

23. august 2019

Samferdselsminister Jon Georg Dale  
Samferdselsdepartementet

## **UTVIKLING AV TOG- OG BUSSTILBUDET PÅ KORT OG MELLOMLANG SIKT**

### **Innledning**

Naturvernforbundet finner det svært gledelig at interessen for å bruke tog på lengre reiser som erstatning for fly er sterkt økende. Salget av interrail-billetter har økt betydelig, og interessen for temaet er stort i sosiale medier<sup>1</sup> og tradisjonelle medier. Trenden er internasjonal og drives fram av at folk og virksomheter ønsker å ta ansvar og redusere sine klimafotavtrykk. Det er sannsynlig at dette engasjementet har bidratt til den forholdsvis store nedgangen i innenlands flytrafikk i Sverige, der trafikken har sunket med 11 prosent i første halvår i år.

For myndighetene bør dette engasjementet – der markedet etterspør mer klimavennlige reisemuligheter – tas imot med åpne armer. Vi i Naturvernforbundet forventer at Samferdselsdepartementet vil respondere positivt og snarest bidra til merkbare forbedringer i tilbudet. Vi sender derfor dette brevet med noen innspill til forbedringer som kan gi bedre reisemuligheter med tog over lengre strekninger på kort og mellomlang sikt. Det betyr at utbygging av infrastrukturen ikke er tema her.

Med dette brevet vil vi også sette søkelys på det fylkesoverskridende busstilbudet i regioner uten togtilbud. Ekspressbussene mottar normalt ingen direkte tilskudd, og tilbudet er blitt redusert på flere strekninger, blant annet som følge av økt konkurranse fra fly. Små midler bør kunne bidra til et bedre tilbud.

### **Hovedutfordringene**

Å velge toget som reisemidler på strekninger der Vy i dag har ansvar for trafikken og markedsføring av denne, er i utgangspunktet ganske enkelt. Ruteinformasjon og billett kjøp kan enkelt løses gjennom nettbaserte løsninger, og Enturs reiseplanlegger for all kollektivtransport innenlands er også et godt skritt i riktig retning. Ser vi bort fra utfordringer med lang reisetid som følge av svak baneinfrastruktur, som ikke er tema i dette brevet, opplever vi at de største utfordringene for reiser innenlands i dag skyldes få avganger og lav kapasitet. Lav kapasitet bidrar igjen til at billettprisene kan oppleves som uforholdsmessig høye i perioder med høy etterspørsel, for eksempel på Bergensbanen om sommeren. Kapasitetsutfordringen er særlig merkbar for sovevogner i nattog, der det ofte er utsolgt lang tid i forkant, tross høye priser.

For togreiser til utlandet er utfordringene større. Her støter de potensielle passasjerene på vanskeligheter nesten med en gang. Det er ikke opplagt hvordan en skal få oversikt over noe så enkelt som (det beskjedne) rutetilbudet. For mange er det logisk å søke på Vys nettsted, men der gis det ikke informasjon om tog lenger sør enn til Göteborg, og bare for selskapets egne avganger. Til Stockholm er det heller ingen informasjon om tog å få. Enturs reiseplanlegger er heller ikke til hjelp her. De passasjerene som ennå ikke har falt

---

<sup>1</sup> Et eksempel er togferiegruppa på Facebook, som fra oppstarten i mars 2019 og fram til i dag har fått mer enn 27 000 følgere.

av lasset, må søke videre og etter hvert finne ut av at de må bruke andre nettsteder for å få oversikt over tilbudet og eventuelt kjøpe billetter.

Videre er togtilbudet ut av landet beskjedent, og det bærer preg av dårlig koordinering på tvers av ulike selskap. Om vi ser tilbake til begynnelsen av 90-tallet, oppdager vi hvor dårlig tilbudet er i dag – og hvor bra det faktisk var før. Da gikk det daglig ett nattog mellom Oslo og København og et eget nattog mellom Oslo og Hamburg, foruten et morgentog fra Oslo til Hamburg, et formiddagstog fra Oslo til København og Rødby og et eget sommertog fra Oslo på ettermiddagen til København. I dag går det ingen nattog, og til København er det bare to forbindelser som inkluderer togbytte – og videre til Hamburg er det bare én daglig forbindelse, med minst to bytter. Dette til tross for at hele strekningen til Hamburg er elektrifisert og blitt landfast gjennom Øresundsforbindelsen og bru over Storebælt, og det er blitt dobbeltspor på mesteparten av strekningen. Kjøretidene med tog fra Oslo til Hamburg kan i dag kuttes med flere timer i forhold til situasjonen tidlig på 90-tallet.<sup>2</sup>

Det er svært gledelig at svenske myndigheter har satt av penger i statsbudsjettet for å reetablere nattog fra Sverige til kontinentet, som også vil bidra til et klart bedre reisetilbud med tog mellom Norge og kontinentet, forutsatt at nattoget får gode forbindelser til og fra Norge.

