

7. februar 2010

## Frostrøyk over jernbanen

**Investeringer og vedlikehold er forsømt i årevis, men tiltak mot problemene krever mer enn penger.**

Kuldeperioden i januar har satt jernbanen på prøver den ikke har bestått. Det gjelder over hele linjen (akkurat!), tog, skinner, kjørestrom og signalanlegg. Og så er man ikke tilfreds med krisehåndteringen, men i hvilken krise er man egentlig det? Mediene pisker opp de vanlige politiske kravene om strakstiltak, som selvsagt blir lovet. Men etter hvert som dypfrosne og forsinkede passasjerer taper sin skandaleverdi, kan det være tid for å se litt dypere på forutsetningene for å komme ut av problemene.

Utfordringen er formidabel. Det skyldes flere forhold. Forsømt vedlikehold er ofte nevnt. Det er en formulering som rommer en sammensatt virkelighet. Alminnelig ettersyn og fornyelser har ikke vært tilstrekkelig til å sikre at den opprinnelige tekniske kvaliteten opprettholdes. Oppgraderingen av den tekniske standarden har ikke holdt tritt med utviklingen, og infrastrukturen er overbelastet. En jernbaneingeniør uttalte seg i høst med ironi om den respekt han kunne nyte hos utenlandske kolleger for kapasiteten vi presser ut av våre "museumsbaner" (hans uttrykk). I forhold til sporkapasiteten ligger trafikken langt over de europeiske normene, kunne han fortelle. Mot denne bakgrunnen er vinterens problemer ikke annet enn en naturlig driftstilstand: Et nedslitt og overbelastet system svikter når påkjenningene blir litt større enn vanlig. Hvordan kan vi få orden på dette?

Den disiplinære tilnærming bør man glemme. Strakstiltak av typen politiske skjenneprekener og/eller avskjedigelser i Jernbaneverket og NSB vil ikke ha noen virkning, i hvert fall ikke kortsiktig. Ideologisk tilnærming – mer konkurranse – kan man også glemme, i hvert fall inntil infrastrukturen er bygget opp til et nivå hvor man har sporkapasitet å tilby for konkurrerende togoperatører. Det vil kreve flere år, og åpenbart økede bevilgninger. Men det vil også kreve en faglig styrking av Jernbaneverket og NSB.

I årene etter den store omstruktureringen har merkantile ledelsesprinsipper hatt gjennomslag i disse organisasjonene. Generelle organiseringsprinsipper og kommersielle avtaler er blitt bærende virkemidler. Omverdenen fikk nylig en titt gjennom nøkkelhullet i Jernbaneverket. Bakgrunnen var tekniske problemer, forsinkelser og overskridelser i forbindelse med et prosjekt for et nytt signalanlegg i Stavangerområdet. Den relativt nyansatte jernbanedirektøren bestiller en granskning fra PricewaterhouseCoopers (PwC). PwC er ikke kjent for jernbanefaglig bakgrunn, men beskriver seg selv som verdens største nettverk av revisorer, advokater og rådgivere og leverer følgende tjenester innen revisjon, rådgivning, granskning, osv. Man kan anta at granskningen ikke gikk på å løse de tekniske problemene, men på å plassere ansvar i forhold til organisering og avtaleregimet. Da rapporten forelå uttalte jernbanedirektøren – som heller ikke har

jernbanefaglig bakgrunn – at dette skulle være siste gang Jernbaneverket engasjerte seg i utviklingsprosjekter. Heretter skal det kjøpes bare markedstilgjengelige løsninger fra utenlandske bedrifter. Den ansvarlige divisjonsdirektøren trakk seg fra sin stilling.

Forløpet er tankevekkende. For det første at jernbanedirektøren bruker eksterne granskere mot sine egne nære medarbeidere. Er hun ikke i stand til å sette seg inn i sakene selv? Og viktigere: Hva vet jernbanedirektøren egentlig om signalsystemer? Feltet er i sterk utvikling i rammen av et EU-program – ERTMS, European Rail Traffic Management System. Systemet skal, fullt utbygget, støtte grenseoverskridende togtrafikk i Europa. De fleste land har allerede pilotprosjekter med ulike ambisjonsnivåer i gang, således også Sverige. Poenget er at det ikke eksisterer et etablert marked for ferdigutviklede produkter/systemløsninger ennå. Landene går gradvis frem i samarbeid mellom forvaltninger og industri, med den grundighet saken tilsier. I denne situasjonen er det neppe en realistisk opsjon å si at vi ikke vil være med. Vi *må* fornye og oppgradere våre eksisterende signalsystemer, og vi bør gjøre dette i en fremtidsrettet ramme, dvs ERTMS. Faglige valg er ikke til å unngå, det nytter ikke bare å forlite seg på kontraktjurister. Det kreves topp fagkompetanse i Jernbaneverket for å følge opp utviklingen og lede det daglige arbeidet slik at norske driftsforhold blir godt ivaretatt. Hvis det seneste prosjektet hittil ikke har vært vellykket, er den nærliggende konklusjon ikke å snu ryggen til slik jernbanedirektøren synes å gjøre, men å gå gjennom hvilken styrking av fagmiljøet som kreves. Hvilke disipliner? Hvilken erfaringsbakgrunn? Hvilket teoretisk fundament? Hvor er de sterkeste forskningsmiljøene i Europa? Tid for samarbeid med ett av dem? Og med universiteter i inn- eller utland om dr.-oppgaver? Osv.

Tilnærmingen som er skissert er ikke original. Den speiler den faglige underbygningen som de andre store og teknisk krevende forvaltningsområdene i landet har. Elkraftforsyningen, teleutbygningen og forsvaret kan være eksempler. Jernbanedrift – både infrastruktur og rullende materiell – er neppe mindre krevende, men jernbanen synes å ha en langt mer beskjeden satsing på faglig bredde og forskningsbasert fagkunnskap enn de øvrige forvaltningsområdene. For en tidligere forsvarsforsker er det nærliggende å se jernbanens problemer i dette lyset. Men fortiden er ikke interessant. Hovedsaken nå er å erkjenne at sporet ut av frostrøyken bare kan legges av et sterkt jernbanefaglig miljø, ikke av avtalejurister og granskere. 