

Jernbane- magasinet

NR.3/2019

Fra diesel til batteri

Batteritogene kan komme til å
endre hele norsk jernbane.

Det er en lang
rekke fordeler
med å satse på
batteridrift.

DAG AARSLAND,
delprosjektleder i
Jernbanedirektoratet



KAPASITET
Tog-kork i Oslo

NORGE/EUROPA
Nattogets comeback

ERTMS
5000 må læres opp

Det aktuelle bildet

Nye nattog

Stadig flere vil ta tog – også nattog. Denne nye kupeen tilhører østerrikske ÖBB, som nå tjener penger på sine nattog og utvider tilbudet. I denne utgaven av Jernbanemagasinet kan du lese mer om fornyelse av norske sovevogner og hvordan nattogtrafikken tar seg opp i Europa.

ILLUSTRASJON: ÖBB





Innhold

Nr. 3/2019

- 08 Kapasiteten må opp**
Merker du at det er trangt på togene til og fra Oslo? Jernbanedirektøren varslar at kapasiteten må opp – også på kort sikt.
 - 12 Batteritog i drift**
Bli med og kjør batteritog! Disse togene kan både gå på strøm og batteri, og dermed oppnås nullutslipp uten full elektrifisering.
 - 20 Flere sover på toget**
Norske sovevogner har et belegg på mellom 90 og 100 prosent. Nå skal tilbudet utvides, og en egen gruppe jobber med dette.
 - 26 SJ: – Vi er alle kolleger**
Sjefen for SJ i Norge, Thomas Silbersky, etterlyser helt nye konstellasjoner for samarbeid, der togkunden settes i sentrum.
 - 30 Nytt ERTMS-senter**
Det gamle NSB-verkstedet på Grorud blir gjort om til et kompetansesenter for 5000-6000 medarbeiderne som må kunne signalsystemet ERTMS.
- Les også:**
- 05** Toget i en særklasse
 - 06** Tog må gå fra by til by
 - 25** ÖBB redder nattoget
 - 28** Dette har SJ lært
 - 36** Urolig for nybilisme
 - 40** Nord-Norgebanen
 - 44** 50-åring frir til unge
 - 52** Fullt kjørt i Entur



8



12



20

Puls

Har du fått med deg at ...

... **Stine Ilebrekke Undrum** skal fungere som utbyggingsdirektør i Bane NOR når Einar Kilde slutter i stillingen sin 30. september. Undrum er nå prosjektleder i Utbygging øst og har bred bakgrunn fra Bane NOR og Jernbaneverket.

... **tunnelboringen på Follobanen er avsluttet**, og de fire «damene», de gigantiske maskinene Dronning Eufemia, Dronning Ellisiv, Anna fra Kloppa og Magda Flåtestad, er fraktet til Tyskland.

... **konkurransen om trafikkpakke 4**, som omfatter Østfoldbanen, Gjøvikbanen og lokaltogene på L1 og L2, ble kunngjort 3. september. Slike kunngjøringer skal skje minst 12 måneder før konkurransegrunnlaget sendes ut.

... **det blir flere tog mellom Oslo S og Göteborg neste år**. Vy Tog AS vil styrke tilbudet sitt med en ekstra avgang hver vei fra rute-endringen i desember, mens SJ planlegger å starte opp med et eget togpar mellom Göteborg og Oslo i løpet av 2020.

... **støtteordningen for godstrafikk på jernbane** er godkjent av EUs overvåkingsorgan ESA. Det betyr at ordningen nå trer i kraft og kunngjøres for togselskapene.

... **Nord-Norgebanen** kommer til å bli utredet videre som en del av en samlet større transportutredning for Nord-Norge. Utredningen vil dermed omfatte alle transportformer i landsdelen.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



RASKT: Artikkelforfatteren tror stadig flere vil etterspørre sikre, raske og miljøvennlige kollektivløsninger med høy kapasitet.

Jernbanen vil være en varig utslippsvennlig transportform.

GRY DAHL

Toget i en særklasse

Hvilket transporttilbud er både miljøvennlig, raskt og effektivt? Det er toget det – hvis vi setter riktig pris på det.

Storbyene vokser, og det har lenge vært en enighet om det såkalte nullvekstmålet: at trafikkveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Men hvilken rolle skal jernbanen spille i denne utviklingen?

Det er selvfølgelig et politisk spørsmål. Vi som jobber med jernbane, er imidlertid forpliktet til å vise hva toget kan bety inn i en ny tid.

Kombinasjonen. Framover kommer vi til å verdsette ren luft og bevaring av natur- og kulturverdier høyere enn i dag. Plass vil bli et knapphetsgode, og arealkostnadene vil stige. Tid vil også være en høyt verdsettet verdi for den travle pendler eller byboer. Det vi trenger, er derfor utslippsvennlige, sikre og raske kollektivløsninger med høy transportkapasitet, men som ikke legger beslag på verdifulle byarealer. Når det kommer til kombinasjonen av disse kvalitetene, stiller jernbanen i en særklasse.

Modernisering. En forutsetning for at jernbanen skal være den foretrukne kollektivløsningen, er imidlertid at vi lykkes med modernisering av tjenestene, og at vi jobber strategisk for å unngå flaskehals. Samtidig må løsningene tilpasses de reisendes behov. Effektive knutepunkter som gir merverdi og sømløse reiser, er viktige stikkord her. For å utnytte dette potensialet må jernbanesystemet planlegges i et regionsperspektiv i nært samarbeid med de byene som jernbanen betjener.

Helhetlig og langsiktig. Transportbehovet øker, og foreløpig mangler vi helhetlige og omforente strategier for framtidig bærekraftig mobilitet. Jernbanen vil være en varig utslippsvennlig transportform, og kan være et virkemiddel for grønn byvekst. Men det forutsetter helhetlig, langsiktig planlegging og ikke minst gjennomføring. Til syvende og sist er spørsmålet hvilke verdier vi i fremtiden kommer til å verdsette høyest, og til hvilken pris.



Gry Dahl

UTFORDRER



Margrethe Sagevik

til å skrive Innspill i neste nummer av Jernbanemagasinet. Margrethe Sagevik er fagsjef bærekraft i Vy

GRY DAHL

Leder for klima og miljø i Bane NOR





I SENTRUM: Stasjoner må ligge i sentrum. Plasseres de utenfor, blir det mellom 25 og 35 prosent færre på- og avstigninger.

FORSKNING

Toget må gå fra by til by

Hvis en jernbanestasjon plasseres utenfor sentrum, velger flere reisende å ta bilen – og det skjer dessuten liten fortetting rundt stasjonen.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE

Det er konklusjonen i et forskningsprosjekt utført på Kungliga Tekniska högskolan (KTH) i Stockholm. Den omfattende studien tar for seg erfaringer fra 14 ulike stasjoner, og prosjektleder Oskar Fröidh fastslår: – Velger man å plassere nye stasjoner utenfor sentrum, blir det mellom 25 og 35 prosent færre på- og avstigninger. Dette ser vi når vi sammenlikner perifere stasjoner med sentrale og alle andre forhold er like.

– Hva skjer så med bosetting og sysselsetting ved de ulike stasjonene?

– Det er tydelig at utvikling og fortetting skjer i urbane miljøer, for tilsvarende effekter er nærmest fraværende når stasjonene plasseres utenfor tettbebyggelse, sier Marcus Adolphson, som jobber på avdelingen for urbane og regionale studier ved KTH.

Entydig forskning. Flere studier ved Transportøkonomisk institutt (TØI) i Norge peker i samme retning. Den nasjonale reiseundersøkelsen viser at 68 prosent av befolkningen velger å gå hvis avstanden er under en kilometer. Men hvis kollektivtilbudet er dårlig, vil 72 prosent bruke bilen til og fra arbeid.

– Det er uten tvil mest å hente ved å bygge jernbane mellom byene, understreker jernbanedirektør Kirsti Slotsvik, som i forrige nummer av Jernbanemagasinet tok til orde for enklere byløsninger i forbindelse InterCity-utbyggingen på Østlandet. Bak-

grunnen var at enkelte stasjonsløsninger er kostnadsberegnet til flere milliarder kroner.

Må prioritere. – Skal vi prioritere innenfor gjeldende økonomiske rammer, får vi heller beholde dagens stasjoner. Alternativet er å prioritere stasjonene på bekostning av andre prosjekter. Uansett må vi bare innstille oss på at det ikke er penger til alt. Og da må vi velge de løsningene som virker best. Vi ser at det er en dårlig idé å bygge stasjonene utenfor bysentrene, da ett av jernbanens fortrinn nettopp er å gå fra sentrum til sentrum. De tyngste transportstrømmene vil nemlig alltid gå til det mest sentrale punktet. Det endrer seg ikke selv om vi får selvkjørende bestillbare små enheter som kan frakte folk til og fra stasjonen. Den sunneste og rimeligste måten å bevege seg på er jo også tross alt å gå, og med stasjoner i sentrum vil mange kunne bruke beina på første og siste del av reisen, sier jernbanedirektør Kirsti Slotsvik.



STENGT: Hvor mye skal banene stenges om sommeren? Spørsmålet skal nå utredes.

VEDLIKEHOLD

Sommerstengte baner skal evalueres

Praksisen med å stenge baner for omfattende vedlikeholdsarbeid skal nå grundig evalueres. Stengningene fører til store ulemper for passasjerer og gods. Spørsmålet er om fordelene ved mer effektiv vedlikehold er store nok.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Det er Jernbanedirektoratet som nå skal utrede om sommerstengte baner for vedlikeholdsarbeider kan forsvare ulempene ved disse stengningene. Også i år har det vært store problemer med forsinkelser og innstillinger etter stengningsperiodene.

I ti år har det vært vanlig praksis å stenge større deler av jernbanen i Oslo-området i om lag seks uker for å kunne gjennomføre større fornyel-

ses- og vedlikeholdsarbeider på en effektiv måte. I forbindelse med gjenåpning av strekningene har det de siste årene vært gjentatte problemer i form av innstillinger og forsinkelser tross i at strekningene har vært stengt nettopp for å øke stabiliteten i anleggene. I vurderingene skal det også innhentes ekstern ekspertise og gjennomføres vurderinger av hvordan praksisen fungerer i andre land. Samferdselsministeren innkalte etter sommeren jernbaneaktørene for å få en forklaring på oppstartsproblemene etter årets anleggsarbeider og for å be om en grundig evaluering. – Målet må være at ulempene for passasjerer og gods nå reduseres. Vi vil se om det er mulig med færre og kortere stengningsperioder, sier samferdselsminister Jon Georg Dale.



AKTUELLE TALL

3910

kilometer av det norske jernbanenettet består ennå av enkeltspor. Det er nå bygd 290 kilometer med dobbeltspor.

2451

kilometer bane med regulær togtrafikk er elektrifisert.

3721

millioner personkilometer ble registrert på norsk jernbane i fjor. Tilsvarende tall for transportarbeidet i Sverige var 13 778, mens Danmark og Finland kunne notere seg for henholdsvis 5 938 og 4 535.

4125

millioner tonnkilometer ble i fjor registrert for gods på bane. Tilsvarende tall for Sverige var 21 682, for Danmark 2 594 og for Finland 11 200 millioner tonnkilometer.

ENTREPRENØR

Baneservice kjøper Norsk Jernbanedrift

Baneservice har inngått avtale om kjøp av 100 prosent av aksjene i Norsk Jernbanedrift.

– Selskapene vil sammen bli en sterk, norsk entreprenør med kompetanse og kapasitet til å konkurrere om de store baneprosjektene i markedet, sier Ingvild Storås, administrerende direktør i Baneservice.

Baneservice og Norsk Jernbanedrift har levert gode resultater de siste årene, og har begge store ordreserver. Det nye konsernet vil få en omsetning på omlag 1,7 milliarder kroner og ha over 600 ansatte. – Vi ser på Baneservice som en ideell partner for Norsk Jernbanedrift og ser frem til å skape en sterk aktør i det norske markedet, sier Hans Gunnar Dokken, administrerende direktør i Norsk Jernbanedrift.

Avtalen forutsetter godkjenning av konkurransemyndighetene, Den forventes å foreligge i 3. kvartal 2019.

KONKURRANSE

Trafikkkpakke 4 kunngjort

Jernbanedirektoratet kunngjorde 3. september 2019 konkurransen om trafikkkpakke 4. Trafikkkpakke 4 omfatter all trafikk på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, samt lokaltogene på linje L1 og L2.

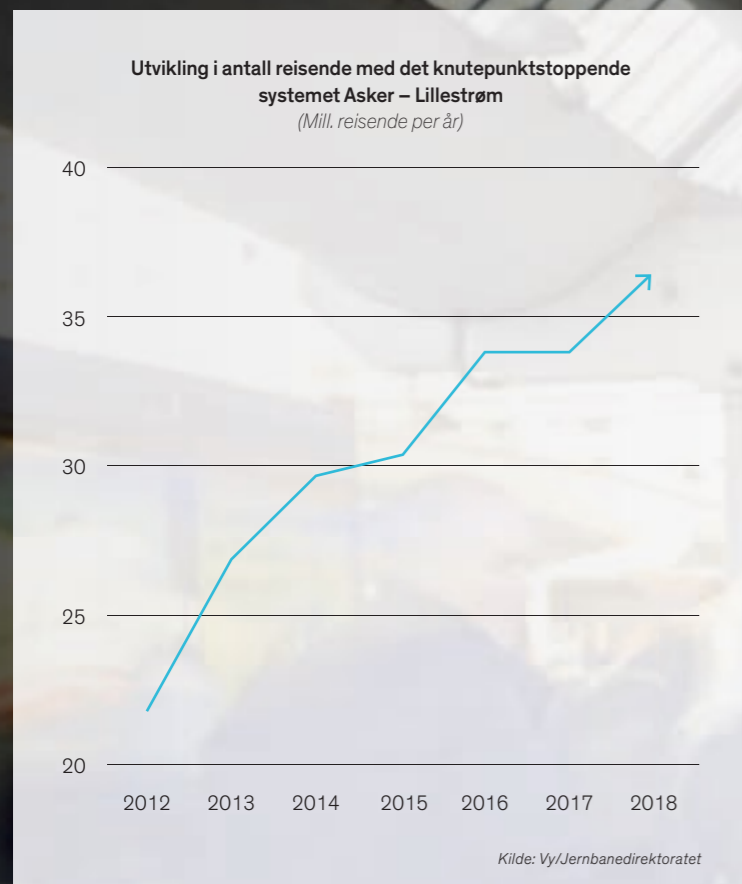
Konkurransen om persontrafikk på jernbane skal kunngjøres senest 12 måneder før konkurransegrunnlaget sendes ut.

