

Jernbane for framtida

Det er politiske valg som ligger til grunn for den jernbanen som landet har, og det er nåtidens politiske valg som ligger til grunn for den jernbanen som samfunnet vil få i framtida. Legger man Statistisk Sentralbyrå sine framskrivninger til grunn, skal den norske befolkningen vokse kraftig i årene som kommer. De samme framskrivningene sier at det er i de sentrale strøkene av landet dette skal skje. Flere mennesker skal forflyttes raskt og miljøvennlig, mens dagens jernbanespor ikke er dimensjonert til å ta unna veksten som kan komme. I en slik brytningstid, må landet altså foreta betydelige transportpolitiske valg. Samtidig er store deler av sporkapasiteten rundt de største byene sprengt og deler av infrastrukturen er teknologisk utdatert eller nedslitt.

I jernbanesammenheng er Norge et lite land, det fraktes få passasjerer og store deler av jernbanenettet ble bygd ut da landet var blant Europas fattigste. NSB og Flytoget transporterte til sammen i underkant av 70 millioner passasjerer i året, T-banen i Oslo frakter omkring 85 millioner, mens franske SNCF transporterer 1,5 milliarder togpassasjerer i året. Tyskerne transporterer enda flere passasjerer. Legger man bruksintensitet¹ til grunn er det sveitsernes SBB som troner desidert høyest. I gjennomsnitt kjører sveitserne fire ganger så mye tog som oss. Innenfor europeisk jernbane er det da også Sveits som oftest scorer best når man sammenlikner de ulike landenes jernbanesystemer på tvers. Mens Norge ligger høyt oppe på mange andre indekser, er vi i jernbanesammenheng i beste fall midt på treet.

Dette notatet ser nærmere på norsk jernbane i lys av andre europeiske lands jernbane, hvilke jernbane er det som scorer best med henblikk på kostnadseffektivitet, hvilke organisasjonsform det er som er mulige innenfor EU sitt regelverk, hvilke organisasjonsformer som synes å være foretrukket, hvilken grad av konkurranseutsetting eller offentlig tildeling det er innenfor persontransport, og hvor mye de ulike europeiske landene investerer i jernbane.

I en komparativ analyse som Boston Consulting Group (BCG 2012) gjennomførte var det sveitserne som sto øverst på pallen, mens sølv og bronse gikk til Frankrike og Tyskland. På fjerdeplass fulgte Sverige, rett foran Østerrike og Finland. Disse landene har valgt ulike modeller for hvordan de har organisert jernbanen. Samtidig er det slik, at god jernbane korrelerer sterkt med hvor mye offentlige ressurser man faktisk bruker på den (BCG 2012). Det er landene som bruker betydelige midler til nyinvesteringer, oppgraderinger og vedlikehold som kommer best ut, når man sammenlikner de – driftsform forklarer langt mindre.

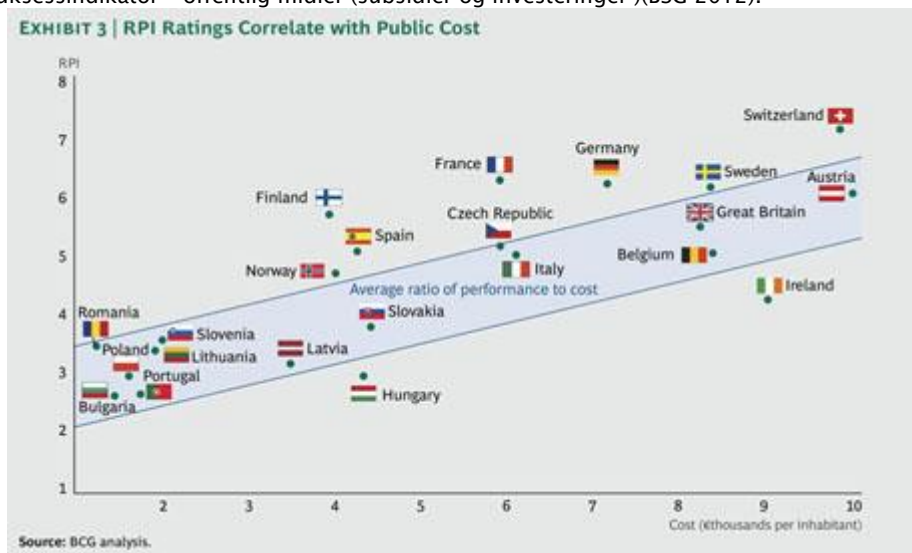
¹ Persontogkilometer per innbygger.

Det er et felles politisk ønske, både i Norge og ellers i Europa, at større deler av persontransporten skal gå på skinner versus bil. Både fra et miljøperspektiv og fra et praktisk trafikkavviklingssyn, trekkes toget fram som den foretrukne transportbæreren inn og ut av og rundt de største byene.

De økonometriske analysene som er gjort på hva som skaper vekst i persontrafikk med tog synes er nokså entydige. Halvparten av veksten i persontrafikk kan forklares gjennom økte offentlige investeringer. Fem prosent kan forklares gjennom billettprisene som passasjerene må betale. At det innføres konkurranse eller om det er ett jernbanselskap kan kun forklare 0,01 prosent av vekst i persontransporten (CER 2012). Kort sagt tar folk toget når det går raskt, punktlig og kommer fram i tide og når prisnivået er fornuftig. I tillegg må det sies at pressområder med befolkningsvekst, automatisk genererer vekst – og voksemerter. Om man konkurranseutsetter eller om det er ett togselskap forklarer tilnærmet ingenting av veksten.

I alle europeiske land er jernbanen tungt fundamentert på offentlige overføringer. Dette er penger som brukes til investeringer i infrastruktur og det er offentlige kjøp eller subsidier til togselskapene, ettersom de operer ruter som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Hvilke land er det så som får mest igjen for skattepengene?

Figur 1. Suksessindikator – offentlig midler (subsidier og investeringer) (BSG 2012).



Landene som ligger over det blåstiplede feltet i figur 1. har bedre ytelse enn det de offentlige bidragene de mottar skulle tilsi. Sett gjennom øyene til en samfunnsøkonom er det Finland som har Europas beste jernbane. De får mest ut av de offentlige pengene – og de er blant de som bruker minst offentlige penger på jernbanen.

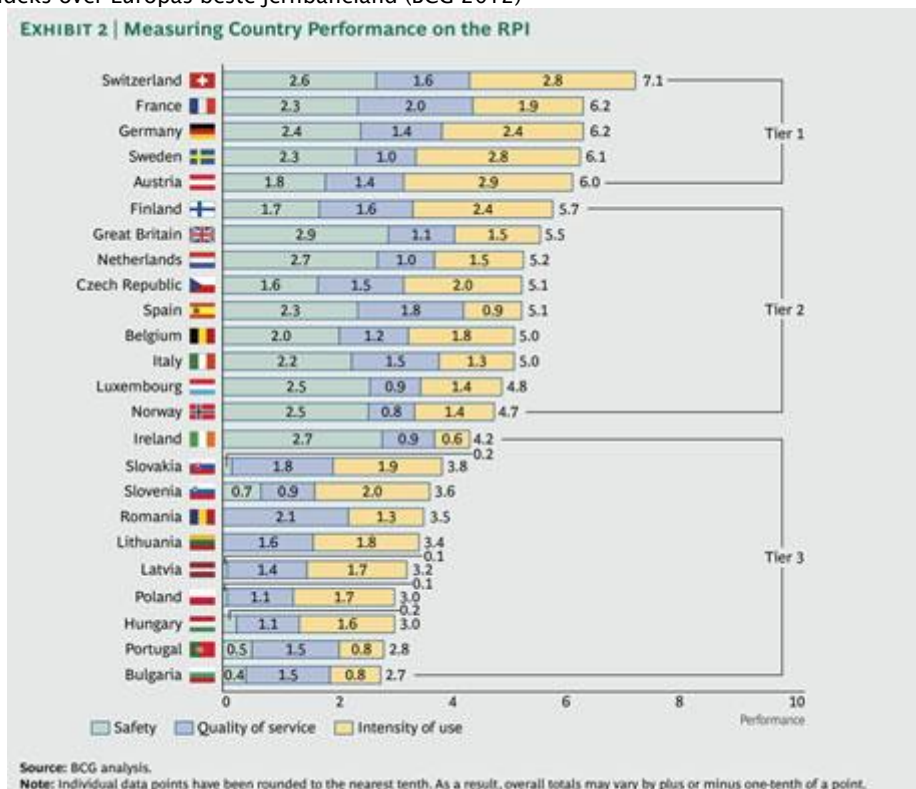
Three countries with low- cost models – Finland, Spain and Norway- also succeed in getting good value in return of their investments, as evidenced by their high performance rating (BCG 20012: s. 8).

