



Jernbane-
direktoratet

Dagens tilbud for personreiser med tog til og fra Norge

Situasjonsbeskrivelse – Vedlegg til hovedrapport

Sammendrag

Denne rapporten er en del av leveransen til prosjektet «Persontog til Utlandet», og beskriver dagens tilbud med personreiser til og fra Norge.

I første del av rapporten beskrives våre fire grensekryssende togstrekninger.

- På Ofotbanen kan man reise fra Narvik til riksgrensa og videre til Kiruna, Luelå og Stockholm med to avganger i døgnet.
- Meråkerbanen går fra Hell til riksgrensa, og fortsetter mot Østersund og Sundsvall.
- På Kongsvingerbanen kan man reise fra Oslo til Stockholm, med en reisetid på ca 6. timer. Banen går mellom Lillestrøm og riksgrensa.
- Østfoldbanen består av Vestre linje fra Oslo til Kornsjø, samt Østre linje mellom Ski og Sarpsborg. Grensekryssende persontrafikk vil benytte Vestre linje, og fra Oslo går det persontog til Gøteborg.

Mange steder i landet må reisen til utlandet starte med andre transportmidler enn tog. Fra de største byene finnes gode flytilbud til mange destinasjoner i Europa. Fra de største byene er det gode flytilbud til Europa. Det finnes også både buss- og ferjetilbud fra deler av landet og til utlandet.

Entur AS eier og styrer salgssystemet for togbilletter i Norge. Jernbanedirektoratet har inngått avtale med Entur om håndtering av internasjonalt salg av togbilletter, det vil si inngående salg (togreiser i Norge) og utgående salg (togreiser i Norden og Europa). Entur er medeier i Eurailgroup, og selger interrailpass til nordmenn som skal reise til utlandet. Entur selger ellers de vanligste togproduktene som tilbys av togselskapene i Vest-Europa. Salg av togbilletter for reise i utlandet utføres i dag av Entur sitt kundesenter, samt alle stasjoner som har billettsalg betjent av Enturs personale

Det er planlagt og igangsatt flere infrastrukturtiltak og tilbudsforbedringer som vil gjøre det mer attraktivt å reise med tog på hele eller deler av reisen. Disse er beskrevet strekningsvis i rapporten. På Meråkerbanen vil den igangsatte elektrifiseringen gjøre det mulig å kjøre gjennomgående elektriske tog på hele strekningen Trondheim- Østersund- Sundsvall/Stockholm. Det er igangsatt flere mindre tiltak på Kongsvingerbanen som til sammen er viktige for bedret kapasitet på banestrekningen. På Østfoldbanen vil åpning av Follobanen og dobbeltspor Sandbukta-Såstad føre til bedret kapasitet og kortere fremføringstid. Det er også igangsatt flere tiltak på svensk side, som vil kunne bidra til en forbedring i togtilbudet mot Gøteborg og videre mot Malmø og København.

I rapporten pekes det også på utfordringer knyttet til stengninger av jernbanen, både i Norge og Sverige, for å gjøre nødvendig vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Dette påvirker kundeopplevelsen for de som ønsker å reise med tog til utlandet, særlig i ferie og høytider.

Utarbeidet av Persontog til utlandet - prosjektet	Saksnummer 202000654
Godkjent av Anita Skauge	Dokumentnummer 210036
Dato 4.1.2021	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Innledning	6
1.1	Oppbygging av rapporten	6
2	Våre grensekryssende togreiser	7
2.1	Ofofbanen	7
2.1.1	Hvordan er det å reise med Ofofbanen?	7
2.1.2	Hvordan finner man informasjon om Ofofbanen?	7
2.1.3	Passasjerutvikling	7
2.2	Meråkerbanen	8
2.2.1	Hvordan er det å reise med Meråkerbanen?	8
2.2.2	Hvordan finner man informasjon om Meråkerbanen?	8
2.2.3	Passasjerutvikling	8
2.3	Kongsvingerbanen	9
2.3.1	Hvordan er det å reise med Kongsvingerbanen?	9
2.3.2	Hvordan finner man informasjon om Kongsvingerbanen?	10
2.3.3	Passasjerutvikling	10
2.4	Østfoldbanen	10
2.4.1	Hvordan er det å reise med Østfoldbanen?	11
2.4.2	Hvordan finner man informasjon om Østfoldbanen?	11
2.4.3	Passasjerutvikling	11
2.5	Tekniske utfordringer ved grensekryssende reiser	11
3	Muligheter for å koble seg på en internasjonal togreise	13
3.1	Muligheter fra Nord-Norge	13
3.2	Muligheter fra Midt-Norge	13
3.3	Muligheter fra Østlandet	13
3.3.1	Buss til Gøteborg	13
3.3.2	Ferge til Danmark, Sverige og Tyskland	13
3.4	Muligheter fra Vestlandet	14
3.4.1	Tog via Oslo	14
3.4.2	Ferge til Danmark	14
3.5	Muligheter fra Sørlandet	14
3.6	Reisen videre fra Hirtshals	14
4	Billettering og ruteinformasjon	15
4.1	Entur AS selger togbilletter	15
4.2	Geografisk marked	16
4.2.1	Billetter fra A til B	16
4.2.2	Interrail	17
5	Infrastrukturtiltak som vil forbedre tilbudet	18
5.1	Narvik-Kiruna-Stockholm	18
5.1.1	Ofofbanen	18
5.1.2	Tilbudsforbedringer	18
5.1	Trondheim-Åre-Østersund- Stockholm	18
5.1.1	Infrastrukturtiltak Meråkerbanen	18
5.1.2	Tilbudsforbedringer	18
5.2	Oslo-Charlottenberg- Stockholm	18
5.2.1	Infrastrukturtiltak Kongsvingerbanen	18
5.2.2	Infrastrukturtiltak Charlottenberg-Stockholm	19
5.2.3	Tilbudsforbedringer	19
5.3	Oslo-Kornsjø-Gøteborg-Malmø	19
5.3.1	Infrastrukturtiltak Follobanen og Østfoldbanen	19
5.3.2	Infrastrukturtiltak Kornsjø-Malmø	19

5.3.3	Tilbudsforbedringer	20
5.4	Malmø-Hamburg.....	20
5.4.1	Infrastrukturiltak Kastrup/Ny Ellebjerg.....	20
5.4.2	København – Ringsted.....	21
5.4.3	Ringsted – Rødby.....	21
5.4.4	Fehmarn-forbindelsen.....	21
5.5	Vedlikeholdsarbeid som begrenser togtilbudet.....	21
6	Referanser	23
7	Meld. St. 33 (2016–2017).....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
7.1	Nasjonal transportplan 2018–2029.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.

