



# Persontog til utlandet

Forslag til tilbudsforbedringer

Dokument nr: 210036

Dato: 4.1.2021



# Sammendrag

Denne rapporten er utarbeidet av Jernbanedirektoratet, og er leveransen i prosjektet «Persontog til utlandet». Kundeundersøkelsen følger som vedlegg til rapporten, sammen med en grundig situasjonsbeskrivelse

Prosjektet «Persontog til utlandet» har sett på hvordan vi kan bedre mulighetene for å reise mellom Norge og andre land med jernbane. Internasjonale togreiser har økt i popularitet de seinere årene, både i Norge og ellers i Europa. Ønsket om å reise grønnere og saktere brer om seg, og det er mange som etterspør bedre togforbindelser fra Norge. Denne utredningen har sett på mulige forbedringstiltak på kort og lang sikt, basert på etterspørsel, men uten å vurdere omfattende infrastrukturinvesteringer.

Gjennom en situasjonsbeskrivelse av dagens persontogtilbud til utlandet, en kartlegging av kundens ønsker og innspill fra andre aktører i sektoren, har det pekt seg ut fire områder for forbedringer. Vi har formulert områdene som ambisjoner, for å gi de en ønsket retning, samt formulert tiltak vi mener vil bidra til å nå ambisjonene:



---

## Det må bli enklere å finne fram til informasjon om togtider til utlandet, hvordan man kan bestille billetter og hvilke vilkår som gjelder for slike reiser

- Informasjonskampanje for å øke kunnskapen om hvordan planlegge utenlandsreiser
- Etablere et samarbeidsprosjekt mellom nordiske jernbanemyndigheter for å vurdere felles selvbetjent løsning for salg av togbilletter i Norden.



---

## Det må bli bedre togforbindelser fra Norge til kontinentet

- Grundigere markedsanalyse for å vurdere utvidelse av tilbudet på alle de fire grensekryssende linjene er nødvendig. En markedsanalyse må også vurdere hva som trengs av materiell, andre kostnader, hva som kan være inntekspotensial, på de ulike strekningene.
- På bakgrunn av markedsanalysen bør det gjøres en vurdering om det skal inngås avtaler på de ulike strekningene i samarbeid med Trafikkverket eller om det i framtiden også skal være kommersiell drift av strekningene. Det må gjøres en grundigere juridisk vurdering av de ulike alternativene.



---

## Det må bli bedre korrespondanser på togtilbudet innenlands slik at man raskere kan koble seg på tilbudet som går til utlandet

- Gjennomføring av fjerntogstrategien og trafikkpakkene gir økt frekvens på fjerntogstrekningene, og bidrar til bedre korrespondanse fra Oslo til utlandet. Det skal ses nærmere på felles transportvilkår og problematikken rundt korrespondanse for internasjonale tog i et eget prosjekt.



---

## Vi må styrke det internasjonale samarbeidet for å optimalisere internasjonal persontogtrafikk

- Jernbanedirektoratet skal være aktiv pådriver og deltaker i en nordisk jernbanestudie. Vi viser til forslag til slik studie, som skal oversendes Samferdselsdepartementet.
- 

## Summary

This report is prepared by the Norwegian Railway Directorate, and summarises the project «International passenger rail services». A customer survey is attached to the report, along with a description of the current situation.

The project "International passenger rail services" has looked into possible improvements of the rail services between Norway and other countries. International train journeys have become increasingly popular in recent years, both in Norway and elsewhere in Europe. The wish to travel greener and slower is becoming more wide-spread, and many organisations and stakeholders call for better train connections

from Norway. This report discusses and suggests improvements in the short and long term, based on demand, but without considering extensive infrastructure investments.

Based on the description of the current international passenger train services, the customer survey, and input from other stakeholders, four ambitions for improvement have been identified. We have also defined actions we believe will contribute to achieving the ambitions:



---

#### **Making it easier to find information about international timetables, how to buy tickets and terms that apply to international train services**

- Launch an information campaign to increase knowledge about how to plan an international train journey
- Establish a collaborative study between the Nordic railway authorities to develop a common self-service solution for purchasing train tickets in the Nordic countries.



---

#### **Improving train connections from Norway to the continent**

- It is necessary to conduct a thorough market analysis to assess expanding the services on all four cross-border railway lines. The analysis should also consider types of railway vehicle, costs and revenue potential for each cross-border line.
- Based on the market analysis, it should be considered whether the different international passenger services should be subject to tenders or be operated by commercial traffic. This implies conducting a thorough legal assessment of the different alternatives.



---

#### **Improving correspondence between domestic and international railway services**

- The implementation of adopted strategies and issued tenders will improve the frequency of domestic train services, and will contribute to better correspondence with international services from Oslo. The conditions for international passenger transport and the possibility to improve correspondences in the Nordic countries will be dealt with in a separate study.



---

#### **Strengthening international cooperation in order to optimize international passenger train traffic**

- The Norwegian Railway Directorate will initiate a Nordic railway study. A proposal for this study will be submitted to the Norwegian Ministry of Transport and Communications.
- 

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

# Innhold

<b>1</b>	<b>Ønske om å bedre tilbudet for persontog til utlandet</b>	<b>6</b>
1.1	Bakgrunn	6
1.2	Avgrensing	6
1.3	Hvordan vi har løst oppdraget	6
<b>2</b>	<b>Jernbanereformen og nye roller</b>	<b>8</b>
2.1	Organisering av jernbanesektoren i Norge	8
2.2	EUs fjerde jernbanepakke	9
2.3	Utgangspunktet for avtaler om persontrafikk	9
2.4	Utgangspunktet for grensekryssende trafikk	9
2.5	Dagens situasjon og avtaleforhold for grensekryssende trafikk	10
2.6	Muligheter for grensekryssende trafikk i trafikkpakkene	10
<b>3</b>	<b>Dagens tilbud for reiser med persontog til utlandet</b>	<b>11</b>
3.1	Oftobanen	12
3.2	Meråkerbanen	13
3.3	Kongsvingerbanen	14
3.4	Østfoldbanen	15
3.5	Togreiser som starter med buss eller ferje	16
3.6	Hva som rører seg i Europa	17
3.6.1	<i>TransEuropExpress 2.0</i>	17
3.6.2	<i>International rail passenger platform</i>	17
3.6.3	<i>Nattog fra Sverige til kontinentet</i>	17
3.6.4	<i>Malmø til Berlin</i>	17
3.6.5	<i>Nattog mellom Oslo, København og Stockholm</i>	18
3.6.6	<i>Nordisk jernbanestudie</i>	18
<b>4</b>	<b>Hva vil kunden ha?</b>	<b>19</b>
4.1	Vi har spurt kunden	19
4.2	Hovedfunn fra kundeundersøkelsen	19
4.2.1	<i>Interesse for å reise med tog til utlandet</i>	19
4.2.2	<i>Utenlandsreiser med tog</i>	20
4.2.3	<i>Barrierer</i>	21
4.2.4	<i>Hva må på plass for å velge tog på utenlandsreiser i fremtiden?</i>	21
4.2.5	<i>Aktuelle reisemål</i>	22
<b>5</b>	<b>Marked for grensekryssende reiser</b>	<b>24</b>
5.1	En enkel markedsvurdering fra fjerntogstrategien	24
5.2	Hvordan vil Covid-19-pandemien påvirke våre reisevaner?	24
5.2.1	<i>Markedsanalyse for reisevaner post pandemi</i>	25
5.3	Hvor stort tror vi markedet vil være?	25
<b>6</b>	<b>Innspill fra andre</b>	<b>27</b>
6.1	Mulige forbedringer basert på kundens behov	27
6.1.1	<i>Kort sikt</i>	27
6.1.2	<i>Mellomlang sikt</i>	28
6.1.3	<i>Lang sikt</i>	28
6.2	Innspill fra webinar	28
6.3	Innspill fra brukere	29
<b>7</b>	<b>Bedre korrespondanser, sømløse reiser og internasjonalt samarbeid</b>	<b>30</b>
7.1	Våre ambisjoner	30
7.2	Ruteinformasjon og billettbestilling	30

7.2.1	Informasjonskampanje for å øke kunnskapen om hvordan planlegge utenlandsreiser.....	30
7.2.2	Selvbetjent løsning for salg av togbilletter i Norden .....	30
7.3	Bedre togforbindelser til utlandet .....	31
7.3.1	Tilbudsutvikling Narvik – Stockholm .....	31
7.3.2	Tilbudsutvikling Trondheim-Stockholm .....	31
7.3.3	Tilbudsutvikling Oslo – Stockholm .....	32
7.3.4	Tilbudsutvikling Oslo- Gøteborg- Malmø- København .....	32
7.3.5	Sporbrudd og planlegging på tvers av grensene .....	33
7.4	Bedre korrespondanser med utenlandstog.....	34
7.4.1	Overgangstid og reisegaranti .....	34
7.4.2	Utvikling av togtilbudet gir bedre overgangsmuligheter .....	34
7.5	Styrke det internasjonale samarbeidet.....	35
<b>8</b>	<b>Våre anbefalinger.....</b>	<b>36</b>
8.1	Ytterligere vurderinger av markedet og regulatoriske forhold er nødvendig.....	36
8.2	Våre anbefalinger .....	36
8.3	Oppsummering og Utredningsinstruksen .....	37
<b>9</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>39</b>
<b>10</b>	<b>Vedlegg.....</b>	<b>40</b>

# 1 Ønske om å bedre tilbudet for persontog til utlandet

## 1.1 Bakgrunn

Prosjektet «Persontog til utlandet» skal se på hvordan vi kan bedre mulighetene for å reise mellom Norge og andre land med jernbane. Interessen for internasjonale togreiser har økt de seinere årene, både i Norge og ellers i Europa. Ønsket om å reise grønnere og saktere brer om seg, og det er mange som etterspør bedre togforbindelser fra Norge. Denne utredningen vil se på mulige tilbudsforbedringer for reiser med tog til Sverige og videre til kontinentet på kort og lang sikt.

I tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet for 2020, heter det blant annet at «Jernbanedirektoratet skal bidra til at (...) jernbanen utvikles med utgangspunkt i kundenes behov». Kunderettet og bærekraftig transport er derfor én av Jernbanedirektoratets hovedstrategier. Innenfor denne strategien skal vi bidra til et bærekraftig samfunn gjennom utvikling av framtidens jernbane, vi skal ha et klart kundeperspektiv ved prioriteringer, anbefalinger og oppdrag, og vi skal møte framtidens transportbehov gjennom utvikling av ny kunnskap og kompetanse.

Jernbanedirektoratets virksomhetsstrategi for 2020 peker på at vi skal utvikle kunde- og markedsorientering gjennom blant annet å etablere en markedsbasert tilbudsutvikling.

Prosjektet Persontog til utlandet er en del av Jernbanedirektoratets virksomhetsplan for 2020.

## 1.2 Avgrensing

Prosjektet ser på togreiser som starter i Norge. I situasjonsbeskrivelsen har vi i tillegg en kort beskrivelse av reisemuligheter som starter med fly, buss eller ferje i Norge og fortsetter videre med tog i Finland, Sverige, Danmark og Tyskland. Det er også et marked for persontogreiser *til* Norge, gjerne turister som vil feriere i Norge. I denne utredningen legger vi vekt på hvordan planlegging, bestilling og gjennomføring av reiser med jernbane skjer med utgangspunkt fra Norge. Hvilke utfordringer og forbedringer som finnes for å bedre turistene og andre tilreisendes tilbud for persontog fra Europa og Norden *til* Norge, blir for omfattende å gå i dybden på i denne utredningen. Det er grunn til å tro at tilbudsforbedringer med fokus på reiser fra Norge, også vil gagne de som vil besøke Norge. Prosjektet er også avgrenset til å se på planlagte og igangsatte infrastrukturtiltak, og vi ser ikke på eventuelle nye, større forbedringer av infrastrukturen.

## 1.3 Hvordan vi har løst oppdraget

Vi starter kapittel 2 med å beskrive hvordan jernbanesektoren er organisert i Norge. Sektoren fikk ny organisering fra 1. januar 2017, og vi ønsker å kort beskrive aktørenes ulike roller for å forstå hvilket handlingsrom de ulike aktørene har. Vi går videre med beskrivelse av EUs fjerde jernbanepakke, som kan legge føringer for hvordan Norge skal håndtere grensekryssende persontogreiser. Til slutt i kapitlet beskriver vi hvilke avtaler Norge i dag har for persontogtrafikk, samt mulige løsninger for eventuelle nye grensekryssende tilbud.

I kapittel 3 har vi kartlagt dagens tilbud for reiser med persontog til utlandet over våre fire grensekryssende jernbaneforbindelser. Det vil si, vi har kartlagt mulighetene som eksisterte før Covid-19<sup>1</sup> og pandemien vi fortsatt er preget av. Vi kan ikke si så mye om hvordan reisevanene våre endres når det gjelder togreiser til utlandet, men vi har tatt utgangspunkt i at pandemien ikke er der når det er kommet så langt at

---

<sup>1</sup> Grunnet Covid-19-situasjonen og reiserestriksjonene som gjelder under pandemien, har det vært utfordrende å finne presis informasjon om rutetider. Rutetider vi viser til i rapporten kan derfor være upresise.

tilbudsforbedringene skal gjennomføres. Kapitlet avsluttes med en kort beskrivelse av ulike initiativ for internasjonalt samarbeid og tilbudsutvikling.

Kunden er et viktig fokus i prosjektet, og beskrives i kapittel 4. Vi har gjort en kundeundersøkelse for å få innsikt i hva kunden ønsker seg, samt hva kunden ser av barrierer og utfordringer, knyttet til grensekryssende reiser med tog fra Norge. Dette har gitt oss viktig innsikt i synspunktene til et bredt utvalg av respondenter fra hele landet, fra ulike livsfaser og kjønn.

