

Togets rolle under og etter pandemien

Det var tema på et NJS-seminar med innledere fra Vygruppen, Jernbanedirektoratet (JDIR) og SJ Norge AS. Utgangspunktet var hvordan man har håndtert trafikken og de erfaringer man har fått.

□ Gunnar A Kajander (nestleder@jernbane.no)

Fra Vygruppen informerte Kenneth Løkken Svendsen om de erfaringer man gjort med å tilpasse togdriften til koronasituasjonen. Da nedstengningen varet faktum i midten av mars sto man innfor en drastisk endring av reisemønstrene. På bare to uker falt det gjennomsnittlige belegget i ettermiddagsrushet ut fra Oslo S i nordlig retning med i overkant av 80%.

Da fikk man prioritere. En utvidet kriseorganisasjon kom raskt på plass for å kunne håndtere all organisering og gjennomføring av nødvendige tiltak, både overfor ansatte og kunder. Fra februar til slutten av august fikk kriseledelsen håndtere over 250 saker.

Det ble også etablert en beredskapsgruppe med planleggere og representanter for regionene. Oppdraget var å ivareta forhold som inngår direkte i produksjonen, som turnering av personale, sykefravær, materiell og kundebehov. Dessuten oppfølging av smittesituasjonen og opprettelse av en smitteveileder.

Med innføring av halv kapasitet på togene fikk man sperre av annethvert sete i fjern- og mellom-distansetogene. I lokaltogene med fritt setevalg ble løsningen å markere setene med merkelapper. For å opprettholde smitteveilederen i lokaltogene fikk man gå ned fra 250-300 ståplasser i rushetid til 20-30.

Myndighetenes justeringer av retningslinjene og endringene i reisemønstret ga store utfordringer, og aktiviteten i selskapet var tidvis svært høy. Det fikk gjøres nye vurderinger og planer som skulle kvalitetssjekkes og gjennomføres.

Krevende beslutninger fikk ofte tas under tidspress. Rett timing var dessuten avgjørende både for kundene, personalet og med hensyn til kollektivavtalene. Samtidig som løsningene skulle avveies mot de økonomiske aspektene. Det var et komplekst og omfattende arbeid som satte hele organisasjonen under press.

Tørris Rasmussen fra JDIR beskrev de store endringene i håndteringen av trafikkavtalene som følge av pandemien. Fra 2019 med stor reisevekst

og innfasing av nye operatører, til en situasjon med de strengeste tiltakene som befolkningen har vært utsatt for siden 2. verdenskrig. Så å si over natten falt etterspørselen etter togreiser med 80-95 prosent.

Hele den økonomiske bærekraften i togtilbudet var truet. En så stor nedgang i etterspørselen gjorde at man lå ute med stor overkapasitet. Det krevde raske tiltak for å tilpasse tilbudet til en omveltende situasjon for operatørene. Første fokus var å sikre et minimumstilbud i pendeltrafikken for arbeidsreisende med viktige samfunnsfunksjoner.

Trafikkavtalene mellom JDIR og operatørene er basert nettoavtaler¹, men avtalesystemet har ikke tatt høyde for så dyptgående kriser. Utfordringen var å dekke differensen mellom inntekter, andre støtteordninger og nødvendige kostnader for drift av et avtalt minimumstilbud.

Løsningen ble å opprette tilleggsavtaler med operatørene. Det gjaldt å skape inntekter i den grad det var mulig, søke relevante offentlige støtteordninger og gjennomføre et så kostnads-effektivt togtilbud som mulig.

Fra JDIR la man inn vilkår og insitamenter for en så smidig tilbakegang til ordinær nettoavtale som mulig. Operatørene skulle ivareta kvalitetene i kundetilbudet og opprettholde forutsetningene for å beholde kundeunderlaget etter pandemien. Det for å klare de økonomiske aspektene for inntjening, effektiv drift og å skape lønnsomhet under normale driftsforhold.

Fra JDIR opplevde man samarbeidet med operatørene som godt. Det kommer til å bli bra igjen, men det kan ta tid. Usikkerhet i forhold til en ny og endret normalsituasjon kan gi utfordringer.

Fra SJs datterselskap SJ Norge AS (SjN) fortalte **Sverre Høven** om hvordan selskapet som ny operatør fikk forberede seg på koronasituasjonen.

Selskapet overtok i juni i år, i en situasjon med pågående pandemi, trafikken på samtlige strekninger som inngår i opphandlingen av Trafikkpakke 2 (Dovrebanen, Rørosbanen, Raumbanen, Trønderbanen, Meråkerbanen og Nordlandsanen med Saltenpendelen). Siden 2017 driver også morselskapet SJ AB den grenseoverskridende persontrafikken på Ofotbanen. En trafikk som i midten av desember skal tas over av

Vygruppens svenske datterselskap Vy Tåg AB.

Som for Vy ble også situasjonen for SJN svært krevende. På alle fjern- og regiontogene med plassreservasjon fikk man tilpasse seg til smitteveilederen, sperre annethvert sete og tilrettelegge for avstandsreglene. Man tok tidlig tak i situasjonen, blant annet kjøpte man inn 10 tusen munnbind. Da primært for bruk i lokaltogene på Trønderbanen og Saltenpendelen på Nordlandsbanen, hvor det kan være vanskelig å overholde avstandsreglene. Selskapet la vekt på et godt samarbeid med JDIR, både for kunne å styre opp tiltakene og ivareta tilleggsavtalen på beste måte.

Hanne Bertnes Nordli fra JDIR informerte om de internasjonale tiltakene som ble iverksatt av Den internasjonale unionen for offentlig transport, UITP. Organisasjonen har rundt 1800 medlemsbedrifter fordelt på 100 land og med 16 kontor rundt i verden.

Med så mange ulike land oppstår utfordringer som krever forskjellige tilnæringsveier. Men forutsetningene er stort sett de samme med fokus på smitteverntiltak, og at myndigheter og andre

berørte instanser sammen med operatørene tar ansvar for informasjon og kunnskapsformidling.

God krisehåndtering krever at lederskap, samordning og behovsstyring kommer raskt på plass og fungerer gjennom hele funksjonskjeden. Her vil tilgangen på verneutstyr og fysiske tiltak være avgjørende for å hindre smittespredning. UITPs anbefalinger skal bidra til at ressurser fordeles rett, både for å kunne opprettholde en fungerende kollektivtrafikk i en kritisk situasjon, og beholde tillit etter hvert som pandemien avtar, og man går tilbake til normal drift.

¹Nettoavtale innebærer at staten eller fylkeskommunene (hovedmann) betaler et avtalt fast tilskudd til operatøren for den opphandlede trafikken, hvor operatøren beholder trafikkinntektene. Det til forskjell fra bruttoavtale hvor stat/fylke tar alle inntekter og betaler operatøren for kostnader og en avtalt fortjeneste.

Webredaksjonens anm.:

Artikkelen er tatt inn i FJs medlemsblad nr. 4/20. Seminaret fant sted den 26. aug. 2020, og endringer kan ha innført etter det. Manuset er noe oppdatert ift. versjonen i bladet.