Trafikkkpakke 4 er stor og inneholder et omfattende togtilbud. Det er blant annet planlagt å legge om rutetilbudet på Østfoldbanen i forbindelse med åpningen av Follobanen i desember 2022. Dette vil kreve større ressursinnsats i form av flere tog og rekruttering av togpersonell.

Trafikkkpakke 4 omfatter:

- Lokaltog L1 Lillestrøm - Asker/Spikkestad
- Lokaltog L2 Ski - Skøyen/Stabekk
- L21 Moss - Stabekk
- 22 Skøyen - Mysen/Rakkestad
- R20 Oslo S - Halden
- L3 Oslo S - Jaren
- R30 Oslo S - Gjøvik

Direktoratet vil oppdatere kunngjøringen dersom det er behov for dette etter Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2020.



– Vi må øke kapasiteten gjennom Oslo

Togene gjennom Oslo er stapp fulle, og ståplasser er hovedregelen for de som bor nærmest byen – både i morgen- og ettermiddagsrushet. – Vi er i ferd med å nå et metningspunkt i forhold til hva jernbanen kan levere, advarer jernbanedirektør Kirsti Slotsvik.





STRØMMER TIL: Stadig flere mennesker strømmer til toget, og flere tiltak må gjennomføres - før ny Oslo-tunnel er på plass.

Tallenes tale er klar: Antall togreiser øker med minst fire-fem millioner i året. Samlet vil jernbanen passere 80 millioner reiser i året. Samtidig er det ingen tvil om at trafikken øker mest i Oslo-området. Mellom Asker og Lillestrøm er antall reiser økt med 68 prosent siden 2012.

– Ikke nok med at antall togreiser øker kraftig: Vi har all grunn til å tro at veksten

kommer til å fortsette, og den blir spesielt stor på Østlandet. Dersom jernbanen skal ta imot veksten i tråd med målsettingen om nullvekst i biltrafikken, er vi nødt til å spørre oss: Hvordan kan vi øke kapasiteten, både på kort og lengre sikt? spør Slotsvik. Hun er ikke i tvil om at det er nødvendig å bygge en ny jernbanetunnel gjennom hovedstaden, men registrerer at den etter gjeldende planer først blir ferdigstilt rundt 2035: – Vårt dilemma er at trafikken nærmest har eksplodert de siste fem årene. Vi er derfor nødt til å lete etter andre tiltak som kan avhjelpe situasjonen for alle de menneskene som er avhengig å ta toget til og fra jobben hver eneste dag.

«**Togrevolusjon**». Den store ruteomleggingen i 2012-2014 ble i sin tid kalt en tog-revolusjon: Gardermobanen, som egentlig innebar ny jernbane fra Oslo til Eidsvoll, og nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Asker, gjorde det mulig å tilby et helt nytt togtilbud inn og ut av byen. Mellom Lillestrøm og Asker stopper regiontogene hvert tiende minutt på de store stasjonene mens lokaltogene går hvert kvarter.

NSB (nå Vy) fikk dessuten mulighet til å

kjøre tre tog i timen til og fra Oslo Lufthavn (OSL) – og det til en langt lavere pris enn Flytoget. Det har gjort at NSB-trafikken til og fra OSL er blitt femdoblet siden 2011. Like fullt satte Flytoget passasjerrekord i 2018 med nesten sju millioner til og fra hovedflyplassen.

De siste åra har NSB og senere Norske Tog fornyet mye av togparken og fasett inn over 100 nye togsett av typen Flirt. Like fullt er trengselen større enn noen gang.

Stadig fullere tog. – Våre beregninger viser at økningen i etterspørselen er større enn transportkapasiteten. I klartekst betyr det at togene blir stadig fullere, framholder Slotsvik. – Vi jobber med å utvide rutetilbudet ytterligere. Situasjonen på Østfoldbanen blir bedre når Follobanen åpner i 2022 og med dobbeltspor til Moss i 2024, men fortsatt vil vi ha store utfordringer, ikke minst mellom Asker og Lillestrøm. Vår utredning viser at det vil være behov for å øke kapasiteten med anslagsvis 30 prosent hvis det ikke skal bli enda trangere på toget.

– Mener du at det er behov for å framskynde bygging av ny Oslotunnel?



Vår utredning viser at det vil være behov for å øke kapasiteten med anslagsvis 30 prosent hvis det ikke skal bli enda trangere på toget.

KIRSTI SLOTSVIK, jernbanedirektør

– Det vi kan si, er at behovet er der. Men uansett må vi gjennomføre en del tiltak før tunnelen er på plass, svarer jernbanedirektøren.

Jernbanesektoren må samarbeide. Slotsvik understreker at trafikken øker enda mer enn det som ble forutsatt da det i 2015 ble presentert en egen konspetvalgutredning for Oslo-navet. I forlengelse av dette arbeidet er det blant annet foreslått å bygge et nytt dobbeltspor fra Oslo S til Lysaker, utvide Nationaltheatret stasjon til åtte spor og Lysaker stasjon til seks spor.

– Dette vil åpenbart være den mest framtidrettede løsningen, resonnerer jernbanedirektøren. – Det forhindrer ikke at hele jernbanesektoren nå må gå sammen om å finne løsninger. På en eller annen måte må vi greie å utnytte den samlede kapasiteten som samtlige tog representerer.

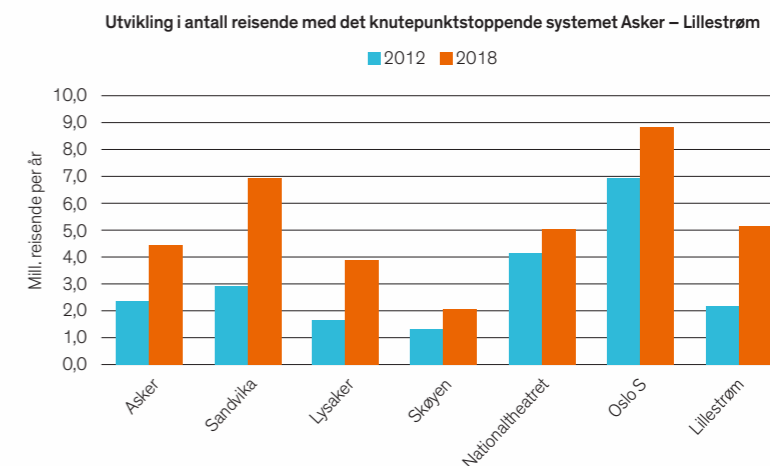
– Gjelder dette også flytogene?

– Vi utreder nå tilbringertransporten til og fra Oslo lufthavn. Vårt utgangspunkt her er at Flytoget er en kjempesuksess, og vi er opptatt av å beholde de kvalitetene som Flytoget representerer. Samtidig ser vi at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å se trafikken til Gardermoen i sammenheng med den øvrige togtrafikken.

Det grønne skiftet. Resultatet av årets kommunevalg i Oslo viser at det grønne skiftet har satt spor – i dobbel forstand. Flere og flere ønsker å reise med tog, og det blir stadig vanskeligere å kjøre bil i sentrale strøk.

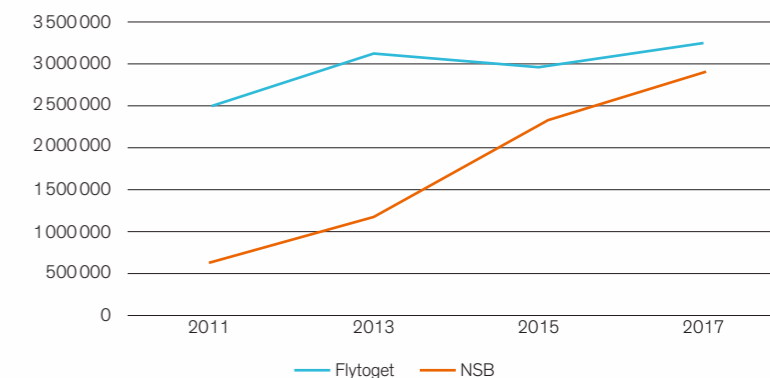
– Hvis vi skal ta målet om nullvekst på alvor, sprenger vi alle våre tidligere prognoser om framtidig passasjervekst. Derfor er det nå vår plikt å gå inn i denne situasjonen og foreslå løsninger. Så vil det etter hvert være opp til politiske myndigheter om hvor mye og hvordan jernbanen skal prioriteres framover, sier jernbanedirektør Kirsti Slotsvik.

FAKTA



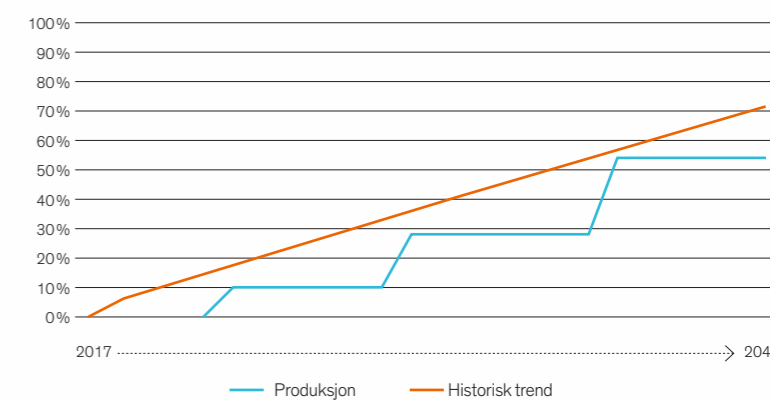
Kilde: Vy/Jernbanedirektoratet

Reiser med tog til OSL



Kilde: Vy/Flytoget/Jernbanedirektoratet

Vekst i reiser og produksjon



Kilde: Vy/Jernbanedirektoratet

Batteritog – nærmere enn du tror!

Batteritog er satt i prøvedrift både i Østerrike og Tyskland. Med slike tog er det tilstrekkelig å elektrifisere 25-30 prosent av banene og likevel oppnå full elektrisk drift.

TEKST NJÅL SVINGHEIM FOTO BOMBARDIER TRANSPORTATION



FLERE TYPER BATTERITOG:

Her tester Bombardier sine batteritog. Både Bombardier, Siemens og Stadler tilbyr slike tog - i et marked som er i startgrope.



SKIFTER: – Vi kan skifte fra batteri- til kontaktledningsdrift i opptil 100 km/t, forteller lokfører Martin Berthold i ÖBB. Dag Aarsland smiler fornøyd.

Jernbanemagasinet var nylig med på å teste tog av typen Siemens Desiro, et tog utstyrt for å gå på strøm fra både kontaktledning og batterier. Flere av de store togprodusentene har nå slike tog klare.

– Svært interessant, sier Dag Aarsland, som jobber med kjøretøyteknologi i Jernbanedirektoratet. – Det er ingen tvil om at batteriteknologien nå skyter fart for alvor også på jernbanen.

Aarsland er delprosjektleder i Jernbanedirektoratets prosjekt NULLFIB (Nullutslippsløsninger for ikke elektrifiserte baner). Utredningsgruppa har sammen med Norske Tog AS hatt tett kontakt og dialog med togprodusentene og skal avgi sin rapport med anbefalinger i løpet av høsten.

Foruten batteridrift vurderes også hydrogen- og gassdrift samt biodiesel som mulige alternativer. Men Aarsland konstaterer at produsenter som Siemens, Stadler og Bombardier har utviklet batteritog: – Med batteridrift unngår vi en rekke problemstillinger som følger med for eksempel gass- og hydrogendrift.

Nettopp godkjent. På et sidespor uten kontaktledning på den lille stasjonen Gänserndorf noen mil utenfor Wien står et togsett og venter. Tilsynelatende er det et ordinært trevogns lokal- eller regiontog tilhørende de østerrikske statsbanene (ÖBB). Siden 2015 har ÖBB fått levert 165 Desiro-togsett. Den

vanlige typen er elektrisk drevet, men samtidig har ÖBB og Siemens gått sammen om å utvikle en batteriutgave av samme tog. Det er prototypen som nå står og venter på oss.

– Toget ble godkjent for trafikk for bare få dager siden, sier Gerold Leopold fra Siemens i Østerrike. Han har vært sentral i utviklingen av toget og kan stolt fortelle om milepælen som nå er nådd: – Nå i september starter prøvedriften i vanlig passasjertrafikk. Toget skal gjennom vinteren testes inngående på flere baner i Østerrike. Vi skal se hvordan teknologien takler ulike typer bane-, vær- og temperaturforhold, og resultatene skal evalueres før serieproduksjonen starter. Det kan være snakk om justeringer og tilpasninger. Men toget har vi, og batteriteknologien er egentlig bare ekstrautstyr på et vanlig elektrisk togsett.

Problemfritt og sømløst. – Se her nå, smiler lokfører og instruktør i ÖBB, Martin Berthold. Han har fått kjøretillatelse og tatt toget ut fra sidesporet på batterikraft. På fri linje med kontaktledning legger han inn en bryter. Togets strømvaktar hever seg, og togets motorer endrer energikilde fra batteri- til kontaktledningsdrift. Dermed kan batteriene lades opp på nytt.

Alt skjer helt umerkelig og i full fart.

– Vi kan skifte fra batteri- til kontaktledningsdrift i opptil 100 km/t, forklarer Berthold. Han er så langt

veldig fornøyd med hvordan teknologien fungerer om bord. – Å kjøre dette toget er i hovedsak helt likt et vanlig elektrisk tog. Akselerasjon og trekraft er litt svakere på batteridrift enn på ren kontaktledningsdrift, men likevel veldig bra. Vi har hele tiden full oversikt over hvor mye strøm vi har og hvordan vi kan kjøre mest økonomisk, viser han. På en skjerm foran seg ser han strømnivået på alle de tre batteripakkene som er plassert på taket.

– Ved normale forhold kan jeg nå kjøre rundt 80 kilometer uten kontaktledning, og det er mye mer enn det som trengs på den banen der togene skal i trafikk fra starten av. I området ved St. Pölten i Østerrike går nå batteritog i vanlig rutetrafikk på en strekning som har kontaktledning på rundt 35 km av en total lengde på 70 km.

I Østerrike er det rundt 25 prosent av banenettet som ikke har kontaktledning, og flere togruter går på strekninger både med og uten ledning.