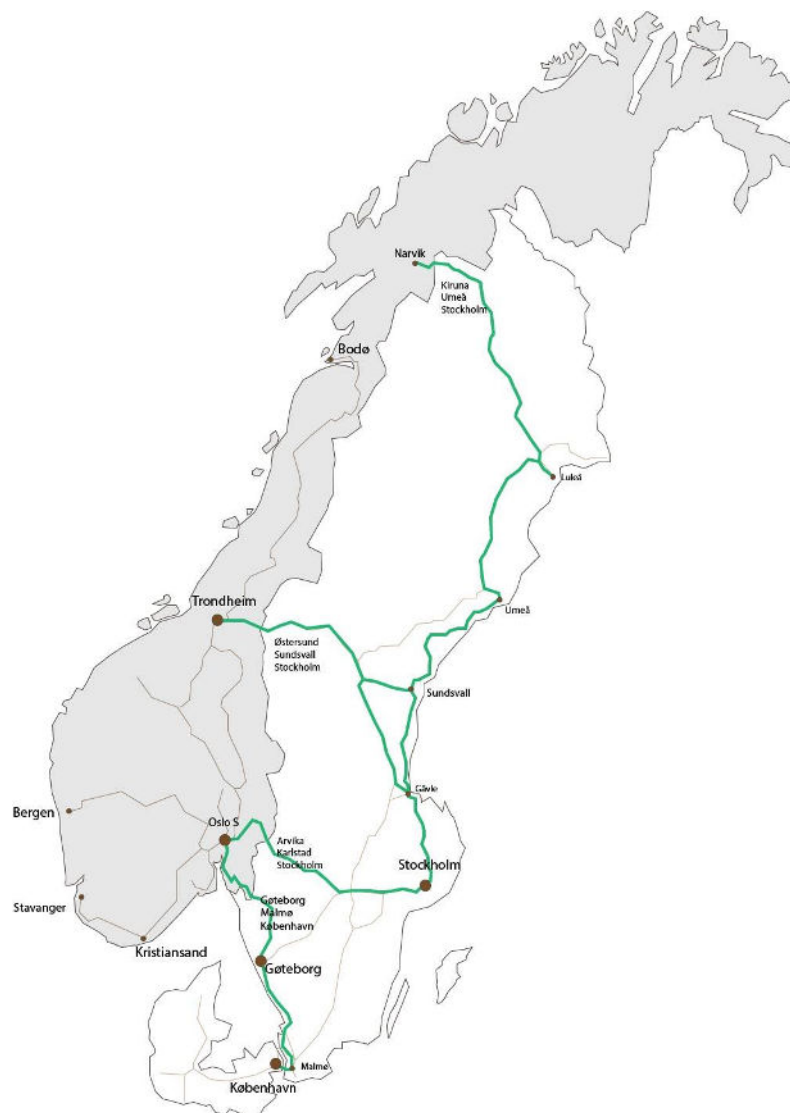
1 Innledning

Dette er en beskrivelse av dagens togtilbud for personreiser til og fra Norge. Dokumentet er en del av leveransen til prosjektet «Persontog til utlandet», i regi av Jernbanedirektoratet. Vi gjør oppmerksom på at dokumentet er skrevet under Covid-19-pandemien hvor man i Norge har stengt all grensekryssende persontogtrafikk. Beskrivelsen er derfor i all hovedsak rekonstruert fra tiden før stenginga i mars 2020.

1.1 Oppbygging av rapporten

Vi starter med å beskrive våre fire grensekryssende jernbanestrekninger, hvilket rutetilbud som finnes på strekningene og litt om passasjerutviklinga de siste årene. Alle våre grensekryssende jernbanestrekninger går til Sverige og kobles på det svenske jernbanenettet. Mange av de reisende til utlandet kobler seg på disse strekningene og krysser grensa med tog. Det er også en del som starter togreisa ved først å krysse grensa enten med ferje, fly eller buss. Vi har også kort beskrevet dette tilbudet. Vi har i tillegg med et kapittel som beskriver hvordan man kan planlegge utenlandsreiser og hvordan man kan kjøpe togbilletter. Avslutningsvis har vi med et kapittel om igangsatte og planlagte infrastrukturiltak vil påvirke det framtidige tilbudet.

Denne situasjonsbeskrivelsen vil, sammen med en kundeundersøkelse, danne grunnlaget for forslag til tilbudsforbedringer. Beskrivelsen av tilbudsforbedringene finnes i prosjektets hovedrapport.



Figur 1 som viser de fire grensekryssende banene fra Norge. Alle går til Sverige

2 Våre grensekryssende togreiser

2.1 Ofotbanen

Ofotbanen er 43 km lang og går fra Narvik havn til riksgrensa mot Sverige. Fra Narvik stasjon er det ca. 39 km til grensa. På svensk side fortsetter «Malmbanan» mot Kiruna og Luleå. Ofotbanen åpnet i 1902 og banen følger i dag hovedsakelig samme trasé som ved åpningen.

I dag kjøres det 10-12 malmtog i hver retning hvert døgn mellom Kiruna og Narvik. I tillegg kjøres det daglig flere godstogpendler mellom Alnabru og Narvik via Sverige. I 2020 har det også vært testet godstog med fisk fra Narvik til Malmø..

Linje FJ 30 på Ofotbanen har to daglige persontogpar i hver retning; ett togpar mellom Narvik og Stockholm (nattog) samt ett togpar mellom Narvik og Luleå. Fra Luleå er det forbindelser videre sørover med regiontog (Norrtåg). Trafikken er offentlig kjøpt av Trafikverket, og ble operert av SJ inntil midten av desember 2020 da Vy tok over. Reisetid Narvik-Luleå er drøyt sju timer mens nattoget til Stockholm tar ca. 18 timer.

I mai 2020 startet Arctic Train opp en turistbanesatsning på Ofotbanen med to togpar daglig mellom Narvik og Bjørnfjell. Denne trafikken er altså ikke grensekryssende.

2.1.1 Hvordan er det å reise med Ofotbanen¹?

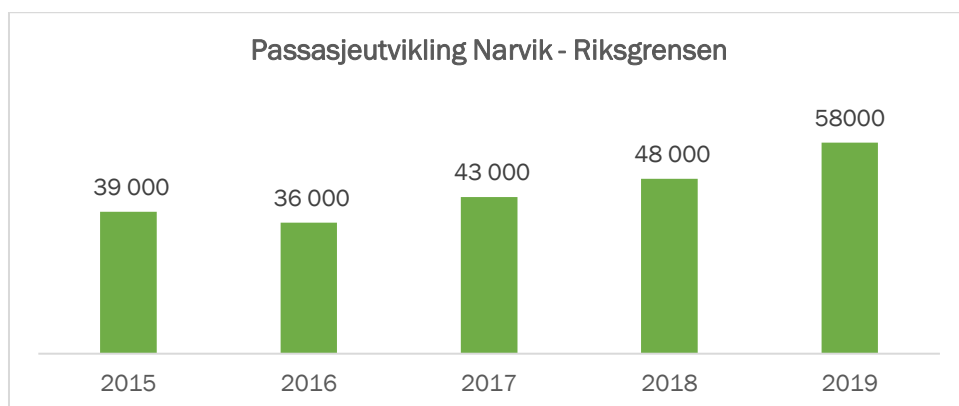
Nattoget kjøres med lok og vogner og kan tilby fire ulike komfortnivåer. På 1. klasse får du en egen kupé for 1-2 personer med ferdig oppredde senger samt egen dusj/WC. I billetten inngår også frokost i bistroen og tilgang til SJ Lounge i Stockholm. På 2. klasse kan du velge mellom kupé for 1-3 personer med ferdig oppredde senger (kan reserveres for deg selv eller ditt reisefølge), kupé for inntil seks personer hvor pledd og laken inngår, eller sitteplasser med tilsvarende komfort som SJs dagtog.

2.1.2 Hvordan finner man informasjon om Ofotbanen?

Billetter fås kjøpt hos Entur eller på operatørens nettsider. Der finnes også informasjon om reisen for øvrig.. Vy Tåg AB tok over togforbindelsen Stockholm – Luleå – Narvik fra 13. desember 2020. Det er pr. i dag uklart hvorvidt disse billettene vil bli salgbare for Entur via SJ sitt Petra-system/Entur sin salgsklient.

2.1.3 Passasjerutvikling

Fra 2016 ser vi en solid vekst i antall passasjerer på Ofotbanen. I 2016 var passasjertallet på omtrent 36 000, mens det i 2019 var steget til 58 000.. Per nå har vi ikke tall for hvor mange som krysser grensa over til Sverige på Bjørnfjell. Det er grunn til å tro at en del av de reisende med Ofotbanen skal besøke de store hytteområdene på norsk side av Bjørnfjell.



