

Møte med Norske Tog 22. mars 2023 Svein Skartsæterhagen

Sterk vekt på standard-tog

Adm.dir. Risan fortalte innledningsvis om problemer med mange av dagens fjerntog, fordi de tilhører forskjellige serier som det ikke finnes flere av, slik at det er vanskelig å skaffe deler osv. Norske Tog er derfor veldig opptatt av at de fremtidige togene skal være mest mulig like. I utgangspunktet hadde de tenkt seg ulike tog-størrelser for de ulike banene, men dette ble forlatt og erstattet av et standard 8-vogners tog for alle baner, «Day and night». Det eneste unntaket er Bergensbanen hvor det bestilles to typer: både standardtypen og en ren dagtogtype, uten kupeer, og antagelig også med få eller ingen liggestoler. Dette skyldes at standardtypen har for få sitteplasser i forhold til behovet på Bergensbanen.

Han fortalte også at den valgte standardtypen «Day and night» var et unikt konsept (altså som ingen andre bruker). Men det virker selvmotsigende at man vil standardisere ved å velge en løsning som ingen andre benytter. Da vil man jo på slutten av togenes levetid få akkurat de samme problemene som med dagens gamle tog, fordi ingen andre enn Norge har slike. Det hadde vært mye mer robust å satse på standard sovevogner, standard liggevogner og standard lokomotiver, dvs. av typer som andre land (f.eks. Sverige) også bruker.

Det er dette konseptvalget med en standardtype for både dag og natt som er årsaken til de viktigste ulemperne vi ser med de nye fjerntogene.

Norske Tog understreket at alt som kunne kalles avvik fra bestillingen var klarert med Direktoratet. Men vi har jo blitt nektet innsyn både i bestillingen og korrespondansen.

Nattversjonen av togene

Dette var vårt viktigste punkt siden dagens nattog har to store ulemper:

- Altfor få soveplasser
- Mye høyere priser enn fly, f.eks. nattog t/r Bergen-Oslo kr.4800 mot ca.kr.1500 for fly (priser for 8.mars, sjekket 7.mars)

I Jernbanedirektoratets nattog-utredning (2019) står det «De reisende svarer at dagens tilbud er for dyrt og ofte fullbooket».

Nedenfor vises antall soveplasser i ulike kategorier på de 4 nåværende nattogstrekninger i Norge, og for sammenlikningens skyld, Stockholm–Luleå.

Strekning	Soveplasser	Liggeplasser	Liggestoler
Bergensbanen	90	36	23
Dovrebanen	90	0	30
Sørlands/Nordlandsb.	60	0	30
Stockholm-Luleå*	178	216	0

*Tall som observert sommeren 2022

Vi var forberedt på at tredjeparten av soveplassene blir erstattet av liggestoler, men slik blir det bare for Sørlands- og Nordlandsbanen. For Bergens- og Dovrebanen blir halvparten av sengene erstattet av liggestoler.

Alle «Day and Night» får ca. 44 senger og minst 45 liggestoler. Dette er katastrofalt lavt tall for senger, sammenlikn f.eks. med et «skikkelig» nattog som Stockhol–Luleå i tabellen ovenfor.

Avtalen inneholder en opsjon på at noen sovekupeer leveres med dusj, men dette vil i så fall bety enda færre soveplasser.

NT skrev 08.02.2023: «i prinsippet kan Norske Tog kjøpe inn så mange soveplasser som Stortinget bestemmer», men også dette viste seg å være en sannhet med modifikasjoner. Det er teknisk mulig å doble antall sovekupeer innenfor et tog med 8 vogner, men den modulære oppbygning er slik at dette også vil medføre nesten dobbelt så mange hvilestoler, samt at alle fasiliteter for handicappede faller bort, så det er vel neppe akseptabelt i praksis. En annen teknisk mulighet er å øke til 10 vogner med dobling av antall senger og hvilestoler, men dette toget blir muligens upraktisk i dagversjon. Om opsjonen tillater omfattende endringer av inndeling i kupeer og seter slik at man kunne bestille enkelte tog med overvekt av senger, vet vi ikke, men dette ville nok da bli et tog utelukkende for nattbruk og dermed mindre økonomisk.