I følge BCG (2012) gjør ikke norsk jernbane det dårlig, når man tar høyde for pengene det offentlige faktisk bruker på den. Sammenlikner man med Sverige i figur 1. viser det seg også at den svenske stat sine overføringer² til jernbanen er omtrent dobbelt så store per innbygger som de norske overføringene.

BCG-indeksen er bygd opp med tre forskjellige elementer som vektet likt (33 prosent på hver):

- **Bruksintensitet** - bestående av to likt vektete faktorer: passasjerkilometer per innbygger og tonn fraktet gods per innbygger.
- **Kvalitet** - bestående av fire likt vektete faktorer: punktlighet på regiontog, punktlighet på langdistansetog, andel med høyhastighetstog, gjennomsnittspris per passasjerkilometer.
- **Sikkerhet** – bestående av to likt vektete faktorer: antall ulykker per togkilometer og dødsulykker per togkilometer.

Figur 2. Indeks over Europas beste jernbaneland (BCG 2012)



² Offentlige overføringer er subsidier (veier 50 prosent) og gjennomsnittlige investeringer de siste seks årene. Datasettet er hentet fra International Union of Railways (UIC) 2010 database. Noe som skulle tilsi at tallgrunlaget dreier seg om tidsrommet 2003/2004 – 2009/2010.

Man kan komme med flere innsigelser rundt indeksen. Blant annet med hvordan gods-transport bokføres. Ligger man sentralt i Europa, vil man ha mer gjennomgående gods-transport enn i utkanten. På den andre siden veier bulkvarer som jernmalm veldig mye.

På kvalitetsindikatoren er ikke punktlighet på pendel eller forstadsbaner med, som utgjør en svært viktig del av jernbanetrafikken i alle europeiske land. Videre utgjør høyhastighetsbaner 25 prosent av kvalitetsindikatoren. Fint for de som har hurtigtog, men dersom man ikke har behov– eller at det er økonomisk grunnlag for det, trekker det ned. Gjennomsnitt prisnivå er ikke kjøpekraftjustert, og det er betydelige forskjeller i kjøpekraften til en sveitser versus en bulgarer. Videre er det verd å merke seg at de landene som gjør det dårlig på indeksen (tier 3) systematisk scorer dårlig på sikkerhet. Om dette skyldes manglende data eller mange ulykker er ukjent.

Legger man kvalitetsindikatoren til grunn er det Romania som har Europas høyeste kvalitet. Dette skyldes lavt prisnivå og tilhørende lave billettpriser sammen med ekstremt høy punktlighet. I følge grunnlagsmaterialet til BCG-studien er 100 prosent av regionstogene og langdistansetogene i Romania i rute – noe som er ekstremt bra, eventuelt ekstremt kreativt bokført.

Uansett, med norske briller ser man at norsk jernbane har høy *sikkerhet*. Best sikkerhet i følge indeksen har Storbritannia, som ser ut til å ha tatt betydelige grep siden de fatale Hatfield og Potters Bar ulykkene (2000 og 2002). Av en eller annen grunn er Danmark ikke med, men innad i Norden er sikkerheten høyest i Norge.

Romania har som tidligere nevnt høyest kvalitet, foran Frankrike og Spania – som begge får god uttelling for sine høyhastighetstog. Innad i Norden har Finland høyest kvalitet, mens Sverige og Norge ligger lenger bak. Finnene får uttelling for å ha høyhastighetstog og å ha god punktlighet på sine regiontog og langdistansetog (96 og 90 prosent i rute). For Sveriges vedkommende lå punktligheten på regionstogene på 86 prosent, mens de i Norge lå på 92 prosent. På langdistansetogene var den norske punktligheten nede i 81 prosent, mens de svenske tallene mangler for langdistansetog. I Sverige har det i etterkant da også gått en debatt om det å føre statistikk – og det å la være å føre statistikk, eller frisere statistikk, dersom den ikke er særlig god.

Sanningen är den att om Trafikverket hade gjort det, det vill säga jämfört äpplen med äpplen, svenska fjärrtåg med andra länders fjärrtåg år 2010 så hade Sverige hamnat bland de allra sämsta. (Sveriges Radio Kaliber 24. februar 2013)

I den norsk-svenske komparasjonen på den siste kvalitetsindikatoren, gjennomsnittspris per passasjerkilometer ligger svenskene langt under det norske (0,19 euro versus 0,06 euro per kilometer). Det skal sies at det er svenskene som skiller seg kraftig på togprisene. Blant annet mot Romania som har 1,5 ganger så høye priser (0,09 euro per kilometer). Sveits, Tyskland, Frankrike, Nederland og Østerrike ligger rett under norsk nivå

(0,14-0,18 euro per kilometer). Samlet får svensk jernbane noe bedre score på kvalitet enn Norge, men best kvalitet i det nordiske mesterskapet er det finnene som har.

Der det er faktiske skiller som gjør at den svenske jernbanen kommer bedre ut enn den norske er på indikatoren for bruksintensitet. For persontog betyr dette at svenskene har dobbelt så høy bruksintensitet som oss, eller halvparten av det sveitserne har. Mens vi reiste 562 persontog kilometer per innbygger i året, reiste svenskene 1138 kilometer per innbygger. Tilsvarende er bruksintensiteten på godstog langt høyere i Sverige, da den ligger nesten fire ganger høyere enn for Norge, korrigert for innbyggertallet. Det svenske folk er hyppigere togpassasjerer enn oss, og svensk industri er bedre til å sende gods med jernbanen enn det norsk næringsliv er. Her skal det sies at det på godssiden er ett betydelig innslag av transport med jernmalm. Ut fra Trafikkstyrelsens oversikter utgjorde jernmalm 45 prosent av de tonnene som ble fraktet på svenske skinner.

Modellvalg

Ettersom alle europeiske land bruker offentlige midler på jernbanen, er det betydelig politisk interesse om man får valuta for pengene. Jernbanen er bygd opp som nasjonale transportsystemer, til forskjellig tid og med forskjellige nasjonale løsninger, tilpasninger og teknologiske standarder. I tillegg utgjør jernbanen en betydelig brikke i landenes teknologiutvikling og industriproduksjon. I EU-kommisjonen er det derimot et ønske om et sømløst europeisk jernbanenett, hvor alle som vil skal kunne konkurrere om tilgang til eller på sporene. Nasjonalstatens behov for jernbanebaserte tjenester er heller ikke alltid sammenfallende med unionens behov, det samme kan sies om de jernbanepolitiske prioriteringene. Nasjonalstatene er primært opptatt av å ha effektive nasjonale transportsystemer for person og godstrafikk, mens unionen fokus ligger på de fire frihetene for hele det indre markedet.