– For å få batteritog til å fungere optimalt bør togrutene ha ledningsavsnitt flere steder underveis. Her har vi først rundt 30 kilometer med kontaktledning. Deretter er det i tillegg to kortere avsnitt med kontaktledning, inkludert ved endestasjonen. Det gir optimale avstander og gode lademuligheter, sier lokføreren.

ÖBB har bestilt 24 togsett av typen som forberedes for batteridrift.

– Det innebærer i hovedsak at de utstyres med noen

ekstra festepunkter på taket for batteripakkene og tilhørende utstyr, forklarer Gerold Leopold i Siemens.

– Kan være ideelt. – Vi ser tydelig at trenden nå går i retning av tog med nullutslippsløsninger som batteri- eller hydrogendrevne tog.

Ordene tilhører Stefan Baer, kommersiell prosjektleder for Stadler med ansvar for blant annet Norge. – Som kjent har Norske Tog AS bestilt 14 togsett av type Flirt med bimodal drift. Det betyr at togene fra leveransen av kan kjøres på både kontaktledning og med siste generasjon av dieselmotorer, Euro6. Dieselmotoren plasseres i en liten ekstra mellomvogn, og i denne «power-pack»-vogna kan dieselmotoren senere skiftes ut med batterier. Vi har løsningen klar for dette, så det vil ikke være noe problem å gjennomføre endring fra diesel- til batteridrift når dere er klare for det i Norge, sier Stefan Baer.

Løsningen innebærer å skifte ut dieselmotoren i power-packen med fire batteripakker. Og dette er nærmere enn du tror: Stadler har nylig fått en bestilling på 55 Flirt-tog med batteridrift til Schleswig-Holstein i Tyskland. Til Nederland er det bestilt 18 togsett som fra starten av har dieselmotor, men som skal få batteridrift etter hvert.

Stadler har på forespørsel fra Norske Tog gjort vurderinger av flere norske dieselstrekninger med tanke på mulighetene for batteridrift.



Toget ble godkjent for trafikk for bare få dager siden.

GEROLD LEOPOLD,
Siemens



For å få batteritog til å fungere optimalt bør togrutene ha ledningsavsnitt flere steder underveis.

GEROLD LEOPOLD,
Siemens

EKSTRAUTSTYR: – Batteriteknologien er egentlig bare ekstrautstyr på et vanlig elektrisk togsett, forklarer Gerold Leopold fra Siemens (t.h.). Dag Aarsland konstaterer at dette kan få stor betydning for Norge.

FOTO: NIAL SVINGHEIM



FRA DIESEL TIL BATTERI: – Det vil ikke være noe problem å gå fra diesel- til batteridrift når dere er klare for dette i Norge, sier kommersiell prosjektleder Stefan Baer i Stadler, som leverer nye bimodale tog til Norge.

Vi ser at vi grovt sett kan nøye oss med å elektrifisere 25-30 prosent av banene for å oppnå full elektrisk drift med denne typen tog.

DAG AARSLAND, Jernbanedirektoratet

Trønderbanen på batteri? – Vi har blant annet sett på hva som må til på strekningen Trondheim – Steinkjer, forteller Baer. Til grunn for vurderingene ligger nåværende planer for elektrifisering av de første 35 kilometerne til Stjørdal.

Stadlers beregninger viser at det vil være tilstrekkelig å henge opp kontaktledning på de de cirka 13 kilometerne mellom Levanger og Verdal, samt på vendesporene i Steinkjer.

– Togene vil da kunne lade i fart i begge retninger, samt under vendingen i Steinkjer. Da vil dette kunne sikre nok strøm for full elektrisk drift av all lokaltrafikk på banen, sier Stefan Baer.

– Dette er opplysninger som vi selvsagt er gjort kjent med i vårt utredningsarbeid, sier Dag Aarsland. – Vi har samme type oversikt også for de andre strekningene, og vi ser at vi grovt sett kan nøye oss med å elektrifisere 25-30 prosent av banene for å oppnå full elektrisk drift med denne typen tog.

Endrer hele bildet. – Det vil jo endre hele bildet?

– Ja, det gjør faktisk det! Det er en lang rekke fordeler med å satse på batteridrift på de banene vi her snakker om. I første rekke på Trønderbanen, men med det som i denne sammenhengen er relativt enkle grep kan vi få til elektrisk (batteri-) drift på Rørosbanen og Raumabanen også. For Nordlandsbanen har vi selv gjort noen beregninger i samarbeid med Bane NOR Energi og Norske Tog. Utfordringen der

er jo litt annerledes på grunn av lange og tunge godstog, samt fjellovergangen over Saltfjellet. Våre anslag tyder likevel på at vi vil kunne få til nullutslippsdrift av alle tog på Nordlandsbanen ved å elektrifisere om lag 30 prosent av banen. Vi tenker oss da kontaktledning opp og ned Saltfjellet, samt ladestrekninger på 15 – 30 km med passende mellomrom for øvrig. Det betyr sju delstrekninger mellom Trondheim og Bodø med kontaktledning for å kunne framføre et 1000 tonn tungt godstog. Det er viktig å legge til at man på denne måten kan elektrifisere delstrekninger som er enkle å elektrifisere slik at endringer på tunneler og bruer blir minimale. Dette viser at batteridrift på hele Nordlandsbanen vil være mulig, sier Dag Aarsland og legger til: – Er det mulig på Nordlandsbanen, er det mulig over alt.

Hybridlokomotiv må utvikles. – Men finnes det lokomotiver for dette?

– Vi har en prinsippkisse klar for hvordan vi kan tenke oss et slikt lokomotiv, sier Ewald Falke. Han er leder for produktutvikling av lokomotiver hos Stadler. Selskapet kjøpte i 2016 opp den kjente spanske lokomotivprodusenten Vossloh, som for øvrig har levert de lokomotivene CargoNet bruker på Nordlandsbanen i dag.

– Våre lok av typen Eurodual finnes i dag i tre utgaver: elektrisk, med dieselmotor og en type med «lastmile»-teknologi, som betyr at loket kan kjøre

FOTO: NIAL SVINGHEIM



PÅ TAKET: Batteriene er montert på taket på Siemens sine tog.

noen få kilometer på batteri i tillegg til elektrisk. Dette er praktisk ved skifting inn på terminaler uten kontaktledning. I tillegg har vi på tegnebrettet en type for kombinert kontaktlednings- og batteridrift, forteller Ewald Falke. – Lokomotivet har en fleksibel del midt på som vil kunne brukes til å installere batterier. Men enn så lenge har vi ikke gått videre med dette da vi ikke har tilstrekkelig interesse for slike lok. Det vil påløpe noen millioner i utviklingskostnader for å få fram praktiske løsninger for et slikt hybridlok, sier Falke.

– Men dersom noen er interessert i et utviklings-samarbeid på dette, er vi mer enn villige til å drøfte saken, reklamerer han. Eurodual er et seksakslet toglok med en aksellast på 21 tonn og godt egnet for tunge godstog på stigningsrike baner slik vi har i Norge.

Enda flere. Det er ikke bare Stadler og Siemens som har batteritog klare for markedet. Også Bombardier har sett det samme, nemlig at batteridrift kan gi store fordeler og gjøre dieselstrekningene utslippsfrie:

– Vi har utviklet et togsett av vår velprøvde regiontogtype Talent for batteridrift, forteller Gaute Vestbøstad i Bombardier Transportation Norge. Toget er i prøvedrift i Tyskland.

– Dette er et trevogns togsett der mellomvogna er utstyrt med batterier på taket. Vi vurderte flere alternativer for lading av batteriene, men kom fram til at lading fra vanlig kontaktledning er det suverent beste, sier Vestbøstad. – Dette er kjent teknologi og betyr ganske enkelt at vi bare trenger kontaktledning på kortere avsnitt av banene for å opprettholde elektrisk drift på hele strekninger. I Tyskland, som er et stort marked, er det fortsatt hele 450 togstrekninger med dieseldrift, og de fleste av disse kan være godt egnet for batteridrift.

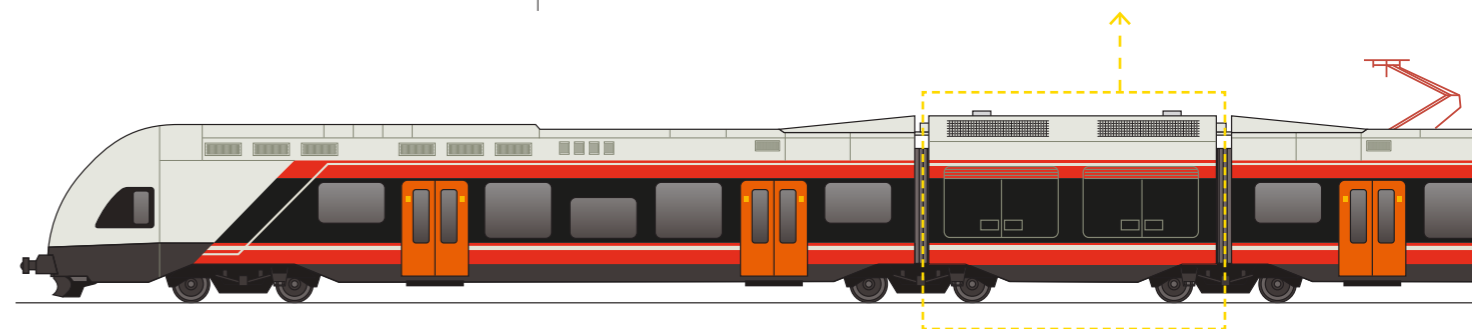
– Løsningen vår er modulbasert og kan enkelt overføres til andre togtyper. Vi er allerede i gang med å tilpasse den til Zefiro, som er den mest aktuelle togtypen for det nordiske markedet. Våre tog har en praktisk batterirekkevidde på 100 kilometer, men dette avhenger selvsagt av topografi og temperatur. Togenes batterier kan lades opp igjen i løpet av seks-åtte minutter, både kjørende under kontaktledning og fra ladestasjoner. Vi ser også at batteriteknologien er i rivende utvikling. Det betyr at vi i løpet av få år kan tilby tog med enda større rekkevidde. Dagens batteripakker kan da byttes ut med nye, mens de gamle batteriene kan brukes på nytt til andre formål, sier Gaute Vestbøstad.



Togenes batterier kan lades opp igjen i løpet av seks-åtte minutter.

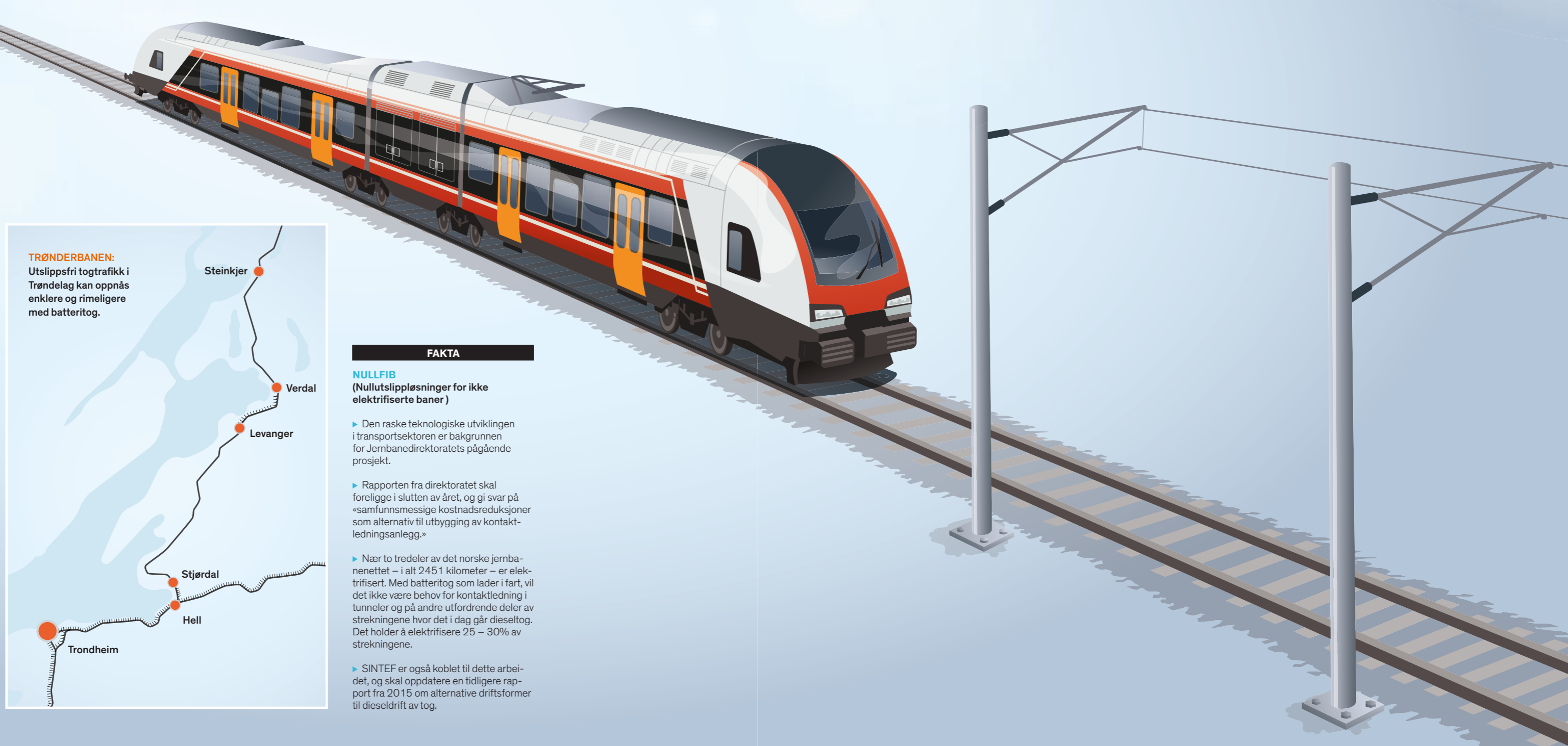
GAUTE VESTBØSTAD, Bombardier Transportation Norge

POWER-PACK: Den lille mellomvogna kan utstyres på flere måter for å levere strøm til togets elektriske motorer, med drivstoff som diesel, gass, hydrogen eller batterier. Fleksibiliteten gjør at moderne teknologi kan tas i bruk så snart den er velprøvd og pålitelig nok. Norske Tog AS har bestilt 14 bimodale togsett. Dieselmotorene kan byttes ut med batteripakker når Norge er klar for dette.