Figur 2 Passasjerutvikling Narvik - Riksgrensen

¹ Beskrivelsen i dette avsnittet gjaldt tilbudet som SJ hadde fram til midten av desember 2020.

2.2 Meråkerbanen

Meråkerbanen er ca. 71 km lang fra Hell stasjon på Nordlandsbanen til riksgrensen mot Sverige. Fra Trondheim S til Hell stasjon er det ca. 30 km. På svensk side fortsetter «Mittbanan» mot Østersund og Sundsvall. Opprinnelig er Meråkerbanen navnet på hele strekningen Trondheim-Storlien. Banen åpnet i 1881.

Linje RE72 på Dovrebanen/Nordlandsbanen/Meråkerbanen har to daglige persontogpar i hver retning på strekningen Heimdal-Trondheim S-Storlien. SJ Norge tok over denne trafikken den 8. juni 2020 i forbindelse med oppstarten av Trafikkpakke 2 (tilbudet er for tiden innstilt grunnet koronasituasjonen). På Storlien er det korrespondanse med Norrtågs tilbud til Østersund og Sundsvall. I Sundsvall er det forbindelser både nordover og sørover langs den svenske østkysten. Operatør på Mittbanan er Vy tåg AB.

Reisetiden fra Trondheim S til Østersund er ca. 3:50 og ca. 6:25 til Sundsvall. Det er kort overgangstid i Duved til nattog mot Stockholm. Reisetid Trondheim-Stockholm blir da ca. 14 timer inkl. to togbytter.

Strekningen mellom Trondheim S og riksgrensen skal nå elektrifiseres. Ferdigstilling planlegges i løpet av 2024. En ønsket effekt av dette er å utvikle et gjennomgående interregionalt tilbud mellom Trondheim og Østersund (evt. Sundsvall). Det er i denne forbindelse opprettet dialog mellom Jernbanedirektoratet og Norrtåg. I tillegg har SJ AB tydelig signalisert at de ønsker å forlenge sitt fjerntogtilbud Stockholm-Duved til Trondheim så snart Meråkerbanen er elektrifisert.

2.2.1 Hvordan er det å reise med Meråkerbanen?

Strekningen Heimdal-Storlien kjøres i dag av SJ Norge med 35 år gamle dieselmotorvognsett av type 92. Togsettene har 136 sitteplasser med grei komfort. Toget er utstyrt med wifi men nettilgang forutsetter mobildekning utenfor toget, noe som kan være manglende enkelte steder. Lademulighet finnes kun ved enkelte seter. Servering om bord består av en enkel kaffeautomat.

Type 92-tog skal fases ut i løpet av 2021 og erstattes av type 76-tog som er et bimodalt togsett med betydelig større kapasitet. Det er foreløpig usikkert om SJ Norge velger å sette inn type 76 på Meråkerbanen. Alternativet er type 93 som har vesentlig færre sitteplasser enn type 92 (78 sitteplasser).

Skal man reise videre mot Østersund, Sundsvall eller helt til Stockholm må man bytte tog på Storlien stasjon. Herfra kjører Norrtåg to ganger daglig til Sundsvall. Standarden øker når man setter seg på Norrtågs elektriske motorvognsett av type X62. Dette er snaut ti år gamle togsett med god komfort, kiosk, wifi og lademulighet ved hvert sete.

Standarden øker ytterligere ved bytte til SJs fjerntog til Stockholm i Sundsvall, eller til SJs nattog til Stockholm fra Duved. Dagtoget fra Sundsvall til Stockholm kjøres vanligvis med X2000-tog eller SJ3000-tog. Begge togtyper har wifi, bistro, 1. klasse, lademulighet ved hvert sete, dyreavdeling, stilleavdeling og rullestolheis.

Nattoget kjøres med lok og vogner og kan tilby fire ulike komfortnivåer. På 1. klasse får du en egen kupé for 1-2 personer med ferdig oppredde senger samt egen dusj/WC. I billetten inngår også frokost i bistroen samt tilgang til SJ Lounge i Stockholm. På 2. klasse kan du velge mellom kupé for 1-3 personer med ferdig oppredde senger (kan reserveres for deg selv eller ditt reisefølge), kupé for inntil seks personer hvor pledd og laken inngår, eller sitteplasser med tilsvarende komfort som SJs dagtog.

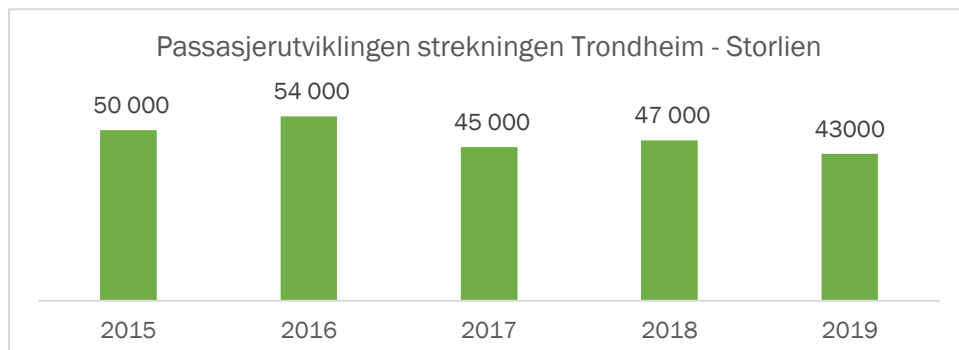
2.2.2 Hvordan finner man informasjon om Meråkerbanen?

Billetter til Meråkerbanen fås kjøpt hos SJ Norge, Entur og Vy. Gjennomgående billetter Trondheim-Stockholm kan kjøpes ved å kontakte Entur sitt kundesenter. Ruteinformasjon er også tilgjengelig på operatørens og Enturs nettsider.

2.2.3 Passasjerutvikling

Meråkerbanen har hatt en jevn nedgang i antall passasjerer de siste årene, jamfør figur 3. Mye skyldes nok at det ble innført togbytte på Storlien i 2013 (før gikk togene helt til Østersund) og at banen var stengt for trafikk i en lengre periode grunnet en ustabil jernbanefylling like innenfor svenskegrensa. Trafikverket har nå rustet opp strekningen fra grensen til Storlien stasjon med ny bru, ny overbygning og kontaktledning. I

2024 skal Meråkerbanen også være ferdig elektrifisert på norsk side i tillegg til at selve banelegemet skal opprustes. Dermed ligger alt til rette for igjen å etablere gjennomgående togtilbud, både interregionalt Trøndelag-Jämtland-Västernorrland og mellom byene Trondheim og Stockholm. Allerede i 2022 vil tilbudet øke fra to til tre avganger daglig mellom Trondheim og Storlien.



Figur 3 Passasjerutvikling Trondheim - Storlien

2.3 Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er ca. 115 km mellom Lillestrøm og riksgrensen. Strekningen fram til Kongsvinger ble åpnet i 1862, mens den ble koblet til Värmlandsbanen på Magnor i 1865. Fra og med Lillestrøm har banen i alt 13 stasjoner/holdeplasser med passasjerutveksling. Kongsvingerbanen er en av de fire norske jernbanestrekningene som er fastlagt av UNECE² som internasjonal hovedtransportstrekning.

Banen trafikkeres i dag med Vy lokaltog linje L14, med én tur per time Asker–Oslo-Kongsvinger pluss to rushtidstog med stopp på alle stasjoner (Tuen og Bodung betjenes bare av rushtidstog). SJ AB kjører grensekryssende tog fra Oslo over Charlottenberg og videre til Stockholm (uten bytter) med to tog per dag (i perioden 2018-2021) med en reisetid på ca. 6 timer. Til og med 2017 ble det kjørt fem togpar pr. dag. I helgene kjører Vy Tåg AB (tidl. Tågkompaniet) strekningen (Oslo) - Kongsvinger - Charlottenberg - Arvika - Karlstad - (Ørebro) ett togpar lørdager og to togpar søndager, uten bytte med en reisetid på ca. 3 timer. Det kjøres i tillegg ca. 30 godstog per dag på Kongsvingerbanen (kombi, tømmer og vognlast).