I kapittel 5 gjør vi en enkel vurdering av hvordan markedet er for grensekryssende persontogreiser. I neste kapittel gir vi en oversikt over innspill om tilbudsforbedringer vi har mottatt fra andre aktører. Basert på den informasjonen vi har om dagens persontogtilbud, hvilke infrastrukturtiltak som ligger i løypa og hva kundene sier, har vi i kapittel 7 etablert ambisjoner for reiser med persontog til utlandet, med tilhørende forslag til tilbudsforbedringer – som kan gjøre det mer attraktivt å reise med tog til utlandet. Rapporten avsluttes med kapittel 8 hvor vi gir en anbefaling av tiltak og veien videre, samt at vi gjør en utsjekk av i hvilken grad vi har fulgt utredningsinstruksen.

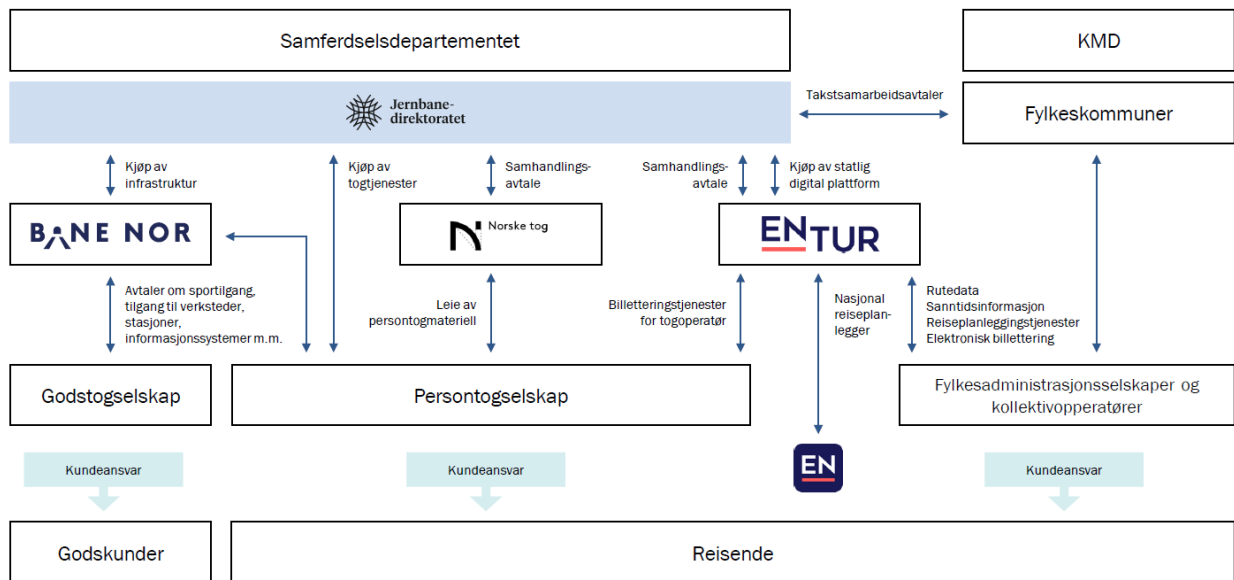
Kundeundersøkelsen følger som vedlegg til rapporten, sammen med en grundig situasjonsbeskrivelse.

## 2 Jernbanereformen og nye roller

I dette kapitlet vil vi beskrive hvordan jernbanesektoren er organisert i Norge. Det har skjedd store endringer de siste årene, og vi ønsker å gi en oversikt over hvilket handlingsrom de ulike jernbaneaktørene har.

### 2.1 Organisering av jernbanesektoren i Norge

Jernbanesektoren i Norge har gjennomgått en stor endring. En ny styringsstruktur og sterkere kundeorientering skal bidra til et godt, sikkert og effektivt togtilbud. Hovedtrekkene i Jernbanereformen er beskrevet i Meld. St. 27 (2014 - 2015) – «På rett spor».



Figur 1: Sjematisk framstilling av jernbanesektoren etter Jernbanereformen i 2017

Samferdselsdepartementet har det overordnede, strategiske ansvaret for utviklingen av jernbanesektoren. Jernbanedirektoratet skal koordinere arbeidet i jernbanesektoren innenfor rammene av nasjonale mål, samt føringer og krav fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Kunnskapen om markedet og kundens behov for mobilitet skal ligge til grunn for utforming av strategier for utviklingen av det framtidige kundetilbudet.

Jernbanedirektoratet inngår avtale med Bane NOR om forvaltning og forbedring av jernbanenettet. Jernbanedirektoratet inngår også avtaler med togoperatørene og styrer på et strategisk nivå, mens togoperatørene tar de operative beslutningene.

Videre driver Samferdselsdepartementet virksomhetsstyring av:

- **Bane NOR SF** - statsforetaket som har det operative ansvaret for trafikkstyring, drift, vedlikehold og utbygging av jernbanen og togstasjonene
- **Norske tog AS** – det statseide selskapet som har ansvaret for å leie ut statens togmateriell til togselskaper som kjører på oppdrag fra staten
- **Entur AS** - aksjeselskap eid av Samferdselsdepartementet, og forvalter billettsystem, kundesenter og stasjonenes salg og service på vegne av jernbanen i Norge. I tillegg skal Entur levere tjenester som gjør det enkelt å planlegge, sammenligne og kjøpe sømløse reiser på tvers av alle kollektivselskaper i Norge – på buss, tog, ferje, t-bane og trikk. Entur tilbyr også salg av utlandsbilletter, og forvalter personalbillettordningen på vegne av Jernbanedirektoratet



Samferdselsdepartementet ivaretar også statens eierskap av Vy AS (tidligere NSB AS).

For togpassasjerene skal det være tilstrekkelig å forholde seg til togoperatøren på den strekningen de skal reise. Selv om billettsystemet er levert av Entur og stasjonen er driftet av Bane NOR, skal det ikke ha noen praktisk betydning for de reisende, men Entur skal sikre gjennomgående billetter på tvers av operatørene.

## 2.2 EUs fjerde jernbanepakke

Med EUs fjerde jernbanepakke vil det bli enklere og mindre byråkratisk å utvide togtilbudet både nasjonalt og internasjonalt. De nye reglene vil forenkle og harmonisere prosessene for å godkjenne togmateriell og gi sikkerhets sertifikat til togselskaper. De vil også legge til rette for økt bruk av konkurranse på likeverdige vilkår. Jernbanepakken medfører likeverdige vilkår for markedsadgang og muligheten til å tilby og utføre jernbanetjenester i Europa.

EUs fjerde jernbanepakke legger opp til at alle avtaler om statlig kjøp av persontogtransport som hovedregel skal tildeles etter konkurranse. Under gitte forutsetninger åpner regelverket for at staten kan direktetildele denne type avtaler. Dette gjelder særlig hvis det foreligger særlige omstendigheter som gjør at direktetildeling av kontrakten vil gi bedre kvalitet på tjenestene og/eller høyere kostnadseffektivitet enn ved konkurranseutsetting.

Pakken er i skrivende stund til behandling i Stortinget. Et flertall i Stortingets transportkomité har bedt Høyesterett om en betenkning om forholdet mellom Grunnloven og en eventuell overføring av myndighet til EU-organer. Det er uklart når pakken skal behandles i EØS-komiteen, men trolig skjer det før sommeren 2021. Regelverket i den fjerde jernbanepakke vil ikke bli gjennomført i Norge før den eventuelt tas inn i EØS-avtalen. Inntil videre må derfor søkere som skal kjøre grensekryssende inn og ut av Norge, søke både hos Jernbanetilsynet og Det europeiske jernbanebyrået (ERA). (Kilde: <https://www.sjt.no/jernbane/den-fjerde-jernbanepakken/>).

## 2.3 Utgangspunktet for avtaler om persontrafikk

Jernbanedirektoratet skal legge grunnlaget for et konkurransedyktig togtilbud for pendlere, bidra til tilgjengelighet til servicesentra både i og utenom rush og bidra til å binde regioner og landet sammen. Togtilbudet skal være pålitelig og oppleves som sømløst for de reisende ved overgang til andre tog og andre transportmidler. Jernbanedirektoratet ivaretar dette ansvaret gjennom å inngå trafikkavtaler der målet er å utnytte togets egenskaper i samspill med andre transportformer for å dekke befolkningens og næringslivets transportbehov. Togtilbudet til kundene skal bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltransporten i og rundt de store byene.

Avtalene om persontogtrafikk kalles for trafikkpakker og er delt inn i geografiske regioner. Trafikkpakke 1 Sør, Trafikkpakke 2 Nord og Trafikkpakke 3 Vest er alle nettokontrakter. Det vil si at togoperatørene har inntektsansvaret og -risikoen og har en egeninteresse i å utvikle trafikkgrunnlaget, sikre gode kundeopplevelser, samt effektiv og sikker drift. I dag er det ingen av den grensekryssende trafikken tilknyttet trafikkpakkene som er konkurranseutsatt.

## 2.4 Utgangspunktet for grensekryssende trafikk

Det er i dag fri etableringsrett for internasjonale persontog. Ved utførelse av internasjonale persontransporttjenester har jernbaneforetaket rett til å ta med passasjerer fra en stasjon og sette dem av ved enhver annen stasjon i Norge (kobotasje). Denne retten kan begrenses for tjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting, dersom denne trafikken vil skade den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting, jf. jernbaneforskriften § 2-6.

Statens jernbanetilsyn avgjør (etter anmodning) om hovedformålet med en ny internasjonal persontransporttjeneste er å transportere passasjerer mellom stasjoner i ulike EØS-stater, og om denne vil skade den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

Av jernbaneforskriften § 9-5 om prioriteringskriterier ved overbelastet infrastruktur, fremgår at tjenester som er inngått i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting skal prioriteres foran nasjonal og internasjonal godstransport og persontogtransport for øvrig ved manglende kapasitet.

Med grensekryssende togtrafikk mener vi tog til og fra Norge som passerer de fire grensestasjonene på jernbanen, dette er Vassijaure over Ofotbanen, Storlien over Meråkerbanen, Charlottenberg over Kongsvingerbanen og Kornsjø over Østfoldbanen.

## 2.5 Dagens situasjon og avtaleforhold for grensekryssende trafikk

- **Narvik – Stockholm.** Det foreligger en avtale mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket om et vederlag for trafikken på norsk side. Fra 13. desember 2020 er det Vy Tåg AB som er operatør på oppdrag fra Trafikverket.
- **Heimdal – Trondheim - Storlien.** I trafikkavtalen med SJ Norge for Trafikkpakke 2, har Jernbanedirektoratet lagt til grunn at det skal gå to daglige avganger til/fra Storlien stasjon som ligger 3,5 km innenfor grensen til Sverige. Det ligger også til grunn at SJ Norge skal samarbeide med Norrtåg om gode korrespondanser videre. I Trafikkpakke 2 ligger det inne en opsjon for en tredje avgang Trondheim-Storlien-Trondheim. Denne planlegges utløst fra desember 2021.
- **Oslo - Karlstad (-Stockholm):** Her foreligger det en avtale mellom Jernbanedirektoratet og SJ AB om trafikken. Det er utløst opsjon på forlengelse til 2022. Värmlandstrafik har avtale med Vy Tåg/Vygruppen om lørdags- og søndagsavganger mellom Karlstad og Oslo.
- **Oslo – Gøteborg:** Her foreligger det ingen avtale. Vygruppen opererer på kommersielle vilkår, og trafikkerer for egen regning og risiko. Samtlige avganger kjøres som en forlengelse av offentlig kjøpt persontogtrafikk Oslo S – Halden, med kjøretøy eid av Norske tog. Vygruppen har fire avganger hver vei. SJ AB hadde planer om å kjøre denne strekningen fra august 2020, på kommersielt grunnlag. På grunn av Korona-situasjonen har tilbudet ikke startet ennå.

## 2.6 Muligheter for grensekryssende trafikk i trafikkpakkene

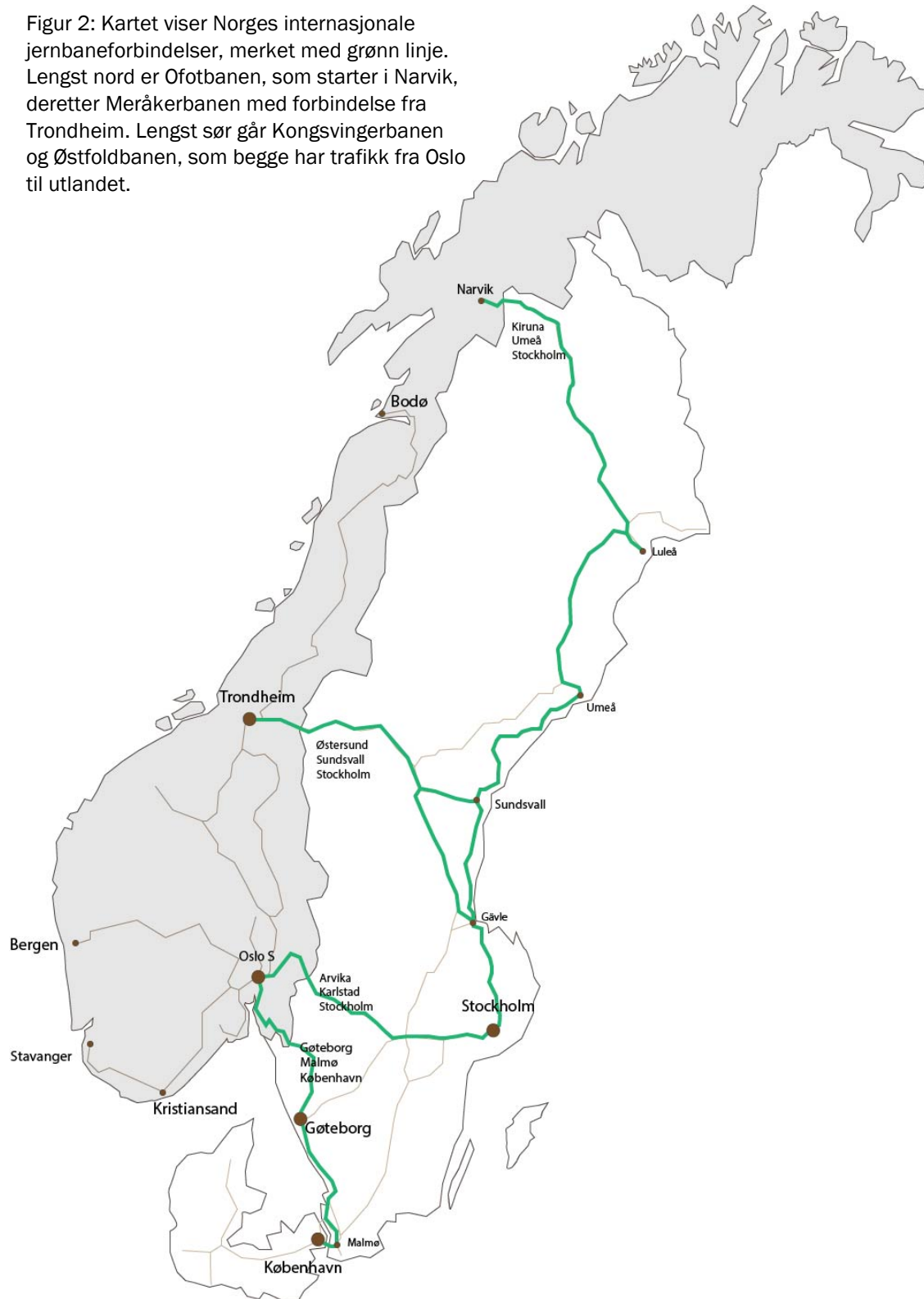
Det er per dags dato ikke gjort store utredninger om muligheter for grensekryssende trafikk i de tre første trafikkpakkene. Helt overordnet finnes det følgende ulike muligheter for avtaler:

