

29. september 2014

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

## **UTVIKLING AV TOGTILBUDET MELLOM LANDSDELENE OG TIL SVERIGE PÅ KORT/MELLOMLANG SIKT**

### **Oppsummering**

- Langdistansetog mottar svært lave tilskudd per utført transportarbeid og står for en stor andel av jernbanens bidrag til kutt i klimagassutslipp. Dette forsterker behovet for å styrke togtilbudet mellom landsdelene og til Sverige, også på kort sikt, på dagens infrastruktur.
- En ny styringsmodell for dagens kommersielle langdistansetog bør vurderes. En løsning kan være at også slike tog mottar tilskudd fra staten og dermed får penger til flere avganger. I tillegg (og eventuelt som alternativ) bør det innføres en bonusordning for langdistansetog, som gir togoperatøren et økonomisk insentiv til å øke trafikken.
- Det er svært positivt at Samferdselsdepartementet og NSB fra desember i år trapper opp togtilbudet på Sørlandsbanen (Oslo–Kristiansand–Stavanger). Det bør søkes løsninger som gjør at togtilbudet forbedres også på Bergensbanen (Oslo–Bergen) og Dovrebanen (Oslo–Trondheim), gjennom noen flere avganger og noe kortere reisetider.
- Norske myndigheter bør initiere et samarbeid mellom togoperatørene på norsk og svensk side, slik at gjennomgående, raske tog Oslo–Göteborg–København kan relanseres på dagens infrastruktur.
- Ved planlagte banearbeid velger NSB av økonomiske hensyn å ikke erstatte langdistansetog med buss i alle tilfeller, noe som gir et svært redusert kollektivt reisetilbud. Vi finner det naturlig at staten som infrastruktureier kompenserer togoperatørene for merkostnaden ved alternativ transport når banene er stengt.

### **Bakgrunn**

Det gjøres et bra arbeid for å utvikle gode togtilbud rundt byområdene, noe som er viktig for å innfri målet i klimaforliket om nullvekst i personbiltrafikken i storbyområdene. Det er også et betydelig fokus på planlegging og utbygging av større jernbaneprosjekter, som Follobanen og intercity-strekningene på Østlandet, der effektene må ses i et mer langsiktig lys. Vi setter også stor pris på at NSB og Samferdselsdepartementet sammen har fått til et kraftig løft i togtilbudet på Sørlandsbanen fra desember år.

Naturvernforbundet savner derimot et fokus og en bevisst politikk for utvikling av persontogtilbudet mellom landsdelene og mot Sverige. For utvikling av infrastrukturen trengs det en langsiktig plan som avklarer ambisjonsnivå og skisserer trasékorridorer og nødvendige utbyggingssteg på både kort og langs sikt, der debatten om høyhastighetsbaner for både person- og godstrafikk fortsatt er relevant.

I dette brevet vil vi imidlertid sette søkelyset på behovet for å forbedre togtilbudet på kort/mellomlang sikt, altså forbedringer i antall avganger og reisetider som kan oppnås på dagens infrastruktur. Brevet bør være relevant både i debatten om reformen i jernbanesektoren, i det nylig igangsatte norsk-svenske samarbeidet om jernbanetrafikken mellom Oslo og Göteborg samt i eventuelt arbeid med å revidere trafikkavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB.

På slutten av 90-tallet hadde NSB og myndighetene en klar plan for utvikling av togtilbudet mellom landsdelene. Staten investerte betydelige midler i bl.a. kryssingsspor og planovergangssaneringer, mens NSB kjøpte inn nye krengetog (også kalt «Signatur») til bruk på langdistansestrekningene. Dette skulle øke antall avganger mellom Oslo og hhv. Stavanger, Bergen og Trondheim betydelig, og reisetidene mellom de største byene skulle kuttes med om lag en time. Deler av tilbudet kom på plass i 1999–2000, men ulike uheldige omstendigheter bidro til at reisetidene måtte økes og antall avganger reduseres, sett i forhold til de opprinnelige planene.

Rundt årtusenskiftet var NSB og det svenske jernbaneselskapet SJ på offensiven ved sammen å etablere selskapet Linx, som kjørte raske persontog mellom hovedstedene Oslo, Stockholm og København. Tilbudet var av høy kvalitet, men svak økonomi i dette kommersielle tilbudet – som ikke mottok driftstilskudd – bidro til at et dessverre aldri fikk tid til å etablere seg skikkelig.