En betydelig økning både i gods- og persontrafikk de senere år har medført at banen i deler av døgnet er erklært overbelastet. Siden godstrafikken går det meste av døgnet er det heller ikke mulig å sette av såkalt "hvite" tider til ordinært vedlikehold. Til dette arbeidet stenges derfor banen et visst antall uker gjennom året utenom rush.

Med mindre det gjennomføres vesentlig kapasitetsøkning på banen er det ikke mulig å endre frekvensen i togtilbudet. Noe forbedring kan skje med dobbeltsett og stasjonsutbedringer, men for trafikken mellom Oslo og Stockholm rekker kapasiteten som nevnt kun til å gjenoppta de fem daglige togavgangene fra 2017. SJ har selv uttrykt ønske om åtte daglige avganger tur-retur.

2.3.1 Hvordan er det å reise med Kongsvingerbanen?

Kongsvingerbanen er enkeltsporet, men relativt lite kurverik og med god banestandard etter full ballastrensing fram til 2012. Særlig blir infrastrukturen forbedret når arbeidet med bytte av kontaktledning er ferdig i 2021. Sørumsand er stasjonen med det høyeste passasjerantallet. Bortsett fra enkelte avganger i rush er det tilstrekkelig plass på togene, både på grunnruten til Kongsvinger og for SJs tog (InterCity togsett X-2000) mellom Oslo og Stockholm. Servering om bord består av en enkel kaffeautomat på togene til Vy. SJ har bistrovogn i sitt tilbud. Vy Tåg AB har i de fleste Regina-togsett en servicevogn hvor man kan kjøpe enklere smørbrød, kaffebrød, snacks og drikke.

² De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa

2.3.2 Hvordan finner man informasjon om Kongsvingerbanen?

Rutetider, billettkjøp mv kan ordnes via operatørens eller Entur sine apper eller nettsider. For Vy Tåg AB's tog gjelder Vy Tåg AB's billettbestemmelser og priser. Billetter er tilgjengelige i Vygruppen AS, og Vy Tåg AB's salgssystemer, samt via Entur. Billetter til lokal norsk strekning solgt av Entur (enkeltbilletter og periodebilletter) gjelder for reise med Vy Tåg AB sine tog i helgene.

2.3.3 Passasjerutvikling

Figuren under viser en nedgang i passasjertallene. Dette har en klar sammenheng med at det jobbes med nytt kontaktledningsanlegg på banen, og antall togavganger er derfor redusert. Vi har ikke passasjertall for den kommersielle driften Vy Tåg AB har på ruten.



Figur 4 Passasjerutvikling Oslo-Stockholm. Passasjertall fra SJ. Lavere passasjertall etter 2017 skyldes reduksjon i antall avganger på grunn av kontaktledningsarbeid på Kongsvingerbanen

2.4 Østfoldbanen

Østfoldbanen består av Vestre linje fra Oslo til Kornsjø, samt Østre linje mellom Ski og Sarpsborg. Det er i dag dobbeltspor fra Oslo S til Sandbukta ved Moss, i tillegg til en kort strekning på ca. seks km gjennom tidligere Rygge kommune. Østre linje har et relativt begrenset passasjergrunnlag. Grensekryssende trafikk, med unntak av godstog og persontog i avvik, vil benytte Vestre linje.

På Østfoldbanen går det to tog pr. time Stabekk – Oslo S – Ski, mens det er timesfrekvens Stabekk – Oslo S – Moss (halvtimesfrekvens i rush). Skøyen – Oslo S – Ski – Mysen har timesfrekvens. Dette tilbudet er ikke grensekryssende. Tilbudet mellom Oslo S og Halden har timesfrekvens, og fire tog pr dag av disse forlenges til Gøteborg. SJ AB skulle etter planen begynne å kjøre Oslo S – Gøteborg i august 2020, men ble ikke satt opp nå grunnet koronapandemien.

Fra desember 2022 tas Follobanen i bruk, og noen avganger for R20 får en reisetidsgevinst på ti minutter til Halden. På grunn av kryssingsmønsteret syd for Moss får ikke alle tog noen stor tidsgevinst, selv om de bruker Follobanen. I 2024 blir det ytterligere inntil fem minutter gevinst for R 20 når Sandbukta - Moss - Såstad står ferdig. Dette prosjektet, samt ny hensetting sør for Moss gir dessuten grunnlag for to tog i timen for L 21.

Reisetid Oslo S - Gøteborg er ca 3:40. Reisetiden Oslo S - København er 7:32 - 8:28 med ett togbytte. I R19 var reisetiden 7:27 - 7:47. Ved ny rutetermin for 2020 ble overgangstiden i Gøteborg mye lengre, den er nå mellom 40 og 55 minutter. Toget fra Oslo kommer i de fleste tilfellene til Gøteborg 5 minutter etter at det har gått et tog til København.

Reisetid København - Oslo S er 8:05 - 8:25, og her er det ikke så store endringer.

Mellom Gøteborg og København er det to operatører, SJ AB og Öresundståg. SJ har det raskeste tilbudet, men i 2020 kjørte de et lite antall gjennomgående tog og kun om sommeren. Benytter man SJ, må man

ellers bytte tog i Malmø eller Lund for å komme til København. SJs gjennomgående tog brukte litt over tre timer. Med togbytte bruker man ca. 3:30.

Öresundståg kjører gjennomgående tog med timesintervall. De stanser på flere stasjoner mellom Gøteborg og Helsingborg enn SJ, og bruker 3:49 mellom Gøteborg og København.

2.4.1 Hvordan er det å reise med Østfoldbanen?

Togene som trafikkerer mellom Oslo og Gøteborg er BM 73-B, motorvognsett som i dag er ca. 20 år gamle. Lademuligheter for mobil er ved hvert sete, mens nettilgangen er noe varierende. Togene til Gøteborg er en ren forlengelse av InterCity til/fra Halden, slik at servering er begrenset til kaffeautomater samt en automat med sjokolade, brus, etc. Innenlands i Norge benyttes en annen variant, BM 73-A, som fjerntog med bistrovogn. Der kan fulle tog ha noe trang bagasjeplass. Dette er sjelden noe problem i tilknytning til Østfoldbanen der det normalt er få feriereisende. Plassbilletter kan reserveres i de tidligere komfortvognene. Reisende kan fritt sitte i disse vognene uten ekstra betaling, men må flytte seg dersom det kommer noen som har betalt for plassen.

2.4.2 Hvordan finner man informasjon om Østfoldbanen

Billetter kan kjøpes via Entur, på Vys billettautomater eller direkte på Oslo S som en av få gjenværende betjente stasjoner. Selv om SJ ikke kjører til Oslo, har de solgt gjennomgående billetter med Vys tog til Gøteborg og SJ eller Öresundståg videre til København.

2.4.3 Passasjerutvikling

Fram til nedstengingen i mars 2020 var det sterk økning i trafikken på Østfoldbanen, men da i hovedsak på stasjonene fra Fredrikstad til Oslo. For stasjonene lenger sør, samt for de grensekryssende togene, var trafikkutviklingen langt mer beskjeden. Vi mangler tall fra interne reiser på svensk side for 2018, samt for hele strekningen i 2019.



Figur 5: Passasjerutvikling Oslo-Gøteborg. Tallene for 2018 og 2019 er mangelfulle

2.5 Tekniske utfordringer ved grensekryssende reiser

Flere av de tekniske systemene og kravene til jernbanemateriell varierer fra land til land. Dette utgjør en barriere for gjennomgående grensekryssende togreiser, også innenfor Norden.