Når det gjelder de tre jernbanepakkene som er gjennomført innenfor EU (2001, 2004 og 2007) har disse blitt gjennomført i direktivs form, hvor det har vært opp til medlemslandene å implementere disse i nasjonal lovgivning. Slik sett er det da også store variasjoner mellom medlemslandene i hvordan de har tilpasset seg de tre pakkene. Når det kommer til den politiske diskusjonen, i EU-systemet og i medlemslandene, går den ofte langs to dimensjoner:

- Konkurransens kraft eller stordrifts- og samdriftsfordeler
- Organisasjonsform: integrert eller oppdelt jernbane

Historisk sett har jernbane vært betraktet som et transportsystem – bestående av spor, signal, teleanlegg og tog. For å kunne innføre konkurranse om eller på sporene må dette transportsystemet på en eller annen måte brytes opp. Tankegangen var at man måtte

splitte den integrerte jernbanen i: et infrastrukturselskap og i ett eller flere togselskaper – og dermed kunne få etablert konkurranse om eller på skinnene. I Norge gjorde man dette gjennom delingen av NSB inn i Jernbaneverket og NSB BA. I europeisk sammenheng har organisasjonsform, og hvorvidt infrastrukturselskap og togselskap skal være adskilt stått sentralt. Det dreier seg om jernbanen skal være en:

- **Helt integrert jernbane.** Et jernbaneselskap som eier all infrastruktur og tog. Dette selskapet har ansvar for alt: skinnegang, toger, stasjoner, ruteplaner m.m. Sveits er det fremste europeiske eksemplet på en slik modell.
- **EU-tilpasset integrert jernbane:** Infrastrukturselskap og togselskap er juridiske adskilte selskaper. For å opprettholde EU sine krav, er de igjen er holdt sammen via et holdingselskap (for eksempel Tyskland eller Østerrike). En annen variant er at det skjer en delegering fra infrastrukturselskapet tilbake til togselskapet, som så utfører vedlikehold m.m på infrastrukturen (Finland er her ett eksempel, Frankrike like så).

Den EU-tilpassede integrerte jernbanen er ikke EU-kommisjonens foretrukne modell. Blant annet mente kommisjonen at en rekke medlemsland ikke hadde oppfylt det første direktivet, og klaget disse landene inn for EU-domstolen. Derimot ga EU-domstolen Tyskland og Deutsche Bahn, og Østerrike og ÖBB medhold i at holdingmodellen er fullt lovlig innenfor EU sitt regelverk (28.02. 2013), og at det ikke kunne bevises at DB AG eller ÖBB misbrukte sin posisjon ved markeds konkurranse, gjennom å ha infrastruktur og togselskap under en selskapparaply. Det som derimot har vært kommisjonens foretrukne modell hele veien er en:

- **EU-tilpasset deling:** Med separate juridiske enheter som togselskap og infrastrukturselskap (som i Sverige, Storbritannia og Norge).

Tar man på de 10 øverste plasseringene i BCG indeksen, etter organisasjonsform gir dette denne pallfordelingen:

- Integrert/EU tilpasset integrert jernbane: 1., 2., 3., 5., 6., og 9ende plass.
- EU-tilpasset deling: 4., 7., 8. og 10ende plass.

EU- kommisjonen la høsten 2013 fram jernbanepakke IV, som i all hovedsak dreier seg om konkurranse om de innenlandske persontogmarkedene. EU-parlamentet stemte så ned kommisjonens forslag (439 mot 207 stemmer) – og hele prosessen må så gå nye runder. Det kan vel her sies at dersom man i europeisk jernbanesammenheng får alliansen Tyskland/Frankrike mot seg – så sliter man.

Forut for jernbanepakke IV, ble det gjennomført en større studie rundt organisasjonsformer og effektivitet³. Hensikten med studien var å se hvorvidt noen av organisasjonsformene; integrert jernbane, holdingmodell, eller vertikal deling var bedre eller mer kostnadseffektive enn andre (van de Velde m fl. 2012). Hovedargumentet for oppdelt jernbane baserer seg på forutsetninger om at konkurranse trengs for å bedre ytelsen og at konkurranseelementet ikke får full virkning dersom togselskap og infrastrukturselskap er adskilte. Nettoeffekten av konkurranseelementet er antatt større enn det man mister på koordinering- – eller stordriftsfordeler. Hovedargumenter for en integrert jernbane derimot bygger på at et såpass teknisk komplisert system som jernbane vil en frikobling mellom transportselskap(er) og infrastruktur (vertical unbundling) skape koordineringsproblemer og transaksjonskostnader som ikke veier opp for de eventuelle fordelene med markedskonkurranse kan gi.

- Hva er det så som – alt i alt – gir best mulig jernbane for best mulig pris?

For det første var tilbakemeldingene fra disse omfattende studiene at man ikke kunne hevde at vertikal deling, var overlegen eller underlegen de to andre organisasjonsformene: integrert jernbane eller holdingmodell (van de Velde m fl. 2012). Det som de økonomiske analysene derimot viste var trafikk tetthet og kompleksitet i jernbanenettet hadde betydning for organisasjonsform. I jernbanesystemer med høy trafikk tetthet økte kostnadene med en vertikalt oppdelt jernbane, mens lavere trafikk tetthet reduserte kostnadene. Med middels høy trafikk tetthet, var det ikke noen signifikante kostnadsforskjeller med en oppsplittet jernbane, sammenliknet med en integrert jernbane. Derimot var kostnadene lavere for den tyske/østerriske holdingmodellen. Med høy trafikk tetthet og kompleksitet er integrert jernbane å foretrekke – sveitserne har med sin tette trafikk valgt rett organisasjonsform. På den andre siden kan svenske studier av mer avsidesliggende jernbanestrekninger – også ha empirisk støtte her. I jernbanenett med lav trafikk tetthet kan det være fordelaktig med en vertikal deling. Uavhengig av om trafikk tettheten i jernbanenettet er lav, middels, eller høy kom den tyske holdningselskapsmodellen godt ut.

Den andre dimensjonen, eller konfliktlinjen, går på om man får mest i igjen for pengene gjennom konkurranse og anbudskonkurranser – eller om det er naturlige stordriftsfordeler (naturlige offentlige monopoler). For togselskapene kan det se ut til at de blir mer kostnadseffektive ved konkurranseutsetting. Derimot har bildet nyanser dersom man legger det totale kostnadsbildet til grunn. Det staten sparer på ett budsjett kommer tilbake på et annet, videre vil koordineringsproblemer og systemskjevheter kunne oppstå. I transportøkonomisk institutt (TØI) vurderinger av konkurranseutsetting på Gjøvikbanen ble denne problemstillingen formulert slik:

³ van de Velde, D., C. Nash, A. Smith, F. Mizutani, S. Uranishi, M. Lijesen and F. Zschoche (2012) “EVES-Rail Economic effects of Vertical Separation in the railway sector”; Summary report for CER –Community of European Railways and Infrastructure Companies; by inno-V (Amsterdam) in cooperation with University of Leeds – ITS, Kobe University, VU Amsterdam University and civity management consultants.

«Mens det altså er relativt entydlig tendens at konkurranseutsettingen har fremmet kostnadsbesparelser, er de samfunnsøkonomiske effektene mer usikre. Det allmenne spørsmålet er om den isolerte kostnadseffektiviseringen som følger av konkurranseutsetting på de ulike delene av jernbanenettet utlignes eller svekkes av koordineringsproblemer som oppstår som en følge av fragmentering og spillsituasjoner mellom de ulike organisasjonene. Dette gjelder dels svekkede nettverks-effekter i sin helhet, men også økte transaksjonskostnader som følge av koordinering mellom et økt antall operatører og mellom hver enkelt operatør og en felles infrastrukturmyndighet.» (Longva 2011 et al. 2010: s. 15)

Ulike studier som er gjennomført peker ofte i forskjellige retninger. Det britiske transportdepartementet nedsatte en kommisjon som skulle se nærmere på hvorfor kostnadene i det britiske jernbanesystemet hadde økt så sterkt. McNulty rapporten (2011) om det oppdelte britiske jernbanesystemet viste at kostnadene her lå 20-30 prosent for høyt, og at de hadde 40 prosent lavere effektivitet enn sammenlikningslandene: Tyskland, Frankrike Nederland, Frankrike og Sverige. McNulty sine konklusjoner var at den britiske jernbanen trengte en mer sammenhengende og koordinert struktur, dersom man skulle få mer igjen for skattepengene.