I dag er situasjonen den at reisetidene på mange av langdistanseavgangene er lengre enn de var tidlig på 90-tallet, og antall avganger står på stedet hvil, til tross for stadig hardere konkurranse fra både personbil og ekspressbuss – og ikke minst fra fly. Dette til tross for at miljøfokus i samfunnet har økt og politikerne kommer med gode løfter om å bruke jernbanen som virkemiddel for kutte klimagassutslipp og redusere øvrig miljøbelastning i transportsektoren. Naturvernforbundet har også, gjennom notatet «Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet»<sup>1</sup>, vist at langdistansetog står for en stor andel av jernbanens bidrag til kutt av klimagassutslipp. Tilgjengelige tall for utført transportarbeid og tilskuddsbehov viser oss videre at langdistansetog står for en stor andel av jernbanens persontransportarbeid, og at slike tog mottar svært lave tilskudd per transporterte personkilometer. Mens Jærbanens lokaltog i 2013 mottok 247 øre/personkilometer og lokaltog i Oslo-området 150 øre/personkilometer i offentlig tilskudd, fikk Bergensbanens langdistansetog i sum 7 øre/personkilometer og Dovrebanens langdistansetog i sum 8 øre/personkilometer.

Vi finner det litt underlig at persontogtilbud med høy økonomisk kostnadsdekning og god klimanytte ikke skal ha større fokus enn det har i dag, slik som det kommersielle togtilbudet på Bergensbanen og Dovrebanen. Vi er samtidig kjent med at bedriftsøkonomien i NSBs kommersielle togtilbud ikke er god, og at dette – sammen med ønsket om å løfte tilbudet – bør resultere i nye virkemidler eller en ny styringsmodell. Dette er spørsmål vi vil drøfte videre i dette brevet, i tillegg til at vi lufter eksempler/forslag på konkrete tilbudsforbedringer for de ulike banene.

### **Økonomisk styringsmodell for langdistansetog**

I dag mottar ikke NSBs dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen og selskapets tog sør for Halden, og heller ikke SJs tog mellom Oslo og Stockholm, noe økonomisk tilskudd, bortsett fra at de kan bruke det meste av banenettet i Norge uten vederlag. Omfanget av rutetilbudet er dermed heller ikke et politisk spørsmål.

Resultatet blir at Bergensbanen og Dovrebanen neppe vil oppleve noe kraftig løft i rutetilbudet på kort og mellomlang sikt tilsvarende det vi ser på Sørlandsbanen. I tillegg fører dagens styringsmodell til at NSB står fritt til å innstille transporttilbudet helt når det er banearbeid, noe som er blitt vanlig bl.a. på Dovrebanen og dels Bergensbanen. Der settes det i flere perioder (også i høstferien, en periode med høy reiseaktivitet) ikke opp noen erstatningsbusser for langdistansetog ved planlagt banearbeid, noe som gjør at det kollektive transporttilbudet i de berørte regionene reduseres drastisk.

---

<sup>1</sup> Les hele notatet her:

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2014/Klimakonsekvenser%20av%20prioriteringer%20p%C3%A5%20banenettet%20200614.pdf>

Naturvernforbundet vil be Samferdselsdepartementet vurdere om også det kommersielle togtilbudet bør kunne få tilskudd fra staten. Noen få ekstra tilskuddsmillioner bør brukes til å øke antall avganger og dermed løfte et tilbud som fra før av har høy kostnadsdekning.

Dagens ordning med kommersielle tog gjør også at det er fritt for operatøren å fastsette kapasiteten på togavgangene. Det kan resultere i for liten kapasitet i helger og i høytrafikkperioder, som igjen gjør at NSB må avvise passasjerer. Dette er i ikke heldig og svekker jernbanens mulighet til å redusere bruken av de mer miljøbelastende transportformene.

Som et supplement til, og eventuelt som et alternativ til, å innlemme kommersielle tog i tilskuddsordningen, ber vi Samferdselsdepartementet innføre en bonusordning for langdistansetog, som premierer togoperatøren når den greier å oppnå trafikkvekst. En slik bonusordning vil kunne gjøre det bedriftsøkonomisk lønnsomt for operatøren å tilby økt kapasitet på avganger med høy etterspørsel. Vi snakker med andre ord ikke om detaljstyring fra departementet, men en ordning som gir økte insentiver for togoperatøren til å øke trafikken.

Videre ber vi om at staten, som infrastruktureier, kompensere togoperatørene for merkostnaden ved alternativ transport når banene må stenges av ulike årsaker.

