

Afsporet: Et kritisk perspektiv på jernbaneudviklingen i Norge

Norge har udliciteret ukritisk inden for jernbanesektoren. Man troede, at man fik bedre togtilbud og lavere omkostninger. Men det gik lige omvendt: Man fik dårligere kundeservice, kvalitetsforringelser, fusk og ansvarsforflygtigelse, øgede administrative udgifter, flere skrivebordsansatte og absurde managementsystemer.

Af Leif Kajberg

TOGDRIFT

Det er skæbnens ironi, at luftfartens topfolk åbenbart skal være med til at bestemme skinnetransportens udvikling og fremtid. I Danmark afløses Jesper Lok af en SAS-direktør (Flemming Jensen) på posten som øverste chef i DSB, og i Norge er regeringen ivrig efter at slippe private aktører løs på sporene, og også gerne flyselskabet Norwegian. Den mørkeblå regering har ved sin tiltrædelse således slået fast, at den vil øge konkurrencen på skinnerne. Ifølge Ida Søraunet Wangberg, forfatter til pamfletten »Avsporing. Hvordan konkurrence svekker jernbanen«, var det nemlig den tidligere Høyre-transportordfører Øyvind Hallerakers våde drøm at få Norwegian's stifter og hovedaktionær Bjørn Kjos og hans flyselskab »ned på bakken for å kjøre tog«. »De har virkelig spisskompetanse når det handler om å transportere store menneskemengder«, har Halleraker udtalt til en avis. Ida Søraunet Wangberg har i en kronik i Bergens Tiden påpeget den klare kobling mellem regeringens intention om privatisering inden for norsk jernbanesektor og EU's jernbanedirektiv: »Forretningsteori om at konkurrence og marked altid gir de beste løsningene på alle områder i samfunnet. Den egentlige motivasjonen er at selskaperne vil inn på skinnegangen for å tjene penger på lønnsomme strekninger og offentlige subsidier.« Man vil med andre ord skumme fløden på udvalgte lukrative strekninger. Med risiko for at tyndbefolkede områder og »udkanten« lades i stikken med hensyn til kollektiv transport, og ikke-profitable linjer må lukke. Ida Søraunet Wangberg går i pamfletten »Avsporing« i dybden med en deprimerende udvikling inden for norsk jernbane, der på mange måder minder om de foruroligende og kaosfyldte tilstande på svenske skinner, som journalisten Mikael Nyberg har beskrevet i sin tankevækkende debatbog »Det stora tåggränet«. Nyberg dokumenterer i sin bog - og beskrivelserne er krydret med talrige tragikomiske episoder - hvad der sker, når man blot udliciterer ukritisk inden for jernbanesektoren, når man lader private firmaer stå for baneinfrastrukturen og dens vedligeholdelse og åbner sporene for alle operatører. Man troede, at man fik bedre togtilbud og lavere omkostninger. Men det gik lige omvendt: I stedet fik man i mange tilfælde dårligere kundeservice (undertiden ligefrem kundeekskludering), kvalitetsforringelser med forsinkelser og aflysninger, fusk og ansvarsforflygtigelse, øgede administrative udgifter, flere skrivebordsansatte og absurde managementsystemer. Man skrottede banefaglig ekspertise, i togene, på værkstederne og ude i sporet, og fik i stor stil taget livet af tidligere tiders fagstolthed og fællesskabsfølelse inden for jernbanen. Og de negative effekter er ikke udeblevet: Det er gået ud over togsikkerheden, og der er registreret adskillige utilsigtede hændelser og ulykker. Men i Norge viger man ikke tilbage for at fremme liberaliseringen af togdriften og øge konkurrence på sporene.

EU: Konkurrence er altid godt

Som Ida Søraunet Wangberg ser det, står valget mellem to modeller. På den ene side en samlet organisation og infrastruktur baseret på en helhedstænkning, som muliggør en langsigtet planlægning og koordinering af udviklingen med optimal udnyttelse af jernbanens stordriftsfordele. Den anden model, af født af den nyliberale tidsånd, og kraftigt stimuleret af EU's tiltag på jernbaneanrådet, indebærer en markedsførelse af jernbanen. Her opereres med en opdeling af jernbanen og konkur-



Flere og flere dele af togdriften i Norge blive udliciteret. Her er det et godstog på vej til Bodø.

(Kilde: Wikimedia Commons)

renceudsættelse af transportopgaverne via udbud af strækninger, servicefunktioner, vedligeholdelsesopgaver m.m. For i EU-Kommissionen og borgerlige politikeres optik er konkurrence nemlig altid et godt. Derfor skal private udbydere, som vil tjene penge på at køre tog, have nem adgang til skinnenettet. Som et af midlerne til at fremme denne udvikling blev det i EU's fjerde jernbanepakke bestemt, at selve togdriften skulle adskilles fra forvaltningen af baneinfrastrukturen. I flere lande er der derfor etableret særskilte instanser, som skal stå for vedligeholdelse af eksisterende jernbaner og nyanlæg af strækninger. Eksempelvis har man i Danmark Banedanmark, i Sverige Banverket (med et virvar af private firmaer som »underleverandører«) og i Norge Jernbaneverket. Det er dog ikke alle lande, der har efterlevet henstillingen i EU-direktivet. I bl.a. Frankrig, Tyskland og Østrig har man undladt at lave denne opdeling mellem togoperatører og infrastrukturforvalter. Og i ikke-EU-landet Schweiz er man gået en helt anden vej. Alpelandet er Europas »jernbanemester« og et forbillede på jernbanefronten. Det er herfra, man henter inspiration til visionerne for en slagkraftig togudvikling, en togdrift præget af stor præcision og hyppige afgange, tilpasset samfundets og brugernes behov, og som kommer ud i næsten alle afkroge af landet. Og en togdrift uden afkast og nyliberal forretningstænkning. I Schweiz har man ét offentligt jernbaneselskab, SBB, der også er ejer af infrastrukturen. Dog findes der i enkelte kantonen mindre, selvstændige jernbaneforetagere.