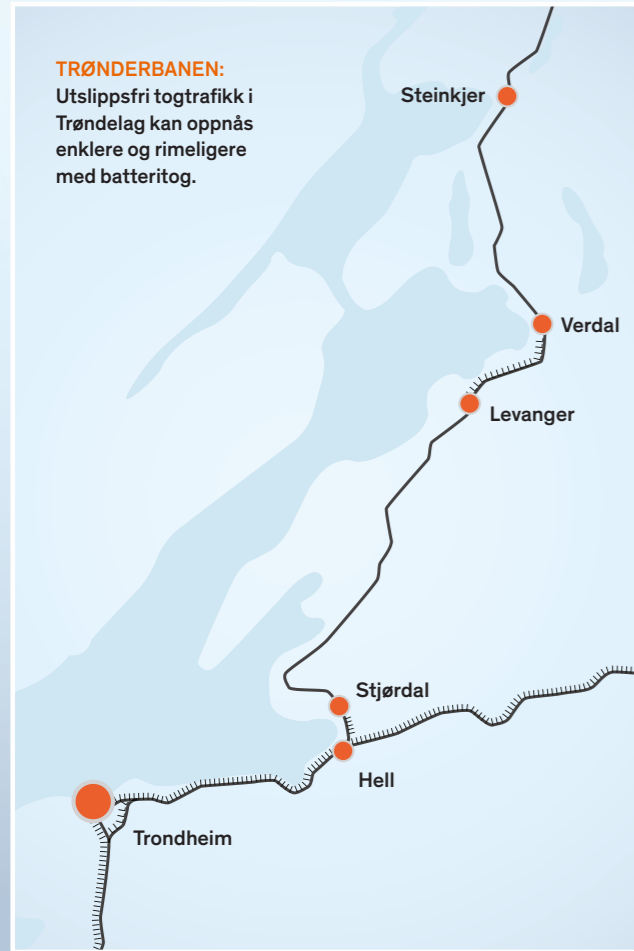


Lite som skal til

13 kilometer med kontaktledning mellom Levanger og Verdal, samt på vendesporene i Steinkjer, vil være nok til full elektrisk drift på resten av Trønderbanen når Trondheim – Stjørdal er elektrifisert.



TRØNDERBANEN:
Utslippsfri togtrafikk i Trøndelag kan oppnås enklere og rimeligere med batteritog.



FAKTA

NULLFIB (Nullutslippløsninger for ikke elektrifiserte baner)

- ▶ Den raske teknologiske utviklingen i transportsektoren er bakgrunnen for Jernbanedirektoratets pågående prosjekt.
- ▶ Rapporten fra direktoratet skal foreligge i slutten av året, og gi svar på «samfunnmessige kostnadsreduksjoner som alternativ til utbygging av kontaktledningsanlegg.»
- ▶ Nær to tredeler av det norske jernbaneliknet – i alt 2451 kilometer – er elektrifisert. Med batteritog som lader i fart, vil det ikke være behov for kontaktledning i tunneler og på andre utfordrende deler av strekningene hvor det i dag går dieseltog. Det holder å elektrifisere 25 – 30% av strekningene.
- ▶ SINTEF er også koblet til dette arbeidet, og skal oppdatere en tidligere rapport fra 2015 om alternative driftsformer til dieseldrift av tog.

Nattogets store comeback

For tre år siden var nattog i ferd med å forsvinne som reisetilbud. Nå er stadig flere nattog utsolgt. Både på kontinentet og i Norge.

TEKST NJÅL SVINGHEIM OG FOTO ÖBB





FOTO: NÅL Svingheim

ATTRAKTIVT: Dagens tilbud - sovekupé med to køyer - er attraktivt, men en stor andel ønsker andre løsninger. Det viser en undersøkelse som Jernbanedirektoratet har gjennomført.

Her i landet finnes i alt 20 sovevogner. Felles for passasjerene om bord er at de har bestilt billetten uker og opptil måneder i forveien. Men nå haster det med å finne en arvtaker til dagens sovevogner, for nattogene blir stadig mer populære.

Utsolgt. Hver natt ruller de på fjernstrekningene slik de har gjort helt siden de var nye i 1986. Det siste året har etterspørselen etter soveplasser på nattogene økt kraftig, og nå må man bestille plass flere uker i forveien på de mest populære avgangene. Aller mest populære er nattogene på Dovrebanen der samtlige kupeer har vært utsolgt hver eneste natt i år.

– Vi kunne nok solgt adskillig flere soveplasser ja, bekrefter Børge Lein i Vy Tog i Trondheim. Han har ansvar for driften av togmateriellet i nord og kjenner vognene godt. Det gjør også konduktørleder Øyvind Dale med erfaring fra praktisk drift og opplæring av konduktørene på vogntypen: – Vi får stadig spørsmål om vi ikke har en ledig sovekupé, sier han.

Fortellingene deres bekrefte av ferske tall fra Vy Tog som viser at belegget på Dovrebanens sovevog-

ner er 100 prosent, mens det for Bergensbanen og Nordlandsbanen ligger godt oppe på 90-tallet. Heller ikke på Sørlandsbanen er det mye ledig, der er gjennomsnittlig belegg på 87 prosent.

Tydelige tilbakemeldinger. – Når soveplass på nattog er så ettertraktet, vil det være naturlig å anbefale en videre satsing på dette, sier Heidi Meyer Midtun i Jernbanedirektoratet. Hun leder nå et utredningsarbeid om nattog. Utredningen skal legge grunnlaget for hva slags togtilbud som skal rulle på norske spor om natten når dagens sovevogner må skiftes ut. Vurderingene omfatter alle nattogstrekningene i Norge. Norske tog AS eier de 20 sovevognene, og alle disse går i trafikk mellom Oslo og byene Stavanger, Bergen og Trondheim samt mellom Trondheim og Bodø.

– Vi jobber nå med å analysere resultatene fra en stor undersøkelse av hva slags tilbud folk ønsker seg på nattog, sier prosjektlederen. – I undersøkelsen har vi spurt både de som bruker nattog og folk mer generelt om hva de mener et nattogtilbud bør inneholde. Tilbakemeldingene er tydelige: Vi ser at dagens tilbud med sovekupe med to køyer er attraktivt. Men det er også en stor andel som ønsker andre løsninger. Det er derfor tydelig at dagens tilbud ikke kan møte etterspørselen godt nok. Det vil altså ikke være nok å bare erstatte dagens 20 vogner med 20 nye.

Forslag i høst. – Vi vil trenge flere vogner og vil samtidig vurdere om tilbudet bør utvides med andre typer av plasser om bord, forklarer Meyer Midtun: – Dette kan være alt fra hvilestoler til såkalte sove-kapsler. Vi vurderer både kupeer med flere køyer og single kupeer med dusj og toalett.

– Nå ser vi på noe av det som tilbys rundt om i Europa for å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag. Det vi ser, er at det i noen land fortsatt sattes

på tradisjonelle sovevogner, mens det i andre land sattes kun på sittevogner. Det er mange mulige løsninger som kan legges til rette for å reise med tog om natten. Senere i høst skal Jernbanedirektoratet legge fram en anbefaling om hva slags komforttilbud i nattog vi bør satse på her i landet i framtida. Vår målsetting er å komme med et forslag som både tar hensyn til passasjerenes ønsker og som kan driftes på en god måte av operatøren, sier Heidi Meyer Midtun.

Ukependler med tog. – Det er torsdager og søndager som er det mest populære nattogavgangene, forteller Dale og Lein i Vy tog. Disse dagene er det mange faste kunder som ukependler mellom landsdelene. Ofte har de faste rutiner, og nattoget inngår som en del av deres arbeidsuke. Mange kunder her på Dovrebanen er bosatt sør for Trondheim, og dermed er nattoget ekstra gunstig som alternativ til fly siden Trondheim lufthavn, Værnes ligger på nordsiden av byen. Vi ser at mange kommer på nattoget på Heimdal, Støren og Oppdal.

Dusj og klimaanlegg mangler. – Vi har inntrykk av at de fleste er greit fornøyd med vognene. Det vi hyppigst får spørsmål om, er muligheten for en dusj, forteller Lein.

– Det er også et problem at vi mangler klimaanlegg, fortsetter Øyvind Dale. Det betyr at ved en bestilling av nye vogner må tilbud om dusj om bord på plass, og klimaanlegg er en selvfølge.

– Vi har i dag et tilbud om dusj for nattogpassasjerer på hoteller i noen av byene, men det er klart at

om vi kunne tilby dette på toget, ville nok flere vurdere nattoget for forretningsreiser, sier Børge Lein.

– Den største krisen oppstår når en sovevogn må tas ut av trafikken på grunn av en akutt feil like før avgang. Da har vi ikke noen reserve å sette inn og følgelig ingen brukbar erstatning for kundene. Det er ikke greit å bare kunne tilby en ordinær sitteplass gjennom natten, sier Dale.

20 vogner på deling for alle strekninger er åpenbart for lite, er de enige om. Begge synes det er moro med økende etterspørsel på nattogene, og de minner om at NSB for noen år siden vurderte å kutte ut hele sovevognstilbudet.

Dagens 20 sovevogner av typen WLAB2 ble levert fra 1986 og er altså modne for utskifting i løpet av fem-åtte år. Nye sovevogner vil trolig ha en byggetid på fire -fem år. Det betyr at et grunnlag for å fatte beslutninger om hvilket nattogtilbud Norge skal ha, snart må være klart.

Mulige strakstiltak? Som en del av det såkalte bompengeforliket i regjeringen ble også et punkt om strakstiltak for bedre kapasitet på nattogene tatt inn. Jernbanedirektoratet har i samråd med Norske tog varslet at det er mulig å bygge om et antall eksisterende sittevogner slik at de blir bedre egnet for bruk i nattogene. Eksempelvis kan slike sittevogner innredes med andre seter som er mer komfortable og kan legges lengre ned, omtrent som businessclass-seter på fly. Slike vogner kan i så fall utnyttes på både natt- og dagtog og inngå i alle nattog-tilbudene i Norge.

“
Det er mange mulige løsninger som kan legges til rette for å reise med tog om natten.

HEIDI MEYER MIDTUN, leder utredning om nattog

FAKTA

FAKTA, NATTOG I NORGE

Sovevognstrekninger:

- ▶ Oslo – Bergen
- ▶ Oslo – Trondheim
- ▶ Oslo – Stavanger
- ▶ Trondheim – Bodø
- ▶ (Eneste nattog ut av Norge: Narvik – Stockholm, S.J)

▶ Normalt kjøres det tre sovevogner i nattogene på Dovrebanen og Bergensbanen. Sørlandsbanen og Nordlandsbanen har normalt to sovevogner. Ingen vogner i reserve.

▶ Sovevogn type WLAB2 ble levert fra 1986 og har 15 kupeer, det vil si 30 soveplasser per vogn

▶ Det er varmt og kaldt vann på kupeene, men toaletter kun i enden av vognene, ingen dusjmuligheter

▶ Pris per sovekupe er 950 kroner uansett om den brukes av en eller to personer. I tillegg må man ha vanlig reisebillet.

▶ Nattogene inneholder også sittevogner og bistrovogn. På Sørlandsbanen tilbys passasjerene å reservere et dobbeltsete alene for kr 230,- i tillegg til reisebilletten.



FOR FÅ VOGNER: De er enige om at 20 sovevogner på deling for alle banestrekninger er for lite. F.v.: Heidi Meyer Midtun i Jernbanedirektoratet, Børge Lein og Øyvind Dale, begge i Vy Tog.

FOTO: NÅL Svingheim

“
Når soveplass på nattog er så ettertraktet, vil det være naturlig å anbefale en videre satsing på dette

HEIDI MEYER MIDTUN, leder utredning om nattog

Tre på nattoget

1. Hvor reiser du med nattog?
2. Hva liker du best med nattog?
3. Hva savner du på nattoget?

Nina Hanssen
forbundsleder i LO og journalist



1. Jeg elsker å reise med nattog både Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen.
2. Stemningen. Folk er ofte mer avslappet og koser seg mer på toget. Jeg elsker å sitte og være åpen for nye bekjenskap. På nattog er det lettere å bli kjent med folk. Praten går lett på tog, og særlig hvis det finnes en kafevogn. Jeg har fått mange nye venner på nattog.
3. Jeg synes det bør være kafevogn eller en kiosk med sitteplasser som er åpen 24/7 da dette er en unik møteplass for de reisende. Det er koselig å sove i sovekupe, men jeg savner renere og triveligere toalett. De er alltid så møkkete og uapetittelige.

Else Sæterdal
revisor i Skatteetaten



1. Jeg har reist en god del med nattog, både mellom Oslo og Bergen, Oslo og Trondheim og mellom Trondheim og Bodø. Ellers er jeg en ivrig interrailer.
2. Med nattog kan jeg reise fra bysentrum til bysentrum. Og tog er i det hele tatt en meget behagelig måte å reise på.
3. Jeg er litt frustrert over at nattog er blitt nedprioritert. Over 900 kroner for sovekupé er litt dyrt når du reiser alene og frokost heller ikke er inkludert. Jeg er overbevist om at tog og nattog er framtida. Tog er fantastisk.

Øystein Dahle
avdelingsdirektør i KA (Arbeidsgiverorganisasjon for kirkelige virksomheter)



1. Jeg bor i Oslo og reiser noe i jobb, både til Bergen, Trondheim og Stavanger.
2. Jeg slipper stress om morgenen, slik det ofte blir med fly. Det å legge meg i én by og våkne i annen, det opplever jeg som behagelig. Det gir en ekstra god følelse å sove seg gjennom landskapet.
3. Flere vogner og flere former for tilbud! Jeg savner en god frokost- og dusjvogn. I Tyskland blir jeg behandlet som en gjest og tilbys et glass vin og en sjokoladebit. Jeg savner også nattog til København og Hamburg – og en løsning for Kristiansand, hvor du både kan legge deg om kvelden og sove ut om morgenen. Dette var mulig tidligere, da en vogn ble koblet på og av her.



FOTO: ÖBB

ÖBB reddet nattoget i Europa

Da Deutsche Bahn (DB) for tre år siden la ned all tradisjonell nattogtrafikk, overtok østerrikske ÖBB deler av trafikken. Nå tjener ÖBB penger på sine nattog og utvider tilbudet.

