

9. april 2010

Forvirring i Jernbaneverket

Store problemer i marken håndteres av den ufaglærte ledelsen i kjent stil.

Etter en tre timers nasjonal systemkollaps, en alvorlig togulykke, og en avsporing pga råtne sviller var det naturligvis tid i påsken for innkalling til nok et haste- og krisemøte hos samferdselsstatsråden. Etter møtet uttaler direktøren for Jernbaneverket, Elisabeth Enger til Aftenposten (7. april):

"Forfallet skjer raskere enn det vi har forutsett. Det kan være slik at jernbanens infrastruktur er på tampen av sin levetid." Statsråd Magnhild Meltveit Kleppa følger opp: "Jeg har aldri hørt en så sterk beskrivelse fra en jernbanedirektør tidligere. Dette er veldig sterke ord. Men Enger vet hva hun snakker om."

Men vet hun virkelig hva hun snakker om? Senest 11. februar uttalte hun til Aftenposten at hun hadde nok penger til fornyelse av dagens jernbanespor, og forespeilet en punktlighet på 90% i det sentrale Østlandsområdet i løpet av fire år. La gå i denne sammenheng at punktligheten ikke bestemmes av Jernbaneverket alene, men i høy grad også av trafikkselskapene, og at 90% for Jernbaneverkets del er et alt for beskjedent mål. Det vesentlige er at Jernbaneverkets direktør synes å ha forandret grunnleggende oppfatninger om tilstanden i den infrastrukturen hun forvalter. Og det primære virkemidlet for å møte krisen? Hun vil snarest bestille en ny konsulentrapport fra utlandet, sier hun, for hun har ikke lenger tillit til den forrige. Her utspilles den profesjonelle lederens avmakt for åpen scene. Fullstendig uten faglige forutsetninger for egne vurderinger av tekniske utfordringer, prioriteringer og tiltak, og omgitt av en tilsvarende konsernstab, blir utenlandske konsulenter hennes alibi og syndebukker. Dette er godt nok i forhold til en politisk sympatiserende statsråd, men det lover ikke bra for tilstanden i jernbanenettet.

Som det forstås av denne og tidligere kommentarer på Tjodareik er jeg kritisk til Elisabeth Engers utdannelse og erfaring fra kommuneadministrasjon som forutsetning for å fylle stillingen som direktør for Jernbaneverket. På det personlige plan kan kommentarene virke urettferdige, ettersom hun bare er én blant mange innehavere av toppstillinger i forvaltningene som ikke har faglig innsikt i den virksomheten de skal lede. Etter hvert som den materielle virkeligheten konfronterer oss med skadevirkningen over tid av politisert, ikke-faglig forvaltning av landets infrastruktur, må vi ha klart for oss at uthengning i mediene (og på blogger!) av den enkelte leder ikke går til kjernen av saken. Vi må se ledelsesstrukturen i bredere perspektiv, politisk (Tjodareik, Motstandsfolket del 3) og faglig (Tjodareik, Ledelse i aspik). Men veien til aksept av det bredere perspektivet vil gå gjennom enkelttilfeller. Denne gangen gjelder

det jernbanedirektøren. Neste "systemsvikt" fokuserer kanskje vegdirektøren, eller kystdirektøren, eller en annen "ufaglært". 🏹