- *Fritt marked.* Hver og en aktør søker ruteleie for de strekningene de ønsker å kjøre på kommersielt grunnlag, for egen regning og risiko. Flere aktører kan kjøre på samme strekning. I praksis er dette slik det gjøres i dag.
- *Konkurransesette* grensekryssende trafikk
  - Inkludere strekningene i ulike trafikkpakker. Oslo – Gøteborg kan være en del av TP4, Oslo – Karlstad - Stockholm og Oslo - Karlstad kan være en del av TP5,
  - Egne konkurranser for grensekryssende trafikk
- *Direktetildeling* av avtale for grensekryssende trafikk. Dette vil i så fall være et unntak fra EUs fjerde jernbanepakke som legger opp til at alle avtaler om statlig kjøp av persontogtransport som hovedregel skal tildeles etter konkurranse. Muligheten til å direktetildele begrenses fra 2023. Av EUs fjerde jernbanepakke fremgår det i tillegg at offentlig grensekryssende trafikk, også lokal- og regionaltrafikk, bør avtales mellom trafikkmyndighetene i de aktuelle landene.

Hvilke avtaleforhold som er mest egnet vil bero på ulike forhold. Tidsperspektivet må vurderes når man skal velge mellom konkurranseutsetting eller direktetildeling. Direktetildeling er raskest, og avtaleformene har sine positive og negative aspekter. Det må gjøres en vurdering av marked og behov, og hvilke muligheter man har for å opprettholde ønsket tilbud. Likebehandling er viktig for å sikre like konkurransevilkår. Videre må det vurderes hvordan strekningene kan driftes så effektivt som mulig. Kostnader må vurderes, likeså behov for og eierskap til materiell. Valg av avtaleform må også gjøres i en vurdering av hvilke juridiske, tekniske og kapasitetsmessige aspekter som vil inntreffe på tvers av landegrensene. SJ bruker direktetildeling for sitt nye nattogprosjekt til utlandet.

### 3 Dagens tilbud for reiser med persontog til utlandet

Figur 2: Kartet viser Norges internasjonale jernbaneforbindelser, merket med grønn linje. Lengst nord er Ofotbanen, som starter i Narvik, deretter Meråkerbanen med forbindelse fra Trondheim. Lengst sør går Kongsvingerbanen og Østfoldbanen, som begge har trafikk fra Oslo til utlandet.



### 3.1 Ofofbanen

Ofofbanen er 43 km lang og går fra Narvik havn til riksgrensen mot Sverige. På svensk side fortsetter «Malmbanan» mot Kiruna og Luleå. Ofofbanen er sterkt dominert av malmtransport fra Sverige, og i tillegg er det flere godstogpendler daglig mellom Alnabru og Narvik via Sverige.

Ofofbanen har to daglige avganger med persontog over grensen, der ett tog går mellom Narvik og Stockholm (nattog) samt ett tog mellom Narvik og Luleå. Fra Boden er det forbindelser videre sørover med regiontog (Norrtåg). Trafikken er offentlig kjøpt av Trafikverket og opereres av Vy fra desember 2020. Reisetid Narvik-Luleå er drøyt sju timer mens nattoget til Stockholm tar ca. 18 timer.

Nattoget<sup>2</sup> kan tilby fire ulike komfortnivåer, fra egen kupé på første klasse til kupé for inntil seks personer hvor pledd og laken inngår, eller sitteplasser med tilsvarende komfort som SJs dagtog.

Billetter fås kjøpt hos Entur eller på operatørens nettsider. Der finnes også informasjon om reisen for øvrig.

Fra 2016 ser vi en solid vekst i antall passasjerer på Ofofbanen. I 2016 var passasjertallet på omtrent 43 000, mens det i 2019 var steget til 64 000, en økning på 33 prosent i perioden. 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 Ofofbanen skal besøke de store hytteområdene på norsk side ved Bjørnfjell.

Reiser med Ofofbanen (R21)				
<b>Narvik - Luleå</b>				
10:39-18:19	Reisetid 7:40 h	Direkte	Vy	
15:13-22:33	Reisetid 7:10 h	Direkte	Vy	
<b>Narvik - Stockholm</b>				
10:39-06:46	Reisetid 20:07 h	1 bytte	Vy	Nattog
15:13-09:22	Reisetid 18:09 h	Direkte	Vy	Nattog
<b>Luleå - Narvik</b>				
05:13-12:47	Reisetid 7:34 h	1 bytte	Vy	
10:23-17:39	Reisetid 7:16 h	Direkte	Vy	
<b>Stockholm - Narvik</b>				
18:03-12:47	Reisetid 18:44 h	Direkte	Vy	Nattog
22:32-17:39	Reisetid 19:07 h	Direkte	Vy	Nattog

Figur 3: Eksempel på reisetider hentet fra ruteplan 2021 for strekningen Narvik-Luleå-Stockholm. Oversikten kan ha store avvik, og gir ikke et bilde av gjeldene tilbud, da grensene i skrivende stund er stengt



Figur 4: Bjørnfjell stasjon på Ofofbanen. Foto: Hanne Juul

<sup>2</sup> Beskrivelsen av komfortnivået på nattoget er ikke oppdatert etter at Vy Tåg AB overtok kjøringen fra 13. desember 2020.

## 3.2 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.



Figur 5: Den beryktede jernbanefyllingen «Stora helvetet» på svensk side av Meråkerbanen ble utbedret og erstattet av bru i 2018. Foto: Njål Svingheim

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 Trafikkkpakke 2. På Storlien er det korrespondanse med Norrtågs tilbud til Østersund og Sundsvall langs Mittbanan. I Sundsvall er det forbindelser både nordover og sørover langs den svenske østkysten. Operatør for Norrtåg 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 er ca. 12 timer inkl. to togbytter.

Norrtågs elektriske motorvognsett har relativt god standard, og standarden øker ytterligere ved bytte til SJs fjerntog til Stockholm i Sundsvall, eller til SJs nattog til

Stockholm fra Duved. Nattoget kan tilby fire ulike komfortnivåer, fra egen kupé på første klasse til kupé for inntil seks personer hvor pledd og laken inngår, eller sitteplasser med tilsvarende komfort som SJs dagtog.

Meråkerbanen skal elektrifiseres og planlegges ferdigstilt i løpet av 2024. En ønsket effekt er å utvikle et gjennomgående interregionalt tilbud mellom Trondheim og Østersund (evt. Sundsvall). Det er opprettet

Reiser med Meråkerbanen (R21)				
<b>Trondheim - Sundsvall</b>				
07:31 - 13:59	Reisetid 6:27 h	1 bytte	SJN+NT	
16:48 - 23:09	Reisetid 6:21 h	1 bytte	SJN+NT	
<b>Trondheim - Stockholm</b>				
07:33 - 17:38	Reisetid 10:05 h	2 bytter	SJN+NT+SJ	
16:48 - 05:15	Reisetid 12:27 h	2 bytter	SJN+NT+SJ	Nattog
<b>Sundsvall - Trondheim</b>				
04:58 - 11:07	Reisetid 6:09 h	1 bytte	NT+SJN	
14:05 - 20:24	Reisetid 6:19 h	1 bytte	NT+SJN	
<b>Stockholm - Trondheim</b>				
09:21 - 20:24	Reisetid 11:03 h	2 bytter	SJ+NT+SJN	
22:55 - 11:07	Reisetid 12:12 h	2 bytter	SJ+NT+SJN	Nattog

Figur 6: Eksempel på reisetider hentet fra ruteplan 2021 for strekningen Trondheim-Sundsvall-Stockholm. Oversikten kan ha store avvik, og gir ikke et bilde av gjeldene tilbud, da grensene i skrivende stund er stengt

dialog mellom Jernbanedirektoratet og Norrtåg om dette. I tillegg har SJ AB tydelig signalisert at de ønsker å forlenge sitt fjerntogtilbud Stockholm-Duved til Trondheim så snart Meråkerbanen er elektrifisert.

Billetter til Meråkerbanen fås kjøpt hos SJ Norge, Entur og Vy.. Ruteinformasjon er også tilgjengelig på operatørenes og Enturs nettsider.

Meråkerbanen har hatt en jevn nedgang i antall passasjerer de siste årene. 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 over 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.

### 3.3 Kongsvingerbanen

Kongsvingerbanen er ca. 115 km mellom Lillestrøm og riksgrensen. Fra og med Lillestrøm har banen i alt 13 stasjoner/holdeplasser med passasjerutveksling.



Figur 7: Tog på perrongen ved Oslo S ankommet fra Stockholm. Foto: Njål Svingheim

Banen trafikkeres i dag med Vy lokaltog med ett tog per time Asker–Oslo-Kongsvinger pluss to rushtidstog. SJ AB kjører grensekryssende tog fra Oslo over Charlottenberg og videre til Stockholm (uten bytter) med to tog per dag og med en reisetid på ca. 6 timer. Til og med 2017 ble det kjørt fem togpar pr. dag. I helgene kjører Vy Tåg AB strekningen (Oslo) - Kongsvinger - Charlottenberg - Arvika - Karlstad - (Ørebro) med ett togpar lørdager og to togpar søndager, uten bytte, med en reisetid på ca. 3 timer<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Vi har valgt å ikke illustrere rutetidene i tabellform for strekningen Oslo-Stockholm på grunn av kompleksiteten i rutetidene.

En betydelig økning både i gods- og persontrafikk de senere år gjør at banen i deler av døgnet er erklært overbelastet. Siden godstrafikken går det meste av døgnet er det heller ikke mulig å sette av tid 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 øke togtilbudet. Noe forbedring kan skje med doble togsett og stasjonsutbedringer, men for trafikken mellom Oslo og Stockholm rekker kapasiteten kun til å gjenoppta de fem daglige togavgangene fra 2017. SJ har selv uttrykt ønske om åtte daglige avganger tur-retur.

På bakgrunn av overbelastninga på Kongsvingerbanen, har Jernbanedirektoratet utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU), som ble oversendt Samferdselsdepartementet i november 2020. Utredningen så på mulige tiltak på eksisterende bane. Trafikverket har gjort en tilsvarende vurdering for Stockholm-Oslo, og det er etablert en ambisjon om en reisetid på tre timer på strekningen i 2040. Det er etablert to organisasjoner (en svensk og en norsk) som jobber for en reisetid på under tre timer, og som ser på alternative finansieringsløsninger og trasealternativer. Jernbanedirektoratet er i ferd med å etablere egen utredning for å se på finansieringsløsninger for en bane som muliggjør reisetid på under tre timer mellom de to hovedstedene.

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.

Grunnet arbeidet med utskifting av kontaktledningsanlegg har det gått færre tog, og Kongsvingerbanen har opplevd nedgang i passasjertallene de seinere årene.

### 3.4 Østfoldbanen

Østfoldbanen består av Vestre linje fra Oslo til Kornsjø, samt Østre linje mellom Ski og Sarpsborg. Grensekryssende trafikk benytter i dag Vestre linje.

Tilbudet mellom Oslo S og Halden har timesintervall, og fire tog pr dag av disse forlenges til Gøteborg. Togene kjøres av Vy. SJ AB skulle etter planen begynne å kjøre Oslo S – Gøteborg i august 2020, men tilbudet ble ikke startet opp nå grunnet koronapandemien.

Fra desember 2022 tas Follobanen i bruk, og noen avganger får en reisetidsgevinst på ti minutter til Halden. I 2024 blir det ytterligere inntil fem minutter gevinst når Sandbukta - Moss - Såstad står ferdig.



Figur 9: Østfoldbanen, her fra Moss stasjon. Foto: Njål Svingheim.

Reisetid Oslo S - Gøteborg er 3:40. Reisetiden Oslo S - København er 7:48 - 8:28 med ett togbytte. Ved ny rutetermin for 2020 ble overgangstiden i Gøteborg mye lengre, den er nå mellom 40 og 60 minutter. Toget fra Oslo kommer i de flere tilfeller til Gøteborg 5 minutter etter at det har gått et tog til København. Reisetid København - Oslo S er 8:02 - 8:22.

