhold til udviklingen i sygefravær er DSB som jernbaneoperatør konkurrenceudsat. DSB ønsker af forretningsmæssige årsager ikke at udlevere oplysninger om medarbejdernes sygefravær, som kan henføres til DSB's forretningsforhold. En offentliggørelse af sådanne oplysninger kan være egnet til at forringe DSB's stilling i forhold til sine konkurrenters. Der henvises til offentlighedsloves § 30, stk. 1, nr. 2.

DSB har overvejet, om Henrik Busch burde få aktindsigt efter reglen om meroffentlighed i offentlighedslovens § 14, stk. 1. DSB har i den forbindelse afvejet på den ene side de hensyn, der ligger til grund for bestemmelsen i offentlighedslovens § 30, stk. 1, nr. 2 og på den anden side den berettigede interesse, Henrik Busch måtte have i, at anmodningen om aktindsigt imødekommes fuldt ud.

DSB har på den baggrund ikke fundet grundlag for, at han kan få udleveret de efterspurgte oplysninger. Der er herved lagt vægt på, at hensynet til, at det vil være af væsentlig økonomisk betydning for DSB, at oplysninger om sygefraværet blandt DSB's medarbejdere ikke udleveres i den konkrete sag vejer tungere end hensynet til, at han får indsigt i disse oplysninger.

- 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 frasalge deres stationskiosker til 7/11 – får de en omsætningsbestemt husleje og dermed en upside? – eller er det ren udlejning?

DSB's svar: DSB har ikke solgt stationskioskerne men driver selv disse gennem DSB's kioskselskab Kort & Godt A/S.



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

DSB's svar: DSB overvejer pt. ikke at etablere faste kiosker i togene. Der er etableret snack- og drikkeautomater på en række af de største stationer, og alle IC3- og IR4-togsæt er indrettet med drikkeautomater. I forhold til sidstnævnte har DSB valgt, at overskuddet i 2019 går ubeskåret til Unicef.

- 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?

DSB's svar: Der henvises til svaret ovenfor under spørgsmål 10.

- 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?

DSB's svar: DSB vurderer dette spørgsmål som rent retorisk og har derfor intet at bemærke.