

Arrivas togdrift skræmmer

Selv om store dele af togprogrammet hos Arriva afvikles efter planen, fordunkles billedet af alt for mange aflysninger.

LEIF KAJBERG
sekretær i Rådet for Bæredygtig Trafik,
Bagsværd

Kan man møde ind til tiden på sin arbejdsplads? Kan man nå i skole uden at få fravær? Kan man stole på, at barnebarnet kommer frem på en sikker måde på sin første rejse?

Der er mange dårlige oplevelser inden for den daglige kollektive trafik. Og hyppigt er det DSB, som hænges ud. En anden togoperatør, det tyske Arriva, må også lejlighedsvis stå for skud, men her er man dygtig til at glide af på kritikken. Selskabet fremstår teflonagtigt udadtil, og Arrivas kommunikationsfolk er dygtige til at tale udenom og dukke sig. De fremhæver rygmarsagtigt de flotte punktlighedsprocenter, Arriva præsterer. Men det er en ydmygende tilgang til sine passagerer at udbasunere, at man kører med 94,4 pct. rettidighed, når kejseren ikke har noget tøj på. Og så er det forstemmende, at man slipper af sted med sine bortforklaringer. Og har held til at gå under radaren.

For mens jeg sidder og taster, tikker meddelelser fra Arrivas informationsservice om aflysninger og forsinkelser af tog lystigt ind i pc-skærmens nederste højre hjørne. Og det har de gjort de allersejeste dage. Meddelelserne oplyser også om årsager til forsinkelser og aflysninger på Arrivas togstrækninger, og to årsager optræder igen og igen: materielforhold og personaleforhold.

Utroligt mange tog aflyses eller forsinkes, fordi Arriva stadig ikke har styr på sine togsæt, af hvilke en del er overtaget fra DSB (Desiro). Eller fordi der ikke er lokomotivpersonale nok i hele Arriva-systemet til at køre de køreplansfastlagte tog. Ikke mindst i ferisesæsonen - i sommertiden - hærger aflysningerne som følge af "personaleforhold". Og vrede og frustrerede pendlere står tilbage på perronen.

Fredag morgen den 20. august stod ca. 20 elever således og ventede halvdanden time i Outrup på den Arriva-betjente lokalbane mellem Varde og Nørre Nebel på at komme i skole. Der skulle komme en bus som erstatning for aflyst tog. Det gjorde der også, men så sent, at næste tog allerede var ankommet.

Den her beskrevne oplevelse fra Outrup kan næsten dagligt opleves flere steder på Arrivas strækninger. Nogle gange spises togbrugerne af med erstatningsbefordring - busser, som hyres ind, eller taxaer - eller også henvises de bare til næste afgang. Det er under alle omstændigheder surt show og frustrerende, hvis man skal på job eller på første time i gymnasieklassen.

Retfærdigvis skal det selvfølgelig anføres, at ikke så få aflysninger er Banedanmark-påvirkede, idet de



Prik hul i Arriva-rettidighedsprocenternes glamourøse overflade. Punkter veltilfredshedsballonen. Få styr på Arriva, lyder opfordringen fra Rådet for Bæredygtig Trafik. Arkivfoto: Christer Holte

kan henføres til f.eks. sporproblemer og signalfejl, som henhører under infrastrukturforvalteren Banedanmark.

I Rådet for Bæredygtig Trafik har vi i lang tid holdt øje med togselskabet Arriva og dets "præstationer" i det danske skinnelandskab. Og vores iagttagelser kulminerede i juli med færdiggørelsen af en udførlig kritisk rapport. Arriva har nemlig længe været en torn i øjet på os. Vores kritiske projektør har derfor gennemlyst Arrivas forvaltning af togdriften på jysk-fynske skinner, og i rapporten er opsamlet en bunke iagttagelser suppleret med andet materiale, ud fra hvilket vi kritiserer dette togselskab.

Rapporten er blevet fordelt til transportminister Benny Engelbrecht, transportordførerne i Folketingets partier plus en række andre instanser og fora.

Medieopmærksomheden har på det seneste koncentreret sig om Arrivas drift på Svendborgbanen.

Det er egentlig lidt uretfærdigt, da svigtet af Thybanen i form af uregelmæssigheder og aflyste afgange er grellere. Årvågne og jernbanekyndige togiagttagere i Thisted har således i en udvalgt periode, april-maj i år, lavet optællinger og beregnet den gennemsnitlige månedlige regularitet til 91,55 pct.