Svenske studier igjen viser til at *i* enkelte tilfeller har anbuds konkurranser reduserer subsidiene til togselskapene *i første runde* med 20-30 prosent (Alexandersson 2009). Rapporteringen fra de to landene som har gått lengst i konkurranseutsetting spriker, men det er her verd å nevne at de svenske tallene dreier seg om reduksjon i kjøretilskuddet/offentlige kjøp til togselskapene, mens den engelske gjennomgangen dreier seg om total kostnadene i hele det britiske jernbanesystemet.

Foretar man en inndeling av topp ti lista til BCG, over hvilke land det er som har innført konkurranse gjennom anbud i det nasjonale passasjermarkedet fordeler de seg slik:

- Ikke innført konkurranse: 1., 2., 5., 6., 9 og 10ende.
- Innført anbuds konkurranser: 3., 4., 7., plass.

Legger man forskjellige aspekter til grunn, er det for så vidt en rekke land som kommer opp. Dersom man er ute etter den jernbanen som gir mest igjen for minst mulig penger, bør man se nærmere på hvordan finnene har organisert sin jernbane. Dersom man legger til grunn sikkerhet, scorer Storbritannia best, - ulempen med den britiske modellen er kostnadene er høyere enn i referanselandene; Tyskland, Frankrike, Sveits og Sverige.

Dersom det dreier seg om best mulig kvalitet er det Romania som kommer best ut, - ser man bort fra Romania, er det franskmennene som har høyest kvalitet. Legger man bruksintensitet til grunn er det østerrikere, sveitsere og svenskene som kommer best ut. For persontogtransport troner sveitserne desidert høyest, mens det er Litauen som har høyest intensitet for godstransport. Noe som nok også må sees i lys av Russlands jernbanenett – og tilgang på havner. Studerer man resultatlista til BCG i lys av driftsform;

integreert versus oppdelt jernbane, ser det ut til at den integrerte jernbanen oftere gjør det bedre. Det samme kan sies om konkurranse og anbudsregimer.

Europeiske konkurranseformer

Sammenstiller man konkurranse og jernbanedrift er det et viktig poeng om man skal konkurrere *på* sporet, eller *om* sporet. Konkurranse på sporet vil si at flere togselskaper konkurrerer om å kjøre samme distanse. I Tyskland for eksempel kan togselskaper som vil etablere sine egne langdistanseruter. De vil ikke motta noen kjøretilskudd fra staten for å gjøre det, og de må betale DG Netz kjørevegsavgift for å kjøre tog. Tilsvarende har det i Storbritannia vært forsøk på konkurranse på selve sporet, hvor ulike togselskaper kjører de samme strekningene. Kina/Hong-Kong baserte MTR sin nyetablering mellom Göteborg og Stockholm er et annet eksempel, hvor de på kommersielt grunnlag har gått inn på en rute som SJ fram til våren 2015 har kjørt alene. Flere aktører som kjører de samme strekningene er konkurranse *på* sporet.

Men i de aller fleste tilfellene dreier konkurranse og jernbanedrift seg om konkurranse *om* sporet, eller retten til å kjøre tog på skinnenettet- mot en eller annen form for offentlig støtte for å gjøre det. I Norge har dette skjedd gjennom offentlige kjøp, hvor NSB fram til 2017 har retten – mot at staten gjennomfører offentlige kjøp for å dekke opp ulønnsomme strekninger og ruter. I land med konkurranse om sporet, utlyses anbuds-konkurranser om å kjøre bestemte ruter eller i bestemte regioner, mot offentlig støtte/subsidier. Med unntak av dagtilbudet på Bergensbanen, Dovrebanen, Flytoget (Drammen- OSL) og sommertilbudet på Flåmsbana dekker ikke billettinntektene opp driftskostnadene, og staten støtter derfor opp med offentlige kjøp av ulønnsomme tog-ruter. I norsk sammenheng er det konkurranse *om* sporet som er den er realistiske formen.

Videre er det skiller mellom det som kalles nettokontrakter og bruttokontrakter, ved konkurranse om å få kjøre på sporet. Førstnevnte dreier seg om togselskapet beholder passasjerinntektene (og tar risiko på inntektssiden), mens med bruttokontraktene overføres disse rett tilbake til staten. Togselskapene med bruttokontrakter har mindre risiko og må fokusere på kostnadssiden, mens togselskaper med nettokontrakter også må ta høyde for markedsmessige forhold – fordi billettinntektene er en del av inntektsgrunnlaget deres. Både Flytoget og NSB beholder billettinntektene og incentivet til å beholde eksisterende eller å få nye passasjerer.

Som for all konkurranse er det reguleringer på togsiden; hvem som skal eie togmateriellet, hvor ofte er det man skal kjøre m.m, hvem skal bestemme prisene på billettene osv. Slik sett kan man også spørre seg hva er det man skal konkurrere på dersom tilnærmet alle konkurranseparameterne er fastsatt fra myndighetene. Ut fra europeiske erfaringer med konkurranse, kan den grovt sett deles inn i tre idealtypiske former: britisk, svensk og tysk.

Britisk konkurranse

Dersom man skal beskrive den britiske modellen for konkurranseutsetting, må det sies at den skjedde hurtig og at den var politisk ideologisk motivert. I 1993 delte man det integrerte statsselskapet British Rail opp i om lag 100 selskaper, uten å holde noe igjen i statlig eierskap. John Major gjorde det Margareth Thatcher ikke turte, å splitte opp og selge ut British Rail (BR). Infrastrukturen (spor, signaler, tunneler, broer og de fleste stasjonene) ble skilt ut og privatisert til Railtrack. Det samme skjedde med BR sitt vognmateriell.

Etter de store togulykkene tidlig på 2000-tallet, som skyldes sviktende vedlikehold på sporene, ble det iverksatt hastighetsreduksjoner i hele det britiske jernbanenettet – som igjen påførte Railtrack store tap. I 2002 ble infrastrukturen renasjonalisert da statseide Network Rail tok over aksjene i Railtrack. Samtidig iverksetter britiske myndigheter en langsiktig plan om å øke investeringene i jernbanenettet.

Resultatet av disse investeringene har da også ført til at britene i dag har den sikreste jernbanen i Europa (BCG 2012). På sporene operer fortsatt mange togselskaper, som er å betrakte som rene driftselskaper. Togselskapene (TOC) verken eier eller vedlikeholder togmateriell. Vedlikehold av vognmateriell utføres av ROSCO, som igjen er et privateid selskap som eier og deretter leaser ut vognmateriell til togoperatørene.

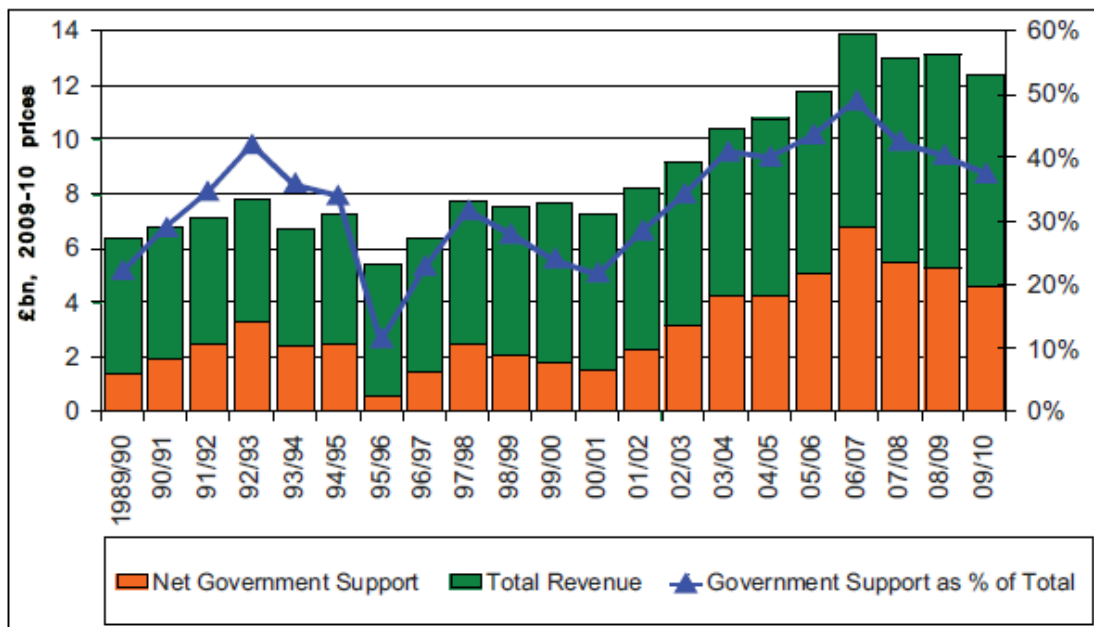
På britiske skinner har det vært en betydelig økning i persontransport med tog. Mens toget hadde en markedsandel på 5,4 prosent av innenlandsk persontrafikk rett etter de store togulykkene (2003), var andelen opppe i 8,2 prosent i 2012. Tilsvarende tall for Sveits var opp fra 15 til 17,2 prosent, mens tyskerne økte fra 7,2 prosent til 9 prosent. Selv om den britiske veksten har vært god, er andelen fortsatt godt under alpelandenes andel (Østerrike 11,5 prosent i 2012). I Norge har andelen gått fra 4,1 prosent til 4,7 prosent i den samme perioden (Eurostat).

Et forhold er økte offentlige investeringer i britisk jernbane – et annet er utviklingen i økonomien, i befolkning og i bosettingsmønsteret. London som internasjonalt finanssentrum og pressområde, har også medført lengre reisevei for flere. Har du en normal inntekt og familie, må du også regne med å bo et betydelig stykke unna arbeidsplassen dersom den ligger i sentrum. Som i Norge, hvor persontransporten er konsentrert rundt stor-Oslo, er det britiske bildet det samme. Dersom man bor i Milton Keynes (M.K), en forstadsby på størrelse med Bergen, omtrent 10 mil fra Themsens bredder og arbeider i London sentrum er det lite realistisk å kjøre egen bil. Mens toget tar deg inn til sentrum på en drøy halvtime- tre kvarter, må du regne med 2-3 ganger så lang tid med bil eller buss – utenom rushtrafikken. Bilen må parkeres og dersom man er misfornøyd med

norske priser for parkering, bør man på neste Londontur studere avgiftene der. Det finnes ikke mange realistiske alternativer til toget for den jevne britiske pendler.

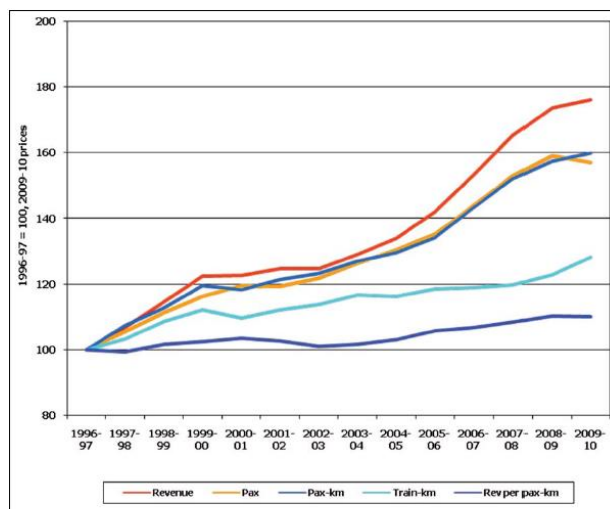
Figur 1. viser samlede passasjer og godsinntekter, netto statlige bidrag og subsidieandelen i det britiske jernbanesystemet. Den blå linjen illustrerer andelen som den britiske staten betaler. Etter Hatfield og Potters Bar ulykkene øker de offentlige bidragene kraftig, hvor etterslepet på vedlikehold ble tatt inn og infrastrukturen oppgradert. I 2006-2007 utgjør subsidiene nesten 50 prosent, før de så går nedover igjen. De offentlige bidragene går ned, derimot har togpassasjerene måtte finansiere mer – gjennom økte billettpriser.

Figur 1. Samlede inntekter og subsidier i Britisk jernbane (offentlige bidrag og inntekter fra gods og passasjertransport, subsidieandel) McNulty report 2011:23



Source: National Rail Trends, DfT statutory accounts, TOC statutory accounts.

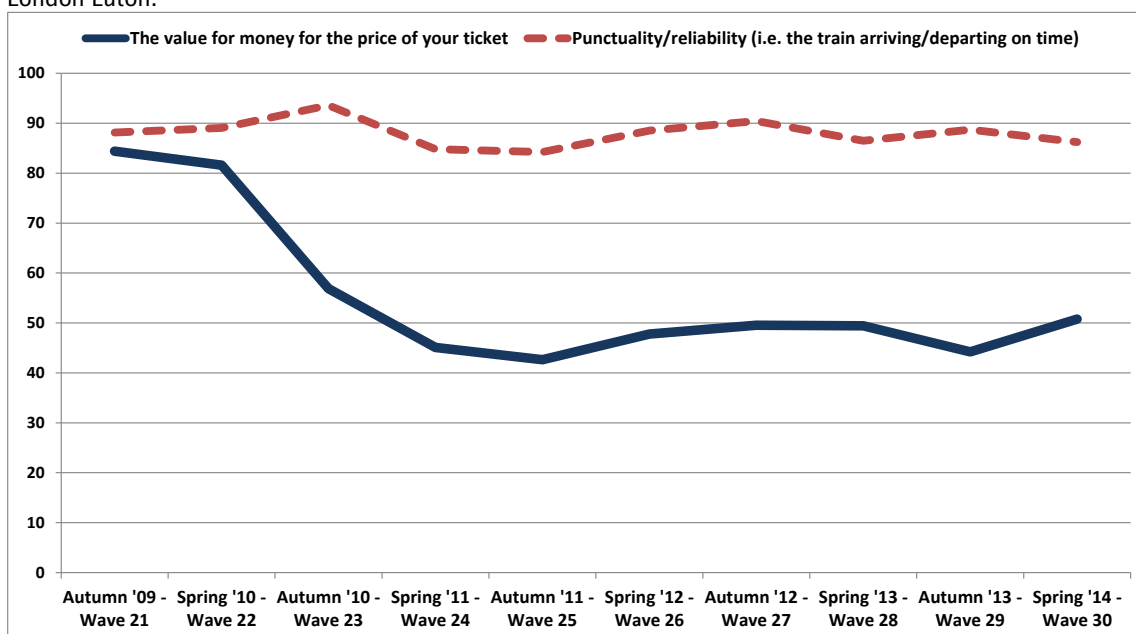
Figur 2. Indeks over passasjerinntekter og passasjerkilometer (indeks 1997-1997= 100, faste 2009 priser) McNulty report 2011: 15)



Source: National Rail Trends 2009-10 Yearbook and PALADIN data.

Som figur 2. viser er passasjerinntektene gått kraftig opp fra 2006 (rød linje), mens antall produserte passasjerkilometer (lyseblå linje) ikke har hatt tilsvarende vekst. Dersom togene er like fulle som før, og det rapporterer britene at de er, betyr dette betydelige økninger i billettprisene. Brukes man M.K- London Euton og forbrukerundersøkelsene, som National Rail gjennomfører er passasjerenes tilbakemeldinger vist i figur 3.

Figur 3. National Rail Passenger Survey – NRPS – Spring 2014 – Network Rail Station Report (Spring 2014). London Euton.



Togene går regelmessig, fordi man har tatt igjen vedlikeholdsetterslep og oppgradert nettet. Pendlerne (omtrent 90 prosent) er da også fornøyd med punktligheten på sine tog. Derimot er det alt annet enn tilfredshet med prisnivået, når de statlige kjøresubsidi-

ene går ned. Mens fire av fem mente de fikk «value for money» i 2009, er det bare halvparten som mener det i 2014. Hva koster det så å pendle fra Milton Keynes i 2015⁴?