### **Forbedringspunkter**

#### Økt sovevognskapasitet

Norske Tog disponerer i dag 20 sovevogner, som brukes i nattog mellom Oslo og henholdsvis Stavanger, Bergen og Trondheim samt mellom Trondheim og Bodø. Det betyr normalt 2–3 vogner per tog. Før omlegging av nattogtilbudet i 2006 var kapasiteten vesentlig større, og tilbudet besto av alt fra å dele seng i 3-køyskupé til egen kupé med dusj. Nå er det kun mulig å kjøpe en hel kupé.

Utover behovet for å øke antall sovevogner bør det åpnes for større variasjon i tilbudet, slik det er vanlig i andre land. Rimeligere liggevogner er fortsatt standard i nattog i Sverige og på kontinentet. Østerrikske ÖBB har bestilt 13 nye nattogsett,<sup>3</sup> og disse vil bestå av både vanlige sovekupeer, sovekupeer med eget bad og dusj samt liggevogner med flere plasser i kupeen (som kan deles med andre). I liggevognene blir det også såkalte sovekapsler for den som vil reise enkelt og rimelig i egen liten kupé. Et poeng for Norge kan være å finne vognløsninger som kan brukes både natt og dag, for eksempel med hvilestoler. Det kan også betyr bruk av liggevogner, der kupeene omgjøres til sittekupeer på dagtid. 4-køys kupévogner, som er vanlig østover, kan også være en inspirasjon.

Det er kapasitet til flere vogner i eksisterende nattog på alle strekninger, og med noen plattformforlengelser bør det gå an å kjøre vesentlig lengre tog. Arbeidet med å investere i nye sovevognløsninger må settes i gang snarest.

#### Flere avganger innenlands

I dag er togtilbudet på dagtid mellom Oslo og Bergen og mellom Oslo og Trondheim kommersielt og styres av togselskapet Vy, som trafikkerer strekningene. Siden Sørlandsbanen har hatt svakere inntekstgrunnlag, har tilbudet mottatt tilskudd i mange år. Dette førte også til opptrapping av tilbudet i desember 2014, til avganger nærmest hver annen time begge retninger. Med anbudsregimet og trafikkpakkene blir også den kommersielle togtrafikken på Bergensbanen og Dovrebanen styrt av myndighetene.

<sup>2</sup> Se blant annet artikkelen *Tid for å ta toget til kontinentet ...* i Samferdsel: <https://samferdsel.toi.no/hjem/tid-for-a-ta-toget-til-kontinentet-article34160-98.html>

<sup>3</sup> Info fra ÖBB: <https://www.oebb.at/de/neuigkeiten/neue-fernverkehrsuege.html>

Stortinget ba i juni 2017 regjeringen om å legge fram en plan for totimers grunnrute Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim.<sup>4</sup> Vi ber om at et slikt tilbud realiseres snarest. Det er verd å minne om at tilskuddet i langdistansetrafikken, per passasjer-/setekilometer, er lavt, som betyr at det blir mye togtilbud for pengene for beskjedne midler.<sup>5</sup>

Togtilbudet kan forbedres noe ved å utnytte dagens togsett bedre. Men økt tilbud og kapasitet ukedager eller tider på døgnet med høyest etterspørsel vil kreve mer togmateriell. Det er derfor viktig at Norske Tog får i oppdrag med å anskaffe flere togsett, som resulterer i økt kapasitet i langdistansetrafikken.

#### Bedre ruteinformasjons- og billettbestillingsløsninger for internasjonale togreiser

Vi har ingen eksakt fasit på hvordan ruteinformasjons- og billettbestillingsmulighetene for reiser til utlandet kan gjøres enklere. Vi finner det imidlertid naturlig at Entur tilbyr både ruteinformasjon og salg av billetter til nære destinasjoner som Stockholm, København og Hamburg. Departementet bør videre ta initiativ til at partene snakker sammen og finner gode løsninger, slik at togselskap i større grad enn i dag selger billetter for hverandre. Både Enturs reiseplanlegger og Vys reiseplanlegger bør i det minste henvise videre til de svenske, danske og tyske jernbanenes bestillingssider ved søk på viktige destinasjoner som kan kjøpes der.

#### Bedre togtilbudet til Stockholm og København

Det er gledelig at svenske SJ har meddelt at selskapet vil trappe opp togtilbudet mellom Oslo og Stockholm til 8 raske, daglige avganger hver retning fra 2022,<sup>6</sup> uten ekstra offentlige tilskudd. Videre har SJ signalisert et ønske om å gjeninnføre raske tog mellom Oslo og København uten bytte. Det er også positivt at Vy trapper opp fra tre til fire daglige avganger mellom Oslo og Göteborg fra desember 2019.

Vi forventer at norske myndigheter legger til rette for ønskene om bedre togtilbud over landegrensene. En betingelse for at slik kommersiell satsing kan lykkes, er at raske tog mellom de større byene får en viss prioritet på sporet. Ellers vil kjøretidene bli for lange til at tilbudet lar seg realisere. Dagens regelverk for det norske banenettet plasserer denne typen tog, som ikke mottar offentlig tilskudd, nederst på prioriteringslista, til tross for høyt passasjertall og høy klimanytte. Det framstår som noe ulogisk at det viktigste kriteriet for prioritet skal være at toget mottar subsidier, mens subsidiefrie tog diskrimineres. I Sverige er det samfunnsnyttene som er avgjørende for hvilken prioritet et tog skal ha.<sup>7</sup> Dette framstår for oss som et fornuftig utgangspunkt også for togtrafikken på norsk side.

