

Oslo, 28. august 2020

Samferdselsminister Knut Arild Hareide
Samferdselsdepartementet

SATSING PÅ NATTOG

Innledning

Naturvernforbundet finner det svært gledelig at interessen for å bruke tog på lengre reiser som erstatning for fly har vært sterkt økende. Koronapandemien har naturligvis skapt en ny situasjon, men det bør ikke være noe hinder for å sette i gang arbeidet med gode og klimavennlige reisemuligheter for framtida.

Det var en gledelig nyhet da Sveriges regjering 23. juli i år kunngjorde at Trafikverket får i oppdrag å forhandle avtaler om oppstart av to nattoglinjer mellom Sverige og kontinentet, med trafikkstart seinest 1. august 2022. De to linjene er Stockholm–Hamburg og Malmö–Brussel.¹ Begge linjene vil være svært relevante i arbeidet med å styrke togtilbudet mellom Norge og kontinentet. Utover de nye nattoglinjene til kontinentet planlegger svenske myndigheter å kjøpe inn et stort antall nye vogner for bruk i nattog.

Naturvernforbundet sendte 23. august 2019 et brev til daværende samferdselsminister Jon Georg Dale om utvikling av tog- og busstilbudet på kort og mellomlang sikt. Flere sovevogner for nattogtrafikken i Norge samt bedre togforbindelser mot Sverige, Danmark og kontinentet var viktige budskap i det brevet. I dette brevet vi nå har sendt, vil vi utdype dette.

Mer kapasitet i nattog innenlands

Når det gjelder nattog i Norge, vil vi gjenta vårt klare ønske om at kapasiteten må økes. Dagens sovevogner har altfor liten kapasitet til å møte etterspørselen i en normalsituasjon. I 2019 var det knapt en dag ikke alle sovekupeene mellom Oslo og Trondheim var utsolgt. Svært høyt belegg var det også på de andre strekningene. I tillegg er det slikt at de eksisterende sovevognene av tekniske årsaker må skiftes ut i løpet av noen år. Jernbanedirektoratet har anbefalt at nattogtilbudet i Norge må utvides gjennom nye og flere sovevogner.²

Når dette gjøres, er det viktig at ulike kundegruppers behov ivaretas. Noen ønsker sovevogner med høy komfort, mens andre gjerne vil ha et billigere alternativ, men som likevel er mer komfortabelt enn å bruke vanlig sittevogn. I så godt som alle land med nattog tilbys det ulike komfortkategorier. I Norge fins det ingen mellomting mellom å kjøpe plass i sittevogn eller kjøpe en hel sovekupé. Ulike former for mellomløsninger kan også bidra til bedre utnyttelse av vognene, da enklere løsninger som liggevogner og hvilestoler kan gjøre god nytte for seg både på dagtid og om natta. Enklere løsninger som sovekapsler bør også vurderes.

¹ Pressemelding fra den svenske regjeringen datert 22. juli 2020:

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/07/nu-ska-nattag-till-europa-upphandlas/>

²Anbefaling fra Jernbanedirektoratet om å utvide nattogtilbudet:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2019/nattogtilbudet-i-norge-anbefales-utvidet/>

Arbeidet med nye vogner til nattog må ha god framdrift, sikre nok kapasitet og bidra til et mer differensiert komforttilbud.

Bedre togforbindelser mot Sverige, Danmark og kontinentet

Behovet for bedre utenlandsforbindelser var et annet viktig budskap i brevet vårt fra i fjor. Vi er kjent med at Jernbanedirektoratet på eget initiativ har satt i gang et utredningsarbeid om temaet,³ og vi ber om at arbeidet får politisk støtte og følges opp av departementet.

I en normalsituasjon kjører Vy fire daglige avganger i hver retning mellom Oslo og Göteborg, på kommersielt grunnlag og uten noen avtale med norske myndigheter om trafikk sør for Halden. Mellom Oslo og Stockholm kjører SJ etter avtale med norske myndigheter, men har tidvis kjørt langt flere avganger og ønsker å trappe opp betydelig når arbeidet med strømforsyningsanlegget på Kongsvingerbanen avsluttes neste år. SJ har også signalisert interesse for å reetablere hurtige ekspressvogner mellom Oslo og København, slik vi hadde fram til slutten av 2004.

Passasjerer som skal reise med tog til København, må nå bytte tog i Göteborg, og skal du videre til kontinentet, må du bytte enda en gang i København. Ventetidene er til dels lange. Dette gjør at tilbudet er svært svakt. Bruk av flere selskap gjør det forvirrende og til dels komplisert å kjøpe billetter, og ved forsinkelser er passasjerrettighetene dårlige.

Svenskenes satsing på nattog til kontinentet skaper nye muligheter for gode togforbindelser mellom Norge og kontinentet. Et nattog fra Malmö til Brussel kan nås med et ettermiddagstog fra Oslo til Malmö/København. Da blir det mulig å stå opp dagen etter i Köln eller Brussel, og derfra er det gode forbindelser videre til viktige destinasjoner som Frankfurt/M, Amsterdam, Paris og London. I motsatt retning blir tilbudet det samme, forutsatt et attraktivt morgentog fra København/Malmö som er i Oslo tidlig på ettermiddagen. Et slikt tilbud vil også gi gode reisemuligheter for klimabevisste turister som vil besøke Norge.

Første prioritet for å få bedre togtilbud sørover må derfor bli å sikre rammebetingelser for gjennomgående hurtigtog mellom Oslo og København. Disse vil gi gode togforbindelser fra Oslo-regionen til København og vil være viktig for å bygge opp om svenskenes satsing på nattog til kontinentet og gjøre at den nye togforbindelsen fra Malmö til Brussel blir verdifull også for passasjerer fra eller til Norge. Et slikt tilbud Oslo–København vil neppe kreve offentlige tilskudd, men det er viktig at operatøren får gode ruteleier og forutsigbar sportilgang.

Svenskenes nattog Stockholm–Hamburg kan også bli høyst aktuelt for Norge. Et slik tog vil i praksis kunne bli kjørt helt til Berlin og dermed knytte Skandinavia til et populært reisemål. Uansett er Hamburg et viktig knutepunkt med gode togforbindelser videre uten ytterligere bytter til et stort antall populære destinasjoner. Et slikt nattog vil imidlertid forlate Sør-Sverige godt over midnatt, noe som gjør at et tilbringertog fra Norge vil innebære bytte over til nattoget på et lite attraktivt tidspunkt. Svenske Trafikverket har i sin utredning om nattog til kontinentet skissert at et slik tilbud kan få en arm fra Oslo og Göteborg, der vognene herfra og fra Stockholm kobles sammen i Malmö.⁴ Dette vil naturligvis kreve flere vogner og sannsynligvis egen finansiering. Vi vil be norske myndigheter allerede nå gå i dialog med svenske myndigheter i dette spørsmålet.

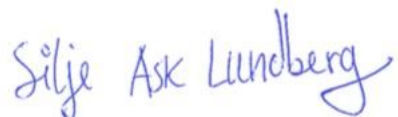
³ Omtale av utredningen: <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/personotog-til-utlandet>

⁴ Trafikverkets rapport, med omtale av forbindelsen fra Oslo og Göteborg på side 8: <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1426586/FULLTEXT02.pdf>

Videre arbeid

Vi ser fram til en god dialog om dette temaet og bidrar gjerne med nærmere innspill.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



leder

Kopi:
Jernbanedirektoratet
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité