

## NOTAT

### DEPARTEMENTET

Dato 25. oktober 2010  
J. nr.

Center for Kollektiv Trafik

### Den britiske jernbanesektor<sup>1</sup>

Erfaringerne med privatiseringen af den britiske jernbanesektor er meget blandede, men resultaterne er samlet set overvejende positive.

Det er således gået særdeles godt med væksten i passagertrafikken. Der har været en passagervækst på knap 75 pct. i perioden 1995 – 2008 målt i transportarbejde, hvad der er den højeste registrerede vækst for noget land i Europa gennem perioden.<sup>2</sup>

Det indebærer også, at jernbanen har udvidet sin markedsandel, da vejtrafikken kun er steget med 15 pct. i samme periode. Togets andel af det samlede transportarbejde i Storbritannien er steget til ca. 7 pct., hvad der nogenlunde svarer til et typisk europæisk niveau, men under det danske på ca. 9 pct.

Jernbanesektoren i Storbritannien har således formået at opnå enestående høje absolutte vækstrater i Europa.

Regulariteten er i de senere år blevet forbedret i forhold til det dårlige udgangspunkt i årene efter Hatfield ulykken i 2000. I 2009 kørte 90,6 pct. af alle tog rettidigt opgjort inden for en 10 minutters margin for tog over lange afstande og 5 minutter for tog over korte afstande.<sup>3</sup>

I hvilken grad trafikstigningen skyldes organiseringen af jernbanesektoren eller andre forhold er vanskeligt at afgøre. Den almindelige vækst og trængselsproblemer på vejnettet har haft en betydning, men operatørerne er dog også blevet meget fokuseret på at tiltrække flest mulige kunder.

Men det hører også med til billedet, at det statslige tilskud til jernbanesektoren er blevet øget markant. Udgifterne lå i 2009 på 5,2 mia. £ i 2009.<sup>4</sup> Det svarer til et niveau, der er ca. tre gange så højt som udgifterne før privatiseringen målt i faste priser.

---

<sup>1</sup> Hovedkilden til notatet, hvor intet andet er anført: Chris Nash "Passenger Rail Franchising – British Experience" notat udarbejdet for ECMT 2006.

<sup>2</sup> Kilde: EU kommissionens seneste transportstatistik.

<sup>3</sup> Kilde: Network Rail.

<sup>4</sup> The Economist 19. august 2010



Men det skal bemærkes at udgiften opgjort pr indbygger er 87 £ årligt eller 740 kr. pr indbygger, hvad der internationalt set ikke er voldsomt. I Danmark anvender staten 1700 kr. pr. indbygger på jernbanen.

Indtil 1993 blev de britiske jernbaner drevet på traditionel vis af det nationale jernbaneselskab British Rail, som havde det fulde ansvar for alle dele af produktionen, herunder infrastrukturen. Virksomheden havde i en årrække været under økonomisk pres fra staten i bestræbelserne på at reducere statstilskuddet.

I november 1993 besluttede den konservative regering at gennemføre en total privatisering af British Rail. Privatiseringen blev gennemført på meget kort tid og blev afsluttet ved udgangen af 1997. Der var da etableret 25 passageroperatørselskaber, 6 godsoperatørselskaber samt materiel-, infrastruktur-, anlægs- og vedligeholdelsesorganisationer, som alle var overført til den private sektor.

Jernbaneinfrastrukturen blev placeret i aktieselskabet Railtrack, som blev privatiseret og børsnoteret. Selskabet finansieredes gennem baneafgifter, som skulle dække alle omkostninger ved infrastrukturen. I konsekvens heraf blev den statslige kontraktbetaling hævet så meget, at operatørerne kunne betale de nødvendige store baneafgifter. Selskabet tjente i øvrigt penge på ejendomsudvikling på stationsområderne.

På baggrund af de første års erfaringer gennemførte den engelske regering en ny strukturtilpasning i 2000, hvor man styrkede koordineringen mellem aktørerne gennem dannelsen af styrende offentlige organer.

En stor togulykke samme år ved Hatfield satte fokus på en stadig dårligere tilstand af banenettet. Den umiddelbare reaktion var en omfattende nedsættelse af hastighederne over store dele af nettet. I konsekvens heraf måtte Railtrack udrede store erstatninger til de private operatører. Da ulykken samtidigt pegede på et behov for en øget vedligeholdelsesindsats, og en række store projekter blev fordyret, gik Railtrack efterfølgende konkurs. Infrastrukturen blev herefter overtaget af en ny institution – Network Rail – der i princippet er selvejende, men som modtager direkte statstilskud til driften og som finansierer projekter via statsgaranterede lån.<sup>5</sup>

Priserne for brug af tog i Storbritannien er steget. Det gælder især for rejser købt i sidste øjeblik og på tidspunkter med stor efterspørgsel. Der er således tale om, at jernbaneoperatørerne anvender en meget høj grad af prisdifferentiering, således som det kendes fra luftfarten. Det er med til at sikre, at passagerne betaler en større andel af omkostningerne ved jernbanedriften.

---

<sup>5</sup> Kilde: Network Rail



Det er bemærkelsesværdigt, at forøgelsen af priserne ikke er sket på bekostning af passagervæksten – nærmest tværtimod. Den høje grad af prisdifferentiering er antagelig medvirkende hertil.

Det væsentligste problem med den britiske model synes at være, at man er endt i en uklar og fordyrende ansvarsfordeling mellem staten og de private selskaber. Der er etableret nogle kontraktformer, hvor staten dækker udsving i indtægterne og visse udsving i omkostningerne. Kommentatorer peger på, at man er havnet i en situation, hvor operatørerne er under omfattende statskontrol, uden at der fra statens side er tilstrækkelig indsigt i resultatdannelsen.<sup>6</sup>

En medvirkende faktor har også været, at de operatører som har vundet udbudskontrakter har stillet urealistiske økonomiforbedringer i udsigt, men som de så alligevel ikke har kunnet opfylde.

Endelig er den omfattende fragmentering af jernbanesektoren dyr. Der er opbygget mange nye grænseflader mellem forskellige parter. Alene styringen af jernbanesektoren er fordelt på 18 forskellige instanser indenfor udbud, regulering, tilladelser og tilsyn.<sup>7</sup> Hertil store udgifter til tilbudsgivning og juridiske slagsmål mellem aktørerne. Navnlig må privatiseringen af infrastrukturen og finansieringen af denne udelukkende via jernbaneafgifter betalt af operatørerne betegnes som en blindgyde. Der er som nævnt også i realiteten gennemført en renationalisering af infrastrukturen.

Det vil dog være forkert at tilskrive privatiseringen hovedansvaret for udgiftstigningen. Ved privatiseringen var infrastruktur og materiel præget af mange års underinvestering og nedslidning. Navnlig efter Hatfield ulykken er der investeret i en forhøjelse af vedligeholdelsesniveauer og forbedringer af infrastrukturen. I de udbudte kontrakter har der endvidere været stillet krav om fornyelse af materiellet.

På trods af de dårlige erfaringer med privatiseringen af infrastrukturen og de vanskelige kontraktforhold er der samlet set tale om en bemærkelsesværdig udvikling, hvor resultatet har været en enestående passagervækst og en markant forbedring af kvaliteten af infrastruktur og materiel inden for rammerne af et statsligt tilskud, som ligger på under det halve af niveauet i Danmark.

---

<sup>6</sup> The Economist 9. november 2006

<sup>7</sup> Kilde: CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), 2010