

Det store svenske togrøveri

Den svenske freelance-journalist Mikael Nyberg har brugt år på at granske det togkaos, der opstod efter at Sverige privatiserede og konkurrenceudsatte vedligehold og drift af jernbanen.

Af Gunnar Lomborg, journalist

Journalisten Mikael Nybergs dybdybende research og mange interviews med tidligere og nuværende ansatte ved Banverket – den svenske pendant til Banedanmark – tegner et brutalt billede af en jernbane i forfald, hvor afflysninger og uheld er dagens orden og hvor nødvendige reparationer udsættes på grund af stridigheder om kontrakter, paragraffer og faggrænser. Og hvor taberne er såvel passagerer som ansatte, men også samfundet, som ikke har fået en billigere jernbanedrift – kun en dårligere.

Mikael Nybergs arbejde har resulteret i bogen "Det store Tågrånet" – det store togrøveri – og har gjort ham til en efterspurgt foredragsholder i Sverige og de øvrige nordiske

Journalist Mikael Nyberg har undersøgt dynamikkerne omkring Sveriges liberalisering af jernbaneområdet, og resultatet er nedslående.



lande, hvor man også begynder at se resultaterne af privatiseringen.

I begyndelsen af august holdt Mikael Nyberg et oplæg for "Det nordiske folkemøde" arrangeret af foreningen Frit Norden i Valby Kulturhus i København. Inden mødet mødtes JernbaneTidende med Mikael Nyberg og Dansk Jernbaneforbunds formand Henrik Horup til en snak om, hvorfor det er gået så galt i Sverige, og om det samme kan ske i Danmark.

Tog sendes ud med alvorlige fejl

Mikael Nyberg har for eksempel kritiseret, at jernbaneverkstederne i Sverige i dag kun udfører de reparationer, som bliver bestilt af udbyderen. De kan ikke som før i tiden selv tage stilling til nødvendige reparationer eller vedligehold, så eksempelvis dele skiftes, når de er ved at være nedslidte, men først når de går i stykker.

- Og ofte sendes tog af sted med alvorlige fejl, fordi fejlrretningen ikke indgår i den pågældende kontrakt, påpeger Mikael Nyberg.

- I Danmark kan vi konstatere, at økonomien også har indflydelse på om en reparation bliver udført eller ej. Vores medlemmer ser ofte de samme fejl gentagne gange, siger Henrik Horup.

Hvordan går regnestykket op?

Han har også bemærket sig at nogle entreprenørfirmaer byder på alt for mange opgaver til en billig pris. På grund af mandskabsmangel må de efterfølgende hyre underentreprenører ind til en væsentlig dyrere pris. Underentreprenørerne ender ofte med at være en af de virksomheder, som ikke vandt det oprindelige udbud, men som nu alligevel ender med at udføre opgaven.

- Det kan undre hvordan det regnestykke går op. I udgangspunktet har staten jo stadigvæk fået arbejdet til den billigste pris, men vi frygter den dag regningen kommer, siger Henrik Horup.

DET STORA TÅGRÅNET

MIKAEL NYBERG

KARNEVAL FÖRLAG



Mikael Nybergs bog "Det Store Tågrånet" har skabt stor debat i hjemlandet Sverige, men pointerne er desværre ikke uaktuelle her i Danmark.

"Mikael Nyberg har for eksempel kritiseret, at jernlia værkstederne i Sverige i dag kun udfører de reparationer, som bliver bestilt af udbyderen. De kan ikke som før i tiden selv tage stilling til nødvendige reparationer eller vedligehold, så eksempelvis dele skiftes, når de er ved at være nedslidte, men først når de går i stykker."

I Sverige er der de sidste mange år nedlagt mange kilometer jernbane. Man har frs statsligt hold satsiet på de indtægtsgivende strækninger og lukket de mindre sidebaner – som vi også har set det flere steder i Danmark.