Mellom Gøteborg og København er det to operatører, SJ AB og Öresundståg. SJ har det raskeste tilbudet, men i 2020 var det få gjennomgående avganger, og kun om sommeren. Benytter man SJ, må man 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.

Togmateriellet som Vy bruker mellom Oslo og Gøteborg er ca. 20 år gammelt. Togene til Gøteborg er en ren forlengelse av regiontogene til/fra Halden, slik at servering er begrenset til kaffeautomater samt en automat med sjokolade, brus, etc. Plassbilletter kan reserveres i en av vognene.

Billetter kan kjøpes via Entur, på Vys billettautomater og apper, 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 fra Oslo til Gøteborg og SJ eller Öresundståg videre til København.

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, og vi mangler tall for de interne reisene på svensk side.

### 3.5 Togreiser som starter med buss eller ferje

Norge er et vidstrakt land, og for mange må reisen til utlandet starte med andre transportmidler enn tog. Fra de største byene finnes gode flytilbud til mange destinasjoner i Europa. Det finnes også både buss- og ferjetilbud fra deler av landet og til utlandet.

Nord-Norge:

- Buss fra Kirkenes til Murmansk (Russland), togforbindelse til St. Petersburg
- Buss fra Vadsø og Karasjok til Rovaniemi (Finland), togforbindelse til Helsinki
- Buss fra flere steder i Nordland og Sør-Troms til Narvik og Ofotbanen

Midt-Norge:

- Ingen ordinære bussforbindelser til Sverige

Østlandet:

- Buss fra Oslo til Gøteborg, Malmø og København
- Ferje fra Oslo til København og Kiel og Frederikshavn
- Ferje fra Sandefjord til Strømstad, og tog videre retning Gøteborg
- Ferje fra Larvik og Langesund til Hirtshals og tog videre

Reiser med Østfoldbanen M-F (R21)			
<b>Oslo - Gøteborg</b>			
06:01-09:45	Reisetid 3:44 h	Direkte	Vy
10:01-13:45	Reisetid 3:44 h	Direkte	Vy
14:01-17:40	Reisetid 3:39 h	Direkte	Vy
18:01-21:45	Reisetid 3:44 h	Direkte	Vy
<b>Gøteborg - Oslo</b>			
06:10-09:51	Reisetid 3:41 h	Direkte	Vy
10:15-13:51	Reisetid 3:36 h	Direkte	Vy
14:15-17:51	Reisetid 3:36 h	Direkte	Vy
18:10-21:51	Reisetid 3:41 h	Direkte	Vy
<b>Oslo - København</b>			
06:01-13:49	Reisetid 7:48 h	2 bytter	Vy+SJ+ØT
10:01-18:29	Reisetid 8:28 h	1 bytte	Vy+ØT
14:01-22:29	Reisetid 8:28 h	1 bytte	Vy+ØT
<b>København - Oslo</b>			
05:47-13:49	Reisetid 8:02 h	2 bytter	ØT+SJ+Vy
09:27-17:49	Reisetid 8:22 h	1 bytte	ØT+Vy
13:27-21:48	Reisetid 8:21 h	1 bytte	ØT+Vy

Figur 10: Eksempel på reisetider hentet fra ruteplan 2021 for strekningen Oslo-Gøteborg-København. Oversikten kan ha noen avvik, og gir ikke et bilde av gjeldene tilbud, da grensene i skrivende stund er stengt



Vestlandet:

- Ferge fra Bergen/Stavanger til Hirtshals og tog videre

Sørlandet:

- Ferge fra Kristiansand til Hirtshals og tog videre

### 3.6 Hva som rører seg i Europa

I dette avsnittet vil vi beskrive kort ulike internasjonale initiativ som er relevante for internasjonale persontogreiser. Oversikten er et utvalg, og på langt fra uttømmende. Seinere i dokumentet vil vi se nærmere på disse initiativene og vurdere hvordan vi konkret kan jobbe videre internasjonalt.

#### 3.6.1 *TransEuropExpress 2.0*

Transportministerne i EU presenterte i slutten av september et initiativ som kalles TransEuropExpress 2.0, eller TEE 2.0. TransEuropExpress ble etablert som et nettverk med internasjonale togfobindelser i 1957.

Satsingen i TEE 2.0 er delt inn i trinn, der trinn én omfatter forbindelser i Sentral-Europa. Trinn to kommer etter at byggingen av større infrastrukturprosjekter som Fehmarnbelt mellom Danmark og Tyskland er ferdig. Stockholm og København vil da bli inkludert i TEE 2.0 med både dagtog og nattog.

I forslaget ligger også ambisjoner om et felles europeisk driftsselskap, et felles bestillingssystem og bruk av enhetlig materiell. Materiellet for dagtog må ha en maksimalhastighet på >300 km/h og for nattogene opptil 230 km/h. Hastigheten på delstrekninger vil kunne være lavere.

#### 3.6.2 *International rail passenger platform*

En stadig økende bevissthet om klimavennlige reiser, har ført til at 23 europeiske land har sluttet seg til et nederlandsk initiativ og forpliktet seg til å delta i arbeidet for et rammeverk som styrker de internasjonale persontogtjenestene. Norge er med på dette initiativet for utvikling av internasjonale togtilbud.

Det er flere praktiske hindringer som gjør det vanskelig å utnytte jernbanens potensial for å være konkurransedyktig mot eksempelvis fly. Flertallet av EUs medlemsstater, en rekke organisasjoner og flere aktører har uttrykt interesse for initiativet. En politisk erklæring ble 4. juni sendt til EUs transportkommisær Adina Vălean. I erklæringen uttrykkes det blant annet ønske om og vilje til å styrke rammebetingelsene for de internasjonale persontogtjenestene.

#### 3.6.3 *Nattog fra Sverige til kontinentet*

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 med start senest 1. august 2022. I Trafikkverkets sluttrapport fra april i år, «Nattågstrafik till Europa», er det foreslått to linjer: Stockholm – Hamburg og Malmø – Brussel. For begge linjene er et tilbud fra Oslo nevnt i utredningen, og Malmø vil i begge tilfeller være et naturlig tilknytningspunkt.

#### 3.6.4 *Malmø til Berlin*

Snälltåget er et privat selskap som eies av det franske konsernet Transdev SA. De kjører dagtog og nattog i Sverige, og har de siste årene kjørt nattog mellom Malmø og Berlin i sommermånedene. Sommeren 2020 ble tilbudet innstilt på grunn av pandemien.

Nattoget til Berlin har hittil gått med ferge via Trelleborg og Saßnitz, men fra 2021 skal man bruke den fergefrie forbindelsen over Øresund og Storebælt via Hamburg til Berlin. Togene skal gå daglig i juni, juli og august, og i helgene i april, mai og september. Toget har liggevogner med seks senger i hver kupé. Det er mulig å kjøpe enkeltenger eller en hel kupé. Avgangstid fra Malmø er foreløpig satt til 21:55, og returen har ankomst i Malmø 07:40.

### **3.6.5 Nattog mellom Oslo, København og Stockholm**

Selskapet Serco Transport, som driver nattoget mellom London og Skottland, kom i midten av desember med en pressemelding om mulighetene for nattog i triangelet Oslo, København og Stockholm. De lanserer nattog som et alternativ til det store antall flyreiser mellom de skandinaviske hovedstedene. Dette vil kreve nytt materiell med høy standard og god komfort. Det kan være basert på materiell som kjøpes inn av en statlig virksomhet, eller at en operatør kjøper materiellet selv. Dette er foreløpig en idé fra en kommersiell aktør, men viser at det er interesse for det skandinaviske markedet.

### **3.6.6 Nordisk jernbanestudie**

Norge har tatt initiativ til en skandinavisk eller nordisk jernbanestudie. Forslaget følger opp ett av punktene i Granavolden-erklæringen, men må også sees som en del av EU-initiativet om bedre persontogforbindelser. Arbeidet med studien vil trolig startes opp i 2021, og vil omhandle både tilbudsforbedringer for reiser mellom de nordiske landene, og mellom Norden og resten av Europa. Det vil være naturlig at studien også ser på en mulig kobling til et eventuelt nattogtilbud fra Sverige, som utredes av Trafikverket. Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet skissere en struktur for et slikt samarbeid, og slik skisse vil sendes til departementet i januar 2021.

# 4 Hva vil kunden ha?

## 4.1 Vi har spurt kunden

Markedsanalysebyrået Opinion har på vegne av Jernbanedirektoratet gjennomført en kundeundersøkelse for prosjektet. Hensikten med kundeundersøkelsen har vært å få innsikt i hva det er kundene ønsker seg av forbedringer for grensekryssende persontogreiser, samt avdekke hva kunden opplever som barrierer og utfordringer knyttet til det å reise til og fra utlandet med tog.

Gjennom et representativt utvalg basert på alder, kjønn og geografi har vi skaffet oss innsikt fra respondenter over hele landet. I den kvalitative delen av undersøkelsen ble det gjennomført digitale fokusgruppeintervjuer med målgrupper fra ulike livsfaser. Videre i den kvantitative delen er respondentene blant annet bedt om å vurdere ulike forhold som kan være viktige når det gjelder å reise med tog til og fra utlandet. Her kom det inn hele 1134 svar. Kundeundersøkelsen følger som vedlegg.



Figur 11: Illustrasjonsfoto (Jernbanedirektoratet)

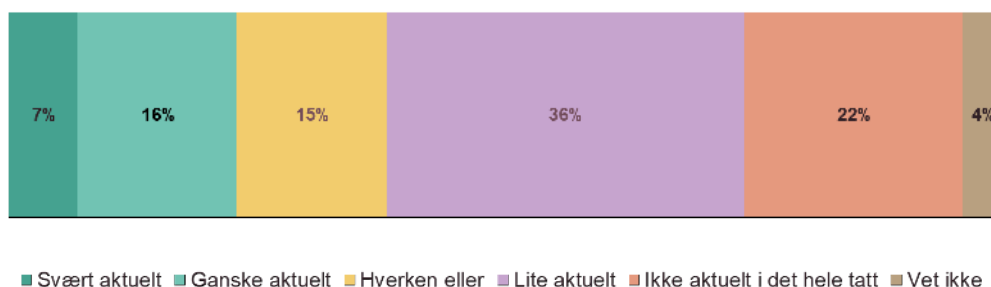
## 4.2 Hovedfunn fra kundeundersøkelsen

### 4.2.1 Interesse for å reise med tog til utlandet

Tog er et relativt vanlig valg som transportmiddel på reiser i Norge, men mindre vanlig ved reiser mellom Norge og utlandet. I overkant av 1 av 10 har erfaring med tog ved utenlandsreiser de siste tre årene.

Det er de under 30 år og de som befinner seg i etableringsfasen som i størst grad benytter seg av tog som transportmiddel både innlands og på utenlandsreiser.

Det er noe lavere interesse for å reise mellom Norge og utlandet med tog enn det er interesse for å reise i utlandet med tog. Om lag 1 av 4 mener det er aktuelt å reise mellom Norge og utlandet med tog, mens over 1 av 3 ser på togreiser i utlandet som aktuelle. Det er definitivt aktuelt å benytte seg av tog som transportmiddel.



Figur 12: Interessen blant befolkningen for å reise med tog til utlandet

#### 4.2.2 Utenlandsreiser med tog

Togreiser til utlandet skjer først og fremst i forbindelse med ferie- og fritidsreiser, og dette henger for flere vi har snakket med sammen med tiden det tar å reise over lengre strekninger med tog, men også på grunn av en opplevelse av et lite smidig reisetilbud. Som grunn for tidligere valg av tog peker togreisende på miljøhensyn og et transportmiddel som går fra sentrum til sentrum som de viktigste driverne. Miljøhensyn er imidlertid ikke blant de viktigste kriteriene for å skulle velge tog som transportmiddel til utlandet ved fremtidige reiser. Dette kan tyde på at miljøhensyn for noen kommer som en etterrasjonalisering ved tilbakeblikk på tidligere reiser.

Togreiser er for mange en opplevelse i seg selv og gir en helt annen mulighet til å nyte utsikten og landskapet, slappe av og lese en bok, eller bevege seg rundt og møte andre mennesker enn det for eksempel bil og fly gjør. Tog byr på en reiseform hvor de reisende passivt kan ta del i reisingen og aktivt ta del i omgivelsene.



Figur 13: Topp syv årsaker til valg av togreise til og/eller fra utlandet fremfor andre transportmidler

Basert på det kvalitative arbeidet sitter mange med et inntrykk av at togtilbudet er bedre i utlandet enn det er i Norge. Det er en generell opplevelse av at både togtilbudet og informasjons- og billetteringssystemer for togreiser mellom Norge og utlandet er mangelfullt. Disse faktorene kombinert kan tenkes å føre til at togreiser fra Norge til utlandet oppleves mindre aktuelt enn togreiser i utlandet.

Geografisk øker aktualiteten av togreiser jo lenger sør-øst i landet man kommer. Dette henger mest sannsynlig sammen med at man da er nærmere grensen og det fører til mindre reisetid. Det er desidert størst interesse for utenlandsreiser med tog blant Osloboerne, men i de andre landsdelene som har god jernbanetilgang og som har toglinjer som er tilknyttet ruter som går utenlands ser det også ut til å være en del interesse. Med egne forbindelser ut av landet eller via Oslo kan interessen sies å være størst i Oslo, Midt-Norge, på Sørlandet (inkludert Telemark og Vestfold) og på Østlandet. Interessen er noe lavere i Nord-Norge og på Vestlandet. Selv om Ofofbanen krysser grensen kan det tenkes at dette fortsatt er for langt

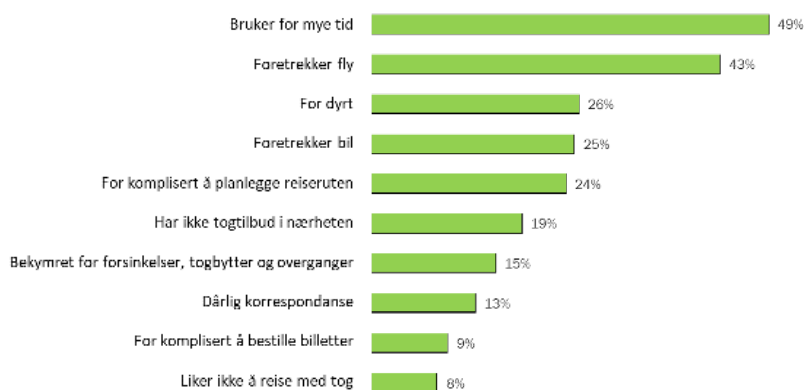
nord til at en stor andel ønsker å reise videre ut i Europa herfra. Det er allikevel noe interesse for å kunne reise til Finland med buss for å så ta tog videre til Europa derifra, denne interessen er størst i Nord-Norge.