For reiser videre mot kontinentet vil reetablering av daglig nattog mellom Sverige og kontinentet være svært viktig også for Norge. I det svenske statsbudsjettet for 2019 er det satt av midler til kjøp av slik trafikk mellom Sverige og flere europeiske byer.<sup>8</sup> Et slikt nattog vil kunne gå fra Stockholm tidlig på kvelden og fra Malmö seint på kvelden og ankomme kontinentet på morgenen med vogner til for eksempel Berlin og Köln/Brussel, med gode og raske forbindelser videre til blant annet Amsterdam, Paris og London.

<sup>4</sup> Vedtak 108 om nasjonalbudsjettet 2017, punkt 38: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Vedtak/Sak/?did=40021826&p=66653>

<sup>5</sup> Se blant annet side 20 i rapporten *Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet*: <https://naturvernforbundet.no/getfile.php/1370895-1404060489/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2014/Klimakonsekvenser%20av%20prioriteringer%20p%C3%A5%20banenettet%20200614.pdf>

<sup>6</sup> Pressemelding fra SJ 18. desember 2017: <https://www.ntbinfo.no/pressemelding/sjs-hurtigtog-mellom-oslo-og-stockholm-er-reddet?publisherId=16384303&releaseId=16384322>

<sup>7</sup> Trafikverkets hefte *Att skapa tidtabeller för tåg – nu och i framtiden* (side 9): [https://www.trafikverket.se/contentassets/09ad548627cb445aac17474c14d4e33/broschyr\\_skapa\\_tidtabeller\\_tag\\_nov\\_2014.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/09ad548627cb445aac17474c14d4e33/broschyr_skapa_tidtabeller_tag_nov_2014.pdf).

<sup>8</sup> Pressemelding fra det svenske regjeringskanselliet 31. mars 2019: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/03/nattag-till-kontinenten/>

Reetablering av raske tog mellom Oslo og København uten bytte vil gi gode overganger til og fra dette nattoget og også styrke dets trafikkgrunnlag. Vi vil oppfordre norske myndigheter til å gå i dialog med svenskene om dette temaet. Å kunne gå på et raskt tog i Oslo seint på ettermiddagen, bytte over til nattoget i Malmö og stå opp på kontinentet morgenen etter vil revolusjonere mulighetene for klimavennlige reiser, både for nordmenn på vei sørover og klimabevisste turister som ønsker å besøke Skandinavia og Norge.

Vår hovedprioritet er raske tog på dagtid uten bytte mellom Oslo og København og flere slik avganger til Stockholm – samt god forbindelse til og fra det kommende nattoget mellom Sverige og kontinentet. Mulighetene for nattog mellom Oslo, Stockholm og Malmö/København bør også vurderes nærmere.

#### Styrke fylkesoverskridende ekspressbussruter

Ekspressbusstilbudet er mange steder blitt kraftig redusert, dels som følge av økt konkurranse. I områder uten jernbanedekning har dette resultert i et dårligere kollektivtilbud for reiser over lengre distanser, slik at det ofte bare er egen bil eller fly som er valgmuligheten. Også her bør det motsatte skje, nemlig at det legges bedre til rette for klimavennlig transport. Vi ser for oss at dette kan utløses gjennom en egen tilskuddspott via statsbudsjettet. Én praktisk mulighet kan være at to fylkeskommuner kan gå sammen og søke og midler fra Samferdselsdepartementet, for så å kjøpe tilbudet av et busselskap. En annen kan være at departementet deler midlene ut direkte til interesserte busselskap basert på objektive kriterier. Også andre løsninger er tenkelige. Uansett mener vi at midlene må forbeholdes ruter som ikke går parallelt med jernbanen, og at det må stilles krav om gode korrespondanser og samordning med annen kollektivtransport.

Vi mener også at Samferdselsdepartementet bør sende klare forventninger til fylkeskommunene om at regionale busser korresponderer med tog i knutepunkter.

#### Andre, mindre forbedringspunkter

Med dette brevet vil vi også spille inn noen ytterligere forbedringspunkter, som kan være viktige for å få flere til å velge tog på lengre distanser. Her vil ansvaret ofte være fordelt på flere aktører. Vi nevner følgende:

- Bedre rabattordninger for familier
- Bedre løsninger for sykkeltransport på tog
- Bedre nettilgang på tog
- Tidligere innsjekkingsmulighet på nattog og mulighet for å sove lenger på morgenen på endestasjonene, i kombinasjon med tilbud om dusjmuligheter

Vi ser fram til en god dialog og tar gjerne et møte for å diskutere temaet nærmere.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Silje Ask Lundberg  
leder

Kopi: Jernbanedirektoratet, Entur, Norske Tog, Vygruppen, Go Ahead Norge og SJ