Adm.dir. Risans forslag til løsning på underdekningen på soveplasser var å kjøre to nattog i hver retning, f.eks. på Bergensbanen. Men det er tvilsomt om dette vil gi god nok økonomi for operatørene, når det sannsynligvis vil bli veldig mange tomme seter i disse togene og togene attpåtil er svært dyre. Og selv med to nattog i hver retning vil dette bare gi totalt 90 køyer pr. natt i hver retning, mens dagens ene tog har 126 køyer.

Dagversjonen av togene

Her hadde vi i utgangspunktet færre kritiske spørsmål. Våre innvendinger var primært at det virket som en del seter ville få vegg-plass i stedet for vindus-plass, samt om det ble vendbare seter. Men også her var svarene skuffende.

Spørsmålet om det var mulig med mindre vegg-felt mellom vinduene, ble klassifisert som et såpass teknisk spørsmål at deltagerne ikke visste noe sikkert svar. Vendbare seter blir det ikke i det hele tatt, for det er «så kronglete». Så muligheten til å nyte «noen av verdens mest spektakulære togreiser» blir da vesentlig begrenset.

I februar hadde Aftenposten en artikkel om de nye togene, med bl.a. «mistro til bistro», men vi hadde ikke tid til å ta opp de spørsmålene.

De små positive momentene

Togene som skal gå på Nordlandsbanen blir bi-modale, dvs. de kan også gå med el-drift. I prinsippet vil det da være mulig å kjøre f.eks. gjennomgående tog Oslo – Bodø og Oslo – Trondheim over Rørosbanen hvis noen operatør skulle ønske å gjøre det. Men det vil i så fall kreve bestilling av flere tog.

Alle togene vil være utrustet for 2 typer strømforsyning, slik at alle tog vil kunne kjøre til København etter at det felles-europeiske signalsystemet er innført der, noe som antagelig vil skje innen 2030. På spørsmål om de da ikke kunne gå helt til Hamburg, var svaret «nei», fordi de er for brede til danske strekninger utenom Øresund- - København.

Norske Tog viste et kart over Norden og fremhevet at de nye togene kunne gå overalt i Sverige og helt til København, selv om dette neppe har vært noe krav fra oppdragsgiver. Kan de ha tanker om å leie ut tog til Sverige også?

For Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen, som gjennomgående har tog med færre sitteplasser enn Bergensbanen, vil de nye togene kunne ta med noen flere passasjerer enn dagens tog gjør - særlig vil dette bli merkbart senere når også dagens 4-vogns motorvognsett blir skiftet ut. Det er imidlertid et usikkerhetsmoment, særlig for Sørlandsbanen hvor det går tog hver 2.time, om 8vognstog hver 2 time vil gi så stor overkapasitet at togantallet blir redusert.

Sammenfatning av vårt inntrykk av de nye togene

For framtidens nattog kan vi konkludere med at de vil være for dem som klarer seg med å sove i en stol eller som er villig til å betale enda mer enn i dag for en soveplass, samt bestille i veldig god tid.

NT skrev 17.02.2023: «Den nye togtypen skal bidra til å gjøre tog til den mest attraktive reisemåten i Norge.» Vi understreket innledningsvis at dette er et mål som BKA deler. Men i etterhånd vurderer vi de nye togene til å være langt unna dette målet.

NT skrev også «Med nye fjerntog fra 2027 ligger alt til rette for å ta opplevelsen, komforten og kvaliteten for de reisende til et helt nytt nivå.» På forhånd syntes jeg dette var temmelig svulstig, ut fra det vi visste da. I etterhånd virker det nærmest som en hån mot fremtidige reisende.

Min total-vurdering er dessverre at dette ser ut til å bli den dårligste fjerntogtypen jeg har opplevd. (da vurdert ut fra standarden på konkurrerende tilbud og hva kundene forventer seg i dag).

Det beste vi kan håpe på nå, er vel at det blir med denne bestillingen av 17 tog, og at det er noen andre som bestemmer togtype når det blir aktuelt å bestille flere fjerntog.

Da FLIRT-versjonen for IC-strekningene ble satt i drift med 2+3 seter i bredden, kom det så mange klager fra passasjerene at NSB til slutt bestemte å rive ut alle setene og erstatte dem med større seter 2+2 i bredden. Det kan synes som Norske Tog nå har gjort en liknende tabbe, men den er nok verre å rette opp.