

HVORFOR ER DET NU VI LAVER JERNBANER?

Noget om trafik og måden vi gennemfører anlægsprojekter på

En gang imellem skal man lige minde sig selv om hvorfor vi laver jernbaner – det er jo ikke (kun) for fordi vi elsker skinner, køretråde mv. Infrastrukturens formål er at muliggøre og forbedre transport. Til mennesker og til gods.

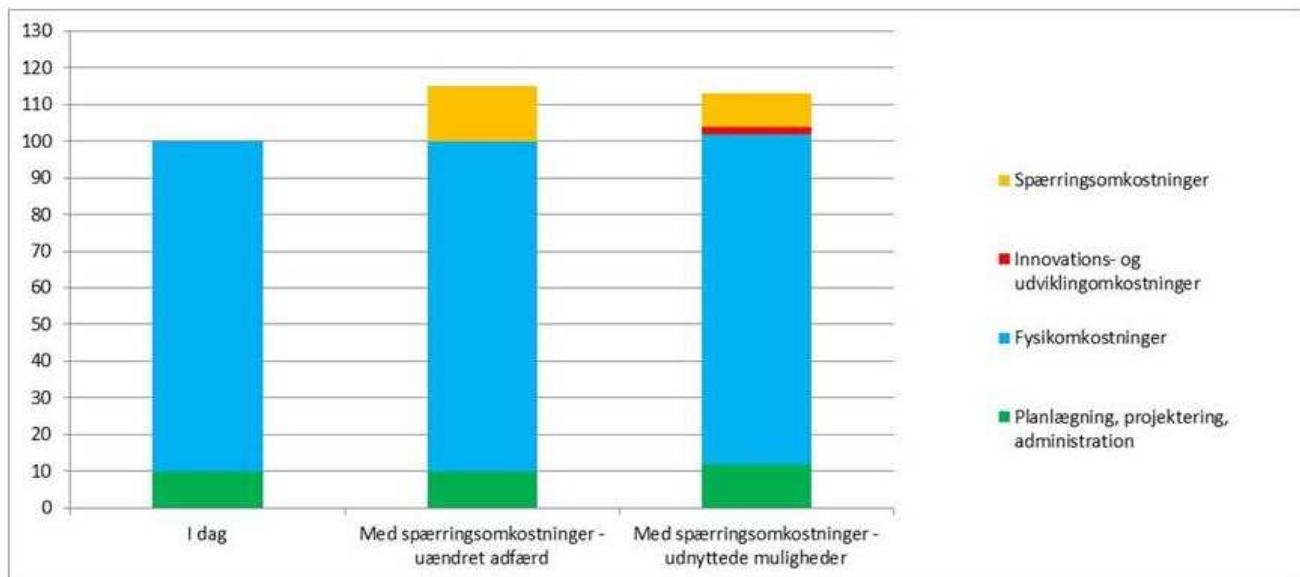
Men ved gennemførelse af ændringer og fomyelser i infrastrukturen spærrer vi i kortere og længere perioder for trafikken. Og det er stort set gratis for infrastrukturforvalteren/bygherren. Faktisk er incitamentet til at spare udførelsespenge ved lange spæringsperioder langt større end incitamentet til at opretholde formålet med infrastrukturen. Det er der noget forkert i.

Så hvad kan man gøre, når nu vi har en verden med infrastrukturforvaltere og operatører, der har modstridende interesser?

Man kunne prøve en model af, hvor man i anlægsprojekterne pålægges at kapitalisere og indregne omkostninger til spæringsperioder - trafikomkostninger. Ikke bare til erstatningsbuskørslen, men geneomkostninger for rejsende og godsoperatører. Det skal være rigtige penge, så sparede trafikomkostninger kan retfærdiggøre dyrere udførelsesmetoder.

Jeg tror, at en balanceret model vil ændre adfærden i projekterne til gavn for det det handler om – trafikken. For at minimere spæringsomkostningerne er der behov for en større indsats til detaljeret planlægning af arbejdets udførelse det koster lidt ekstra. Men bedre planlægning har positive sideeffekter.

Udover den gavnlige effekt for trafikken vil det have en kæmpemæssig positiv effekt for innovationen, som ellers har trange kår. Pludselig vil man kunne lave en positiv business case på innovation. Både teknisk og proceduremæssigt. F.eks. opnå hurtigere fomyelse eller bare produktivitetsforbedringer i flåden af udførelsesmateriel. F.eks. udvikle procedurer og teknik, der kan muliggøre hurtigere etablering af kørestrømsafbrydelser. F.eks. eksperimentere med sektionsvis coasting på nabospor, når der er behov for KA. F.eks., f.eks., f.eks.



Man vil også kunne udnytte det udbudsmæssigt, og f.eks. sætte en reel optionsprislapp på afkortning/forlængelse af udbudte spæringer.

"Men det bliver jo samlet set dyrere!" kan jeg høre nogen sige. Jaeh – måske. Men måske ikke – det kommer jo an på, hvordan man ser på omkostningen ved trafikantgener. Hvis man anerkender den som en reel omkostning, er det ikke sikkert at det bliver dyrere. Og desuden vil en mere stabil trafik give grundlag for øget passagerantal og godsmængder.

Lige nu bærer operatørerne omkostningerne så de må implicit være indregnet i deres trafikkontrakter og takster. Når vi taler om passagertrafik kunne man jo tage en pose penge ud af trafikkontrakterne og give dem til infrastrukturforvalteren, som så til gengæld skal betale operatørerne efter spæringsomfang. Man kan tilsvarende lave en model for gods.

Jeg siger ikke at det er nemt at opstille og kalibrere en model som også er simpel at administrere, men gevinsten ved at skabe de rigtige incitamentter for alle aktører ville måske gøre det umagen værd.

Vi ses derude

/Niels