

Oslo, 20. november 2015

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

## TOGTILBUDET TIL UTLANDET

### Framtidig togtilbud

Naturvernforbundet, Natur og Ungdom, Framtiden i våre hender, Besteforeldrenes Klimaaksjon og Foreningen Norden setter pris på at det er dialog med svenske myndigheter om utvikling av jernbanen over landegrensa, og det er flott at svenske SJ har satt i gang et bedre togtilbud mellom Oslo og Stockholm.

Det er viktig at utvikling av jernbanen ses i et langsiktig perspektiv, og at det velges løsninger som styrker togets konkurransekraft vesentlig i forhold til veg- og flytransport. Selv om det alt er betydelige infrastrukturprosjekter på gang gjennom intercity-satsingen, er det også viktig å sette søkelyset på effekter som kan oppnås på kort og mellomlang sikt, uten vesentlige investeringer i banenettet. Mulighetene til forbedringer som er vist gjennom SJs satsing mellom Oslo og Stockholm, indikerer at det bør være potensial for vesentlige tilbudsforbedringer også på andre strekninger, som Oslo–Göteborg–København, med forbindelser videre mot kontinentet.

Det bør være et viktig mål å oppnå gode og raske togforbindelser uten togbytte mellom hovedstedene i Norge, Sverige og Danmark. Å få flere til å ta toget mellom hovedstedene på kort sikt vil styrke interessen og grunnlaget for å bygge ut jernbanen, slik at tilbudet blir enda bedre i framtida. Vi mener det også er viktig at myndighetene legger til rette for at miljøbevisste forbrukere får et reelt handlingsalternativ når det gjelder reiser til utlandet og videre til kontinentet.

Trafikkstatistikken viser også en økende interesse for togreiser sørover. NSBs trafikkstatistikk viser at antall passasjerer på togavgangene mellom Halden og Göteborg i mai, juni, juli og august økte med nesten 16 prosent, sett i forhold til de samme månedene i fjor. Med åpning av Hallandsåsen tunnel mellom Halmstad og Malmö i desember i år vil togets konkurransekraft på reise sørover mot Malmö/København bedres.

### Styrke markedsgrunnlaget

Nå som strekningen Oslo–Stockholm har fått et bedre tilbud og forhåpentlig får ytterligere nye avganger i 2017, er det på tide å vende blikket sørover. En kort analyse av status og muligheter kan oppsummeres slik:

- Toget anses som et godt og komfortabelt alternativ på lengre reiser.
- Avstanden mellom Oslo og Göteborg er ikke lengre enn at den godt utbygde E 6 har gitt grunnlag for raske og hyppige bussavganger, i sterk konkurranse til toget, i tillegg til at personbilen har høy markedsandel.
- Toget har et potensial til å styrke seg på strekningen Oslo–Göteborg, men trenger drahjelp i form av mertrafikk over lengre distanser, der buss og personbil framstår som mindre aktuelle, som Oslo–Malmö, Oslo–København og reiser videre til kontinentet.

Togets andel av trafikken mellom Oslo og Göteborg og videre sørover er svært lav og antakelig langt under hva som er tilfelle på sammenliknbare innenlandsstrekninger i Norge, som Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim.<sup>1</sup> Togreiser videre innebærer togbytte i Göteborg og et uoversiktlig billettsystem, siden NSB ikke kjører tog lenger sør enn til Göteborg. Deres reiseplanlegger på [www.nsb.no](http://www.nsb.no) har verken ruteinformasjon eller billettsalgsmuligheter for reiser videre sørover. For å styrke togets passasjergrunnlag mellom Oslo og Göteborg og oppnå bedre reisemulighetene med tog fra Norge og videre sørover, trengs det en mer helhetlig ruteinformasjons- og billett kjøpsmulighet på nett og i tillegg et bedre rutetilbud.

### **Forbedre ruteinformasjons- og billettkjøpstjenestene**

Det minst krevende bør være å gi kundene enkel tilgang til ruteinformasjon og billettsalg. Svenske [www.sj.se](http://www.sj.se) kan i dag brukes for informasjon og billettkjøp, men i Norge er det kun Oslo og enkelte stasjoner på Østfoldbanen og Kongsvingerbanen som ligger inne i systemet. Og i retning Tyskland er København det sørligste stedet det gis informasjon om, og det kan kjøpes billetter til. Systemet tilbyr heller ikke alltid de rimeligste billettene. Tyske [www.bahn.de](http://www.bahn.de) der nok den beste reiseplanleggeren for togreiser i Europa, inkludert Norge. Her kan det også kjøpes billetter til gunstige priser («Europa-Spezial») for reiser mellom Sverige og Tyskland, men ikke inn i Norge.

Et felles ruteinformasjonsbase for togreiser i Norden bør komme på plass, som automatisk gir tilgang til de gunstigste billettene. En utvidelse av «Europa-Spezial»-ordningen til å omfatte stasjoner i Norge, ville vært et stort framskritt som det bør jobbes for å få til.