### 4.2.3 Barrierer

Tidsbruk er den største barrieren for valg av tog, og er den grunnen flest oppgir som forklaring på hvorfor de anser tog som lite eller ikke aktuelt på utenlandsreiser. En stor andel av befolkningen foretrekker naturligvis alternative transportmidler som fly og bil, og flyreiser vil nesten alltid utkonkurrere tog på tidsbruk. For rundt en av tre ligger smertegrensen for reisetid på lengre togreiser under ti timer én vei før man heller velger å reise med fly.

Kundeundersøkelsen avdekker også at det er bekymringer for forsinkelser ved togbytter eller overganger, dårlig korrespondanse og knappe overgangstider. En fjerdedel av respondentene trekker fram at det er dyrt å reise med tog, spesielt de som bor i Oslo. Vi ser allikevel at nesten like mange peker på et for komplisert planleggningssystem som grunnen til at tog er lite aktuelt på utenlandsreiser som de som peker på pris.

Mange mener også at det er for vanskelig å både finne informasjon, planlegge og bestille togreiser til utlandet, og sier at dette er grunner til at slike reiser blir lite eller ikke aktuelle.



Figur 14: Topp ti grunner til at tog er lite aktuelt på reiser mellom Norge og utlandet

Opinion oppsummerer utfordringsbildet slik:

- **Tog til utlandet oppleves ikke effektivt og sømløst nok:** Behov for kortere reisetid, bedre korrespondanse og etablering av direkteruter til byer utenfor Norden
- **Priser oppleves ikke gunstige sammenliknet med fly på tilsvarende reiser:** For mange er det lite aktuelt å betale mer for en reise som oppleves som lite sømløs og effektiv sammenliknet med fly
- **Informasjonslandskapet er fragmentert:** Planlegging og bestilling av internasjonale togreiser oppleves som komplisert.

### 4.2.4 Hva må på plass for å velge tog på utenlandsreiser i fremtiden?

Topp fem viktigste forhold (i rekkefølge av viktighet):

1. Gunstige priser sammenliknet med fly
2. Garantert korrespondanse ved togbytte
3. Færrest mulig overganger i løpet av et reisedøgn
4. Lett å bestille hele reisen på ett sted
5. Lett å planlegge hele reisen på ett sted

For at togreiser til utlandet skal bli mer attraktive er det først og fremst mer gunstige priser sammenliknet med fly som er viktigst for flest. Reisende er drevet av pris, og finner man et tilbud som er like billig og

bruker mindre tid faller ofte valget på sistnevnte for flere. Det å kunne tilby et prisnivå som oppleves gunstig sammenlignet med fly tatt reisetiden i betraktning bør øke attraktiviteten for togreiser. Viktigheten av en så sømløs reise som mulig står også høyt. Dette innebærer få overganger og garantert korrespondanse på reisen videre. Disse resultatene sammenfaller med innsikten fra det kvalitative arbeidet og det kan antas at et togtilbud preget av bedre korrespondanse vil øke attraktiviteten. I det kvalitative forarbeidet ytret flere respondenter et ønske om direkteruter, både på natt og dag, men dette kommer ikke frem som like viktig i den kvantitative delen. I første omgang ser det ut til at økt korrespondanse er viktigere enn direkteruter.

Mer brukervennlig og oversiktlig planlegging og bestilling kommer også blant det viktigste som må på plass for å øke attraktiviteten av utenlandsreiser med tog. Det er ønsket om å kunne bestille hele reisen på ett sted, og å kunne planlegge hele reisen på ett sted, som i en app eller på en nettside.

Basert på analysen er befolkningen segmentert inn i fire ulike grupper, basert på hvilke prioriteringer de har, og hva de mener er viktig for at utenlandsreiser med tog skal være aktuelt:



Figur 15: Illustrasjonsfoto, Jernbanedirektoratet

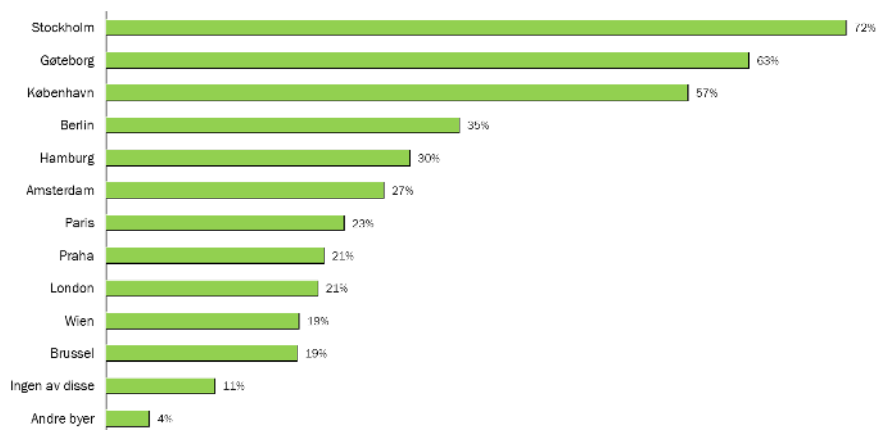
- **Effektiv reise:** Denne gruppen utgjør 24 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på mulighet for å jobbe, flere avganger i løpet av et døgn til byer i Norden, direkte dagtog til storbyer utenfor Norden, færrest mulig overganger, garantert korrespondanse og minimal ventetid ved togbytte.
- **Privat og uforstyrret:** Denne gruppen utgjør 19 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på egen kupé, mulighet til å sove, kafé/servering og direkte nattog til store byer utenfor Norden.
- **Familie med rabatt:** Denne gruppen utgjør 20 prosent. Sammenlignet med andre legger de mer vekt på at det er tilrettelagt for barn og tilgang på familie/seniorrabatt.
- **Enkel gjennomføring:** Denne gruppen utgjør 37 prosent. For disse er det viktig å kunne planlegge og bestille reisen i en app eller på nett. Dette er også den eneste gruppen som i noe grad legger vekt på mulighet til å bestille tog og hotell på ett sted, selv om det heller ikke i denne gruppen er spesielt viktig.

Den største gruppen er den som vektlegger sømløs informasjonsinnhenting i form av enklere bestilling og planlegging av reiser. Den nest største gruppen ønsker en mer smidig og sømløs reise. Med bedre korrespondanser mellom tog ut av landet og videre ut i Europa, færre overganger eller flere direktetog bør et slikt togtilbud mest sannsynlig være attraktivt for enda flere.

Ved lengre togreiser fra Norge til utlandet har majoriteten en preferanse for togavganger som legger til rette for at de kommer frem til reisemålet om morgenen, på hjemreisen er det ingen klar preferanse.

#### 4.2.5 Aktuelle reisemål

Det er først og fremst andre nordiske storbyer som Stockholm, Gøteborg og København som anses som de mest aktuelle reisemålene ved utenlandsreiser med tog, fulgt av europeiske storbyer som Berlin, Hamburg og Amsterdam.



Figur 16: Attraktive destinasjoner for utenlandsreiser med tog

Med bedre korrespondanse mellom tog og bedre tilrettelagt informasjonshenting vil det mest sannsynlig være mer aktuelt å reise ut av Norden med tog for enda flere, samtidig som det også kan tenkes at det vil bli aktuelt å reise lenger. Resultatene tyder allikevel på at det allerede er en solid interesse for slike reiser.

# 5 Marked for grensekryssende reiser

For å si noe om hvilken effekt ulike tiltak vil ha, må vi ha kunnskap om hvor mange mennesker tiltakene «treffer», altså vi må si noe om markedet. Innenfor rammene av dette prosjektet har det ikke vært plass til å gå i dybden på å analysere markedet. Vi har tatt utgangspunkt i tidligere utredninger og oppdatert statistikk, men ser at noen av de tiltakene vi ønsker å foreslå, krever en dypere kunnskap om markedet. Vi vil i slutten av dokumentet si noe mer om hva som kan være veien videre for en slik analyse. I dette kapitlet beskriver vi kort hva tidligere utredninger i regi av Jernbanedirektoratet sier om markedet for våre grensekryssende baner.

## 5.1 En enkel markedsvurdering fra fjerntogstrategien

Jernbanedirektoratet har utarbeidet en *fjerntogstrategi* (Jernbanedirektoratet 2019) på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Formålet med fjerntogstrategien var å utrede mulighetsrommet for totimers grunnrute for fjerntogstrekningene i Norge.

For strekningen **Oslo-Stockholm** viser analyser at tiltak på jernbanen kan ha gode effekter da toget kan konkurrere med både bil og fly på reisetid. Modellen som er lagt til grunn for beregning av samfunnsnytte håndterer ikke grensekryssende trafikk, og totimers grunnrute gir derfor ikke positiv samfunnsnytte all den tid det svenske markedsgrunnlaget ikke er med i beregningene. På strekningen Oslo-Stockholm foregår nå to KVVU-er (for Kongsvingerbanen og for Hovedbanen Nord). Sistnevnte KVVU vil ikke ha virkninger for persontogtrafikken mellom Oslo og Stockholm. KVVU-en for Kongsvingerbanen er oversendt til Samferdselsdepartementet med anbefaling om at relasjonen Oslo-Stockholm får et eget utredningsarbeid.

Fjerntogstrategien viser at strekningen **Oslo-Gøteborg** vil få økt etterspørsel etter togreiser dersom reisetiden reduseres og antall avganger økes. I dag konkurrerer toget med buss og bil. Kapasiteten nærmest Oslo vil øke når Follobanen og dobbeltsporet Sandbukta-Moss-Såstad er ferdig, men det vil fortsatt være begrensninger på strekningen videre mot Kornsjø. På svensk side er det kapasitetsbegrensninger på Ed stasjon, samt på strekningen Skålebol - Öxnared. Konkret foreslår strategien at tilbudet blir økt med en ekstra avgang i hver retning pr dag. Strategien anbefaler at man ser lengre enn til Gøteborg, og at det videre arbeidet tas inn i trafikkpakkearbeidet. Vy har allerede økt antall avganger fra tre til fire, og SJ AB har fått tildelt flere ruteleier. Når man kommer tilbake til normalen etter pandemien vil det på det meste være syv avganger pr dag mellom Oslo og Gøteborg. Antallet avganger er da nesten dobbelt så mange som anbefalt, men reisetid og korrespondanse er ikke justert.

Oftobanen og Meråkerbanen inngår ikke i fjerntogstrategien, og vi har derfor ikke tilsvarende vurdering for disse strekningene.

## 5.2 Hvordan vil Covid-19-pandemien påvirke våre reisevaner?

I skrivende stund er vi preget av en verdenomspennende pandemi. I Norge blir vi bedt om å være mest mulig hjemme, ha mest mulig hjemmekontor og unngå unødige reiser. Reisevanene har siden mars endret seg dramatisk, og ingen persontog fra Norge krysser grensa til Sverige. Vi venter på et verdensomspennende vaksineprogram slik at vi sakte, men sikkert kan komme tilbake til en situasjon som ikke er preget av koronarestriksjoner.

Det er likevel uklart om vi kommer til å gjenoppta våre gamle reisevaner. Mange tar til orde for at vi kommer til å reise mindre i hverdagen. Kanskje vil en del fortsette med delvis hjemmekontor, og flere arbeidsmøter vil gjennomføres digitalt. Antall jobbreiser med tog og fly kan derfor gå ned. Eller vil flere reise med tog hvis det tar lenger tid å få i gang flytrafikken?

Hvordan vil så våre reisevaner til utlandet påvirkes? Noen mener at vi gjennom pandemien får et oppdemmet reisebehov og at vi kommer til å styrte av gårde til utlandet så fort grensene åpnes. Andre tror at pandemien har gjort oss komfortable med å reise mindre til utlandet, og at vi heller ferierer mer i eget land.



### 5.2.1 Markedsanalyse for reisevaner post pandemi

En undersøkelse som Urbanet Analyse har gjort for Jernbanedirektoratet har sett nærmere på folks reisevaner knytta til pandemien (Urbanet Analyse oktober 2020). Undersøkelsen er avgrenset til togtrafikk i InterCity-området med respondenter fra kommunene Lillestrøm, Asker, Hamar, Holmestrand og Tønsberg. Det er ikke spurt om reisevaner til utlandet. Undersøkelsen viser at vi kan få en nedgang i togreiser (alle typer reiser) på 29 prosent. For fritidsreiser med overnatting er nedgangen kun på 14 prosent, mens for fritidsreiser uten overnatting er nedgangen på 32 prosent. Smittefrykt er årsaken som oppgis for at man ønsker å reise mindre med tog for fritidsreiser. Motstanden mot trengsel øker mer for lange reiser enn for korte reiser.

### 5.3 Hvor stort tror vi markedet vil være?

I denne utredningen har det ikke vært rammer for å gjøre en grundig markedsanalyse for våre grensekryssende linjer. Det jobbes aktivt i Jernbanedirektoratet med prognoser for trafikkutvikling, og i skrivende stund har vi tilgang til foreløpige vurderinger av rutemodeller til NTP 2022- 2033. Figuren under viser trafikk tall for våre fire grensekryssende strekninger for årene 2017, 2018 og 2019, samt prognoser for 2033 og 2050. Prognose tallene er i Perspektivanalysen (Jernbanedirektoratet 2020) beregnet med høyt, middels og lavt alternativ. Vi viser her middels alternativ, og vi gjør oppmerksom på at trafikkøkning i gjeldende og kommende trafikkpakker ikke ligger inne i prognosene.

