

## KRITISKE ANALYSER

Af Henrik Herløv Lund, økonom og samfundsdebattør – cand.scient. adm.

[www.henrikherloevlund.dk](http://www.henrikherloevlund.dk)

[herloevlund@mail.dk](mailto:herloevlund@mail.dk)

Kommentar, 16.01.18 <sup>1</sup>

# VLAK VIL FORRINGE JERNANESERVICEN gennem privatisering og kommerciali- sering af hele DSB.

December offentliggjorde Transportminister Ole Birch Olesen (LA) en aftale mellem regeringen, DF og RV om at sende DSB S – tog i udbud. <sup>2</sup> Dette skal omfatte både togdriften og Banedanmarks infrastruktur på S-banen og skal ske samtidig med automatisering af kørslen. Udbuddet skal træde i kraft fra 2021. Automatisering og øget trafikomfang hævdes at ville kunne øge passagertallet og herigennem tjene investeringen i nye førerløse S-tog ind.

S- tog står for mere end halvdelen af DSB's passagertal og da allerede en række vestjyske strækninger er udliciteret, vil hermed over 2/3 af DSB's samlede passagertal være udliciteret. Gennemføres aftalen vil det således være begyndelsen til enden for DSB. Og det er faktisk også regeringens og transportministerens hensigt. Det fremgår af rapporten: "En fremtidssikret jernbane" <sup>3</sup> udsendt af Ole Birch Olesens Transportministerium juni 2017, men baseret på en

---

<sup>1</sup>) Bragt i Arbejderen 19.01.18 under overskriften: "Ringere jernbaneservice".

<http://www.arbejderen.dk/blog-indl%C3%A6g/henrik-herl%C3%B8v-lund/ringere-service-p%C3%A5-jernbanen>

<sup>2</sup>) Aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti om: Fremtidens togtrafik i Hovedstadsområdet. 13.13.17  
<https://www.trm.dk/da/nyheder/2017/ny-aftale-om-udbud-af-togtrafik-i-hovedstadsområdet>

<sup>3</sup>) Transportministeriet: En fremtidssikret jernbane. Debatoplæg. 20.06.17

<https://www.trm.dk/da/publikationer/2017/debatoplæg-en-fremtidssikret-jernbane>

så kaldt "sektoranalyse" <sup>4</sup> af konsulentfirmaerne "McKinsey og Co" og "Struensee og Co", der ofte har ageret fødselshjælpere for privatiseringer. Den langsigtede plan heri er, at størstedelen af eller helst hele DSB skal privatiseres. Herigennem hævder man samlet at kunne spare staten for 4,3 mia. kr.

MEN: Det, som skal give de afgørende dele af besparelsen, er en "kommercialisering" af hele jernbanedriften", også hvis man evt. lader strækningen København – Aalborg forblive hos DSB. "Kommercialiseringen" går ud på at tillade færre afgang på trafiksvage tidspunkter/strækninger og at åbne for prisdifferentiering med højere billetpriser i myldretiden og på DSB's hovedlinjer. Privatisering af S – tog er således en åbning for ikke bare udsalg af offentligt, men for en vidtrækkende forringelse af servicen til skade for udkantsområderne og for en asocial prispolitik på bekostning af pendlerne, som ikke har råd til bil.

Erfaringerne med privatisering af jernbanedrift er ellers ikke ubetinget positive. De omfattende erfaringer fra navnlig Storbritannien om resultaterne af privatisering af jernbanen er, at privatisering IKKE har resulteret i teknisk udvikling og nye investeringer. Tværtimod har man i England måttet tilbagenationalisere skinner og materiel for at genskabe standarden, som de private aktører totalt negligerede i jagten på hurtige penge. I England har privatiseringen heller ikke ført til hverken bedre service eller billigere priser, men tværtimod til store problemer med nedslidt togmateriel, mange forsinkelser og standsninger, dyrere billetter og et uforståeligt og uoverskueligt billetsystem.

For den, som vil se, er der altså grunde nok til ikke at gennemføre denne plan. MEN: Det vil næppe fjerne de ideologiske skyklapper for LA ministeren og hans aftalepartnere, herunder RV.

---

<sup>4</sup>) McKinsey og co. + Struensee og co.: Sektoranalyse for jernbanen. Juni 2017.  
<https://www.trm.dk/da/publikationer/2017/sektoranalyse-for-jernbanen>