### **Reetablere gjennomgående tog**

Neste forbedringspunkt må være å unngå togbytte i Göteborg, i hvert fall i sommersesongen og i helgene resten av året, når trafikkpotensialet er størst. SJ kjører sine hurtigtog mellom Göteborg og København, dels i korrespondanse med NSB-tog Oslo–Göteborg. En forlengelse av noen av SJs tog til og fra Oslo ville gitt et vesentlig bedre tilbud, uten at antall togavganger trenger å økes. SJ er et selskap med langdistansetrafikk som en av kjerneoppgavene og er som nevnt på offensiven med satsing på trafikken fra Oslo og østover. Et samarbeid mellom NSB og SJ om å tilby gjennomgående tog bør derfor stå høyt på agendaen.

De viktigste avgangene å få etablert gjennomgående tilbud på, må være et morgentog fra Oslo, som i København har gode forbindelser til Hamburg og derfra igjen mot Berlin samt nattog til diverse destinasjoner som München og Wien. I motsatt retning må det opprettes en daglig forbindelse fra København på ettermiddagen til Göteborg og videre til Oslo, som gir gode forbindelser fra Hamburg og destinasjoner lenger sør.<sup>2</sup> Det vil også være gunstig å få etablert en gjennomgående ettermiddagsforbindelse fra Oslo på ettermiddagen, med retur fra København på morgenen.

Skulle det i en overgangsperiode være vanskelig å få til gjennomgående tog mellom Oslo og København, må NSB og SJ samarbeide om å etablere reiseforbindelsene vi har nevnt over, og da med garantert korrespondanse mellom tog i Göteborg.

---

<sup>1</sup> Denne KTH-rapporten (side 30) anslår at toget i dag har en markedsandel på om lag 5 prosent Oslo–Göteborg, mot om lag 40 prosent Stockholm–Göteborg: [http://www.8millioncity.com/assets/files/rapporter/140307\\_8MillionCity\\_Hoghastighetstag\\_Oslo\\_Kobenhavn\\_KTH.pdf](http://www.8millioncity.com/assets/files/rapporter/140307_8MillionCity_Hoghastighetstag_Oslo_Kobenhavn_KTH.pdf)

<sup>2</sup> Morgentoget fra Oslo kan følge dagens ruteleie fra Oslo S kl. 07.02 (tog 391), eventuelt kjøres noe seinere, kl. 07.28, og fortsette fra Göteborg ca. kl. 11 og ankomme København ca. kl. 14. Motsatt retning bør det nye toget gå fra København ca. kl. 15, være i Göteborg ca. kl. 18 og fortsette videre til Oslo med ankomst ca. kl. 22. De nye avgangene kan erstatte eksisterende avganger på delstrekninger.

Videre er vi kjent med at det i dag kan være kapasitetsproblemer på enkeltavganger i helgene. Vi forutsetter at togoperatørene generelt får økonomiske insentiver som gjør det lønnsomt å tilby kapasitet som dekker etterspørselen.

### Reetablere nattoget fra København og sørover

Det tradisjonsrike nattoget fra København med vogner til Amsterdam, Basel og etter hvert også Praha forsvant høsten 2014, dels som følge av omfattende banearbeid på Jylland. Det er høyst uklart om toget vil gjenoppstå. Toget var en viktig forbindelse også for nordmenn på tur sørover, som gjorde det mulig å være framme på sentrale steder et godt stykke sør på kontinentet morgenen etter avreise fra Oslo. Vi vil oppfordre til et felles, nordisk initiativ som sikrer rammebetingelser som gjør en gjenopptakelse av dette nattoget mulig.

På lengre sikt bør det vurderes å reetablere nattoget Oslo–Hamburg, som gikk fram til 1993, eventuelt også forlenge det helt til Berlin. Toget vil kunne kjøres med vogner fra Oslo og Stockholm, som kobles sammen i Göteborg og derfra går sammen til Hamburg og eventuelt Berlin.

### Avslutning

Med dette brevet vil vi oppfordre Samferdselsdepartementet til å jobbe videre med togtilbudet mot Sverige, Danmark og kontinentet, med tanke på å oppnå snarlige tilbudsforbedringer på eksisterende infrastruktur. Det vil kreve samarbeid med våre naboland og nytenking med hensyn til virkemidler og insentiver. Vi regner med at dette er relevante spørsmål som også må bli et tema i den pågående jernbanereformen.

Vi vil også be om et møte for å diskutere saken nærmere.

Med vennlig hilsen



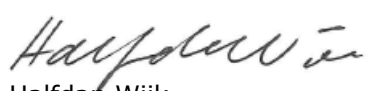
Lars Haltbrekken  
leder  
Naturvernforbundet



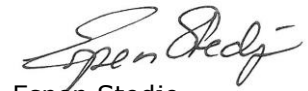
Arnstein Vestre  
leder  
Natur og Ungdom



Arild Hermstad  
leder  
Framtiden i våre hender



Halfdan Wiik  
leder  
Besteforeldrenes  
Klimaaksjon



Espen Stedje  
generalsekretær  
Foreningen Norden