- Men det viser sig at regionerne, som har overtaget sidebanerne, har kunnet få en driftig trafik op at stå igen på sidebanerne. Det viser at der er efterspørgsel blandt pendlere på kollektiv trafik – det har vi eksempelvis set i Skåne, siger Mikael Nyberg.

Sparede penge ædes op

En af hans pointer er, at privatiseringen, som skulle give billigere billetter og bedre service, tværtimod har betydet dyrere og dårligere transport. De samlede omkostninger er ikke faldet nævneværdigt, fordi de sparede penge ved udbuddet ædes op af stærkt øgede administrationsomkostninger og konsulenthonorarer. Det er dyrt at sikre kontrakter og afgøre tvister mellem underleverandører.

- Der er allerede træmsel på sporene, fordi man har nedlagt strækninger og givet persontransporten fri, så mange forskellige operatører slås om pladsen. Det giver forsinkelser og aflysninger – som ikke bliver mindre af at operatørerne også svigter vedligeholdelse af materiellet, ligesom Banverkets vedligeholdelsesprogram er blevet ringere, mener Mikael Nyberg.

Fire operatører og fire automater

Mikael Nyberg peger på at i eksempelvis Stockholmsområdet er der så mange operatører, at passagererne ikke kan finde ud af det.

- I eksempelvis Krivsta udenfor Stockholm er der fire forskellige operatører – og fire automater på stationen. Og da ved ikke hvilket tog der kommer næste gang. Det giver kaos, siger han.

Han peger på at de korte kontrakter betyder, at operatørerne ikke investerer i materiel og vedligeholdelse, fordi de ikke er sikre på at have kørslen igen året efter.

Korte kontrakter skaber kaos

- Det er en problematik vi også har set i Danmark. Her i landet indgås ofte længere kontrakter, og dermed får operatørerne større incitament til at investere i materiel og opbygge et serviceniveau. Det mest skræmmende eksempel på, hvordan tingene kan gå helt galt, er Kystbanen, da det var DSB og First Group, der stod for den. Stort set alt gik galt. Det viste sig også, at deres bud var for lavt, og derfor kunne de ikke tjene penge på opgaven, og måtte presse både materiel og mandskab til det yderste.

- Den situation vil uden tvivl opstå igen, hvis vi ikke bliver

mere opmærksomme på den indbyggede fare ved udhedsrunder; nemlig at virksomhederne underbyder hinanden for at få opgaven, før derefter at lade staten og i sidste ende borgerne stå med problemerne og regningen, når pengeskassen er tom og driften ikke længere kan bænge sammen, siger Henrik Horup.

Udfører kun kontraktens indhold

I Sverige er et af de store problemer, som Mikael Nyberg optrider, at Banverket udbyder opgaver til en række eksterne entreprenører, som i nogle tilfælde ikke magter at udføre opgaverne. Og de har i hvert fald ikke interesse i af egen drift at rette fejl, de støder på undervejs. Da Banverkets egne folk stod for det, havde hvert enkelt sjak typisk en banestrækning, som de vedligeholdte og gennemgik for fejl, men i dag bliver kun det arbejde, som er indeholdt i kontrakten udført, siger Mikael Nyberg.

- Her i Danmark har Banedanmark det overordnede ansvar for alt banearbejde på en statslig kontrakt. Det betyder ikke, at man ikke kan udlyde arbejdet til eksterne entreprenører, men ansvaret falder altid tilbage på Banedanmark, så der burde være forholdsvis god kontrol med det. Der tegner sig et billede af at Banedanmark sikrer så kraftigt ned på vedligehold. Vi er begyndt at få tilbagemeldinger fra medlemsskaren omkring de problemer, der er forbundet med Banedanmarks prioriteringer, siger Henrik Horup.

- I Sverige bryster regeringen sig af at gøre historiske satsninger og investeringer i jernbanen, mens vi samtidig ser, at infrastruktur-entreprenører afskediger personale, fordi de ikke få opgaver. Så pengene går andre steder hen, siger Mikael Nyberg.

