

Oslo, 14. juni 2019

Samferdselsdepartementet
Jernbanedirektoratet

Tilrettelegging for å møte den økte etterspørselen etter togreiser

Innledning

Interessen i markedet for å reise med tog, som alternativ til fly, er økende. Dette gjelder både til utlandet og innenlands. Få togforbindelser til utlandet og utsolgte sovekupeer på nattog har skapt engasjement og medieoppmerksomhet.

Konkurransesetting av jernbanen resulterer i at det meste av innenlandske persontog vil inngå i trafikkpakkene som Jernbanedirektoratet utlyser. Utover dette har vi godstog samt grenseoverskridende persontog. Togtrafikken til utlandet er ennå ikke lagt inn i noen trafikkpakker, og det er uvisst om dette vil skje, eller om det i det hele tatt er hensiktsmessig.

Vårt anliggende med dette brevet er at det må legges til rette for at togoperatørene på raskest og mest effektiv måte kan respondere på markedets ønsker og behov. Vi vil rette søkelyset på to temaer:

- tilstrekkelig med togmateriell for å møte etterspørsel for reiser dag og natt
- tilrettelegging for kommersiell, grensekryssende togtrafikk

Tilstrekkelig med togmateriell

Norske tog AS eier 20 sovevogner, som brukes innenlands i Norge, fordelt på 8 togsett, altså normalt 2–3 vogner per tog. Dette gir en lav kapasitet, som har skapt utfordringer for kundene i flere år. Med den økende interessen for å reise med tog som erstatning for fly, er dette blitt enda tydeligere.

Jernbanedirektoratets ferske fjerntogstrategi inneholder forslag om et økt togtilbud mellom landsdelene, med muligheter for forbedringer også på kort sikt, på dagens infrastruktur. For at strategien skal kunne realiseres, er det også generelt behov for mer materiell for denne trafikken.

For at markedsandeler skal vinnes for toget, i tråd med transport- og miljøpolitiske mål, vil derfor Jernbanealliansen peke på behovet for at togoperatørene får tak i togmateriell av tilstrekkelig mengde og kvalitet til rett tid. Samtidig må en sikre de ansattes medvirkning i utformingen av det som er deres arbeidsplass.

Dette gjelder både i langsiktige, store anskaffelser basert på Jernbanedirektoratets strategiske ruteplanarbeid og i mer fleksible, kortsiktige anskaffelser basert på endringer i etterspørsel og markedsmuligheter.

Jernbanealliansen ber på denne bakgrunnen om at det vurderes ulike løsninger som kan gi redusert responstid og økt fleksibilitet i anskaffelser av togmateriell, samtidig som hensynet til effektivitet gjennom store anskaffelser ivaretas.

Tilrettelegging for kommersiell, grensekryssende togtrafikk

Jernbanealliansen ser verdien av å legge til rette for bedre togforbindelser mellom hovedstedene, i form av gode tilbud på strekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg–København. Raske tog på disse strekningene kan, tross svakhetene med dagens infrastruktur, tiltrekke seg mye trafikk og bidra med høy klima- og miljønytte.

Det er gledelig at vi har aktører i jernbanesektoren som vil satse på kommersiell togtrafikk mellom Norge og Sverige/Danmark. Vy vil kjøre flere tog mellom Oslo og Göteborg fra og med ruteplanskiftet i desember. Svenske SJ har kunngjort ønsker om å trappe opp tilbudet mellom Oslo og Stockholm til tog annenhver time når anleggsarbeidene på Kongsvingerbanen er ferdige, og vil også på sikt kjøre raske tog uten togbytte Oslo–Göteborg–København.¹ For at dette skal bli en realitet, er det viktig at kommersielle tog sikres 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 viktigste kriterium for prioritet skal være at toget mottar subsidier, mens subsidiefrie tog diskrimineres.

Jernbanealliansen ber myndighetene etablere rammebetingelser som vil bidra til å realisere forbedringer i togtilbudet til Stockholm og København. Oppstår det konflikter mellom ulike togslag, er det naturligvis viktig at kapasiteten økes gjennom flere kryssingsspor, forbikjøringsspor og mer dobbeltspor. Men også på dagens infrastruktur bør det være rom for forbedringer, og da bør prioriteringsreglene gjennomgås. I Sverige er det samfunnsnyttens som er avgjørende for hvilken prioritet et tog skal ha.² Dette framstår for oss som et fornuftig utgangspunkt, og en endring av fordelingsforskriften³ til samme prinsipp i Norge vil også kunne gi bedre rammevilkår for godstrafikken, som møter hard konkurranse og svak lønnsomhet.

Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ni organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
styreleder

¹ <https://www.dagsavisen.no/innenriks/svenske-sj-planlegger-en-rekke-flere-togavganger-til-utlandet-1.1524255>

² Sitat fra Trafikverkets hefte *Att skapa tidtabeller för tåg – nu och i framtiden* (s. 9, https://www.trafikverket.se/contentassets/09ad548627cb445aac17474c14d4e33/broschyr_skapa_tidtabeller_tag_nov_2014.pdf):

Prioritering efter största nytta: Om det inte går att komma överens utgår vi från samhällsekonomiska beräkningar, där vi använder prioriteringskriterier för att hitta den lösning som ger största samhällsekonomiska nytta. Beräkningarna utgår från uppgifter som de sökande lämnar vid ansökan. Enskilda tåg ställs inte mot varandra, utan vi gör en bedömning av helhetslösningar. Samförstånds lösningar har alltid företräde.

³ Fordelingsforskriften § 7-1: Prioriteringskriterier: <https://lovdata.no/LTI/forskrift/2003-02-05-135/§7-10>