Et månedskort M.K Central - London Euton koster 5200 kroner (£469), skal du ha overgang til buss og undergrunnsystemet, må du betale 6200 kroner (£558). I 2014 var gjennomsnittslønna i Storbritannia på snau 300.000 kroner (£26.500). Tar man den samme distansen i Norge, og lar Tønsberg være det norske svaret på M.K koster månedskortet: 3255 kroner, og med overgang i Oslo kommer det på 3785 kroner. Norsk gjennomsnittslønn var i 2014 på drøye 500.000. En gjennomsnittsbrite tjente 60 prosent av en gjennomsnitt nordmann, og månedskortet hennes koster omtrent 1,6 ganger så mye. Foretar vi en enkel kjøpekrafttilpasning (1,6/0,6), er det 2,7 ganger så dyrt å ta tog for den britiske togpendleren som for den norske. Med engelsk prisnivå og norsk kjøpekraft skulle Tønsberg- Oslo ha kostet 8 800 kroner eller 10 200 kroner inkludert overgang til annen kollektivtransport i Oslo.

Som andre europeiske politikere er også de britiske opptatt av å få verdi for pengene på de offentlige investeringene og subsidiene. I faste priser er inntektene til jernbanen blitt mer enn fordoblet siden 1990, og de offentliges andel av de samlede inntektene er økt – og større deler skyver over på passasjerene (jfr. figur 1.). Selv om McNulty- rapporten (2011) konkluderte med at systemet var ineffektivt sammenliknet med andre europeiske land, har det ikke blitt gjort noen fundamentale endringer i selve systemet. I 2009 kastet National Express inn kortene for østkystruten (London- Edinburg). For å sikre tilbudet måtte det britiske transportdepartementet etablere togselskapet Directly Operated Railways (DOR). Det skulle vise seg at det statseide selskapet klarte oppgavene rimelig bra, og at DOR klarte å drive med langt mindre subsidier, enn de private selskapene. Framfor å la dette selskapet fortsette å kjøre, valgte man fra 1. mars 2015 å la et konsortium bestående av Virgin og Stagecoach overta ruten.

Uoversiktlige prisstruktur, togoperatører som «hopper av» anbud dersom vinsten uteblir, anbudsrot i forbindelse med tildeling, DOR som må hoppe inn dersom private aktører hopper av, små investeringer i nytt vognmatriell, og ikke minst galopperende billettprisene - har heller ikke ført til noen kjærlighetserklæring fra det britisk folk til det britiske systemet. To av tre briter mente i 2013 at det bør være staten som driver togselskapene. Fordelt etter politisk preferanse viser det seg her at dette også gjelder blant Tory-velgerne, hvor 52 prosent mente at staten burde overta⁵.

Et annet aspekt som vekker misnøye er at togselskapenes overskudd og utbyttepolitikk.

⁴ <http://ojp.nationalrail.co.uk/service/seasonticket/tickets>

⁵ http://classonline.org.uk/docs/Class-YouGov_poll_results_28_October_2013.pdf

Figur 4. Togselskapenes overskudd, drifttilskudd og utbyttepolitikk 2007–2011.⁶

Exhibit 2: Net profits as a proportion of direct State subsidies to TOCs for the top five recipients of public subsidy 2007-2011⁹

Net profit as a share of the State's direct subsidy						
	Arriva Trains Wales	First Scotrail	First TransPennine	Northern Rail	Southeastern ¹⁰	Top 5 subsidised TOCs
Total 2007-2011 ¹¹	8.3%	6.1%	31.3%	6.2%	11.7%	9.9%
Total direct TOC subsidy 2007-2011	£719.4m	£1,378.3m	£535.1m	£1,779.4m	£703.5m	£5,115.8m
Total TOC net profit 2007-2011	£59.4m	£84.3m	£167.4m	£110.5m	£82.4m	£504.1m

Exhibit 3: Dividends as a proportion of TOCs net profit for the top five recipients of public subsidy 2007-2011⁸

Dividends as a share of net profit						
	Arriva Trains Wales	First Scotrail	First TransPennine	Northern Rail	Southeastern	Top 5 subsidised
Total 2007-2011	99.4%	98.4%	83.6%	105.9%	81.3%	92.4%
Total TOC net profit 2007-2011	£59.4m	£84.3m	£167.4m	£110.5m	£82.4m	£504.1m
Total TOC dividends 2007-2011	£59.0m	£83.0m	£140.0m	£117.0m	£67.0m	£466.0m

Williams m fl (2013) sin oversikt viser togselskapens overskudd de siste årene og utbyttegraden av dette overskuddet. Det er til dels misvisende å betegne togselskapene som private aktører. I det store og hele er disse togselskapene kontrollert av andre lands statsbaner, eventuelt sammen med internasjonal kapital og joint venture drift. Arriva er 100 prosent eid av DB AG som igjen er eid av den tyske stat. Northern Rail er 50 prosent eid av den nederlandske stat, via Nederlandse Spoorwegen sin konkurransedivisjon Abellio. First Scotrail (jfr tabellen) mistet kontrakten til Abellio Scotrail, som også da er

⁶ Hentet fra Karel Williams, Andrew Bowman, Peter Folkman, Julie Froud, Sukhdev Johal, John Law, Adam Leaver and Michael Moran (2013), ['The Great Train Robbery: the economic and political consequences of rail privatisation'](#)

eid av den nederlandske staten. First Transpennine er deleid (45 prosent) av den franske staten, gjennom SNCF sin konkurransedivisjon Keolis. Southeastern er igjen eid av Govia som også har Keolis tungt inne på eiersiden. De private aktørene i det britiske jernbanemarkedet er dominert av andre lands statsselskaper, eventuelt i samarbeid med internasjonal kapital.

For den jevne brite er det et paradoks, at de må betale høyere priser for sine billetter og at regjeringen lar togselskapene øke billettprisene med mer enn prisstigningen. Gjennom skatteseddelen har den jevne britten vært med på å betale subsidier til jernbaneselskapene, som betaler ut hele overskuddet i utbytte – som deretter sendes tilbake til de statlige jernbaneselskapene ellers i Europa. Et tilsvarende statseid britisk togselskap ønsket man derimot ikke å ha.

Svensk konkurranse

Sverige er sammen med Storbritannia det landet som har gått lengst med å skape et marked av sitt jernbanesystem. I motsetning til hos britene, har dette ikke skjedd som et resultat av en ideologisk politisk prosess. Liberaliseringen startet med at man først åpnet opp for konkurranse på mindre lønnsomme banestrekninger i utkantene midt på nittitallet. Deretter åpnet man opp på regionale ruter (nær-pendling/pendeltog i og rundt de største byene). Fra slutten av 2010 var all innenrikstransport konkurranseutsatt – og ved inngangen av 2012 var samtlige markeder for persontransport, åpnet opp for konkurranse. Den svenske konkurransemodellen har gått gradvis over en 15 års periode, og i motsetning til britene har svenskene beholdt et statlig eid selskap for persontransport (SJ). Ettersom svenskene kan konkurranseutsette jernbanetransport så er vel det også teknisk mulig i Norge?

I en norsk – svensk sammenlikning er det noen viktige forskjeller som må nevnes. Sverige har sekundærbaner, eller pendeltog. Dette er smalsporede tog som går på egne lukkede skinnesystemer, eller tidligere smalsporbaner som er bygd ut til normalspor. Sammenlikner man Stockholm med Oslo, har Oslo et jernbanenettet – mens Stockholm har to. Annen skinnegående persontrafikk, innenfor Oslos grenser skjer med trikk og T-bane. Pendling på spor inn fra Østfold, Akershus, Buskerud og Vestfold går via jernbanenettet. Pendling inn og ut av Stockholm skjer via smalspor på Roslagsbanan og Salt-sjöbanen, og Pendeltoget som går på egne skinner fram til de sentrale delene av byen. Pendeltog har 240 kilometer skinnegang og 53 stasjoner – og de har i underkant halvparten av jernbanepassasjerene i Sverige (om lag 80 millioner passasjerer i året). Mens lokaltrafikken i Osloområdet deler skinnegang med regionstog, fjerntog og godstog, skjer dette på egne skinnesystemer i Stockholmsområdet. Det svenske nettet kan sies å bestå av to jernbanesystemer; dedikerte pendeltog rundt Stockholm og rundt Malmö (Pågatågen) med egne skinner og det tradisjonelle jernbanenettet. I og rundt Göteborg derimot går pendeltoget på jernbanenettet, eller som i Osloområdet.