Statsligt eller privat monopol?

Men er løsningen så at gå tilbage til et statsmonopol som i tiden, hvor DSB stod for både banen, stationerne og togdriften?

"De samlede omkostninger er ikke faldet nævneværdigt, fordi de sparede penge ved konkurrencen ædes op af stærkt øgede administrationsomkostninger og konsulenthonorarer. Det er dyrt at sikre kontrakter og afgøre tvister mellem underleverandører."

"I Sverige er et af de store problemer, som Mikael Nyberg optrider, at Banverket udbyder opgaver til en række eksterne entreprenører som i nogle tilfælde ikke magter at udføre opgaverne. Og de har i hvert fald ikke interesse i af egen drift at rette fejl, de støder på undervejs. Da Banverkets egne folk stod for det, havde hvert enkelt sjak typisk en banestrækning, som de vedligeholdte og gennemgik for fejl, men i dag bliver kun det arbejde, som er indeholdt i kontrakten udført."

- Man må vælge mellem enten et statsligt monopol eller et privat monopol. Jernbanen kræver så meget samordning og planlægning, at kun store organisationer kan klare det. EU kræver jo at man indfører den svenske model i hele Europa, hvor der er konkurrence, og så vil de store spillere som Deutsche Bahn jo kunne gå ind og overtage. Det ville løse nogle af problemerne med alle de små konkurrerende selskaber, men samtidig ville vi få samme problem som man har på elmarkedet med få store selskaber, som selv kan sætte deres priser – en slags karteller, siger Mikael Nyberg.

Dyrt monopol på flytoget

Som eksempel på hvad et monopol kan betyde, henviser han til Arlandabanan i Stockholm. Flytoget til Arlanda er et privat monopol gennem 40 år, og her koster en billet 260 kr. Med SJ koster en billet til Uppsala – en dobbelt så lang strækning – kun 80 kr.

(Hvilken rolle kan fagforeningerne spille i genoprettningen af det kaos, jernbanedriften har udviklet sig til?)

- I starten var SERO – eller Statsansattes forbund, som de hed før – jo positive overfor privatiseringen. De mente, at med en liberalisering kunne SJ også gå ud og konkurrere i Europa og få flere strækninger osv. Men i dag har de skiftet



Dette diagram viser stigningen i indirekte omkostninger forbundet med jernbanedriften i Sverige set i forhold til producerede antal tog km. Når det illustreres på den måde, er det svært at forstå, hvordan en liberalisering af jernbanerområdet overhovedet kan virke som en god ide for nogen.

holdning og forsøger at bekæmpe privatiseringen, siger Mikael Nyberg.

Rettigheder og service ind i kontrakterne

Henrik Horup peger på, at Dansk Jernbaneforbund siden 2012 har haft et godt samarbejde med de borgerlige partier – ikke om at afslutte privatiseringen, men om at sikre medarbejderrettighederne i kontrakterne.

- Det er lykkedes at få en rigtig god dialog om, hvordan man skaber en god jernbane selv om man liberaliserer. Flere af de borgerlige politikere er enige med Dansk Jernbaneforbund i at man bør stille servicekrav i kontrakterne, og sikre den nødvendige finansiering. Vi skal gøre os klart, præcist hvilket produkt vi ønsker at købe.

- Hvis ikke politikerne er meget skarpe på, præcist hvilket krav man stiller til det produkt der ønskes, så ender det med at befolkningens og politikernes – og ofte også de ansattes forventninger ikke stemmer overens med det produkt som virksomheden kommer med når driften skal overtages. Skuffede politikere presser virksomheden og skuffede lønder presser de ansatte. Skuffede ansatte er der ofte ingen der tager sig af. Hvis ikke alle de elementer af en udbudsproces er håndteret, så kan det gå grueligt galt, og det ønsker vi ikke, slutter Henrik Horup.