### **Tilbudsutvikling Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg–København**

Med togselskapet Linx, eid av NSB og SJ, kunne en i 2004 reise mellom Oslo og Stockholm på 4:40 timer (tre avganger per retning på vanlige ukedager) og mellom Oslo og København på 7:15–7:30 timer (to avganger per retning på vanlige ukedager). I dag tar turen mellom Oslo og Stockholm nærmere seks timer, og det er bare to avganger igjen, i tillegg til noen forbindelser med togbytte inntil to ganger. Mellom Oslo og København tar turen nå omtrent én time mer enn i 2004, og det er obligatorisk togbytte i Göteborg. Tidlig på 90-tallet gikk det to nattog, både Oslo–København og Oslo–Hamburg, i tillegg til egne dagtog på strekningene, uten behov for togbytte.

SJ har planlegger å trappe opp tilbudet mellom Oslo og Stockholm på egen regning og risiko fra august 2015, gjennom å øke antall daglige avganger til tre og – gjennom bl.a. å ta i bruk moderne togsett – kutte reisetida med om lag en time. Dette er svært positivt og må oppmuntres fra norske myndigheter, uten at vi tar stilling til detaljer i opplegget (bl.a. hvor det skal stoppes).

På strekningen Oslo–Göteborg øker antall avganger hver retning mandag–fredag med én fra desember i år. Det nye tilbudet retter seg mot folk som skal på jobb eller dagsbesøk i Oslo. Tilbudet for reisende fra Norge som skal videre forbi Göteborg, mot f.eks. Lund, Malmö og København, forblir svakt og innebærer togbytte samt behov for å kjøpe billetter fra flere selskap til én og samme tur.

På kort sikt er det neppe grunnlag for å øke antall avganger utover de fire hver retning på vanlige ukedager, som det blir fra desember i år. Men vi vil oppfordre norske myndigheter til å få togoperatørene på begge sider av grensa til å samarbeide om et gjennomgående tilbud på strekningen Oslo–Göteborg–København, som gir kortere reisetider og ikke krever togbytte. SJ kjører nå raske tog mellom Göteborg og København, som kan forlenges til/fra Oslo og dermed forbedre tilbudet vesentlig. Tilbudet kan integreres som en del av regiontogtilbudet Oslo–Halden og eventuelt bidra til å øke perioden med halvtimesavganger inn mot Oslo på morgenen/formiddagen og ut fra Oslo på ettermiddagen.

### **Tilbudsutvikling Bergensbanen (Oslo–Bergen)**

Togtilbudet på Bergensbanen har stått omtrent på stedet hvil etter innføring av morgenekspressene på slutten av 70-tallet, dersom vi ser bort fra en periode med to

ettermiddagsekspresser og kortere reisetider i perioden 1991–1994. Også reisetidene har holdt seg på rundt 6:30–7:00 timer, med raskeste avgang på 6:12 timer i 1993.

Fra desember 2014 endres avgangstida for ettermiddagsekspressen fra Oslo S, fra kl. 16.01 til kl. 15.25. Så tidlig avgang anser vi som ugunstig, da det begrenser muligheten for potensielle passasjerer å delta på møter og heldagsarrangementer i hovedstaden. Ved å legge Sørlandsbanens tog over til oddetallstimer, kan Bergensbanens ettermiddagstog få avgang kl. 16.25, som vi antar vil være langt gunstigere.

Det bør også være en ambisjon å trappe opp antall avganger fra fire til fem hver retning på vanlige ukedager. Dette kan gjøres gjennom å kjøre to ettermiddagsavganger fra Oslo (slik som på Dovrebanen og Sørlandsbanen), noe som igjen gjør at det tradisjonelle dagtoget kan kjøres noe tidligere og dermed styrke tilbudet ut fra Oslo på formiddagen. I motsatt retning ser vi for oss at det kjøres en ny, tidlig morgenekspres fra Bergen, noe som gjør at de to etterfølgende avgangene kan kjøres noe seinere. Fra Oslo S vil det da gå tog kl. 08.25, 11.05, 14.25, 16.25 og 23.25 til Bergen, mens det fra Bergen vil gå tog ca. kl. 07.00, 09.00, 12.30, 16.00 og 23.00 til Oslo S. Å øke antall avganger på denne måten vil bare øke behovet for togvogner marginalt.

### **Tilbudsutvikling Dovrebanen (Oslo–Trondheim)**

Antall avganger mellom Oslo og Trondheim er omtrent som på store deler av 90-tallet. Med dagens krengetog (tidligere kalt «Signatur») gikk de raskeste avgangene unna på i overkant lag 5:50 timer i 2000. Raskeste tog i dag, med samme togmateriell, bruker 6:38 timer mellom byene. Vi er kjent med at dagens togmateriell har et potensial for å kutte reisetidene ned mot nærmere seks timer, forutsatt god prioritet på sporet. Noe kortere kjøretider vil også kunne gi en bedre utnyttelse av togmateriellet.