	2017	2018	2019	Middels 2033	Middels 2050
Narvik – Kiruna - Stockholm	43 000	48 000	58 000	51 000	109 000
Trondheim – Storlien - Stockholm	45 000	47 000	43 000	54 000	81 000
Oslo – Karlstad – Stockholm <sup>4</sup>	406 000	252 000	209 000	475 000	1 015 000
Oslo – Halden - Gøteborg	236 000	107 000 <sup>5</sup>	Mangler	276 000	590 000

Figur 17: Antall passasjerer pr strekning fordelt på år, faktiske tall i 2017, 2018 og 2019, prognose for 2033 og 2050.

Prognosene i rutemodellen for 2022-2033 legger til grunn passasjerstatistikk fra 2017. Prognosene viser en økning for **Ofofbanen** over til Kiruna og Stockholm fra 43 000 passasjerer i 2017 til 51 000 passasjerer i 2033 dersom vi legger den mest sannsynlige utviklingen til grunn. Av statistikken ser vi at passasjertallene i 2019 allerede overstiger prognosen for 2033. Prosjektet har derfor gjort en enkel beregning basert på passasjertall fra 2019, som for Ofofbanens del er på 58 000. Vi får da en prognose på 68 000 passasjerer i 2033, og 145 000 i 2050.

For **Meråkerbanen** og videre over til Sverige viser prognosene en økning fra 45 000 i 2017 til 52 000 i 2033, og videre til 81 000 i 2050.

Vi ser at trafikk tallene for **Oslo - Karlstad - Stockholm** er på 406 000 reisende for 2017, og tallet er halvert i 2019. På norsk side har det de siste årene blitt skiftet ut kontaktledningsanlegg, noe som har medført mye togstans og kraftig reduksjon av rutetilbudet. Det forklarer nedgangen i trafikk tallene. Her vil det være naturlig å legge trafikk tallene i 2017 til grunn for vurdering av prognosetall for 2033, og vi får da en forventning om en vekst til 475 000 passasjerer og over 1 million passasjerer i 2050. Utredningsarbeidet i forbindelse med Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi viser at det er stor konkurranse fra fly på endepunktene, med 12 direkte avganger pr retning pr dag (før pandemien). Det går også ekspressbuss på strekningen. Frekvensen er lav, og reisetiden med ekspressbuss er lengre enn for tog. Reisetid med bil

<sup>4</sup> Nedgang i trafikk tall etter 2017 skyldes at kontaktledningsarbeidet på Kongsvingerbanen har gjort det nødvendig å redusere antall avganger.

<sup>5</sup> For 2018 har Jernbanedirektoratet ikke fått tall for de interne reisende på svensk side for Oslo-Gøteborg. Oppgitt tall gir derfor ikke riktig bilde av samlet antall passasjerer Oslo-Gøteborg.

er ca. seks timer. (Sluttrapport Beslutningsgrunnlag for Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi, Rambøll / Oslo Economics).

For strekningen **Oslo – Halden – Gøteborg** ser vi også nedgang i trafikk tallene; fra 236 000 i 2017 til 107 000 i 2018. Dette skyldes at vi ikke har fått tall for den svenske delen av strekningen, og tallet er derfor misvisende. Jernbanedirektoratet har ikke trafikk tall for 2019 på denne strekningen. Prognosen for 2033 er på 276 000 passasjerer, og på 590 000 for 2050 med det som i Perspektivanalysen blir betegnet som den mest sannsynlige utviklingen. Det er en viss konkurranse fra fly på endepunktene, men en flyreise har lang total reisetid sett i forhold til både tog, bil og buss. Fly har tre direkteavganger pr retning pr dag mellom Oslo og Gøteborg. (Sluttrapport Beslutningsgrunnlag for Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi, Rambøll / Oslo Economics). Det er en lang rekke bussavganger mellom Oslo og Gøteborg, men tilbudet er redusert under pandemien.

## 6 Innspill fra andre

Reiser med persontog til utlandet engasjerer mange. Vi har fått tilsendt en del forslag til forbedringer fra enkeltpersoner, og vi har gjennomført et webinar der vi inviterte togoperatører og andre aktuelle jernbaneaktører til å komme med sine betraktninger om hva som skal til for at det blir enklere å reise med tog til utlandet. I dette kapitlet vil vi presentere innspill fra enkeltaktører og fra webinaret. Men aller først vil vi presentere forslag til forbedringer som Opinion har foreslått basert på den kundeundersøkelsen de gjennomførte for oss. Vi understreker at dette kapitlet altså består av innspill fra andre enn prosjektgruppa i Jernbanedirektoratet.

### 6.1 Mulige forbedringer basert på kundens behov

Med bakgrunn i funnene i kundeundersøkelsen peker Opinion på noen konkrete muligheter ut fra kundenes behov for tilbudsforbedringer både på kort, mellomlang, og lang sikt.

#### 6.1.1 Kort sikt

På kort sikt vil det først og fremst være viktig med økt synlighet av tilbudet og muligheten for å reise med tog til utlandet. Informasjonskampanjer kan bidra til dette. Økt marked og tilrettelegging for flyreiser til utlandet har ført til at togtilbudet ikke bare har forsvunnet fra jernbanelinjene, men også fra befolkningens bevissthet.

Det vil være viktig å tilrettelegge for en enkel forståelse av nåværende utenlandstilbud, og gjerne med enkel informasjon om hvordan reisende best går frem for å både planlegge og bestille reiser ut av Norge og videre til Europa. I det fragmenterte landskapet av planlegging og billettering trenger mange reisende uten erfaring en hånd å holde i. I dag er det først og fremst togblogger og facebook-grupper som tilbyr denne hånden.



Figur 18: Illustrasjonsfoto, Jernbanedirektoratet

Det kan også være en fordel å utvikle et sentralisert system hvor reisende enkelt kan bestille hele togreisen på tvers av landegrensener og togoperatører. I dag opplever de reisende å måtte belage seg på en rekke ulike aktører og tjenester for å planlegge og bestille reisen, noe som hever terskelen for mange. De reisende er vant til å bestille hele flyreiser, selv med overganger, på ett sted og forventer det samme for andre type reiser. I første omgang er ikke det viktigste at et slikt system er på norsk, men at tilbudet finnes. De digitale fokusgruppene viser at det er kjennskap til Entur, men at det er mange reisestrekninger og reiseformer

som ikke er godt nok dekket på entur.no. En videreutviklet norsk tjeneste for slike bestillinger bør være et satsningsområde på lengre sikt.

### **6.1.2 Mellomlang sikt**

På middels eller mellomlang sikt bør det først og fremst fokuseres på bedre korrespondanse mellom togene fra Norge og videre ut i Europa. Per nå er dette et tilbud som oppleves nesten ikke-eksisterende. Dette gjelder nok spesielt på overgangene i Sverige og Danmark.

Videre bør det også settes fokus på intereuropeiske samarbeid for å øke korrespondanse også i det kontinentale Europa. Den kvalitative innsikten avdekker at togreiser tilbake til Norge fra Europa oppleves enda mer krevende og er mindre sømløse enn det reisene er ut fra Norge. Reisen til Norge beskrives som en «flaskehals» av flere.

Kollektivtrafikken fra andre steder i landet korresponderer ikke nødvendigvis med utenlandsavgangene fra Oslo. Det bør derfor også fokuseres på forbedret korrespondanse mellom den øvrige trafikken i Norge og togene fra Norge og til utlandet.

### **6.1.3 Lang sikt**

På lang sikt bør det iverksettes satsning på direkte forbindelse til større byer i Europa. Å kunne reise sømløst fra sentrum til sentrum er et av togets fremste styrker og noe som bør fokuseres på både som et utbedringstiltak og et kommunikasjonspunkt. For mange er det ønskelig å reise fra Norge slik at man ender ved reisemålet i utlandet på morgenen. Det kan på bakgrunn av dette tenkes at et tilbud med nattog mellom Norge og større europeiske byer vil være attraktivt.

Videre bør et jernbanenett som tillater høyere hastighet og dermed kortere reisetid være et satsningsområde. Som rapporten viser er folk spesielt tid- og prissensitive ved utenlandsreiser, og om det lar seg gjøre å senke reisetiden med tog i tillegg til å øke sømløsheten mener vi dette bør øke attraktiviteten og aktualiteten for slike reiser på lang sikt.

## **6.2 Innspill fra webinaret**

Jernbanedirektoratet inviterte til webinar der vi presenterte prosjektet og hovedfunnene fra kundeundersøkelsen. Bane NOR, Norske tog, Trafikverket, Vy og SJ hadde forberedte innlegg i webinaret, og under følger en kort oppsummering av innspillene herfra:

- Togoperatørene ser et trendbrudd, interessen for å reise med tog på lengre strekninger har økt. De peker på at effekten kommer fra miljøbevisste reisende og ønsket om å gjøre noe annerledes. Togturen i seg selv blir en del av oppleves.
- Oslo – Stockholm har størst potensiale for å vinne markedsandeler over til jernbane
- Det nye nattogprosjektet i Sverige fra august 2022, ett tog Malmø - Brussel og ett tog Stockholm – Hamburg, åpner opp for muligheter for Norge til å koble seg på dette tilbudet. Fra togoperatørens perspektiv anbefales at de reisende fra Oslo og Østfold kan betjenes av samme tog. Sammenkobling fra Norge videre til kontinentet bør skje i Malmø
- Det er stor konkurranse om kapasiteten på sporet, spesielt på strekningene Oslo-Kornsjø og Oslo-Charlottenberg. Her må det legges til rette for et tilbud som ivaretar både person og gods
- Det mangler system for gjennomgående prising og distribusjon av billetter, det er ønskelig med en løsning som ivaretar de reisendes behov.
- Internasjonale ruter kan inngå som en del av det regionale rutetilbudet.
- Det er en utfordring å håndtere lange sporbrudd på grunn av utbedringer på banenettet. Banearbeidene har en tendens til å sammenfalle med høysesong for den internasjonale trafikken.
- Togoperatørene ser økt konkurranse fra buss på strekningen Oslo - Gøteborg.

- Togoperatørene peker på at det kan gjøres noe med kjørevegsavgiften.
- Det bør etableres felles skandinavisk forskrift for prioritering av persontog, godstog og kommersiell drift
- Ulike tekniske løsninger, språk og system skaper barrierer for grensekryssende trafikk. Dette kan løses ved for eksempel tilpasset togmateriell.
- På lengre sikt må det investeres i infrastruktur, spesielt på norsk side

### 6.3 Innspill fra brukere

Prosjektet har også fått en del eposter der enkeltpersoner har gitt uttrykk for hva de ønsker av forbedringer. Av de 18 innspillene vi har fått inn i prosjektperioden, er hovedinntrykket slik:

- Ønsker gjennomgående tog mellom Oslo og København
- Korrespondansene må bli bedre, også for de som starter togreisa i Bergen og Trondheim
- Ønsker nattog til kontinentet
- Det må bli enklere å kjøpe billetter
- Trenger reisegaranti ved forsinkelser
- Ønsker bedre komfort og sørvis

Innspillene som er sendt oss, er i stor grad i tråd med innsiktene vi fikk gjennom kundeundersøkelsen. Ønsket om nattogforbindelser er likevel sterkere i epostinnspillene enn hva som kommer til uttrykk i kundeundersøkelsen.

# 7 Bedre korrespondanser, sømløse reiser og internasjonalt samarbeid

## 7.1 Våre ambisjoner

Basert på den informasjonen vi har om dagens persontogtilbud, planlagte infrastrukturiltak og hva kundene sier, har vi etablert følgende ambisjoner for reiser med persontog til utlandet (i uprioritert rekkefølge):



Det må bli enklere å finne fram til informasjon om togtider til utlandet, hvordan man kan bestille billetter og hvilke vilkår som gjelder for slike reiser



Det må bli bedre togforbindelser fra Norge til kontinentet



Det må bli bedre korrespondanser på togtilbudet innenlands slik at man raskere kan koble seg på tilbudet som går til utlandet



Vi må styrke det internasjonale samarbeidet for å optimalisere internasjonal persontogtrafikk

## 7.2 Ruteinformasjon og billettbestilling

Det er mange forslag til forbedringer når det gjelder tilgang på informasjon om utenlandsreiser med tog. Vi foreslår følgende to tiltak:

### 7.2.1 Informasjonskampanje for å øke kunnskapen om hvordan planlegge utenlandsreiser

Kundeundersøkelsen viser at kunden trenger «ei hand å holde i» når det gjelder å orientere seg for hvordan finne fram til gode reiseruter, korrespondanser, priser og hvordan bestille billetter for sine togreiser til utlandet. Entur har et eget nettsted med god informasjon, men mye tyder på at denne nettsiden er lite kjent. En gjennomgang og eventuell oppdatering av denne nettsiden, samt å gjøre den mer kjent, vil gjøre det enklere for de reisende å finne aktuell informasjon om togreiser til utlandet.

### 7.2.2 Selvbetjent løsning for salg av togbilletter i Norden

Det ideelle ville ha vært å få på plass en europeisk selvbetjent løsning for salg av billetter. Det er europeiske initiativ på gang rundt slike løsninger, men det gjenstår en del tekniske og kommersielle hindringer for å få en slik løsning på plass, og det kan også ta lang tid. Samarbeidet mellom Norge og Sverige er allerede etablert om felles muligheter, og etablering av en nordisk selvbetjent løsning vil kunne være et første steg på veien. Om vi får etablert en nordisk modell, vil det kunne bane vei også for en felles europeisk løsning. Kundeundersøkelsen og informasjon om billettkjøp fra Entur, viser at det er de nordiske landene – og da særskilt Sverige – som er det viktigste markedet for norske togreisende. En nordisk løsning vil derfor være aktuelt.