TEKST NJÅL SVINGHEIM FOTO: ÖBB

Nattog med sovevogner var i 2016 i ferd med å forsvinne som reisetilbud mellom de fleste store byer på kontinentet. For å beholde et nattogtilbud, i første rekke mellom Wien og store tyske byer som Hamburg og Berlin, bestemte de østerrikske statsbanene (ÖBB) seg for å videreføre noen av nattogforbindelsene som DB la ned. DB hadde tapt opp mot 30 millioner euro i året på «City Night Line».

Tjener nå penger. ÖBB kjøpte også en del sovevogner som ble ledige på markedet. Dette har vist seg å være en god beslutning, og selskapet tjener nå penger på nattogvirksomheten. Det som i dag kjøres av nattog med sovevogner, er vesentlig færre forbindelser enn hva DB kjørte tidligere, men markedet er igjen i vekst. Siste nytt er at ÖBB nå har bestilt hele 13 nye togsett til sine nattogforbindelser. Deutsche Bahn kjører forøvrig fortsatt tog om natten, også på lange distanser mellom storbyer på kontinentet, men disse togene er de samme som om dagen, altså høyhastighetstogene (ICE) med sittevogner.

Utvider tilbudet. Wien er i dag den stasjonen i Europa med flest nattogavganger i ulike retninger. ÖBB samarbeider med sveitsiske SBB om å utvide tilbudet og

Zürich er nest største nattogstasjon. – Night-Jet-forbindelsene våre er nå i ferd med nå kapasitetsgrensene og vi jobber med å utvide tilbudet, sier Bernhard Rieder i ÖBB. Særlig aktuelt er det å sette inn flere nattog mellom Zürich/Basel og Berlin/Hamburg. Det jobbes også med planer for å kople flere europeiske storbyer inn på Night-Jet-nettet. – I løpet av 2022 vil vi ha de 13 nye nattogsettene klare for trafikk med det siste innen komfort og design for nattog, sier Rieder. – Vi tror etterspørselen etter reiser med nattog i Europa bare vil fortsette å øke.

Nattog i andre land. Det er altså ÖBB som står for driften av nattog i store deler av Europa, det vil si Tyskland, Sveits og Østerrike. I Frankrike er det svært få nattog igjen, bare på to strekninger tilbys det nå sovevogner. Italia og Spania har derimot opprettholdt flere viktige nattogforbindelser. I Norden går det nattog på flere strekninger i Sverige og i Finland. I Øst-Europa er det også en rekke tradisjonelle nattog med sovevogner i trafikk mellom hovedsteder og storbyer.

Entur kan hjelpe. Denne sommeren har det vært mye debatt i media om at det er for vanskelig å skaffe seg togbilletter til utlandet og i utlandet. Entur har nylig lansert en egen side med reisetips og informasjon om dette. Entur kan hjelpe med billettbestillinger på telefon eller fra de betjente billettalgene. Se <https://www.entur.org/utland/>



Fra konkurranse til samarbeid

Da SJ vant konkurransen om å kjøre banene i nord, var det liten tid til å feire:

–Vinner gjør du bare den dagen du får beskjeden. Nå er det samarbeid og hardt arbeid som gjelder, sier SJ-direktør Thomas Silbersky.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE

Han har akkurat vært i møte med billett-selskapet Entur AS, og han ivrer av entusiasme når han sier: –Vi er kolleger til Go-Ahead som kjører i sør og til Vy som kjører i resten av Norge. Kundene skal reise med alle oss tre. De vil bedømme om vi får dette til å fungere sammen.

Silbersky minner om at det går et stort skille mellom konkurranseutsetting av togtrafikk i Sverige og Norge: –I Sverige konkurrer vi i stor grad på sporet, her i Norge konkurrer vi om sporet. Når du har fått et oppdrag, gjelder det for mange år framover. Da er alle andre samarbeidspartnere. I Sverige, derimot, har vi daglig konkurranse.

–Vi ser at vi må finne fram til helt nye konstellasjoner for samarbeid, utdyper SJ-direktøren. – Det gjelder med Entur, men også med Norske Tog, med vår kunde Jernbanedirektoratet og med Bane NOR, som er vår leverandør. Og altså med Vy og Go-Ahead, som vi får et forhold til fordi vi får felles kunder.

Vår ambisjon. – Når dere overtar trafikken den 7. juni neste år, er det med det samme togmateriellet og formodentlig også med mye av det samme personellet. Får det blitt så mye forskjell?

–Vi har virkelig en ambisjon om å gjøre tilbudet bedre – at kundene skal merke en positiv forskjell. Det viktigste for meg er at vi leverer på de ønskemålene kundene har. Og for å forstå norske kunder, må en ha en god forankring her i Norge. Derfor etablerer vi baser i Oslo og Trondheim. Vårt håp er at mange av dem som jobber på de ulike banene, ønsker å jobbe hos oss. Vi opplever at vi har fått et kjempegodt forhold til de tillitsvalgte. Dessuten er det hyggelig at så mange utenfra søker jobb hos oss på eget initiativ.

Liten tid. – Har dere oppdaget mange nye utfordringer?

–Det finnes mange utfordringer, ikke minst det faktum at avregulering er noe helt nytt for Norge. Jeg skal ikke legge skjul på at 11 måneders etableringstid for en hel togvirksomhet er ganske kort tid. Vanligvis er denne perioden mellom ett og to år.

–Så dere har dårlig tid?

–Vi må jobbe fort og effektivt.

Det avgjørende. – Dere skal trafikkere mange baner og har ambisjon om å levere et bedre produkt enn det Vy (før NSB) leverer – med et langt lavere tilskudd fra staten. Hvordan vil dere organisere arbeidet?

–For meg er det viktig å ha mange mennesker som møter kundene. Vi skal være effektive og ha beslutningskraft på management-nivå, men det er ikke vi som møter kundene hver dag. De som kommer til å oppleve oss som selskap, vil dømme oss på hvordan vi håndterer alle kundemøtene. I bunnen for dette må basisproduktet fungere. Vi må se til at togene fortrinnsvis kommer og går i rute og at de er hele og rene. Men tog vil være forsinket også med oss. Da handler det om hvordan vi takler denne situasjonen. Med hvilken respekt møter vi kunden? Gir vi togpassasjerene den hjelpen de trenger? Det tror jeg

vil avgjøre om SJ blir en bra aktør eller en mindre bra aktør i Norge.

Nye konkurrenter. – Det har i sommer vært en liten vekkelse for toget. Ser dere noen trender framover?

–Det vi ser, er at de kollektive reisene vil vokse. Delingsøkonomien kommer til å fortsette, og det er ingen tvil om at framtidens forbrukere vil være mer miljøbevisste enn i dag. Når det er sagt: Markedet for miljøvennlig togtrafikk vil lokke til seg nye aktører. Vi kommer til å få nye konkurrenter. Og spør meg ikke eksakt om hvem de kommer til å være om ti år. For det vet jeg ikke. Men jeg vet at vi må være beredt. Framtidens transport blir garantert endret i løpet av de åra vi skal kjøre i Norge. Se bare på andre bransjer: Taxibransjen så ikke Uber før Uber var der. De to største hotellvirksomhetene er i dag hotell.com og booking.com, og det så heller ikke de klas-siske hotellvirksomhetene. Så det kommer garantert andre typer transporttilbud som du og jeg ikke ser i dag.

Fantastisk mulighet. – Mange etterlyser flere sovevogner?

–Jeg tenker at nattog er en fantastisk mulighet. Togets konkurranseulmepe – i både Norge og Sverige – er reisetiden. Hvis jeg kan sove på toget, kan jeg spare utrolig mye tid og samtidig anvende det transporttilbudet som er mest miljøvennlig. Når det er sagt, så ser vi at nattogtilbudet krever litt mer. Da skal du ha liggende kunder, og liggende kunder tar mer plass enn sittende kunder. Da må du bygge om tog og investere i nattog. Nattogprodukter tar derfor litt lengre tid å utvikle. Men også på dette området må vi samarbeide med andre aktører hvis kundene skal bli fornøyde, konkluderer SJ-direktør Thomas Silbersky.



Det viktigste for meg er at vi leverer på de ønskemålene kundene har. Og for å forstå norske kunder, må en ha en god forankring her i Norge.

THOMAS SILBERSKY
SJ-direktør



HAR LÆRT: – Vi har lært at vi skal være effektive i alt vi gjør, og at vi først og fremst skal tilfredsstille kundene, sier konsernsjef i SJ, Crister Fritzson.

– Det tok 20 år å bli konkurransedyktig

– Fornøyde kunder og medarbeidere er nøkkelen til framgang, sier SJs konsernsjef Crister Fritzson. Den svenske toggiganten brukte nærmere 20 år på å bli det han betegner som «et av Europas mest konkurransedyktige selskap».

TEKST TORE HOLTET
FOTO SVERRE CHRISTIAN JARILD

SJ gikk i juni i år seirende ut av kampen om Trafikkløst 2 nord, som innebærer

retten til å kjøre tog på en tredjedel av det norske jernbanenettet: Dovrebanen, Rørosbanen, Raumabanen, Trønderbanen, Meråkerbanen og Nordlandsbanen.

Det skjedde 20 år etter at SJ deltok i sin første togkonkurranse – og tapte. Den gangen mot BK Tåg, som tok over trafikken i vestre Småland og til Halmstad i mai 1990.

Mistet mye trafikk. – Sverige var tidlig ute med å konkurransesette togtrafikk. Hva har dere lært av alle disse årene med konkurranse?

– Vi har lært hvor viktig det er å være effektive i alt vi gjør, og ikke minst: Vi skal først og fremst tilfredsstille kundenes behov. Det gjør at vi må jobbe på nye måter samtidig som vi skaper et godt arbeidsmiljø og et innovativt klima, svarer Fritzson og gir oss et tilbakeblikk: – I begynnelsen var konkurransen svak og anskaffelses-

metodene dårlige. SJ vant derfor flere kontrakter på begynnelsen av 1990-tallet og vant også tilbake trafikken fra BK Tåg i 1994. Det tok likevel lang tid før SJ lyktes med å effektivisere driften og bli en konkurrent til nye og innovative selskaper. Derfor mistet SJ en stor del av trafikken på 1990-tallet og begynnelsen av 2000-tallet.

Det går raskere i Norge. I dag kjører SJ på omtrent 50 prosent av de strekningene som er konkurransesatt i Sverige. SJ er klart størst på den kommersielle delen av den svenske togtrafikken, og konkurrerer med flere selskaper på samme spor.

– Hva har skjedd?

– Gjennom et fokusert arbeid har selskapet de siste årene blitt mer effektive. Kostnadene er senket. Kundefokuset har økt. Nå generer vi inntekter i stedet for å leve av skattepenger og oppføre oss som



Vi må være ydmyke til de krav som våre kunder stiller. Det gjelder våre reisende, Jernbanedirektoratet og den norske offentligheten. Dernest må vi greie å levere på disse kravene.

CRISTER FRITZSON,
SJs konsernsjef

en litt brysom autoritet. Det er ingen tvil om at konkurransen har gjort oss godt. Det tok SJ nesten 20 år å bli et av Europas mest konkurransedyktige togselskaper, men vi ser at de statseide selskapene i for eksempel Norge og Finland fornyer seg mye raskere. Sverige var tidlig ute, og det tok en stund å finne en fungerende struktur for jernbanesektoren. Dette er gjennomført betydelig bedre i Norge, sier Fritzson.

En risiko. SJ-sjefen slår fast at toget er det mest klimavennlige transportalternativet vi har: – Derfor er det så viktig at kundene finner gode grunner til å velge toget. Interessante produkter og løsninger er det som trengs, og de skapes gjennom konkurranse.

– Hva er eventuelle ulemper med konkurranse?

– Togtransport er viktig for et samfunn, og innbyggerne skal oppleve at de får størst mulig nytte av de pengene som brukes på jernbanen. Når trafikken settes ut i konkurranse, er det alltid en risiko for at aktører tar overdreven risiko for å kunne kjøpe seg et marked på kort sikt. Dette kan ramme det produktet som leveres. Det er derfor viktig å ha klare regler og systemer som garanterer for en kvalitet som transportøren må levere.

Vil lytte. – Hvordan kommer SJ ut av målinger om kundetilfredshet, og hva gjør dere for å bli bedre?

– SJ kommer godt ut når kundene blir spurt om togreisen og den servicen de får. Når det gjelder SJ som merkevare – hvordan publikum ser på SJ – har vi en større utfordring. Mange oppfatter at selskapet ikke leverer som ønskelig. Dette må vi ta på alvor. Det er riktig at det stilles høye krav til oss som er ansvarlige for en så viktig oppgave i samfunnet, og vi skal både ha tillit fra våre kunder og fra befolkningen som helhet.



SER MOT EUROPA: Crister Fritzson ser store muligheter i å utvikle reisetilbud med tog mot Europa.

– Sett fra ditt ståsted som øverste sjef: Hvordan skal dere lykkes i Norge?

– Vi må være ydmyke til de krav som våre kunder stiller. Det gjelder våre reisende, Jernbanedirektoratet og den norske offentligheten. Dernest må vi greie å levere på disse kravene. SJ ønsker å opptre som et lyttende selskap, og vi vil framstå som et grønt, moderne og pålitelig reisealternativ. En slik tilnærming ser vi på som nøkkelen til suksess.

Ser mot Europa. – Ser dere muligheter for å knytte Sverige og Norge mer sammen på togsiden?

– Ja, vi har jo allerede i dag trafikk både til og fra Oslo og Narvik, og takket være tilliten vi har fått gjennom Pakke Nord, ser vi muligheter for å koble våre kunder til flere knutepunkter.

– Hva med togtransport fra Sverige og Norge til Europa?

– Vi ser at stadig flere etterlyser klimavennlige reisealternativer, og vi mener det

ligger store muligheter i å finne interessante reisetilbud med tog til europeiske destinasjoner, sier SJs konsernsjef Crister Fritzson til Jernbanemagasinet.

FAKTA

- ▶ Hver dag reiser 140 000 personer med en eller flere av SJs 1200 avganger fra 284 stasjoner.
- ▶ SJ kjører tog fra Narvik i nord til København i sør.
- ▶ Den svenske tog-giganten har 4600 medarbeidere og en årlig omsetning på 7,9 milliarder kroner (2018).
- ▶ De nærmeste årene vil SJ investere totalt 12 milliarder kroner i nye tog.
- ▶ SJ ser store muligheter for å ekspandere når EUs fjerde jernbanepakke innføres neste år; da åpnes det europeiske jernbanemarkedet for større konkurranse.
- ▶ SJs konsernsjef er allerede engasjert i europeiske jernbanespørsmål gjennom å lede The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER).
- ▶ SJ satser stort på digitalisering og har blant annet innledet et samarbeid med Deutsche Bahn, en av verdens største togoperatører.



