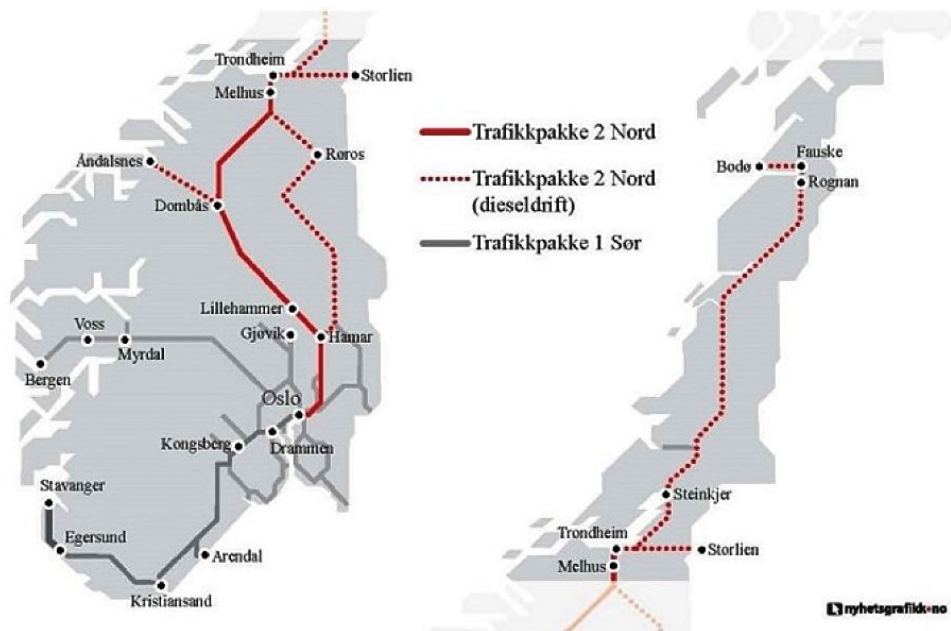




Erfaringer i forbindelse med etablering for Trafikpakke 2
på det norske jernbanenettet

SJ vant en trafikkpakke som består av sju togprodukter

- Dovrebanen
- Raumabananen
- Rørosbanen
- Trønderbanen
- Meråkerbanen
- Nordlandsbanen
- Saltenpendelen



Et nyutviklet produkttilbud

- Forbedret rutetilbud
 - Økt kapasitet i helger på Dovrebanen
 - Doble togsett Dovre – og Nordlandsbanen
 - 2 ekstra dagtog Oslo-Trondheim (øker fra 3 til 5 dagtog på strekningen)
 - Raumabanen øker fra 4 til 6 daglige avganger
 - Ny morgenavgang Bodø-Fauske v.v.
 - Oppgradering av interiør
 - Forbedret mobil– og internettdækning
 - Strømuttak ved alle sitteplasser på regiontog
 - Nyoppussede toaletter
- Frokost servert ved setet i Premium
 - Modernisering av bistro
 - Ny minibistoløsning på regiontog
 - Nytt, attraktivt matkonsept
 - Nye kaffemaskiner på alle tog
 - Nye digitale skjermer
 - Lounger på stasjoner
 - SJ Prio lojalitetsprogram
 - SJ Biz firmaavtale



Startfase
0-2 mnd.

**Etablerings-
fase**
3-9 mnd.

**Idrifts-
settingsfase**
10-12 mnd.

Første driftsår
12-24 mnd.

**Kontrakt-
signering**
28.06.2019

Trafikkstart
07.06.2020

Oppstartsprosjektet er delt i fire faser

Aktuelle utfordringer vi møter i etableringsprosessen

Materielleier tar ikke ansvaret som ECM!

Mangelfull informasjon om materiellet

- Materiellet er i langt dårligere forfatning enn det som er angitt i konkurransegrunnlaget
- Materielleier mangler kontroll over status på materiellet
- Materielleier eier ikke vedlikeholdsprogrammet
 - Utfordring hvis det er flere operatører som benytter samme materielttype og de skal ha felles reserve
 - Materielleier har ikke dataunderlaget for materiellet
- Det er vanskelig å få oppdatert status for vedlikeholdet fra tidligere operatør

Mange komplekse grensesnitt

- Entur har begrenset kapasitet til å betjene flere operatører samtidig
 - Vi kom ikke i gang med samarbeidet med Entur før de hadde lansert billettene for Go-Ahead. Dvs vi mistet nesten 3 måneder i starten
- Oppdatert dataunderlag for vedlikeholdsstyring gjøres ikke tilgjengelig for ny operatør. Dette kan bli sikkerhetskritisk
- Nye plansystemer krever mye datakompetanse og planlegging

Markedsforståelsen hos Bane NOR

- Det opereres med ulike forutsetninger for ruteplan og marked hos Bane NOR og hos JDIR
- Etablering av Støren verksted kommer som en overraskelse etter at tilbudet er levert, og er ikke nødvendigvis optimalt i forhold til framtidig tilbud
- Det legges opp til togfri helg i oppstartshelgen!
- Behov for bedre koordinering mellom Entur og BaneNor for kundegrensesnitt; flere kundeapper som dekker hver sine deler av kundens behov

Behov for gode prosesser for godkjenning

- Prosessen med godkjenning er vanskelig å planlegge
- Operatørene trenger forpliktende tidsplaner fra SJT
 - Rask avklaring på om søknad er komplett etter innsending
 - Tidsplan for når avklaringer skal sendes inn
 - Forventet ferdigstilling av tillatelser
- Fordel med hyppige veiledningsmøter om de ulike temaene



Behov for bedre prosess ved virksomhetsoverdragelsen

- Kriterier for hvem som blir berørt er ikke klare nok, spesielt for administrativt personale
- Uklart krav til virksomhetsoverdragelse for underleverandører
- Tjenestelister blir optimalisert for å sikre hele dagsverk i trafikkpakken før virksomhetsoverdragelsen. Dette gir dårlige tjenester og misnøye blant personalet
- Navnelister blir sent tilgjengelige for ny operatør
- Personalet har behov for smidighet ved overgang til nye stillinger og opplæring

Oppsummering

- SJ er godt i gang med forberedelsene
- Mye positive samarbeidspartnere
- Behov for at materielleier har bedre oversikt over materiellet og krav til vedlikehold – ECM-ansvar!
- Behov for mer kapasitet hos Entur til å håndtere flere aktører samtidig
- Behov for tettere samarbeid og forpliktende tidsplaner ved godkjenningsprosessene