Organisatorisk er infrastruktur lagt til det statlige Trafikverket, etter at man i 2010 slo sammen Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Rederinämnden samt deler av Sjöfartsverket og Transportstyrelsen. Trafikverket har ansvar for all langsiktig planlegging av transportsystemet, det være seg veg, bane, luft eller sjø. I tillegg har Trafikverket ansvar for bygging, drift og vedlikehold av statlige veger og jernbanenett. Drift og vedlikehold på jernbanenettet, skjer i hovedsak gjennom statselskapet Infranord AB, som før 2010 var Banverkets driftsavdeling.

Med splittelsen av infrastruktur og togselskap, valgte svenskene også å dele opp togdelen. I 2000 delte man så opp «togbiten» i seks selskaper. Data og renholdsselskapet ble

deretter solgt, i 2007 solgte man også verkstedsenheten, Euromaint AB til «private equity»-selskapet Ratos AB. Den svenske stat, gjennom finansdepartementet eier i 2015:

- SJ AB – som er et rent persontogselskap
- Green Cargo AB som er et rent godsselskap
- Jernhusen AB som er et rent eiendomsselskap

I motsetning til den britiske versjonen av jernbanekonkurransen, har svenskene beholdt et stort statlig eid persontogselskap (SJ). SJ skal igjen konkurrere på lik linje med de andre statseide selskapene om sporene; DB Arriva, Abillio, MTR, Keolis m.m.

I følge Verksamhetsberättelse för företag med statligt ägande (2013) har SJ AB omtrent 55 prosent av det totale persontogmarkedet i Sverige. Dette er inkludert Stockholms pendeltog (Stockholmståg) som selskapet driver for Stockholm SL. I gjennomsnitt var det ansatt snaut 5000 personer i 2013. Utover dette er de primært innenfor regional eller fjerntog, med eller uten anbud (kommersielle ruter) SJ operer.

Det er også verd å merke seg at det ikke er noen konsernkoblinger mellom de tre statselskapene, i motsetning til norske NSB eller Deutsche Bahn AG. De tre (SJ, Green Cargo og Jernhusen) er alle eid direkte, via det svenske finansdepartementet. I verksamhetsberättelsen (2013) er SJ AB sine økonomiske mål oppgitt til å være:

- I gjennomsnitt 10 prosent avkastning på kapitalen
- Egenkapitalgrad på 30 prosent
- En tredel av et eventuelt overskudd skal gå i utbytte
- Utover dette har virksomheten ingen oppdragsmål. (Saknar särskilt beslutat samhällsuppdrag).

Sammenliknet med NSB sitt oppdrag, i statens siste eierskapsmelding (2013), er SJ sitt totalt forskjellig.

NSBs samfunnsoppdrag er å sørge for effektiv, tilgjengelig, sikker og miljøvennlig transport av personer og gods. Selskapet skal drive persontrafikk med tog i Norge, transport av personer og gods i Norge og øvrige nordiske land samt virksomhet som står i naturlig sammenheng med dette. (Statens eierskapsmelding 2013)

For det statlig eide godsselskapet Green Cargo AB er de økonomiske målsettingene de samme, som for SJ AB. Derimot sliter selskapet økonomisk, som de aller fleste andre europeiske godsselskaper. I 2013 gikk selskapet med 382 millioner i underskudd. Green Cargo har om lag 2100 ansatte. For Jernhusen AB er avkastningsmålet satt til 12 prosent avkastning på kapitalen, mens det for Infranord AB ligger på 16 prosent. Sistnevnte har ikke vært i nærheten av målet siden etableringen, og foretok i 2013 en betydelig nedbemanning.

I BCG 2012 rapporten kom svensk jernbane godt ut på prisene som passasjerene måtte betale, sammenliknet med alle andre europeiske land. Tønsberg – Oslo S og Milton Keynes – London Euton har vært 10 miles eksemplene så langt. Hva koster et månedskort med samme distanse i Sverige?

Omtrent 10 mil fra Stockholm ligger Västerås, og et månedskort kostet (2015) 2900 kroner. Dersom man skal ha overgang til Stockholms kollektivnett kommer det på 3422 kroner. Omgjort til norske kroner tilsvarer dette 2600 kroner og 3100 kroner. Med andre ord er billettene langt billigere enn det britiske eksemplet og billigere enn Tønsberg- Oslo.

I 2013 var den gjennomsnittlige månedslønna i Sverige 30.600 kroner, legger man til 2,9 prosent på dette⁷, vil det tilsvare en årslønn i 2014 på i underkant av 380 000 svenske eller 340 000 norske kroner. Før skatt, - har gjennomsnittsnordmannen 1,47 ganger så høy lønn, eller at gjennomsnittsvensken har 68 prosent av lønna til gjennomsnittsnordmannen. Trekker man inn forskjeller i kjøpekraft, ville Västerås billetten komme på 3800 norske kroner uten overgang og 4600 kroner med overgang til Stockholm SL. Relativt sett, når vi tar høyde for forskjellene i kjøpekraft, koster det mer å pendle Västerås-Stockholm med eller uten overgang enn Tønsberg- Oslo S med eller uten overgang (3255 og kroner og 3785 kroner). Den svenske pendleren har 68 prosent av kjøpekraften, -før skatt, mens billettene hennes koster om lag 80 prosent av de norske månedskortene. Slik sett blir det dyrere for henne, enn for han som sitter på toget på Vestfoldbanen.

⁷ Siste tilgjengelige tall fra SCB er 2013 tall. Konjunkturinstitutet oppgir en lønnsvekst i 2014 på 2,9 prosent. $30600 \cdot 1,029 = 31295,4$ SEK * 0,9 = 28165,86 NOK.

Tysk konkurranse

Tyskerne har det som kan kalles en EU tilpasset integrert modell – med regional konkurranse. I korttekst holdes infrastrukturselskap og togselskap sammen via et holdingselskap, og opprettholder EU sitt krav om vanntette skott mellom dem (juridiske adskilte enheter). I norsk sammenheng ville en slik modell være at Jernbaneverket ble et aksjeselskap, NSB et annet og over disse bygger man et holdingselskap eid av den norske staten. Sett fra Angela Merkel sitt perspektiv har man et nasjonalt selskap med stor driftsfordel, nær kobling mellom infrastruktur og togselskap – sammen med regional konkurranse.

Med en befolkning på 83 millioner mennesker midt i Europa, er Tyskland også det jernbanemessige hjertet på kontinentet. 25 år etter murens fall, og på restene av nedslitt vesttysk og ineffektivt østtysk jernbaneselskap- er Deutsche Bahn AG i dag verdens nest største transportselskap. Noe som også betyr at selskapet bedriver med langt mer enn persontogtransport. Fem år etter at de to jernbanene ble slått sammen (1994), ble vognmateriell, spor, tele, eiendom og personell ble delt mellom de fem mest sentrale datterselskapene:

- DB Long Distance (Fernverkehr) som opererer langdistansetog i Tyskland og på det europeiske kontinentet. Drives på kommersielt basis uten offentlig kjøp eller subsidier. Fernverkehr har 99 prosent av det tyske markedet, og konkurransen er snarere ekspressbusser enn andre togselskaper som vil etablere seg i markedet.
- DB Regio er divisjonen som konkurrerer om de tyske delstaters kollektivtilbud. Dette skjer med trikk, t-bane, pendeltog, regionaltog og ikke minst busser. Blant konkurransefortrinnene til DB Regio er at de er en av svært få aktører som er i stand til å tilby totale kollektivpakker, med forskjellige transportbærere (tog, trikk, t-bane m.m) – som skreddersys etter de tyske delstatenes behov.
- DB Netze Track, DB Netze Stations DB Services drifter, vedlikeholder og bygger ut infrastruktur som spor, tele- og signalsystem. I norsk sammenheng ligger denne enheten nært opp til Jernbaneverkets ansvarsområde, inkludert NSB sitt eiendomselskap Rom eiendom as. Selve Jernbanenettet som DB Netze Track bygger, drifter og vedlikeholder er etter det sveitsiske jernbanenettet det mest finmaskede og mest trafikkerte i Europa. 41 000 ansatte sørger for at 34 000 km med jernbane er operativt.