ERTMS: – Vi må tenke helt nytt

Jorund Gretland erfarte som ung togekspeditør at jobben ble borte på grunn av ny teknologi. Nå oppfordrer hun hele jernbanen til å forberede seg på et nytt teknologisk kvantesprang.

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE



NYTT TESTSENTER: På Nyland følger de togene på teststrekningen Roa-Hønefoss. Fra venstre: signalingeniør Gøran Ingebretsen (nærmest kamera), systemingeniør Magnus Nøkleby, testmanager Espen Ulvmoen, sjefstester Thomas Klass, Siemens Mobility og trainee Magnus Langeteig.

Om noen skulle være i tvil: Norsk jernbane står foran et stort tidsskille når eldgamle signalsystemer erstattes med et felles europeisk.

Jernbanemagasinet treffer Jorund Gretland på Spydeberg stasjon, på Østfoldbanen Østre linje, hvor toget er i rute etter at lyssignalene langs sporet ble borte for fire år siden. Hun har vært togekspeditør på samtlige stasjoner mellom Ski og Mysen, der ny teknologi og innføring av ERTMS i 2015 gjorde togekspeditører overflødige.

I september ble Jorund Gretland driftsleder med ansvar for 50 fagarbeidere innen samtlige fag på hele Østfoldbanen. Hun vet hva fjernstyring og automatisering på jernbanen betyr: På Østre linje er relé og signaler med lypærer byttet ut med akseltellere, datamaskiner og skilt med gul pil på blått. Her skal ingen lypærer byttes mer. «Feil på signalanlegget» er historie.

Eldre og yngre på lag. – Ny teknologi fører stort sett alltid med seg endringer. Det betyr andre systemer, regelverk og ekstra kursvirksomhet, og det berører fagarbeidere, hovedsikkerhetsvakter, førere og togledere. Vi må tenke nytt, fremtiden er



50 år med relebaserte signal- og sikringsanlegg har gitt oss rik erfaring og kompetanse som vi er helt avhengig av inntil de siste analoge anleggene kan slukkes

JORUND GRETLAND,
driftsleder

ERTMS!, sier driftslederen som har ansvar for både nytt og gammelt inntil alt blir digitalt også i Østfold i løpet av 15 år.

– 50 år med relebaserte signal- og sikringsanlegg har gitt oss rik erfaring og kompetanse som vi er helt avhengig av inntil de siste analoge anleggene kan slukkes. Nå starter oppbyggingen av like god kompetanse for å drifte en ny generasjon sikringsanlegg de kommende 50 år, sier Jorund Gretland.

Hun er opptatt av å få eldre og yngre medarbeidere på lag: – Du lykkes ikke uten at medarbeiderne er med på endringer. Det er de som kan og driver dette. Som leder er det jobben min å få samtlige til å dra i samme retning, sier hun.

Nytt senter – alle fag. Mellom 5 000 og 6 000 ansatte i hele jernbanebransjen – Bane NOR, togselskaper og entreprenører – skal nå på skolebenken. Og det er på Grorud verksted i Oslo det skjer. Der revitaliseres NSB-verkstedet som en Fugl Fønix. Kontorene bak den flotte teglstensfasaden har hatt stadig mindre aktivitet siden 1980-tallet, men 31.oktober åpnes dørene til et helt nytt kompetansesenter for togledere, signalpersonale, hovedsikkerhetsvakter, førere og mange flere.

Nye rutiner. Teknologispranget vil ikke bare endre hvordan lokførerne kjører tog og toglederne styrer trafikken. Ny driftsform betyr også nye rutiner for dem som jobber ute i sporet med bygging av ny jernbane, feilretting og vedlikehold.

Lyssignalene på stasjoner og langs skinnegangen forsvinner. Kommunikasjonen fra togleder til lokfører går via et forster-



Vi har utviklet 150 scenarier som favner de viktigste drifts- og feilsituasjoner som kan tenkes å oppstå i en ERTMS-verden.

MORTEN SCHJELDERUP,
opplærings- og kompetansesjef ERTMS.

ket trådløst nettverk og med et betydelig oppgradert fibernettverk. Innføring av datamaskiner og digital kommunikasjon vil endre rutiner slik at grunnopplæringen innenfor flere jernbanefag nå må justeres.

Omskolering. Campus Nyland skal i første omgang løfte eksisterende yrkesgrupper til å håndtere det nye som introduseres med ERTMS. Det blir mye simulator-trening, men også fysiske øvingsanlegg. Det tas i bruk ny teknologi, som virtual reality, for å formidle hvordan linjene er bygget opp samt togenes og togledersentralens utforming.

– Vi bygger et fysisk 1:1-øvinganlegg for å lære samspillet mellom fysiske komponenter og IKT, forteller Morten Schjelderup, opplærings- og kompetansesjef ERTMS.

– Alt vil ikke være ferdig til åpningen 31. oktober, men vi er i god rute. Vi har utviklet 150 scenarier som favner de viktigste drifts- og feilsituasjoner som kan tenkes å oppstå i en ERTMS-verden, tilføyer han.

Tett på test og trafikk. De første kursene er allerede gjennomført og aktiviteten vil ta seg gradvis opp de neste tre årene. Ledig kapasitet tilbys Norsk Jernbaneskole, som har planlagt mange kurs her det neste året. I år prioriteres de som allerede jobber i ERTMS-programmet og som skal teste og verifisere løsningene som blir levert. Totalt kan det bli noe over 100 personer.

– På Campus Nyland skal alle systemer for togledere, ombordutrustning på tog og installasjoner ute testes. For testlinjen Roa-Hønefoss skal de også overvåkes i sanntid, forklarer Morten Schjelderup. Her



BALISE: Denne ERTMS-balisen testes på Grindvoll stasjon mellom Roa og Hønefoss. Signallysene i bakgrunnen kan etter hvert demonteres.



UTDATERT: Dagens system krever en rekke isolerte skinneskjøter og gir mange «signalfeil.»

vil ekspertene se det samme som lokfører ser i styringspanelet på toget, samtidig som de overvåker alle komponenter i sporet og kommunikasjonslinjer mellom tog og togleder.

Campus Nyland blir også arbeidsstedet for eksperter fra leverandørene Siemens, Thales og Alstom frem til løsningene er ferdig utviklet og levert.

– Vi står foran intensive perioder med utrulling av fiber, bygging av fysisk infrastruktur, nytt togledersystem, ombygging av tog og testing av samspillet mellom disse etter hvert som bane etter bane går over til ERTMS, sier Morten Schjelderup.

Endringer for mange. Norge har besluttet å innføre ERTMS på hele jernbanenettet innen 2034. Innen den tid er antall tog-

ledersentraler redusert fra åtte til tre: Oslo, Bergen og Trondheim.

– Overgang fra dagens signal-teknologi til ERTMS vil over en 20-årsperiode endre hverdagen for togledere og lokførere, men også fagarbeidere innen signalfaget, strømforsyning og sporarbeid. Grunnopplæringen i signalfag må justeres etter hvert som det blir behov for mer IKT og mindre elektromekanisk kompetanse, understreker Morten Schjelderup.

– Østre linje er en viktig erfaringsstrekning, ikke bare rent teknisk, men ikke minst viktig når det gjelder samspillet med mennesker og ny driftsform. Fagarbeidere i Spordrift AS på Ski jobber både med gammel teknologi på Østfoldbanen Vestre linje og en fremtidsrettet, databasert driftsform på Norges første ERTMS-bane.

– Noe er positivt med «bompenggeopprøret»

Hun har sittet og forhandlet fram de omstridte byvekstavtalene og vet hvordan bompengene kan reduseres og kollektivtrafikken lykkes.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE

Hanne Bertnes Norli har de siste to årene har vært med på å forhandle frem flere byvekstavtaler – som igjen har ledet opp til en stor debatt om økte bompenger. Selv om hun nå er direktør for marked og samfunn i Jernbanedirektoratet, har hun i det meste av sitt yrkesliv jobbet med å samordne transportplanlegging i og rundt byer.

– Gjennom å gjøre det enkelt å reise kollektivt bidrar vi i bunn og grunn til FN's bærekraftsmål og til store helsegevinster for befolkningen. For å få til dette trengs både bompenger, redusert parkering og smart bruk av arealer. Statens oppgave er å bidra til at byene lykkes i å nå målet om nullvekst i biltrafikken, men dette er ikke alltid like enkelt å få til, innrømmer kvinnen, som mer enn en gang har merket at det går på tålmodigheten løs.

Bane og motorvei. Bertnes Norli minnes den gangen hun satt som sekretær for prosjektet «Fremtidens byer», i regi av Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet.

– Omkvedet den gangen var: «Vi kan ikke ha alle disse vei-prosjektene i byene!» Men de fortsetter å komme! Derfor tok det eksempelvis lang tid å lande en byvekstavtale for Trondheim. Lokalpolitikernes argument var at det ikke er mulig å nå målet om nullvekst i biltrafikken når motorvei prioriteres foran jernbane. Alternativet blir i mange tilfelle å øke bompengene kraftig, slik at folk likevel velger å reise kollektivt. Det positive ved «bompenggeopprøret» er at vi får en ny diskusjon om hvilke samferdselsprosjekter som bør prioriteres om vi skal utvikle gode byer.

Spille sammen. Bertnes Norli hadde som Ruter-direktør kort vei mot operatørene på buss, trikk



MØTE MED

Navn:

Hanne Bertnes Norli

Tittel:

Direktør for marked og samfunn i Jernbanedirektoratet

Bakgrunn:

Ble født i Seattle i USA, er sivilingeniør med MBA (Master of Business Administration). Har vært transportplanlegger i Oslo kommune, konsulent i Asplan Viak AS og strategidirektør i Ruter. Leder «Transport and urban Life Committee» i den internasjonale kollektivtrafikkforeningen UITP.

Aktuell:

Forhandler om byvekstavtaler og taktsamarbeid.



Internasjonalt
peker Oslo seg ut.

HANNE BERTNES NORLI

**SE SAMMENHENG:**

– Jeg ser noen mener at Ruter bør ta hånd om kjøpet av lokal togtrafikk, men vår jobb er jo nettopp å se all kollektivtransport i sammenheng, sier Hanne Bertnes Norli.

og T-bane. Bemanningen var begrenset og beslutningslinjene korte.

Det samme kan ikke sies om det statlige systemet, hvor prosessene er langdryge og kortsiktige på samme tid. Det tar lang tid å få til endringer, men alt hviler til syvende og sist på årlige budsjetter:

– Vi må uansett ikke glemme det helt sentrale, og det er å få de ulike transportmidlene til å spille sammen, og ikke konkurrere. Bare slik vil vi greie å sikre at flest mulig får et best mulig og miljøvennlig kollektivtilbud, sier trebarnsmoren, som har vært internasjonalt orientert i hele sitt liv. Hun ble født i Seattle i USA, med unge foreldre; en kreativ journalistmor og en stødig sivilingeniørfar. Hanne merker at hun har gener fra dem begge, og har bodd sammen med sin egen familie både i USA og i Canada.

For tida leder hun en internasjonal komité – Transport & Urban Life Commission – i regi av den internasjonale kollektivtrafikkforeningen UITP.

– Der sitter transportplanleggere og representanter fra ulike kollektivselskaper i verden, og vi kommer til å lage en rapport som borer litt i all den teknologioptimismen som rår for tiden, røper hun.

«Nybilisme». – Kan ikke ny teknologi bidra til smartere klimaløsninger?

– Jo, og det er grunnleggende positivt at det foregår innovasjon i transportindustrien, og at vi får utslippsfrie og sikrere biler og busser. Men: Vi skal være oppmerksomme på hvilke drivkrefter som ligger bak. Dette handler om en industri som ønsker å opprettholde markedsposisjon, og jeg er litt urolig for at mange av de nye mobilitetsløsningene egentlig representerer en slags «nybilisme».

– Da privatbilen for alvor kom på 50- og 60-tallet, tenkte man at bilene skulle løse alt. Og de løste mye – i en periode. Etter hvert ble bilen sin egen verste fiende. Den har gitt byspredning, som fordrer masse infrastruktur. Når mange små enheter frakter en og to personer, er det arealkrevende og kostbart for samfunnet. Det samme kan fort skje om man i for stor grad grønnvasker bilen fordi den blir elektrisk og selvkjørende, spør Bertnes Norli og legger til: – Det sies at de nye mobilitetsløsningene først blir bærekraftige hvis de deles av flere. Og ja – det er

3 KJAPPE**Hvordan kommer du til og fra jobb mellom Jar i Bærum og Oslo sentrum?**

– Jeg sykler så mye jeg kan. Har både elsykkel og tråsykkel.

Hva gjør du på fritida?

– Jeg liker å gå på ski, løpe i skogen, være på sjøen, lese bøker og se på TV-serier. I helgene koser jeg meg gjerne med å lage langsom mat til familie eller venner.

Kjører du mye bil?

– Jeg tar gjerne en langtur med bil, men det blir mindre og mindre bilkjøring i hverdagen nå som barna er blitt større og ikke trenger transport til aktiviteter.

kollektivtrafikk det! Kollektivtrafikk er delingsøkonomi i praksis.

Oslo peker seg ut. – Internasjonalt peker Oslo seg ut, forteller Bertnes Norli og minner om at byen i år er kåret til Europas miljøhovedstad. – Undersøkelser viser også at folk i Oslo-området egentlig er veldig fornøyde med trafikktilbudet sitt, og ikke minst: Toget har de siste årene vært en kjempesuksess! Husk at de gode trafikkallene til Ruter i stor grad skyldes et godt samarbeid over flere år med NSB, nå Vy, der busser mater trafikk inn til stasjonene. Så vi er på god vei.

– Den kjempestore utfordringen fremover blir å finne løsninger for kollektivtrafikken i storregionen Viken, som igjen henger sammen med den neste fasen av konkurranseutsettingen på jernbanen. Dette vil berøre en helt sentral del av togtrafikken i Norge. Vi skal lage en avtale med Viken som operatørene må forholde seg til, forhåpentligvis etter mønster fra avtalen som er inngått på Jæren. Den er utformet slik at både kollektivselskapet Kolumbus og togoperatøren Go-Ahead vil tjene penger på å gi hverandre kunder.

Gull verdt. – Hvorfor ikke samle alt i Ruter, slik enkelte tar til orde for?