Både Norge, Sverige og Danmark er i gang med overgangen til det felles europeiske signalsystemet ERTMS. I Norge vil dette være implementert innen 2035. Et enhetlig signalsystem i Europa vil forenkle grensekryssende trafikk.

Sverige og Norge har bredere og høyere togmateriell enn andre land i Europa. Selv om nytt materiell gjerne følger den Europeiske standarden, kan dette legge begrensninger på internasjonal trafikk.

Sverige og Norge har også et elektrisk system med høyere spenning enn systemet i Danmark. I tillegg er det internasjonale variasjoner i sporvidde, og klimakrav til materiell, som også kan ha en begrensende effekt.

Norske Tog utreder nå anskaffelse av nytt fjerntogmateriell. De første togene skal etter planene leveres i 2025-2026. Det er mulig å legge som en opsjon i anskaffelsen at nye fjerntog skal kunne være utrustet for å kjøre i Sverige. Dette vil trolig ikke medføre en stor merkostnad. En tilpasning av materiellet til danske forhold, vil imidlertid være mer kostbart.

3 Muligheter for å koble seg på en internasjonal togreise

For folk i store deler av landet må reisen til utlandet starte med andre transportmidler enn tog. Fra de største byene finnes det gode flytilbud til mange destinasjoner i Europa, og for noen vil fly være et naturlig førstevalg for å starte reisen. For mange er det imidlertid et ønske å reise kollektivt på hele reisen, og det vil være naturlig å starte reisen med ferje eller buss. I dette kapittelet beskrives det noen eksempler på muligheter for å starte en reise med ferje eller buss fra Norge, hvor man når destinasjoner der man kan reise videre ut i Europa med tog. Informasjon om reisemulighetene i dette kapittelet har kommet fram gjennom enkle nettsøk. Disse er ikke oppgitt i referanselisten.

3.1 Muligheter fra Nord-Norge

Fra Troms og Finnmark er det ikke mulig å starte reisen med tog ut av Norge. Reiser her går med buss fra Kirkenes til Murmansk i Russland eller fra Vadsø og Karasjok til Rovaniemi i Finland. Fra Murmansk går det jernbane sørover til St. Petersburg med daglige togavganger. Fra Rovaniemi i Finland går det daglige avganger med nattog sørover til Helsingfors.

Det er også mulig å reise med buss fra Tromsø til Finland, men man må da bytte buss for å komme videre til Kolari der det finske jernbanenettet starter.

Fra flere steder i nordre del av Nordland og Sør-Troms går det buss til Narvik, dersom man ønsker å reise med Ofotbanen og videre ned gjennom Sverige.

3.2 Muligheter fra Midt-Norge

Fra Midt-Norge og over grensen til Sverige er det per i dag ikke etablert et eget busstilbud. Det går noen gratis kommersielle busser til Storlien grensehandel, som er sponset av næringsliv på svensk side. Togforbindelsen til Sverige med Meråkerbanen utgjør derfor den eneste muligheten for å reise kollektivt til Sverige her.

3.3 Muligheter fra Østlandet

3.3.1 Buss til Gøteborg

Fra Oslo til Gøteborg er det etablert et tilbud med hyppige bussavganger alle ukedager. Vy og Flixbus Nettbuss trafikkerer strekningen Oslo – Gøteborg. Fra bussterminalen i Oslo til bussterminalen i Gøteborg sentrum tar reisen rundt 3,5 timer, og du kan ta flere busser direkte videre. Flere av bussene til Vy og Flixbuss går direkte videre til Malmø og København. Flixbus trafikkerer også strekningen videre fra København til Hamburg. Reisetiden fra Oslo til Malmø ligger på 7,5 timer, til København på 8,5 timer og til Hamburg tar det 14,5 timer. Fra Hamburg er det enkelt å ta seg videre til flere destinasjoner i Europa.

3.3.2 Ferje til Danmark, Sverige og Tyskland

Fra Oslo er det daglige fergeavganger til København og Kiel i Tyskland. Disse trafikkeres av DFDS og Color line og har ankomst om morgenen og overnatting ombord. Fra sommeren 2020 trafikkerer også DFDS strekningen Oslo-Frederikshavn, med mulighet for videre togforbindelse fra Frederikshavn. Fra København går det direktetog til videre til Hamburg, andre byer i Danmark, samt over Øresund.

For reisende som vil raskt til kontinentet er ferje fra Oslo til Kiel det meste effektive utgangspunktet.

Strekningen Sandefjord-Strømstad trafikkeres av Fjordline og Color line med flere daglige avganger. Fra Strømstad går det flere daglige togavganger mot Gøteborg. I tillegg er det båtruter fra både Larvik og Langesund til Hirtshals.

3.4 Muligheter fra Vestlandet

3.4.1 Tog via Oslo

Buss fra Bergen og Stavanger til Østlandet kan ikke konkurrere med tog når det gjelder reisetid og komfort. Bergensbanen og Sørlandsbanen utgjør dermed den beste muligheten for å koble seg på grensekryssende reiser fra Oslo. Det er mulig å reise til Gøteborg eller Stockholm på en dag, dersom man reiser om morgenen.

3.4.2 Ferge til Danmark

Et alternativ for å koble seg på tog i utlandet er å ta ferge til Hirtshals i Danmark. Det er primært ruten Bergen-Stavanger-Hirtshals som er aktuell for reisende fra Vestlandet. Her har Fjordline en rute hvor du ankommer Hirtshals morgenen etter avgang.

3.5 Muligheter fra Sørlandet

Ettersom Sørlandsbanen ikke er tilknyttet Vestfoldbanen sør for Drammen så er det ikke naturlig å reise med Sørlandsbanen nordover og bruke vestfoldbyene som utreisehavn. Fra Kristiansand har både Fjordline og Color Line rute til Hirtshals.

3.6 Reisen videre fra Hirtshals

De fleste fergerutene har Hirtshals som ankomstdestinasjon. Fra Hirtshals er det mulig å reise videre til Aalborg, og derifra videre sørover. Dersom man vil videre til Hamburg må man bytte tog i Aarhus. Fra Hamburg går det tog mot Berlin, Frankfurt og vestover mot Köln, Nederland og Frankrike.

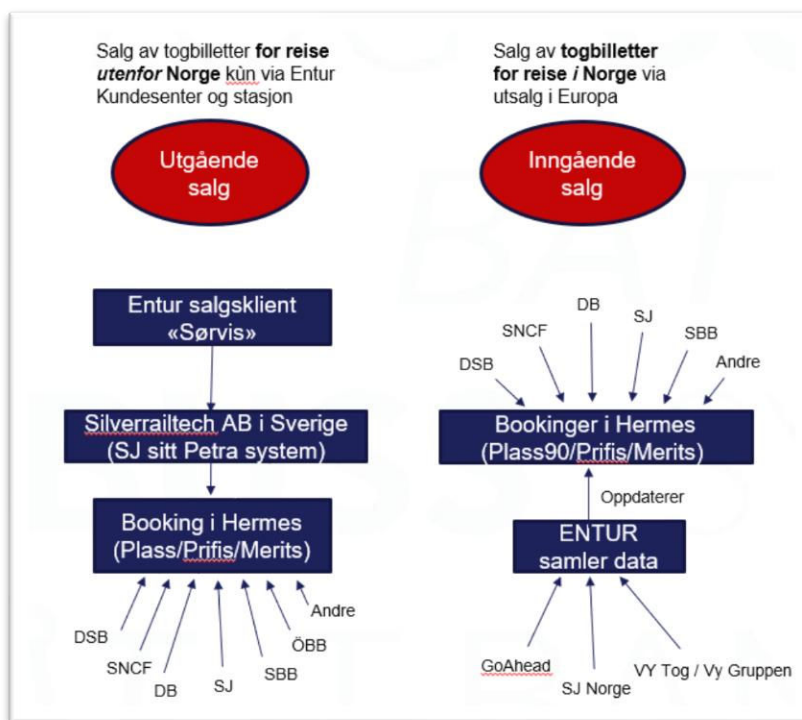
4 Billettering og ruteinformasjon

4.1 Entur AS selger togbilletter

Entur AS sin plass i jernbanefamilien er beskrevet i avsnitt 2.1 i Hovedrapporten. Entur AS eier og styrer salgssystemet for togbilletter i Norge. De samler også data fra kollektivtrafikken i Norge. Jernbanedirektoratet har inngått avtale med Entur om håndtering av internasjonalt salg av togbilletter, det vil si inngående salg (togreiser i Norge) og utgående salg (togreiser i Norden og Europa). Norske kunders tilgang til det europeiske markedet blir ivaretatt gjennom Enturs medlemskap i UIC (International union of railways).