I tillegg må DB Arriva (jfr også avsnittet om britisk konkurranse), som er konkurranse-divisjonen for persontransport utenfor Tyskland tas med. I tillegg og ikke minst må DB Schenkersystemet - som er Europas desidert største godsselskap også regnes med. Selskapet operer innenfor det europeiske godsmarkedet i samtlige land.

Den regionale konkurransen i Tyskland som er DB Regio sitt ansvarsområde, skjer i de 16 delstatene (Länder). Det er opp til delstatene selv om de ønsker å dele opp sitt område, eller ha det som et område. Noen av delstatene har delt opp og det er 27 forskjellige tog/kollektivpakker i det regionale markedet. Delstatene bestemmer hvilke linjer som skal kjøres, rutetabeller og frekvens eller hyppighet. Det har ikke vært føderale krav om anbud, og delstatene kan velge om de heller vil bruke offentlige kjøp. Dersom det benyttes anbud har disse reeltivt lang varighet, fra 8 til 15 års kontrakter. I følge DB sin konkurranse-rapport (2014) er trenden lange anbudsperioder, ettersom dette også muliggjør nyinvesteringer i vognmateriell. Kort sagt er det vanskelig å investere i nytt togmateriell, dersom anbudsperioden er vesentlig kortere enn levetiden til materiellet. Til sammen fraktes 5,2 millioner, eller omtrent den norske befolkningen, daglig av DB Regio.

Naturlig nok er det stor variasjon mellom de tyske delstatene. Befolkningmessig varierer de fra 17,8 millioner (Nordrhein-Westfalen i Ruhr-området) til Bremens 660 000 innbyggere. Det er dog vedr å merke seg at , i gjennomsnitt er en delstat befolkningmessig på størrelse med Norge.

Jernbanemessig er det i og rundt de største byene egne pendeltog, som i Stockholm og i København (S-tog). De tyske togene, S-Bahn, går oftest går på egne separate skinner, som blir benyttet til å frakte pendlere fra forstedene inn til sentrum, hvor de så går over på andre transportbærere (trikk, buss, metro m.m). Berlin og Hamburg sine S-Bahn går på helt egne adskilte skinner-systemer, men innom sentralstasjonene. I andre byer som Frankfurt og Munchen, og i Ruhrområdet går S-Bahn tildels på det tradisjonelle jernbanelinjet.

I de 16 regionale markedene har DB Regio en markedsandel på om lag 75 prosent av togkilometerne - og 85 prosent av passasjerene som transporteres. Det er i de mest befolkningstette områdene DB Regio, har sin sterkeste stilling. Når det gjelder det regionale tyske markedet – utgjør dette om lag hver fjerde togtur i Europa. Et marked som også har vært i sterk vekst. Fra 2002 til 2012 økte dette med 34 prosent, mens langdistansetogene hadde en vekst på 14 prosent⁸, og samlet fraktes det nesten 2,5 milliarder passasjerer årlig i det regionale markedet.

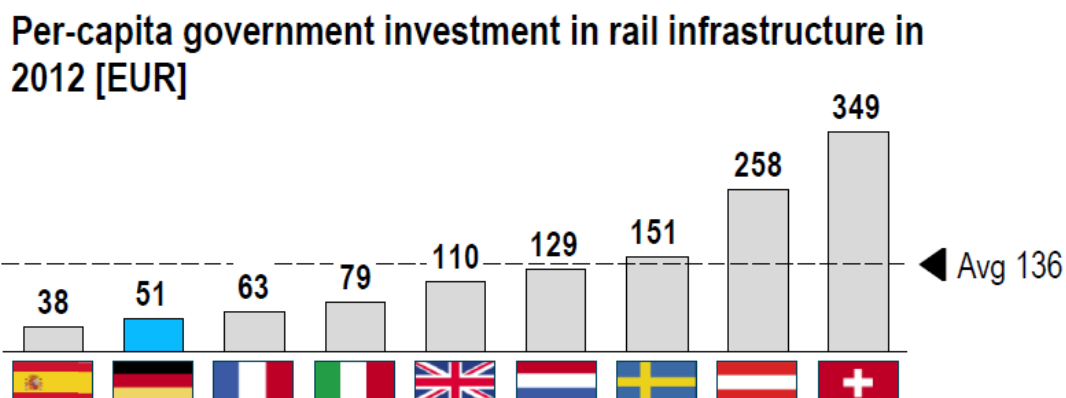
De andre aktørene innenfor det regionale markedet kan deles i to aktørgrupper: konkurranse-divisjonene til de statlige europeiske jernbaneselskapene (Abillio, Keolis, Neterina)

⁸ <http://bsl-transportation.com>

og delstatseide jernbaneselskaper som BeNEX, Albtal-Verkehrs-Gesellschaft og Hessische Landesbahn. Når det gjelder selve makredskonkurransen og hvilke parametere som det skal konkurreres om er dette opp til delstatene. Derimot er det relativt få aktører som deltar i disse konkurransene. I gjennomsnitt var det 2,5 tilbydere for hvert delmarked i perioden 2010-2012. Selve anbudsprosedyrene er omfattende og ressurskrevende. Videre har finanskrisen satt sine spor, ettersom enkelte aktører er på vei ut av næringen. For eksempel det franske konsernet Veolia, som er en betydelig aktør i det regionale markedet, har solgt ut sin jernbanevirksomhet.(Bsl-transportation.com).

På infrastrukturensiden har tyskerne gjennomført betydelige investeringer og oppgraderinger siden 1994. Dette innebærer innkjøp av nytt vognmateriell, oppgradering og investeringer i stasjoner, og ikke minst modernisering og oppgradering av infrastrukturen. Dersom man skal legge DB sine analyser til grunn er det dog behov for ytterligere kapital på infrastrukturensiden, og at de nå ligger etter andre europeiske land. Etter 2009 har de føderale bevilgningene stått stille, mens bygg og anleggskostnadene har økt.

Figur Offentlige investeringer i jernbaneinfrastruktur 2012 (kilde DB).



Dermed har også tyskerne bygd seg opp et etterslep, hvor det særlig er de mange broene som nærmer seg, eller befinner seg på overtid i forhold til levetid. Å bygge om eller bytte disse ut, vil kreve betydelig med nye midler. I tillegg har det vært en betydelig trafikkvekst på tyske skinner de siste 15 årene, uten at det er bygd ut tilsvarende med skinne-gang. Som i Norge er det flaskehals i infrastrukturen, og presset på disse vil tilta ytterligere i årene som kommer. De to tyske jernbanekommisjonene, Daehre og Bodewig, konkluderte da også med at infrastrukturen er underfinansiert, inkludert oppgraderinger og nyinvesteringer. Som i Norge er det også i Tyskland en debatt om beskrankinger i planleggings- og utbygging, gitt de årlige budsjettbeskrankningene.

Tyskerne har for så vidt organisert sin jernbane innenfor EU sitt regelverk, som en sterk industriell enhet, som mer enn gjerne mottar konsernbidrag fra utenlandsoperasjonene til DB Arriva. Dersom man skal trekke konkurranse inn i jernbanen, er den tyske holdingmodellen også et alternativ til den britiske og den svenske modellen. Sett fra Angela

Merkel sitt ståsted er nok hovedhensikten med tysk jernbane at den effektivt skal få tyske arbeidstakere på jobb om morgenen – og hjem fra jobb i tide, at den skal sikre at tysk industri får sine leveranser fram i rett tid – og at det hele skal skje *Pünktlich- vernünftig - günstig*. For at dette skal skje både punktlig, på en fornuftig måte og til gunstige priser har man satt et selskap (DB AG) i førersetet, og latt det få lov til å utvikle seg på egen kjø.