– Jeg ser noen mener at Ruter bør ta hånd om kjøpet av lokal togtrafikk, men vår jobb er jo nettopp å se all kollektivtransport i sammenheng – ikke bare tog og buss, men også det totale togtilbudet; lokaltog, regiontog, fjerntog og godstog. Av debatten kan man utlede at jernbanen nærmest ikke får til noen ting. Ett av ankepunktene er at buss for tog ikke fungerer. Men buss for tog er faktisk et samarbeid mellom Bane NOR, Vy og Ruter. Når dette ikke er godt nok, er det et felles ansvar. Jernbanedirektoratet vil fortsette å styrke samarbeidet med Viken og de andre regionene, slik at totaltilbudet til kundene blir best mulig.

– Skal togtilbudet bli bedre, trenger vi all den kompetansen som direktoratet i dag besitter. Den kommer til å bli gull verdt for togpassasjerene i årene framover, garanterer direktør for marked og samfunn i Jernbanedirektoratet, Hanne Bertnes Norli.

Nord-Norgebanen: – Et politisk spørsmål

Skal det bygges ny jernbane i Nord-Norge? Dette har vært en av sommerens og valgkampens hete saker. Men hva er bakgrunnen for at denne debatten tok helt av?

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

OFOTBANEN Et fulllastet ARE-tog fra Oslo passerer over Bjørnfjell på vei til Narvik. Spørsmålet om mer jernbane i nord er blitt et hett tema.

Jernbanedirektoratet la den 1. juli i år fram et oppdatert anslag for kostnader og nytte av en Nord-Norgebane. Konklusjonen var at en slik bane ikke vil bli samfunnsøkonomisk lønnsom.

– Vi er nok litt overrasket over hvor stor interesse denne utredningen virkelig har blitt møtt med, smiler prosjektleder Hanne Juul. Hun kom til Jernbanedirektoratet i vinter og har bakgrunn fra utredningsarbeid med riksvegprosjekter i Statens vegvesen.

Spennende arbeid.

– Det var et spennende arbeid, og vi har virkelig fått faglige utfordringer og store mengder informasjon å håndtere på kort tid, forteller Juul. – Gjennom hele utredningsarbeidet har det vært avholdt en rekke møter med lokale interessenter, politikere og næringsliv. Det har vært innspillkonferanser, dialogforum og møter med Sametinget. Mange spørsmål har også kommet direkte til oss, og jeg føler at vi har fått til et solid samarbeid preget av masse energi, nysgjerrighet og kunnskap, sier prosjektlederen. – Vi har også blitt møtt med stor interesse, gode innspill og stort engasjement hele veien.



Prosjektleder Hanne Juul.

Gjennom utredningsperioden har så å si alt av debatt og innspill foregått i Nord-Norge og i lokale og regionale medier.

Dette snudde helt i sommer.

– Etter at det i nord-norske medier ble stilt spørsmål ved hvorfor riksmidier ikke viet plass til et så stort prosjekt og med så stor nasjonal betydning som et sånt gigantprosjekt ville ha, så kastet plutselig alle de store riksmidier seg på saken. Det ble skrevet og laget omfattende nyhetssaker i alle typer medier, samt lederartikler, kronikker og et utall debattinnlegg. Og selvsagt måtte vi da fortelle nærmere om innholdet i utredningen. Dette var midt i ferien, men vi fikk stort sett svart ut det som ble etterspurt, enten det var på hytta, på sjøen eller på fjelltur.

Utfordrende å forklare. – Det som nok har vært det vanskeligste å få tydelig fram i saken, er hvilket nivå denne utredningen er utført på. Oppdraget vårt fra departementet har vært å oppdatere kunnskapsgrunnlag, kostnadsanslag og samfunnsøkonomiske beregninger. Vi har ikke skullet gjøre beregninger av andre alternativer enn de som har vært framme i tidligere utredninger, som nordområdeutredningen i 2011 og den store



KORRIDORENE: Jernbanedirektoratet har oppdatert tall for korridorer som tidligere er utredet.

NSB-utredningen i 1992.

Også sammenliknet med en tradisjonell KVVU (konseptvalgutredning), er denne utredningen liten. Men vi føler at vi har fått fram det viktigste, nemlig at dette vil være et enormt stort anlegg å gå i gang med, at det vil gi positive ringvirkninger, men at det også blir svært kostbart og ha en svak samfunnsøkonomi. Da blir det her, som i andre slike spørsmål, opp til politikere å vurdere hva som eventuelt bør skje videre med saken.

Trinnvis utbygging også vurdert. – Vi har også vurdert en mulig trinnvis utbygging og hvilke effekter det kan ha. Her er Narvik-Tromsø vist som ett trinn og Fauske-Narvik som et annet. Narvik-Tromsø kan bygges som et eget trinn, fordi vi da kan knytte banen til Ofotbanen og det svenske jernbanenettet. Vi vet jo også at geografi og topografi er mer «jernbanevennlig» på denne strekningen enn sør for Narvik. Effektene av å knytte sammen Troms og

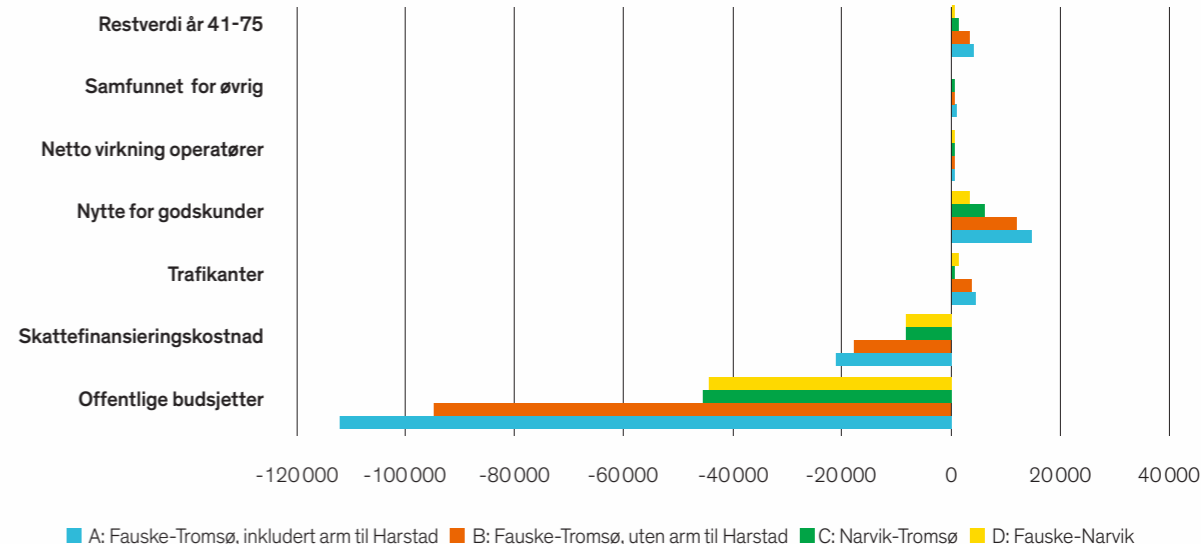
Tromsø med jernbanenettet via Sverige er også vist på et overordnet nivå.

Ikke trasévurderinger. – Men vi har altså opplevd at en del medier mener vi har skissert tåpelige og alt for dyre traseer, unødvendige fjordkryssinger og så videre. Vi har egentlig ikke gjort trasévurderinger i det hele tatt, bare tatt fram de gamle korridorene og oppdatert tallgrunnlaget i forhold til hva vi vet er kostnadsnivået på det vi bygger i dag. Mange steder kan vi helt sikkert finne bedre og rimeligere traseer, mens vi andre steder nok vil støte på problemer som trekker i den andre retningen. Flere svar og bedre svar har vi ikke på dette nivået, det vil måtte komme i et senere trinn, dersom det blir aktuelt. Nå er vi midt i høringsrunden, og vi har allerede fått noen høringsuttalelser. Meningen er jo at dersom det framkommer nye opplysninger av faglig karakter, så skal det innarbeides før vi oversender den endelige rapporten til departementet før jul.

FAKTA

Fordeling av nytte- og kostnadsverdier for hovedalternativene.

Millioner kroner



REGNESTYKKET: En ny jernbane i nord vil koste mye mer enn det samfunnet får igjen - uansett trasé. Det viser Jernbanedirektoratets kostnytteberegning, som er gjennomført i tråd med statlige retningslinjer.

Dette er vurdert

Det er en forventning om økt produksjon av fisk og turisme som ligger til grunn for ønsket om å gjøre nye vurderinger av en Nord-Norgebane. Harstad er sentral i fiskerinæringen, og det er derfor også gjort vurderinger av en sidearm fra Bjerkvik til Harstad. Nord-Norgebanen er utredet flere ganger tidligere, senest ble det gjort vurderinger i 2011. Traseen hadde da en tunnelandel på 58 prosent. Siden kostnadene ved bygging av tunnel har økt som følge av nye krav til blant annet rømningsveier, er det nå i tillegg sett på en trasé der tunnelandelen er redusert til 45 prosent for å se på hvordan færre tunneler virker inn på kostnadsbildet. En eventuell trinnvis utbygging er også vurdert og alternativene har da vært å bygge ut bare Fauske – Narvik, eller bare Narvik – Tromsø (Tromsbanen). Vurderingene er gjort på et overordnet nivå. En bane fra Fauske til Tromsø vil bli om lag 375 kilometer lang og en sidelinje Bjerkvik – Harstad vil være vel 80 kilometer. Analysene viser at en full utbygging vil komme til koste 113 milliarder kroner og sidelinjen til Harstad rundt 20 milliarder. En Nord-Norgebane vil gi positive virkninger for samfunnet i form av innsparte transport- og logistikkostnader for gods og overført persontrafikk fra privatbil. Andre positive virkninger for samfunnet er blant annet reduserte CO2-utslipp og færre trafikkulykker. En slik bane vil imidlertid ikke bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Beregningene viser et netto tap for samfunnet på mellom 46 og 109 milliarder kroner.

Slik beregnes samfunnsøkonomi

En samfunnsøkonomisk analyse innebærer en systematisk kartlegging av fordeler og ulemper ved ulike tiltak for å løse et problem eller oppnå en gevinst. Den skal gi objektiv informasjon som bidrar til at det tas gode beslutninger om offentlig pengebruk. For å oppnå forbedringer for de reisende og for bedriftene som transporterer gods, kreves ofte investeringer i infrastruktur. Dette innebærer både kostnader på kort sikt og gevinster på lengre sikt. For å kunne beregne disse virkningene, gjennomføres såkalte nåverdiberegninger av kostnader og gevinster som oppnås gjennom hele anleggets bygge- og bruksfase. Også miljø- og sikkerhetseffekter tas med i dette regnestykket. Et bedre transporttilbud gir tidsbesparelser og reduksjon i direkte kostnader ved transport. I en nyttekostanalyse er det sentralt å anslå hvor mange som får ta del i



50-åring frir til ungdommen

Unge togentusiaster som Aksel S. Lister (13) og Kristian R. Nøkleby (17) gir håp om en lys framtid for 50-årsjubilanten Norsk Jernbaneklubb (NJK).

TEKST OLA HENMO FOTO PAAL AUDESTAD



FRAMTIDSHÅPENE. For Kristian Nøklebye (t.v.) og Aksel S. Lister, som her sitter sammen med den noe eldre entusiast CF Salicath, er tog i alle varianter den altopplukkende interessen.



DAMP: Turen med den damplokomotivdrevne Treungenbanen var et av høydepunktene på jubileumsturen.

De færreste av NJKs medlemmer drøyt 2100 medlemmer (blant dem 97 prosent menn!) er yngre enn klubben. Lederen Nils-Kristian Møller (72) medgir at forgubbingen utgjør en formidabel trussel: Skal klubben også de neste 50 årene makte å sikre fortidens lokomotiver, vogner og stasjoner, og slik forvalte den verdifulle norske jernbanearven, må flere nye og yngre krefter engasjere seg.

Derfor er vi nødt til å bli flinkere til å rekruttere og ivareta sånne som de to, sier Møller, og nikker mot Lister og Nøkleby, som henger ut av vinduene på den smalsporede Setesdalsbanen og fotograferer det mer enn hundre år gamle damplokomotivet som prustende trekker oss fra Grovane opp mot Røyknes.

Dette er en av avstikkerne på NJKs nylige jubileumstur med Sørlands- og Vestfoldbanen. I løpet av to lange dager får de 73 deltagerne også kjøre med Tinnsosbanen fra Hjuksebø til Notodden og Treungenbanen fra Nelaug til Simonstad. Men det meste av tiden tilbringes i Norsk Museumstogs ærverdige trevogner, der man sitter ved nystrøkne, hvite tøyduker i restauranten og i myke, plysjklede sofaer i kupeene.

Tidlig krøket. Det vil si, hvis man er virvelvindene Lister og Nøkleby, sitter man knapt i det hele tatt. I stedet løper man fra side til side, fra vogn til vogn, og fotograferer interiører og eksteriører.

For Aksel S. Lister er det ingen tvil om at turen med Setesdalsbanen er reisens suverene høyde-

punktet. I den grad 13-åringer kan bli nostalgiske, blir han det der.

– For meg begynte toginteressen med TV-serien «Lokomotivet Thomas og vennene hans» og fortsatte med bygging av modelljernbaner. Men skikkelig hekta ble jeg først som fireåring, da jeg fikk kjøre med dette toget. Det er noe helt spesielt med damplokomotiver! sier han.

Hjemme i Skien har han tilbragt utallige timer med tog-spotting og fotografering på stasjonen. Bestefar Harald Tunstad (76) er fast sjåfør og matpakkeleverandør. Denne jubileumsturen har han og Aksel spleiset på.

– Noen er interessert i fotball, andre i tog. Jeg ville fulgt opp Aksel uansett, sier bestefar.

Kristian R. Nøkleby reiser sammen med tvillingbror Andreas, storebror Jørgen på 18 og en onkel.

– Vi bor på Krøderen, og alle er aktive på Krøderbanen. Det var faktisk der mamma og pappa møttes, forteller han, og tilføyer stolt at han selv nylig er blitt utnevnt til kjelepasseraspirant.

En grusom salve. Det medlemmene i NJK ikke vet om tog og jernbane er neppe verdt å vite. Slurv med fakta, liker de dårlig. Det får vi erfare ved den nedlagte Hjuksebø stasjon, der den pensjonerte lektoren Øyvind Moen uoppfordret gir Dag Solstads 20 år gamle, kritikerroste roman T. Singer det glatte lag.