Entur er medeier i Eurailgroup GIE, og forvalter dermed produktene Interrail og Eurail på vegne av alle norske togoperatører. Entur står for innteks- og kostnadsfordelingen på vegne av de norske operatørene, og selger interrailpass til nordmenn som skal reise til utlandet. Entur selger ellers de vanligste togproduktene som tilbys av togselskapene i Vest-Europa. Det er liten etterspørsel etter billetter for reiser med tog i Øst-Europa, og Entur tilbyr ikke billetter her.

Figuren under viser hvordan utgående og inngående salg foregår.



Figur 6 Salg av billetter via internasjonalt grensesnitt - datasystemer

Salg av togbilletter for reise i utlandet utføres i dag av Entur sitt kundesenter, samt alle stasjoner som har billettsalg betjent av Enturs personale. I dag gjelder dette fem stasjoner (Oslo S, Bergen, Stavanger, Oslo Lufthavn og Trondheim). Ved personlig oppmøte på de betjente stasjonene, får man billetten utlevert der og da. Når en bestiller via kundetelefon sendes billettene til kunden i posten eller i enkelte tilfeller (kun noen togselskaper tilbyr dette) som elektronisk billett (PDF). Reiser en i Sverige kan en også få billetten som en PDF-fil på e-post eller som SMS til mobiltelefon. Det er altså ikke en digital løsning for kjøp av internasjonale billetter.

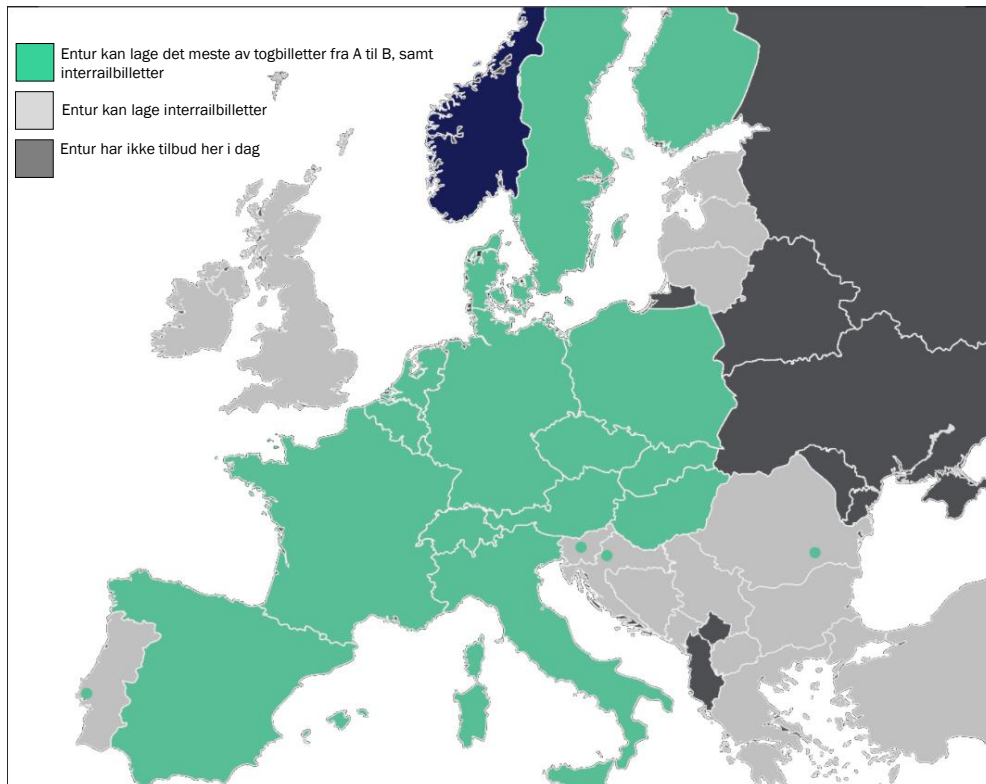
Det er bookingavgift per billett, avgiftsbeløpet varierer fra land til land.

Ruteinformasjon gis i hovedsak fra Enturs betjente kanaler (som over). Siden ruteopplysning kan være ganske omfattende er det ofte mest hensiktsmessig å henvise kundene til utenlandske digitale portaler for ruteopplysningstjenester, slik at kundene i ro og fred kan planlegge sine reiser. Aktuelle her er f.eks. appen

RailPlanner, DB Navigator, m.fl. Entur henviser også til bloggene seat61.com og togbloggen.no for inspirasjon og tips. Facebook-gruppen Togferie, er et godt forum for spørsmål og diskusjoner rundt togreiser til utlandet. Entur er også medlem av gruppen, og ved tagging av Entur i innlegg, forsøkes spørsmål og problemstillinger svart ut i denne gruppen.

4.2 Geografisk marked

Her presenteres hvilke billetter Entur kan hjelpe kundene med:



Figur 7 Sonekart gyldig fra 01.01.2019, illustrasjon fra Maix under CC BY-SA 2.5 generic

4.2.1 Billetter fra A til B

- Billett (reise og plass) til standard pris for voksne, barn, ungdom og senior. Tilbudet gjelder på de fleste tog i følgende land:
Belgia, Danmark, Finland, Frankrike, Italia, Luxembourg, Nederland, Polen, Spania, Slovakia, Sverige, Sveits, Tsjekkia, Ungarn og Østerrike.
- Billett (reise og plass) til standard pris for voksne, barn, ungdom og senior til følgende byer utenfor Grønn Sone som tilknytning til reise fra eller til Grønn Sone:
Lisboa, Ljubljana, Zagreb og Bucuresti.
- Tilbud- og lavprisbilletter for voksne, barn, ungdom og senior i Sverige.

4.2.2 Interrail

- **Interrail Global Pass**

Tilbudet gjelder for reise i følgende land:

Belgia, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Hellas, Irland, Italia, Kroatia, Latvia, Litauen, Luxembourg, Makedonia, Montenegro, Nederland, Norge, Polen, Portugal, Romania, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spania, Storbritannia, Sveits, Sverige, Tsjekkia, Tyskland, Tyrkia, Ungarn og Østerrike.

- **Interrail One Country Pass**

Tilbudet gjelder for reise i følgende land:

Benelux (Belgia, Nederland og Luxembourg), Bulgaria, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Hellas, Irland, Italia, Kroatia, Latvia, Litauen, Makedonia, Norge, Polen, Portugal, Romania, Serbia, Slovakia, Slovenia, Spania, Storbritannia, Sveits, Sverige, Tsjekkia, Tyskland, Tyrkia, Ungarn og Østerrike.

