By-, Land- og Transportministeriet

Ministeren

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget

ministersvar@ft.dk

16. oktober 2026
2025-3191

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Redegørelse for foranstaltninger og overvejelser i anledning af beretning nr. 21/2025 om revisionen af virksomheder uden for statsregnskabet for 2025

Statsrevisorerne har bedt mig redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som beretningen og Statsrevisorernes bemærkninger har givet anledning til.

Indledning

Forholdene vedrørende DSB og Naviair er i beretningen behandlet under "Andre mangler" og har ikke givet anledning til kritiske udtalelser fra Rigsrevisionen. Jeg tager Statsrevisorernes bemærkninger og Rigsrevisionens vurderinger til efterretning.

Jeg har indhentet bidrag fra DSB og Naviair til brug for redegørelsen.

DSB's driftsstabilitet og vedligeholdelse

Statsrevisorerne fremhæver følgende: "*IC3-togene kørte i 2025 ca. 20 % kortere mellem tekniske fejl, der medførte forsinkelser og aflysninger, sammenlignet med 2024. Stigningen i tekniske fejl på togene skyldes togenes alder, og at DSB i 2024 havde udfordringer med manglende leverancer af motorreservedele mv. IC3- og IC4-togene skal anvendes, indtil IC5-togene efter planen ibrugtages i fjern- og regionaltrafikken fra 2027.*"

Rigsrevisionen vurderer, at DSB's styring af vedligeholdelsen har påvirket driftsstabiliteten negativt i 2025, og at der er risiko for flere forsinkelser eller aflysninger, hvis de tekniske fejl på IC3- og IC4-togene ikke nedbringes.

DSB har oplyst, at udviklingen skyldes togenes alder samt udfordringer med leverancer af motorreservedele i 2024, som havde eftervirkninger i 2025. DSB anfører desuden, at driftsstabiliteten i 2024 var særligt høj.

Ifølge DSB steg antallet af kørte kilometer mellem tekniske hændelser, der medførte forsinkelser eller aflysninger, fra 33.800 km i 2025 til 36.600 km i perioden januar–september 2026 for IC3-togene. Til sammenligning var tallet 42.000 km og 34.700 km i henholdsvis 2024 og 2023. Tallet for 2026 omfatter således kun en del af året.

DSB har oplyst, at IC3-togene har en gennemsnitsalder på ca. 34 år og har i denne periode kørt mere end én milliard kilometer. Hertil blev togene levetidsforlænget i perioden 2017–2022. For IC4-togene er udfasningen af nogle tog allerede igangsat og forventes afsluttet ved udgangen af 2027. IC3-togene skal fortsat anvendes, indtil de gradvist kan udfases i takt med indfasningen af IC5-togene, som efter planen skal tages i brug fra 2027.

DSB har oplyst, at virksomheden arbejder med følgende tiltag:

Tiltag	Beskrivelse	Status	Igangsættelsesdato
#1 Systematisk lukning af gentagerfejl	Formaliseret proces for håndtering af gentagerfejl som har været anvendt for IC4 og nu udrulles til øvrige togtyper.	Der foretages daglig opfølgning mhp. at modne produktionen for tog med tilbagevendende fejl.	3. kvartal, 2026
#2 Reduktion af tog med driftskritiske fejl ved afgang	Sikre at tog med driftskritiske fejl planlægges ind i værkstedsproduktion.	Der er udarbejdet KPI til opfølgning på reparationer og fejl inden for 5.000 km.	3. kvartal, 2026
#3 Tættere koordinering mellem Driftscentret og værksted	Sikre at planlagte tog kommer til værksted som planlagt.	Der er igangsat løbende evaluering af afvikling samt indsat en værkstedsrepræsentant i Driftscentret for at skabe bedre overblik over togmateriellet.	3. kvartal, 2026

Jeg har noteret mig den forbedrede driftsstabilitet for IC3-togene i 2026. Der er fortsat behov for, at DSB sikrer vedligeholdelsen og adgangen til reservedele, så risikoen for forsinkelser og aflysninger begrænses i den resterende driftsperiode for IC3- og IC4-togene.

DSB rapporterer månedligt til ministeriet om driftsstabiliteten for virksomhedens togtyper.

Naviairs bemanding af flyveledere

Statsrevisorerne fremhæver følgende: *"Naviair har ikke sikret tilstrækkelig bemanding af flyveledere til at indfri fem ud af seks præstationsmål for forsinkelser, som EU har fastsat i perioden 2023-2025. Manglen på flyveledere betyder, at færre fly kan håndteres på samme tid, hvilket fører til ventetid både i luften og på jorden. Naviair har opgjort, at de skal øge antallet af flyveledere med ca. 11 % for at leve op til præstationsmålene."*

Rigsrevisionen peger desuden på øget brug af ekstravagter og fortsatte udfordringer med målopfyldelsen, hvis indsatsen for rekruttering og uddannelse af flyveledere samt forbedring af flyveleder-uddannelsen ikke får den ønskede virkning.

Naviair oplyser, at bemandingen er øget, men fortsat er under normeringen i bl.a. tårn- og indflyvningskontrollen i Københavns Lufthavn, hvor bemandingen i 2026, opgjort i fuldtidsstillinger, er ca. 12 pct. under enhedens normering.

Naviair oplyser, at virksomheden arbejder med følgende tiltag under tre hovedspor:

- **Øge tilgangen af flyveledere**, bl.a. ved uddannelse af flere flyveledere og rekruttering af erfarne flyveledere fra andre lande.
- **Fastholdelse af nuværende flyveledere**, herunder tiltag til at fastholde flyveledere og styrke udviklingsmuligheder.
- **Effektivisering af ressourceanvendelsen**, herunder organisatoriske tilpasninger og digitalisering af uddannelse og træning samt investering i og udvikling af ny simulator.

Naviair forventer, at tiltagene styrker bemandingen og reducerer det ressourcemæssige underskud over de kommende år. Trafikstyrelsen orienteres løbende om bemanding, forsinkelser og effekten af tiltagene.

Naviairs foreløbige opgørelse for januar–august 2026 viser lavere flyvelederrelaterede forsinkelser end i 2025 for både Københavns Lufthavn, Kastrup og overflyvninger. De samlede forsinkelser i Københavns Lufthavn, Kastrup er steget på grund af øvrige forsinkelser, særligt vejrforhold. Naviair forventer at opfylde præstationsmålet for overflyvninger i 2026, men ikke for ankomster til Københavns Lufthavn, Kastrup.

Naviair anvender fortsat ekstravagter, men forventer, at behovet i tårn- og indflyvningskontrollen i Københavns Lufthavn, Kastrup falder, i takt med at bemandingen styrkes.

Jeg lægger vægt på, at Naviair styrker bemandingen, så de flyvelederrelaterede forsinkelser og behovet for ekstravagter nedbringes.

Afsluttende bemærkninger

Ministeriet vil gennem den kvartalsvise rapportering følge op på gennemførelsen og effekten af de beskrevne tiltag, første gang i forbindelse med rapporteringen for 3. kvartal 2026.

Kopi af denne redegørelse er samtidig sendt til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen

Signe Munk