Der er desuden registreret årsager til aflysning: Der var således 82 pct. operatørfejl (Arriva selv) og 18 pct. infrastrukturforvalter-fejl. Og der blev indsat 54 togbusser i perioden.

Det kan undre, at der ikke reageres mere fra specielt de borgerlige transportpolitikere, som for det

meste ser bort fra kritik og indvendinger. Men det er måske netop, hvad man kan forvente. For politikerne ved jo nok, at det er konsekvensen af og prisen for konkurrenceudsættelsen af togstrækninger og valget af et togselskab, der har som det primære formål at skumme fløden og sende millionerne ud af landet til Berlin. Arriva er jo et Deutsche Bahn-datterselskab, en såkaldt *DB Bahntochter*.

Denne opsang har også relevans for medierne, en del af dem. En del dagblade og også tv virker mikrofonholderagtige, når Arriva er på dagsordenen. De er følgagtige med tydelig tendens til at stryge Arriva med hårene.

Og så er der selvfølgelig dem, som lukker helt af over for virkeligheden og har valgt at stikke sig selv ideologisk blå i øjnene, som Nye Borgerlige.

Partiet vil afvikle og privatisere DSB og lade private operatører sørge for trafikken på skinner. Vankundighedens triumf, kunne man sige.

For Arrivas togdrift burde skræmme. Konkurrenceudsættelse og indtjeningsmotiv sikrer ikke nødvendigvis en bedre og mere effektiv togdrift. Tværtimod. Det viser dokumentationen for Arrivas dårligdomme i vores rapport.

Selv om store dele af togprogrammet hos Arriva afvikles efter planen, så fordunkles billedet af det alt for mange aflysninger.

Det er derfor lidt tricky, at borgerlige transportpolitikere insisterer på mere udbud og mere konkurrenceudsættelse som middel til at få en mere effektiv jernbanedrift.

Der er dog sket lidt på det seneste. Transportminister Benny Engelbrecht har i en orientering til Folketingets Transportudvalg fastslået, at Arriva A/S skal betale bod. I henvendelsen konstateres det, at Arriva i juli præsterede en operatørpunktlighed på 94,9 pct., og da den nedre grænse for operatørpunktligheden ifølge kontrakten er 95,8 pct., står Arriva nu til at betale en bod på 1,5 pct. af driftstilskuddet i juli. Og transportministeren har tilkendegivet, at han ser med stor alvor på de seneste punktlighedstal. Engelbrecht markerer samtidig, at den negative udvikling skal vendes, så Arriva igen lever op til de aftalte mål.

»Det vil mit ministerium betone over for Arriva i forbindelse med

kontraktopfølgningen,« skriver Benny Engelbrecht.

Det er godt, at transportministeren er blevet obs på Arriva-problematikken, og at der bliver handlet på indrapporterede tal og procenter. Men der skal ske meget. Staten må som trafikfører agere mere håndfast. Det drejer sig ikke blot om nogle procenter for punktlighed. Togbrugerne på perronen skal tydeligt kunne mærke forbedringerne. Og togselskabets direktør skal ikke kunne slippe af sted med at give en sang fra de varme lande garneret med forsikringer om, at alt nok skal blive meget bedre, »og for øvrigt kan vi opvise en ovenud fantastisk punktlighed og rettidighedsprocenter på ...«.

Den der knap kan Arriva-bossen godt slukke, for det er alvor, det her. Og der er også behov for at se nærmere på, hvordan aflysninger kan komme til at veje tungere. Vi opfordrer derfor ministeren til at sætte gang i noget arbejde med fokus på, hvordan Arriva i højere grad kan sanktioneres for de mange aflysninger.

Prik hul i Arriva-rettidighedsprocenternes glamourøse overflade. Punkter veltilfredshedsballonen.

Få styr på Arriva. Hvad med at oprette en taskforce, der sætter selskabet under administration?

Og burde Arriva ikke sættes fra bestillingen, når kontraktperioden udløber (og gerne før)?

For spørgsmålet er vel basalt set, om man kan betro Arriva en så stor operatøropgave inden for den danske jernbanesektor.

Om selskabet faktisk er opgaven voksen, for det kan man da komme stærkt i tvivl om.

”

Selskabets direktør skal ikke kunne slippe af sted med at give en sang fra de varme lande garneret med forsikringer om, at alt nok skal blive meget bedre.