- **Plassreservasjon til interrailbillett**

Tilbudet gjelder i følgende land:

Belgia, Danmark, Finland, Frankrike, Italia, Luxembourg, Nederland, Polen, Spania, Slovakia, Sverige, Sveits, Tsjekkia, Tyskland, Ungarn og Østerrike.

I tillegg kan vi tilby plassreservasjon til interrailbillett i tilknytning til reiser fra og til følgende byer utenfor Grønn Sone:

Lisboa, Ljubljana, Zagreb og Bucuresti.

Interrail passasjerkategorier:

Voksen, barn, ungdom og senior.

I internasjonal trafikk må inngående salg for reise i Norge og utgående salg fra Norge sees i sammenheng når det gjelder salg via UIC sitt grensesnitt (se Figur 7). Dette betyr at Entur må selge billetter til nordmenn for reise i utlandet som en forutsetning for at utenlandske togselskaper skal selge billetter for reise i Norge. Dette er viktig å merke seg da verdien for Norge og norske togoperatører ligger i at utenlandske turister kommer til Norge og reiser med tog her.

Inngående salg kan også foregå på andre måter. Entur har åpne programmeringsgrensesnitt (API-er) for aktører som ønsker å selge togbilletter i Norge. Forutsetningen er imidlertid at aktøren inngår kommersiell avtale med den norske togoperatøren de ønsker å selge billetter for, samt at de har en teknisk tilknytningsavtale med Entur (API-avtale). Det er i tillegg også mulig for hvem som helst å kjøpe billetter via operatørenes og Entur sine apper og websider.

5 Infrastrukturtiltak som vil forbedre tilbudet

Det er planlagt og igangsatt flere infrastrukturtiltak og tilbudsforbedringer som vil gjøre det mer attraktivt å reise med tog på hele eller deler av reisen. Disse er beskrevet strekningsvis i dette kapittelet. Strekingen Malmø-Hamburg er viktig for alle de Norske grenseforbindelsene, og er beskrevet i et eget underkapittel.

I tillegg til tiltakene beskrevet her, er det viktig å nevne at det gjennom arbeidet med dette prosjektet også er kontakt med Trafikverket, som på sin side utreder mulige forbedringer i forbindelsene fra Sverige til kontinentet. Flere lobbyorganisasjoner både i Norge og Sverige jobber også for forbedret togtilbud over grensene.

Jernbanedirektoratet er i tillegg i prosess med å samle innspill fra transportsektoren til EU-kommisjonen vedrørende revisjon av forordning for multimodal persontransport, hvor det kan bli stilt krav til åpne grensesnitt og multimodal billettering på EU-nivå. Dette vil også gjelde for grensekryssende jernbane.

5.1 Narvik-Kiruna-Stockholm

5.1.1 Ofotbanen

Det pågår vurderinger av videre kapasitetsforbedrende tiltak/dobbeltspor på Ofotbanen.

5.1.2 Tilbudsforbedringer

For både Ofotbanen og Meråkerbanen er det regulær kontakt med Trafikverket og länene med tanke på utredning og vurdering av tilbudsutvikling med tilhørende infrastrukturtiltak.

5.1 Trondheim-Åre-Østersund- Stockholm

5.1.1 Infrastrukturtiltak Meråkerbanen

Arbeidet med elektrifisering av Meråkerbanen er så vidt i gang, og banen skal være klar for el-drift i slutten av 2024.

5.1.2 Tilbudsforbedringer

Elektrifiseringen av Meråkerbanen vil gjøre det mulig å kjøre gjennomgående elektriske tog på hele strekingen Trondheim- Østersund- Sundsvall/Stockholm. Det er igangsatt et arbeid med å se på hvordan de tre avgangene Trondheim-Storlien (fra R22) kan gjøres gjennomgående til minimum Østersund. I tillegg har SJ AB signalisert at de vil forlenge sitt kommersielle fjerntogtilbud Stockholm-Østersund/Åre til Trondheim så snart elektrifiseringen står ferdig. Nattoget Stockholm-Duved, som er offentlig kjøpt av Trafikverket, vil også blir vurdert forlenget til Trondheim

5.2 Oslo-Charlottenberg- Stockholm

5.2.1 Infrastrukturtiltak Kongsvingerbanen

På Kongsvingerbanen pågår det nå flere mindre tiltak som til sammen er viktige for bedret kapasitet på banestrekningen.

- Nytt KL-anlegg, som skal stå ferdig 2021.
- Nye kryssingsspor på Bodung og kryssingssporforlengelse på Galterud er under detaljplanlegging av Bane NOR.
- Skarnes stasjon moderniseres med blant annet nye plattformer og undergang under sporene, med ferdigstillelse mot slutten av 2021.

Jernbanedirektoratet er i gang med en KVV for Kongsvingerbanen, som skal se på fremtidig utvikling av banen i lys av kapasitetsutfordringene. KVV-en skal oversendes til Samferdselsdepartementet høsten 2020.

5.2.2 Infrastrukturiltak Charlottenberg-Stockholm

Trafikverket har p.t. to utredninger, Dobbeltspor Kristinehamn-Arvika/riksgrensene og Gods i Värmland, på høring. I disse utredningene går Trafikverket videre i utredningsarbeidet etter Åtgärdsvalsstudie (tilsvarer omtrent en norsk KVV)) Stockholm-Oslo. Jernbanedirektoratet vil avgi uttalelse til disse to utredningene, som igjen vil danne grunnlaget for mer konkret planlegging knyttet opp mot ny NTP i Sverige

5.2.3 Tilbudsforbedringer

SJ AB planlegger økt kommersiell trafikk Stockholm-Oslo, med fem togpar pr døgn fra desember 2021.

5.3 Oslo-Kornsjø-Gøteborg-Malmø

5.3.1 Infrastrukturiltak Follobanen og Østfoldbanen

Det er flere store kapasitetsøkende utbygginger i gang på Follobanen og Østfoldbanen som vil ha vesentlig betydning for grensekryssende togtrafikk:

Follobanen er planlagt åpnet for delvis trafikk i desember 2022. Det gir ca 10 minutter kortere kjøretid for alle tog mellom Oslo og Ski, men ikke nødvendigvis en mye kortere framføringstid for tog som skal videre til utlandet over Kornsjø. Dette er fordi strekningen Sandbukta – Kornsjø stort sett er enkeltsporet, og kjøretiden vil avhenge av kryssingsmønsteret. Nåværende framføringstider Oslo – Halden varierer mellom 1:42 og 1:52. Etter Follobanens åpning vil det raskeste toget kjøre på 1:35.

På Østfoldbanen er det som del av IC-prosjektet planlagt utbygging av dobbeltspor på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad med ny stasjon på Moss, med åpning i desember 2024 Dette vil ikke gi store reisetidsbesparelser, men vil gi mindre variasjon mellom de ulike avgangene. Videre utbygging av dobbeltspor gjennom Østfold er ikke avgjort. Dersom det bygges dobbeltspor til Sarpsborg, vil dette kunne gi for reduksjon i framføringstid til ca. 1:20 mellom Oslo og Halden. Ved dobbeltspor helt til Halden blir det ytterligere reduksjon, til ca. 1:10.

For strekningen Oslo-Gøteborg laget Trafikverket og Jernbaneverket en felles utredning i 2016. Utredningen pekte på at dobbeltsporutbygging på Østfoldbanen er viktig både for kortere reisetid og bedre punktlighet.

5.3.2 Infrastrukturiltak Kornsjø-Malmø

Nåværende stasjon i Gøteborg er en sekkestasjon; togene må altså endre kjøreretning for å kunne kjøre videre. Västlänken er et prosjekt hvor det bygges en ny 8 km lang bane som går innom Gøteborg C, og så gjør en stor sving gjennom sentrum. Prosjektet hadde byggestart i 2018 og skal være ferdig i 2026. For tog mellom Norge og Syd-Sverige ville det vært en fordel å bruke denne banen for å slippe å vende på Gøteborg C. Banen bygges imidlertid for lokal- og regiontog, men når Västlänken åpner blir det bedre plass til vendende tog på Gøteborg C.