I boken beskrives hovedpersonens reise fra Hjuksebø til Notodden, og for Moen, som vokste opp ved stasjonen fordi faren hans arbeidet her fra 1942



Skikkelig hekta ble jeg først som fireåring, da jeg fikk kjøre med dette toget. Det er noe helt spesielt med damplokomotiver!

AKSEL S. LISTER, ung togentusiast



IVER: Aksel S. Lister og Kristian Nøkleby benyttet enhver stans til å hoppe av og ta bilder av tog utenfra.



UPRESIS:
Øyvind Moen synes at Dag Solstad er svært slurvete med togdetaljene i romanen T. Singer.



LOBBYIST: NJKs leder Nils-Kristian Møller kjemper for at bevaring av gammelt togmateriell skal komme på offentlige budsjetter.

“
“
Og så skiller ikke Solstad mellom Tinnsjøbanen og Tinnosbanen. Han har virkelig ikke peiling! Joda, greit med dikterisk frihet, men hva er vitsen med sånt tøys?

ØYVIN MOEN,
pensjonert lektor

til 1979, var lesingen en sann lidelse.

– Han skriver jo bare tull! Som at de byttet til et skrøpelig lite tog her. Togene var verken små eller skrøpelige. Og så skriver han at stasjonsmesteren snakket nynorsk og sa «tri», men det vet jeg at han ikke gjorde. Ikke viftet han med det grønne flagget og blåste i fløyta heller, det er helt på jordet, det var det konduktøren som gjorde. Og så skiller ikke Solstad mellom Tinnosbanen og Tinnsjøbanen. Han har virkelig ikke peiling! Joda, greit med dikterisk frihet, men hva er vitsen med sånt tøys?

Grunnen til at han øser seg opp, er at det samme dag arrangeres T. Singer-festival på Notodden. Da vi kommer dit møter vi forfatteren selv på stasjonen. Moen hilser høflig på Solstad og blir deretter med forfatteren og festivaldeltagerne på en runde i byen.

Noen dager senere mottar vi en mail fra Moen:

– Jeg står ved det jeg sa, men ta også med at jeg synes det er fint at Dag Solstad og hans roman kan øke interessen for Notodden og togturen dit. Det positive må også komme fram i det dere skriver.

31 års forsinkelse. 22. mai 1969 satt Nils-Kristian Møller på Jernbaneskolens lesesal i Oslo og leste til forberedende. Samtidig satt en gjeng unggutter utenfor døren og stiftet Norsk Jernbaneklubb.

– Hadde jeg ant hva de holdt på med, ville jeg vært med helt fra starten. For tog har jeg vært opptatt av fra jeg var guttunge. Men i stedet ble jeg ikke medlem før i 2000, sier dagens NJK-leder, som vokste opp rett ved Lillevann stasjon på Holmenkollbanen, lekte

i skinnegangen og tok trikken til og fra skolen.

Han mener at jubileumsåret gir en ypperlig anledning til å banke på dører hos politikere og andre beslutningstagere og presentere NJKs viktigste kampsak:

– Å komme på offentlige budsjetter. Skip er de eneste bevegelige kulturminnene som får slik støtte til vedlikehold og drift, men det er jo ingen prinsipiell forskjell på å ligge ved en bryggekant og en plattformkant når man jobber for å ivareta materiell og miljøer, framholder han.

Også i den kampen håper han på drahjelp fra yngre krefter.

– Mye av mobiliseringen skjer jo nå i sosiale medier, og der er ikke vi gamlegutta så drevne. Men skal vi øke rekrutteringen av unge mennesker, må vi være villige til å slippe dem til også. Krøderbanen har vært flinke til å gi de unge oppgaver og slik skape entusiaster. Andre miljøer er ikke like rause. Det står mye materiell hensatt på norske spor. Der bør de unge få skrape, male og mekke, under veiledning fra kyndige folk i NJK, sier han.

Det er en ambisjon Lister og Nøkleby stiller seg bak. De skulle gjerne sett at flere på deres egen alder var med i NJK. Men noen fare for at også de to etter hvert skal få andre hobbyer enn tog, er det absolutt ikke, bedyrer de. Og når vi spør hva de skal bli når de blir store, nøler de ikke et sekund før de svarer i ivrig kor:

– Lokfører!



FINE DETALJER: Det er vanskelig ikke å bli nostalgisk når man betrakter detaljene i Norsk Museumstogs trevogner.

“
“
Mye av mobiliseringen skjer jo nå i sosiale medier, og der er ikke vi gamlegutta så drevne.

NILS-KRISTIAN MØLLER,
leder NJK



UTREDES:

Ingen enkle løsninger for Kongsvingerbanen

Det er stor etterspørsel etter mer kapasitet på den enkeltsporede Kongsvingerbanen. Et pågående utredningsarbeid tyder på at enkle tiltak kun gir små effekter.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Kongsvingerbanen er erklært overbelastet i store deler av døgnet. Det er ikke plass til å kjøre flere tog, selv om etterspørselen er der. Mange tog gjør at svært små forstyrrelser gir store konsekvenser for trafikken og banens kunder. Den høye belastningen på banen gjør det også vanskelig å komme til for vedlikeholdsarbeid og å holde god nok standard oppe.

Nå utredes det nærmere hvilke muligheter Kongsvingerbanen har for videre utvikling i form av en konseptvalgutredning (KVVU).

Økende behov. – Det er ingen tvil om at det er behov for å øke kapasiteten på Kongsvingerbanen, sier prosjektleder for arbeidet med KVVU (konseptvalgutredning) for strekningen, Darssan Kupandran.

– Vi er nå midt inne i et omfattende arbeid der vi snur alle steiner for å se etter muligheter for å øke kapasiteten også med enkle tiltak. Heldigvis

gjøres det nå tiltak på stasjonene Sørumsand og Skarnes, samt at det kommer nytt kryssingsspor på Bodung og lengre kryssingsspor på Galterud. – Likevel er etterspørselen og prognosene for vekst i både person- og godstrafikken på banen så store at disse tiltakene ikke strekker til ut over å gjøre dagens trafikkavvikling bedre, sier Kupandran.

Snur alle steiner. – I KVVU-arbeidet vurderer vi først effektene av alle muligheter vi kan komme på av mindre tiltak: sette inn lengre tog, avlaste banen med flere bussru-ter, utvide rushtiden, gjøre om på ruteplanen og så videre. Det er nok ingen overraskelser vi kommer med her, sier prosjektlederen. – Men vi vet at det å skulle investere i nye parseller eller dobbeltspor på hele eller deler av strekningen, er svært omfattende. Derfor leter vi etter alle muligheter. I løpet av september skal vi være ferdige med å «sile ut» hvilke muligheter vi ser for konseptet for trafikken og utviklingen på Kongsvingerbanen, sier Kupandran. – Samtidig jobber vi med å få til klare målsettinger for hvilken funksjon banen bør og skal ha i framtida.

Utredningen ventes å være fullført i april neste år.



AKTUELLE TALL

8

... flere togavganger er varslet satt inn på Østfoldbanen som en følge av tiden med ekstra rushtidsavganger forlenges i morgen – og ettermiddagsrushet.

170

... millioner kroner ble prislappen for den store ombyggingen av Leangen stasjon i Trondheim. Den nye stasjonen åpnet sist i august og betyr god adkomst for alle, nye plattformer, heis, sykkelparkering og innspart kjøretid med fire minutter for sørgående tog på Trønderbanen.

26

... millioner ble kostnaden for å elektrifisere sidesporet fra Hønefoss stasjon til tømmerterminalen på Follum. Strekningen er 2,7 kilometer lang og alle tømmertogene derfra kan nå kjøres elektrisk hele veien.

6,3

... milliarder er kontraktssummen for underbygningen til nytt dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad på Østfoldbanen. Kontrakten gikk til entreprenørene Impleina Norge AS og Accioba Constructiön. Strekningen skal så ferdig i 2024.



FOTO ØYSTEIN GRUE

NY LEDNING: KL-montør Halvard Lønseth i Veidekke Bane er ferdig med første tredjedel av ny strømforsyning på Kongsvingerbanen.

Ny strømforsyning på plass innen 2022

Kongsvingerbanen har slitt med returstrøm og feil på sporfelt med påfølgende signalfeil og forsinkelser.

– Vi har stor tro på at det nye strømforsyningsanlegget som vil stå klart i 2022, vil bety færre feil, sier banesjef for Østlandet, Tormod Bergerud i Bane NOR.

– Alle aktører ønsker flere kryssingsspor for å øke kapasiteten på Kongsvingerbanen. Men fornyelse uten å forstyrre den daglige drift er krevende, påpeker Bergerud. Bygging av stålmaster og trekking av kabler – før det 70 år gamle anlegget i tremaster tas ned, skjer på dagtid mellom kl.09-14 uten at pendlertogene morgen og kveld berøres.

Varsler oppstart på elektrifisering

Regjeringspartiene varslet i valgkampen at det vil komme penger til oppstart av elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen.

På en pressekonferanse lokalt i Trøndelag ble det før valget varslet at det vil bli satt av 100 millioner i neste års statsbudsjett slik at arbeidene kan komme i gang.

Det som nå ligger i planene er å elektrifisere den 35 kilometer lange strekningen Trondheim S - Steinkjer og Meråkerbanen Hell – Storlien på 71 kilometer. Som kjent er det bestilt nye multimodale Flirt-tog til Trønderbanen der de første skal leveres i 2021. Disse togene vil kunne gå på både strøm og diesel.

Planene for Trønderbanen er videre å satse på multimodale tog og utvikle stasjoner og kryssingsspor slik at frekvensen på strekningen kan økes.



SAMLER SEKTOREN: Fv: Arne Fosen i Vy Tog, Thomas Silbersky i SJ, Gorm Frimannslund i Bane NOR, jernbanedirektør Kristi Slotsvik, Cathrine Elgin i GoAhead, Johnny Welle i Entur og Øystein Risan i Norske tog AS.

– Jernbanens fordeler vil øke

– Jernbanen har et godt forsprang når det gjelder klima-, miljø- og energieffektivitet, sa jernbanedirektør Kirsti Slotsvik da hun samlet jernbanesektoren til seminar under Arendalsuka. – Nå vil ny teknologi gjøre den enda mer energieffektiv, sier Slotsvik.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Helt siden «Vekk med dampen»-programmet ble gjennomført fra midten av 1950-tallet og fram til de store elektrifis-

eringsprosjektene var fullført med Dovrebanen i 1970, har det aller meste av norsk togtrafikk vært elektrisk drevet.

«Velkommen etter.» – Når elektrifisering nå står sentralt også for andre transportformer, kan vi som jobber med jernbane si «Velkommen etter!» sa jernbanedirektør Kirsti Slotsvik. Hun la vekt på at jernbanens store miljøfortrinn ikke blir mindre selv om også andre transportformer reduserer sine utslipp.

– Vi er klart mest energieffektive og arealeffektive. Vi etterlater ingen former for mikroplast eller andre problemer slik som veitrafikken gjør, slo hun fast.

På dagsordenen. – Innovasjon og forskning for enda mer energieffektiv jernbanedrift går stadig framover. Samtidig med at togene bruker mindre strøm, kommer det også ny teknologi som gjør det billigere og enklere å få elektrisk drift også på den

delen av jernbanen som ennå ikke har det, sa Slotsvik.

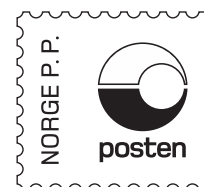
Jernbanemuseets konferansevogn i direktoratets tog på Arendal stasjon var mer enn fullsatt under seminaret, det samme gjaldt for Bane NORs seminar om jernbanen og framtida. Jernbane og miljøvennlig transport var tema for en rekke seminarer på årets Arendalsuke. Det er ingen tvil om at jernbane er på dagsordenen!



Når elektrifisering nå står sentralt også for andre transportformer, kan vi som jobber med jernbane si «Velkommen etter!»

KIRSTI SLOTSVIK

Returadresse
Freecom AS
v/ Øivind Uscinski
Tistilveien 4
1476 Rasta



Fullt kjøer i Entur

Nordmenns ønske om å leve mer miljøvennlig skaper travle dager hos Enturs kundesenter, forteller Celine Bakke

CELINE BAKKE

- ▶ **Alder:** 49 år
- ▶ **Utdanning:** Videregående skole
- ▶ **Stilling:** Skiftleder hos Entur
- ▶ **Ansatt siden:** 2014

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

1 MDG ble en av valgets store vinnere. Merker dere noe til nordmenns økende miljø- og klimaengasjement?

Helt klart. Både ved at flere vanlig reisende velger tog i hverdagen, og ved at folk kontakter oss for å undersøke hvordan de kan reise mer miljøvennlig på ferie. I tillegg er det en ny trend at forretningsreisende ønsker å bruke nattog for å komme utsovet til møter i andre byer. Akkurat det tror jeg at vi, avhengig av kapasiteten, kommer til å se mye mer av.

2 Hva kan dere hjelpe kundene med, og når må dere melde pass?

Vi kan hjelpe dem med det aller meste. Vi er kundesenter for alle operatører i Norge, og det er kjempe spennende å begynne samarbeidet med Go-Ahead og SJ som har vunnet konkurransen; dette er nytt terreng for oss alle. Utenlands har vi et samarbeid med alle vest-europeiske land, med unntak av England og Finland. Også i Øst-Europa er det mye vi kan bistå med.

3 Hvilke reisetrender og -vaner treffer jernbanen?

Klimabevisstheten øker, men reisevanene endres ikke over natten. Folk flyr fortsatt, men stadig flere med en liten skygge av dårlig samvittighet. I våre klimaregnskap er det å kutte en eller flere private flyreiser årlig den lavest hengende frukten av dem alle. Togreiser har potensial i seg til å være langt mer trendy og tidsriktig enn flyreiser, også fordi stadig flere av oss kan kombinere jobb og fritid. På toget kan vi være operative på en helt annen måte enn på flyplasser og fly.

4 Hvordan merker dere den digitale utviklingen?

På alle vis. Det skjer utrolig mye. Heldigvis er ikke nordmenn redde for å prøve nye ting, de omfavner raskt selvbetjente løsninger. Men samtidig må de som ikke henger med, ivaretas. Der er vi viktige.

5 Hva er den rareste henvendelsen du har fått?

Det var en kunde som ville bestille reise til «The Northern Lights», nordlyset. Han ville vite raskeste vei, avganger og pris – han var overbevist om at det var en destinasjon.