## 7.3 Bedre togforbindelser til utlandet

For å kunne møte ambisjonen om bedre togforbindelser mellom Norge og kontinentet må flere typer tiltak vurderes. I dette kapittelet beskriver vi tiltak som isolert og i kombinasjon vil kunne bidra til å forbedre togtilbudet på de fire grensekryssende togforbindelsene fra Norge. Vi beskriver også noen tiltak knyttet til sporbrudd og planlegging på tvers av landegrensene, som er viktige for tilbudsforbedring på alle banestrekningene.



### 7.3.1 Tilbudsutvikling Narvik – Stockholm

Eksisterende tilbud består av en avgang daglig i begge retninger Narvik-Luleå og en avgang daglig i begge retninger Narvik-Stockholm (nattog). Disse kan kombineres slik at man i realiteten har to avganger daglig både til Luleå og Stockholm, men hvor det må gjøres togbytte på en av de to. Dette er lange togreiser og tilbudet anses som tilfredsstillende. Det foreslås derfor ikke en økning i tilbudet i denne sammenheng. Det kan imidlertid ses på forbedringer i tilbudet i form av større fokus på korrespondanser både mot Finland fra Luleå (Tornio-Kemi-Oulu) og mot Trondheim i Sundsvall.

Bedre ruteinformasjon og billettbestillingsløsning som eventuelt vil komme som et resultat av andre tiltak, vil også komme de reisende på denne strekningen til gode.

### 7.3.2 Tilbudsutvikling Trondheim-Stockholm

På strekningen Trondheim - Østersund - Sundsvall/Stockholm vil et gjennomgående togtilbud uten togbytte utgjøre en stor forbedring i togtilbudet. Dette gjelder både et regionalt tilbud Trondheim - Østersund-Sundsvall og et fjerntogtilbud Trondheim-Stockholm. Dagens tilbud er to avganger til Storlien (første stasjon på svensk side) hvor det er bytte av tog til Østersund og Sundsvall. Dersom man skal videre til Stockholm må det gjøres et nytt togbytte i Østersund eller Sundsvall. Tilsvarende i motsatt retning. Det planlegges en tredje avgang fra Trondheim til Storlien fra desember 2021.

- **Infrastrukturtiltak:** Strekningen Trondheim-Hell-riksgransen skal elektrifiseres. Anlegget skal kunne tas i bruk innen utgangen av 2024. Dette tiltaket vil gjøre det mulig å kjøre gjennomgående elektriske tog på hele strekningen 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 bli vurdert forlengt til Trondheim.
- **Materiell:** Dersom den norske operatøren skal kjøre tre avganger Trondheim-Østersund kreves sannsynligvis to togsett, altså ett mer enn det som benyttes på Meråkerbanen dag. I tillegg må disse togsettene være elektriske. Dette vil også være tilfelle dersom den svenske operatøren skal kjøre tilbudet. Når det gjelder fjerntog Trondheim-Stockholm så vil løsningen sannsynligvis være å trekke f.eks. ett dagtog og ett nattog Stockholm-Østersund/Åre/Duved videre til Trondheim uten bruk av mer materiell.
- **Bedre korrespondanse:** Eksisterende tilbud krever togbytter, men det er lagt opp til gode korrespondanser for videre reise. Med gjennomgående ruter eliminerer man behovet for togbytte og korrespondanse. Det burde likevel ses på korrespondansen i Sundsvall med tog som går nordover til byene på den svenske østkysten og helt nord til Narvik.
- **Gjennomgående billettering:** Med gjennomgående togtilbud vil man også få gjennomgående billettering, noe som vil være en forbedring i forhold til dagens tilbud.
- **Andre tiltak:** Det må legges vekt på å sikre fremtidige ruteleier for økt trafikk til/fra Sverige på norsk side ved utarbeidelsen av rutemodeller. Dette gjelder spesielt strekningen Trondheim-Hell på Nordlandsbanen hvor det planlegges økt regional trafikk på Trønderbanen. Innfasing av ERTMS på Nordlandsbanen sør og Meråkerbanen i 2027 krever at evt. svensk materiell må være forberedt for dette.

### 7.3.3 Tilbudsutvikling Oslo – Stockholm

På strekningen Oslo-Stockholm kjører SJ i dag to avganger. I tillegg kjører Vy avganger i helgene på strekningen Oslo-Karlstad. SJ har uttrykt ønske om å kjøre åtte avganger.

Tilbudet kan utvikles med en kombinasjon av en eller flere av følgende tiltak:

- **Infrastrukturtiltak.** På Kongsvingerbanen pågår det nå flere mindre tiltak som til sammen er viktige for bedret kapasitet på banestrekningen. Når nytt kontaktledningsanlegg står ferdig i 2021 vil det bli slutt på stengt bane på dagtid, og det vil trolig være mulig å øke rutetilbudet fra to til fem daglige avganger igjen. Nye krysningsspor, forlengelse av eksisterende krysningsspor og modernisering av Skarnes stasjon er under detaljplanlegging eller bygging på norsk side. Ytterligere infrastrukturtiltak er nødvendig dersom det skal kjøres åtte daglige avganger, et ønske SJ tidligere har gitt uttrykk for.
- **Materiell:** Det er operatøren (SJ) som stiller med materiell på denne strekningen, og de ønsker å fortsette med fem daglige avganger. Det forutsettes at de har nok materiell til trafikken de ønsker å kjøre. De har tidligere ytret ønske om en ytterligere økning til åtte daglige avganger.
- **Bedre korrespondanse:** Toget mellom Oslo og Stockholm er gjennomgående, uten togbytte.
- **Gjennomgående billettering:** SJ selger i dag gjennomgående billetter Oslo-Stockholm.
- **Andre tiltak:** En høyere prioritering av den kommersielle ruten Oslo-Stockholm er viktig for å få ned reisetiden. Prioriteringsreglene i Norge, Sverige og Danmark bør harmoneres.

### 7.3.4 Tilbudsutvikling Oslo- Gøteborg- Malmø- København

Gjennom kundeundersøkelsen ser vi at det er ønske om etablering av direkteruter til byer utenfor Norden. Dette forutsetter at det etableres gjennomgående tog fra Oslo til Malmø, og videre til København. Dagens tilbud fra Oslo til Gøteborg har lang reisetid sammenliknet med buss og bil, og korrespondansen fra Gøteborg oppleves som for dårlig, jamfør kundeundersøkelsen.

Tilbudet kan utvikles med en kombinasjon av en eller flere av følgende tiltak:

- **Infrastrukturtiltak:** Kortere reisetid og bedre kapasitet kan oppnås med flere kryssingsspor og utbygging av dobbeltspor. Follobanen er planlagt åpnet for trafikk i desember 2022. Det gir ca 10 minutter kortere kjøretid for alle tog mellom Oslo og Ski, men på grunn av kryssingene på enkeltsporet videre, gir det ikke nødvendigvis en mye kortere framføringstid for tog som skal videre til utlandet over Kornsjø. 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. Tiltak som vil ha stor betydning for utenlandstrafikken over Kornsjø ligger derfor trolig langt frem i tid.
- **Materiell:** Dersom det skal kjøres gjennomgående tog fra Oslo som går lengre sør enn Gøteborg, krever dette mer materiell, og enten en operatør som satser på egen regning eller med offentlig kjøp. For tog som skal til København kreves det at materiellet er tilpasset dansk signal- og strømsystem. Øresundstogets materiell som brukes mellom Gøteborg og København har slik dobbeltutrustning, og SJ har et antall X2 som kan kjøre til København. Det er fullt mulig å kjøre dette materiellet Oslo – København. For materiell som skal videre sørover fra Danmark kreves det ytterligere tilpasninger i materiell.
- **Bedre korrespondanse:** Det er i dag ikke mulig å reise med gjennomgående tog fra Oslo til København, og for reiser videre sydover er det også nødvendig med togbytte i København. Overgangstiden i Gøteborg er i rutene for 2021 er 40 til 60 minutter sydover og 40 til 50 minutter nordover. I juli og deler av august skal SJ kjøre flere tog fra Gøteborg som går til København, men i det meste av denne perioden er Østfoldbanen stengt, og det er buss for tog Oslo – Rygge.



For en effektiv reise må det være passende overgangstider og en reisegaranti hvis toget er så forsinket at man ikke rekker toget som man skulle reise videre med. Dette forutsetter at det er samme operatør for alle delstrekningene eller at det er et samarbeid mellom operatørene, med en gjennomgående billett.

- **Gjennomgående billettering:** Mulighet for gjennomgående billettering med reisegaranti fra Oslo til destinasjoner sør for Gøteborg vil være en forbedring i forhold til dagens tilbud
- **Andre tiltak:** Høy prioritering i ruteplanleggingen er viktig for å få ned reisetiden. Prioriteringsreglene i Norge, Sverige og Danmark bør harmoneres.

#### *Nytt nattogtilbud fra Sverige*

Når det gjelder mulighetene for kobling på det svenske nattogtilbudet som etter planen starter opp fra august 2022, ser vi at Malmø vil være et naturlig tilknytningspunkt for et tilbud fra Oslo som ankommer Malmø i passende tid om kvelden, med retur om morgenen. Både Trafikverkets foreslåtte tog til Brussel og Snälltågets tog til Berlin starter der. Om vi skal få til et korresponderende tilbud fra Oslo på kort sikt, slik at det kan settes i gang samtidig som svenskenes nattogtilbud, må vi se på hva som finnes av muligheter.

Både Vys og SJs tilbud fra Oslo til Gøteborg kjøres for egen regning og risiko. Et første trinn kan være å oppfordre operatørene til et samarbeid om korrespondanse, en reisegaranti og gjennomgående billettering som også inkluderer nattoget videre. Neste trinn er et gjennomgående tog Oslo – Gøteborg – Malmø. Vy bruker i dag materiell som leies fra Norske tog, og en forlengelse vil kreve mer materiell. Om Norske tog har mer materiell å leie ut, og om økt utenlandstrafikk ligger innenfor deres mandat, må avklares. Om SJ har materiell eller er interessert i å kjøre et gjennomgående tilbud må undersøkes.

Et eventuelt offentlig kjøpt tilbud fra Oslo til Malmø vil kreve en årlig bevilgning fra staten, og det må sees på om det er i henhold til regelverket å gjøre et slikt kjøp.

Det er også noen forhold rundt ruteplan og kapasitet som må tas med i betraktningen. Kommersiell trafikk har lavest prioritering ved tildeling av ruteleier i Norge, og et gjennomgående tog til Malmø kan risikere å få ruter med lang framføringstid. Offentlig kjøpt trafikk har høyest prioritering, men flere persontog på strekningen Oslo – Korsnjo vil kunne gå ut over godstrafikken.

Fra operatørens side må et ruteopplegg gi en effektiv turnus for personalet og turnering med god utnyttelse av materiellet. Operatøren må ha de nødvendige tillatelsene til å drive persontransport i begge land, eller samarbeide med andre operatører.

Trafikverkets oppdrag om nattog til kontinentet gjelder også et tilbud fra Stockholm til Hamburg. En forbindelse fra Oslo til det tilbudet vil innebære sovevogner fra Oslo eller Gøteborg som kobles til toget i Malmø. Et slikt tilbud vil antakelig kreve et samarbeid med Trafikverket for eventuelt å kjøpe seg inn i deres avtale med operatøren.

#### **7.3.5 Sporbrudd og planlegging på tvers av grensene**

Gjennom arbeidet med denne utredningen er det trukket frem 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 «Evaluerings 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.

I forhold til koordinering på tvers av grensene er det samarbeid mellom Bane NOR og Trafikverket på dette. En fullstendig implementering av Bilag VII (rev.) til direktiv 2012/34/EU vil sikre god involvering av togoperatørene på et tilstrekkelig tidlig tidspunkt i ruteplanleggingen, og vil bidra til bedre ivaretagelse av person- og godstrafikkundenes behov i anleggsperioden for større utbyggings- og fornyelsesprosjekter. Fokuset vil endres fra hvilken infrastruktur som er stengt til hvilken kapasitet Bane NOR kan tilby. Bilag VII stiller også krav om samarbeid mellom tilstøtende infrastrukturforvaltere.

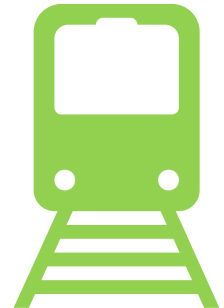
På europeisk nivå gjennomfører RailNetEurope (hvor Bane NOR deltar) og Forum Train Europe prosjektet *Redesign of the international Timetabling Process* (TTR). Det er anerkjent at grensekryssende trafikk er svært viktig for jernbanesektoren, og at dagens system fører til unødvendige forsinkelser på grunn av dårlig koordinerte byggearbeider og rutetabeller. TTR er derfor etablert for å se på endringer i prosedyrene rundt dette. Hensikten med TTR å modernisere og harmonisere kapasitetstildeling på tvers av landegrensene og effektivisere hvordan land jobber med ruteplanlegging, både nasjonalt og grenseoverskridende. For både passasjer- og godstrafikken kan kapasitetstildelingen gjøres på en mer forutsigbar, fleksibel og markedstilpasset måte. Togbilletter vil dermed kunne legges ut for salg tidligere enn i dag.

Denne utredningen anbefaler i tillegg at tema rundt planlegging på tvers av grensene settes opp som tema i den nordiske jernbanestudien.

## 7.4 Bedre korrespondanser med utenlandstog

### 7.4.1 Overgangstid og reisegaranti

I kundeundersøkelsen har flere poengtert at de ønsker en mer effektiv reise med færrest mulig overganger, garantert korrespondanse og minimal ventetid ved togbytte. Det handler om at overgangstiden er "fornuftig", så man hverken må vente veldig lenge eller er usikker på om man rekker neste tog. Kundeundersøkelsen gjelder først og fremst selve forbindelsen til utlandet og korrespondansene der, som ved togbytte i Gøteborg. Men dette er et tema som også er relevant ved overgang for eksempel i Oslo ved overgang fra innenlands fjern- og regiontog til et grensekryssende tog.