Men det er ikke blot den norske regering, der vil sætte fot i kommercialiseringen af togdriften i Norge. NSBs koncernchef Geir Isaksen - NSB er det norske modstykke til vores hjemlige DSB - har spillet ud med et forslag til en ny organisering af jernbanen i Norge, som grundlæggende vil forandre det statslige aktieselskab NSBs profil og hovedopgave. På Isaksens tegnebræt opstår et nyt statsligt selskab Norsk Jernbane AS (placeret under det, som svarer til Transportministeriet) med overordnet ansvar for infrastruktur, ejendomme plus »den totale togleverance«. Det betyder i praksis, at dette nye selskab skal købe tog tjenester af andre selskaber, som konkurrerer indbyrdes på skinnerne. Derudover etableres - og det er stadig Isaksens vision - Transportselskap AS, med en ren kommerciel profil. Det hører under Næringsdepartementet og skal konkurrere med andre selskaber om at køre passagertog eller busser. Det statslige NSB fritages dermed for sine hidtidige bredere samfundsmæssige forpligtelser og opretholdelsen af en skinnebaseret kollektiv trafik på landsplan. Nu er det lønsomheden, der skal sættes i højsædet, og NSBs koncernchef forestiller sig et kommercielt selskab, et forvandlet NSB, som kører med passagerer og gods og forestår vedligeholdelse af tog og banestrekninger. Drevet forretningsmæssigt, med klare mål for rentabilitet og afkast. Ida Søraunet Wangberg konstaterer lakonisk, at en sådan omorganisering utvivlsomt vil betyde enden for NSB, som man kender det i dag.

Lønsomheden i højsædet

Der er med andre ord grønt lys for en konkurrencepræget og mere opsplittet norsk jernbane. Men er markedsentusiasmen og den kommercielle togdrift det rigtige pejlemærke? Eller er der

snarere tale om et blindspor? For hvad er egentlig hovedformålet med et nationalt togselskab, hvis man skal have et sådant? Er det, som NSB-koncernchefen forestiller sig, at fungere som et kommercielt selskab, der som rosiner plukker de mest lønsumme hjemlige driftsopgaver ud og samtidig byder på attraktive entrepriser i det europæiske udland (og hvordan var det nu lige det gik DSB med DSB First-satsningen?). Eller er den centrale opgave i stedet varetagelse af norske samfundsinteresser ved at tilbyde et attraktivt og klimaa- og miljøvenligt togtilbud for passagerer overalt i landet? En jernbane for folket eller for finanseliten, som Ida Søraunet Wangberg spidsformulerer det.

Og får man ikke medarbejderne med på vognen, lader man hånt om disses trivsel og arbejdsvilkår, bliver det endnu sværere at sikre rettidighed, regularitet og fremtidig passagertilvækst og leve op til sikkerhedsstandarderne. Det er derfor naturligt, at de nordiske jernbaneforbund nu lægger op til et stærkt samarbejde for at bekæmpe løndumping, forringelse af arbejdsvilkårene og undergravningen af den nordiske velfærdsmodel.

Mange steder går det godt for skinnetransporten, folk strømmer til togene, og der er fremlagt store planer for modernisering og udbygning af banenettet. Men der er også tilbageslag. Europæiske nattoget indstilles, interrail er gået af mode, de unge foretrækker de billige flyforbindelser, og nogle steder vinder busserne frem. Som Flensborg Avis har berettet om det, konkurrerer fjernbusser i stigende grad med togdrift i Tyskland. Men er udlicitering og konkurrenceudsættelse nødvendigvis vejen frem for jernbanerne? Faktisk står ulemperne og de dårlige eksempler i kø. Folketingets borgerlige transportordførere, og for den sags skyld også Magnus Heunicke, som transportminister, skylder at gøre forsvarligt rede for, hvorfor det er så evigt saliggørende at få udliciteret jernbanestrekninger herhjemme. Og når folketingsmedlemmer nu er så glade for studieture og delegationsrejser, var det da ikke nærliggende at få planlagt en rejse til jernbanelandet Schweiz for at få et nærmere indblik i en velsmurt organisationsstruktur og en politik på jernbanens område, der ikke har privatisering og øget konkurrence mellem skinneoperatører som toprioritet. Hvor korpssånden inden for det nationale togselskab fortsat er i live, og hvor man bevarer små lokalbaner. Wenn jemand eine Reise tut.

Mikael Nyberg: Det stora tåggränet.

Stockholm: Karneval Förlag, 2012.

ISBN 978-91-85703-68-5

Ida Søraunet Wangberg:

vsporing. Hvordan konkurrence svekker jernbanen.

Oslo: Manifest AS, 2014. ISBN 978-82-92866-81-8

<http://www.djf.dk/nyhed/t%C3%A6t-nordisk-sammenhold-gavner-medlemmerne>



Leif Kajberg er næstformand for Rådet for bæredygtig trafik.