Med fire avganger i døgnet hver retning på Dovrebanen, derav ett nattog, vil vi hevde at tilbudet er svakt, sett i forhold til Sørlandsbanen, som får åtte avganger mellom Oslo og Kristiansand og sju mellom Oslo og Stavanger hver retning fra desember i år. Dovrebanen har bare én morgenvang og ingen formiddagsavgang. Samtidig står det et togsett ubrukt i Trondheim store deler av dagen. Vi ser muligheter for å øke tilbudet med én avgang daglig hver retning, gjennom å kjøre en ekstra avgang på morgenen/formiddagen begge retninger, uten at dette krever særlig mye ekstra togmateriell. Vi finner det logisk å jobbe for at det blir avganger fra Oslo S kl. 07.02, 09.02, 14.02, 16.02 og 23.02 til Trondheim og i motsatt retning fra Trondheim ca. kl. 08.00, 10.00, 14.30, 16.30 og 23.00 til Oslo. Tilbudet til/fra Åndalsnes trenger ikke å økes, da den ene avgangen Åndalsnes–Dombås–Lillehammer og retur kan vurderes kjørt bare mellom Åndalsnes og Dombås.

### **Tilbudsutvikling Sørlandsbanen (Oslo–Kristiansand–Stavanger)**

Naturvernforbundet er svært til freds med at rutetilbudet fra desember i år økes vesentlig, samtidig som sovevognstilbudet nattetid opprettholdes. Flere avganger er viktig for å opprettholde og styrke togets attraktivitet. Imidlertid vil det store omfanget av motorvegutbygging som planlegges i regionen, bli en ytterligere trussel mot jernbanens konkurranseevne. Dette må ses i lys av at reisetidene med tog faktisk har økt med om lag en time i forhold til hva de var på det raskeste for snart 15 år tilbake:

Juni 1988: Fra Oslo S kl. 15.00 – til Stavanger kl. 22.15. Kjøretid: 7:15 timer  
Juni 1994: Fra Oslo S kl. 15.39 – til Stavanger kl. 23.15. Kjøretid: 7:36 timer  
Juni 2000: Fra Oslo S kl. 15.11 – til Stavanger kl. 22.02. Kjøretid: 6:51 timer  
Juni 2012: Fra Oslo S kl. 15.09 – til Stavanger kl. 22.48. Kjøretid: 7:39 timer  
Des. 2012: Fra Oslo S kl. 15.25 – til Stavanger kl. 23.23. Kjøretid: 7:58 timer  
Des. 2014: Fra Oslo S kl. 14.25 – til Stavanger kl. 22.04. Kjøretid: 7:39 timer  
Des. 2014: Fra Oslo S kl. 16.25 – til Stavanger kl. 00.12. Kjøretid: 7:47 timer

Det nye ruteopplegget fra desember i år vil føre til økte reisetider på tog fra Oslo til Kristiansand på ettermiddagen, noe som dels skyldes at avgangene fra Oslo på ettermiddagen ikke følger det tiltenkte mønsteret med avgangstid fra Oslo S på 25 minutter over hel oddetallstime.

Av forbedringstiltak på kort sikt, etter desember 2014, vil vi peke på behovet for et ruteopplegg med faste avganger hver annen time (i hvert fall mellom Oslo og Kristiansand), noe som også vil bidra til å kutte reisetidene noe. Det er også uheldig at det kommende kveldstoget fra Oslo ikke vil få forbindelse til Arendal annet enn på søndager.

Ved å bruke ett togsett ekstra i trafikk – som vi antar blir mulig når NSB har oppgradert sine togsett – kan den tidlige avgangen fra Oslo S kl. 04.15 sløyfes mellom Oslo og Kristiansand. Togproduksjonen kan da flyttes til ettermiddagen, når etterspørselen er større, og det kan da kjøres tog fra Oslo S mot Sørlandet fast hver annen time fra og med kl. 07.25 til og med kl. 19.25, i tillegg til nattoget. Motsatt retning kan da alle tog ankomme hovedstaden 25 minutter over hver partallstime, noe som gir faste kryssinger på Nelaug og effektive korrespondanser til og fra Arendal for alle tog begge retninger. I tillegg vil kjøretidene kunne reduseres noe. Det ene togsettet ekstra i trafikk vil også gjøre det mulig å øke antall avganger mellom Kristiansand og Stavanger, uten at det er noen betingelse.

### **Avslutning**

Vi ser fram til en god dialog om et bedre togtilbud, til glede for natur, miljø og klima.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz  
fagsjef