På Varberg på Västskustbanan, ca. 75 km syd for Gøteborg, bygges det ny stasjon og en dobbeltsporparsell. Tiltaket er planlagt ferdigstilt i 2024. Mellom Ängelholm og Maria bygges det 24 km dobbeltspor som skal være ferdig i 2024. Når dette og arbeidene ved Varberg er ferdig, vil det være sammenhengende dobbeltspor fra Gøteborg til Maria. Prosjektene ved Varberg og Ängelholm – Maria vil gi en reduksjon i framføringstid på 10-15 minutter.

5.3.3 Tilbudsforbedringer

SJ AB planlegger økt kommersiell trafikk Gøteborg-Oslo, med tre togpar per døgn. Denne tilbudsforbedringen er bestilt i R21 fra august 2021.

Jernbanedirektoratet er også i gang med å vurdere om det skal legges inn krav til rutetilbud Halden-Gøteborg i Trafikkpakke 4.

Trafikverket i Sverige avsluttet i april 2020 et utredningsarbeid hvor de så på muligheten for å starte et tilbud med nattog fra Sverige til kontinentet. I juli fikk Trafikverket et nytt oppdrag hvor målet er et nattogtilbud Malmø-Brussel og Stockholm-Hamburg, med start senest 1. august 2022. I Trafikkverkets sluttrapport fra april i år, «Nattågstrafik till Europa», er det foreslått to linjer:

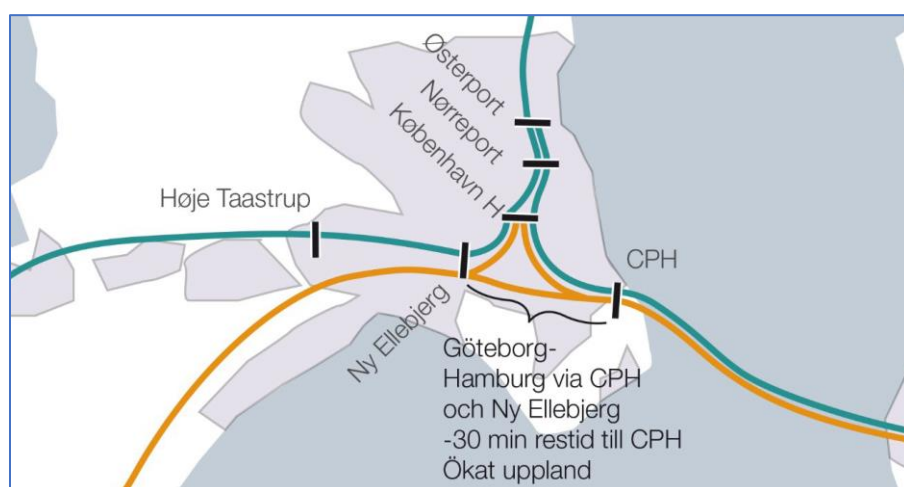
- Stockholm – Hamburg
- Malmø – Brussel

For begge linjene er et tilbud fra Oslo nevnt i utredningen, og Malmø vil i begge tilfeller være et naturlig tilknytningspunkt.

5.4 Malmø-Hamburg

5.4.1 Infrastruktureltak Kastrup/Ny Ellebjerg

Fjerntog fra Sverige til Tyskland kan kjøre inn til København H og vende, men i rushtiden er det begrenset kapasitet på København H, og vanskelig å få plass til disse. De kan også kan kjøre forbi ved å bruke en forbindelse fra Kastrup mot Høje Taastrup. Forbindelsen brukes i dag hovedsakelig av godstog mellom Sverige og Tyskland, men Snälltoget planlegger å bruke denne forbindelsen når selskapet begynner med nattog mellom Malmø og Hamburg/Berlin i 2021. Nattoget stopper da på Høje Taastrup for passasjerer til og fra København-området.



Figur 8 En bedre forbindelse mellom Kastrup (CPH) og Ny Ellebjerg vil gi ca 30 minutters kortere reisetid for tog som skal videre fra Sverige mot Tyskland og ikke behøver å kjøre innom København H. Kilde: Greater Copenhagen – Anslutande tågtrafik till Kastrup

I det langsiktige utredningsarbeidet³ for Øresundsregionen er det foreslått å bygge et knutepunkt ved Ny Ellebjerg for overgang til S-bane og Metro, og flere spor mot Kastrup.

³ Greater Copenhagen – Anslutande tågtrafik till Kastrup, Rapport, 2019-10-29

5.4.2 København – Ringsted

I 2019 åpnet en ny bane mellom København og Ringsted, og det er nå to dobbeltspor mellom disse stasjonene. Banen er bygget på egen trasé og for 250 km/h. Fjerntogene vil bruke denne banen, og vil være separert fra lokaltrafikken.

5.4.3 Ringsted – Rødby

Som en del av arbeidet med økt kapasitet og kortere reisetid gjøres det også flere tiltak mellom Ringsted og Rødby. Tiltakene innebærer elektrifisering, dobbeltspor og nye broer.

5.4.4 Fehmarn-forbindelsen

Det skal bygges en fast forbindelse mellom Rødby og Puttgarden, med både vei og jernbane. Den erstatter fergeforbindelsen som åpnet i 1963. Bygging starter i 2021, og prosjektet skal være ferdig i slutten av 2029.

Fehmarnforbindelsen og tiltakene i Danmark gir omkring to timers forkortelse av reisetiden København – Hamburg, og man kommer ned i ca. 2:30 med stopp bare i Lübeck. Reisetid Hamburg – Gøteborg vil bli litt over 5 timer, og Berlin – København litt over 4 timer.



Figur 9 Fehmarn- forbindelsen mellom Rødby og Puttgarden er vist med grønt på figuren. Kilde: TEN-T Executive Agency

5.5 Vedlikeholdsarbeid som begrenser togtilbudet

Det er utfordringer knyttet til stengninger av jernbanen, både i Norge og Sverige, for å gjøre nødvendig vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Dette påvirker kundeopplevelsen for de som ønsker å reise med tog til utlandet, særlig i ferie og høytider. Hvis det er stengte strekninger både innenlands til Oslo og videre ut av landet, kan det oppleves som en stor barriere.

Tidligere i år leverte Jernbanedirektoratet rapporten «Evaluering av sommerstengninger og andre barnetegninger», med bakgrunn i supplerende tildelingsbrev 7/2019 fra Samferdselsdepartementet. Rapporten har en rekke anbefalinger til forbedringer knyttet til kundeopplevelsen som er under gjennomføring. Det er sett på tiltak som kan begrense stengningens varighet, begrense konsekvensene i stengningsperioden, forbedre alternativ transport og informasjon til kunden.

I tiltakene som er foreslått i rapporten er ansvaret fordelt mellom ulike aktører i jernbanesektoren. Bane NOR har allerede satt i gang tiltak for å optimalisere og minimere sporbrudd, som vi i årene fremover vil se resultatene av. Ett av tiltakene er at det slippes gjennom enkelte tog i en stengeperiode. Dette bør også kunne være aktuelt for fjerntog, for eksempel mellom Oslo og København.

6 Referanser

Jernbanedirektoratet 2019: *Evaluering av sommerstengninger og andre barnetegninger, med bakgrunn i supplerende tildelingsbrev 7/2019 fra Samferdselsdepartementet*

Meld. St. 27 (2014 - 2015) – «På rett spor»

Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal Transportplan 2018-2029*

Det er i tillegg gjort oppslag på flere internettsider for informasjon om togtilbud, rutetider og igangsatte tilbudsforbedringer.