Overgangstiden og reisegaranti i de enkelte land er et omfattende tema, men passasjerrettighetene er definert i forordning (EF) nr. 1371/2007. Rettighetene ved forsinkelser, tapt korrespondanse og innstilling av tog er oppgitt i artiklene 15 – 18. Forskriften sier ikke noe om overgangstid, men at det kan gi grunnlag for refusjon eller omlegging av reisen når det med rimelighet kan forventes at et tog ankommer minst 60 minutter forsinket til det endelige bestemmelsesstedet i henhold til transportavtalen. Hvis det er kjøpt billetter for enkeltstrekninger for å komme fram til bestemmelsesstedet, og ikke en gjennomgående billett, gjelder rettighetene bare for hver delstrekning.

For kollektivtransport i Norge er det Samferdselsdepartementet som godkjenner transportvilkår og tilleggsavgift for rutegående persontransport etter § 3- 1 i jernbaneforskriften. Det vil være naturlig å se nærmere på felles transportvilkår og problematikken rundt korrespondanse for internasjonale tog i et videre nordisk samarbeid for grensekryssende trafikk.

### 7.4.2 Utvikling av togtilbudet gir bedre overgangsmuligheter

Fjerntogtilbudet har vært uendret over lengre tid. Det er først de senere årene det har vært innført vesentlige tilbudsforbedringer, blant annet med innføring av tilnærmet totimers grunnrute på strekningen Oslo-Kristiansand – Stavanger. Det pågående arbeidet med konkurranseutsetting av persontrafikken vil kunne ha stor innvirkning på videre utvikling av fjerntogtilbudet. På kort og mellomlang sikt ser vi at den økte frekvensen som planlegges på flere strekninger, vil føre til bedre muligheter ved overgang fra innenlands fjern- og regiontog til grensekryssende tog.

Fjerntogstrategien har på strekningen Oslo - Bergen sett at totimers grunnrute er samfunnsøkonomisk lønnsomt med dagens trafikkgrunnlag. Ved gjennomføring av NTP-porteføljen vil økt frekvens også være bedriftsøkonomisk lønnsomt. Det anbefales et ruteopplegg som tilbyr både økt frekvens og enkelte raskere avganger med færre stopp. Frekvensen økes i takt med avtalen i Trafikkpakke 3, tilgjengelig materiell, og med mål om dobling av rutetilbudet i løpet av NTP-perioden.

Vy Tog hadde oppstart for togtrafikken i Trafikkkpakke 3 vest, samtidig som Bane NOR åpnet for trafikk gjennom den nybygde Ulrikstunnelen desember 2020. Samtidig med trafikkstarten lanserte Vy sine planer for Bergensbanen, hvor det blir en rekke forbedringer og flere avganger fra desember 2021. Bergensbanens fjerntog øker da til seks daglige avganger, og det nye tilbudet gir en tilnærmet totimersfrekvens på morgen og ettermiddag.

Fjerntogstrategien har på strekningen Oslo – Trondheim sett at totimers grunnrute vil være samfunnsøkonomisk lønnsom mot slutten av inneværende NTP-periode. Tilsvarende som for Oslo- Bergen anbefales en opptrapping til totimers grunnrute. Der det anbefales noen raskere ruter mellom Oslo og Bergen, anbefales det for Oslo – Trondheim at underveismarkedet prioriteres i ruteopplegget og at tilbudet økes gradvis i takt med IC-utbyggingen og tilgjengelig materiell.

For strekningen Oslo – Trondheim planlegges for sju avg/døgn/retning (herav ett nattog) fra R22. Det betyr en økning på tre avganger i hver retning sammenlignet med i dag (to ligger i SJs satsingsprogram som er kontraktfestet mens den tredje er en opsjon som direktoratet vil utløse).

## 7.5 Styrke det internasjonale samarbeidet

Kunnskapsgrunnlaget presentert i de foregående kapitlene understreker behovet for å styrke det internasjonale samarbeidet på flere områder.

Kundeundersøkelsen peker på at raskere reisetid, bedre korrespondanser og reisegaranti ved forsinkelser er sentrale forbedringer som må på plass for at flere kunder skal velge tog på utenlandsreiser. For å møte dette behovet må det samarbeides tettere på tvers av landegrenser, både mellom togoperatører, infrastrukturforvaltere og de som bestiller ruteleier i de ulike landene. Det er videre et tydelig ønske fra kundene om direkte ruter til byer utenfor Norden, gjerne med nattog.



Kunnskapsgrunnlaget trekker frem også andre forhold som understreker behovet for internasjonal koordinering. I webinaret som ble arrangert i regi av prosjektet Persontog til utlandet, ble det belyst at ulike tekniske løsninger og krav til togmateriell mellom land skaper barrierer for grensekryssende trafikk. Det er også pekt på ulik prioritering av kommersielle tog ruter i rutetildelingen, og at planlagte stengninger av jernbanen både i Norge og Sverige pga. vedlikehold har innvirkning på det internasjonale persontogtilbudet. Kundene har i tillegg gitt tilbakemelding om at det er komplisert å få informasjon om, og å bestille internasjonale togreiser.

Norge har sluttet seg til de europeiske initiativene *International Rail Passenger Platform*, og er også i ferd med å slutte seg til det tyske initiativet om *TransEuropExpress 2.0*. Ved å delta i initiativet *International Rail Passenger Platform* har Norge sammen med de andre landene i Europa forpliktet seg til å jobbe for å styrke de internasjonale persontogforbindelsene på flere områder. Gjennom *TransEuropExpress 2.0* vil det arbeides for realiseringen av et europeisk høyhastighetstilbud som på sikt også skal inkludere et tilbud på strekningen København-Stockholm. Dette er viktige initiativ som på sikt vil gi muligheter for bedre persontogtjenester også fra Norge, og Norge har foreslått at strekningen Oslo – København blir en del av TEE 2.0.

Det er imidlertid også behov for tiltak på kort og mellomlang sikt. Trafikverket i Sverige arbeider nå med utvikling av et fremtidig nattogtilbud mot Hamburg og Brussel. For å møte kundenes behov om direkte ruter til byer utenfor Norden vil en kobling fra Norge mot et slikt tilbud være avgjørende. I tillegg vil det være viktig å samordne arbeidet blant de nordiske landene blant annet når det gjelder korrespondanser og overganger i det nordiske togtilbudet generelt, prioritering og ruteleier for grensekryssende tog, planlagte stengninger av jernbanen og for samordnede løsninger for billettering og reiseinformasjon. Norge har tatt initiativ til igangsetting av en nordisk jernbanestudie, som vil gi mulighet for nordisk koordinering og samarbeid om forbedringstiltak.

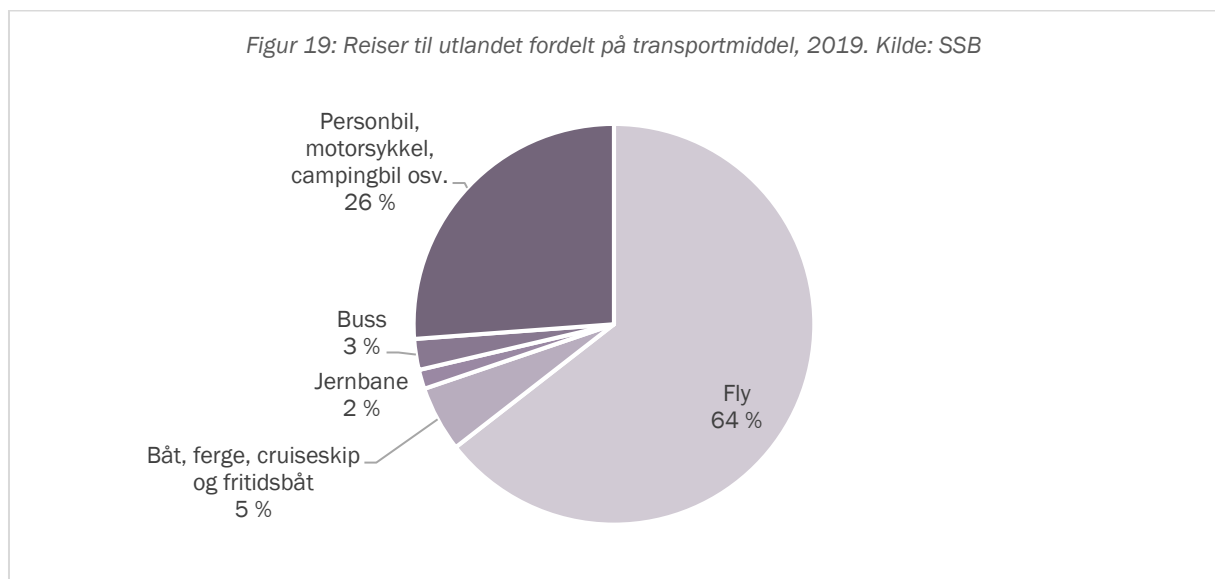
# 8 Våre anbefalinger

## 8.1 Ytterligere vurderinger av markedet og regulatoriske forhold er nødvendig

Vi ser at alle våre fire grensekryssende strekninger vil få en solid vekst i passasjertallene i årene som kommer. De to nordligste strekningene har lavest vekst i reelle tall, og den største veksten ser ut til å kunne komme på strekningen Oslo – Stockholm. Det er gjennomført en rekke utredninger for denne strekningen, og Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet gjøre en vurdering av alternativ finansiering for delvis ny trase på strekningen slik at reisetiden kan komme ned fra ca. 5,5 timer til ca. 3 timer.

For at Jernbanedirektoratet skal kunne vurdere om det er aktuelt å aktivt gå inn for å styrke de grensekryssende strekningene, trenger vi mer kjennskap om markedet, om eventuelt materiellbehov og inntekspotensialet. Transportmiddelvalget for reisende fra Norge til utlandet i 2019 viser at kun to prosent velger tog til utlandet, 26 prosent velger bil og hele 64 prosent velger fly. Innsats i tilbudsforbedringer på personreiser til utlandet må også ses opp mot hvor stort markedsgrunnlaget er. En markedsanalyse vil også kunne si noe om regional grensekryssende trafikk. Endepunktsmarkedene er viktige, men det er også den regionale trafikken.

En markedsanalyse vil kunne si noe om det er interessant for kommersielle aktører å gå inn i markedet, eller om staten skal gå inn og kjøpe trafikk. I dag har Jernbanedirektoratet mulighet til å styrke grensekryssende trafikk gjennom avtaler med Trafikverket, slik vi gjør for trafikken over Ofotbanen. I kapittel 2 viser vi til at det ikke er gjort store utredninger om muligheter for grensekryssende trafikk i de tre første trafikkpakkene. De mulighetene som ellers finnes for grensekryssende trafikk er det frie markedet, konkurranseutsetting eller direktetildeling. Prosjektet mener det bør vurderes nærmere hvilket handlingsrom Jernbanedirektoratet har for å styrke grensekryssende trafikk ved å se mer på juridiske og regulatoriske forhold.



## 8.2 Våre anbefalinger

I kapittel 7 beskrev vi fire ambisjoner vi har kommet fram til for videre satsning på persontog til utlandet. Vi utdypet videre hvilke muligheter vi ser innenfor de fire områdene. Vi ser at flere av våre ønsker om tiltak allerede er i ferd med å etableres uavhengig av dette prosjektet, og vi ser at for noen andre aktuelle tiltak, trenger ytterligere utredninger.

Her gir vi en konkretisering av våre anbefalinger:



---

### Det må bli enklere å finne fram til informasjon om togtider til utlandet, hvordan man kan bestille billetter og hvilke vilkår som gjelder for slike reiser

- Informasjonskampanje for å øke kunnskapen om hvordan planlegge utenlandsreiser
  - Ansvar: Forslaget er allerede diskutert med Entur. Jernbanedirektoratet følger opp
- Etablere et samarbeidsprosjekt mellom nordiske jernbanemyndigheter for å vurdere felles selvbetjent løsning for salg av togbilletter i Norden.
  - Ansvar: Jernbanedirektoratet



---

### Det må bli bedre togforbindelser fra Norge til kontinentet

- Grundigere markedsanalyse for å vurdere utvidelse av tilbudet på alle de fire grensekryssende linjene er nødvendig. En markedsanalyse må også vurdere hva som trengs av materiell, andre kostnader, hva som kan være inntekspotensial på de ulike strekningene.
  - Ansvar: Jernbanedirektoratet
- På bakgrunn av markedsanalysen bør det gjøres en vurdering om det skal inngås avtaler på de ulike strekningene i samarbeid med Trafikverket eller om det i framtiden også skal være kommersiell drift av strekningene. Det må gjøres en grundigere juridisk vurdering av de ulike alternativene.
  - Ansvar: Jernbanedirektoratet



---

### Det må bli bedre korrespondanser på togtilbudet innenlands slik at man raskere kan koble seg på tilbudet som går til utlandet

- Gjennomføring av fjerntogstrategien og trafikkpakkene gir økt frekvens på fjerntogstrekningene, og bidrar til bedre korrespondanse fra Oslo til utlandet. Det skal ses nærmere på felles transportvilkår og problematikken rundt korrespondanse for internasjonale tog i et eget prosjekt.
  - Ansvar: Jernbanedirektoratet



---

### Vi må styrke det internasjonale samarbeidet for å optimalisere internasjonal persontogtrafikk

- Jernbanedirektoratet skal være aktiv pådriver og deltaker i en nordisk jernbanestudie. Vi viser til forslag til slik studie, som skal oversendes Samferdselsdepartementet.
    - Ansvar: Jernbanedirektoratet
- 

## 8.3 Oppsummering og Utredningsinstruksen

Alle statlige utredninger skal legge til grunn den såkalte Utredningsinstruksen (Finansdepartementet 2016). I prosjektets styringsdokument legger vi til grunn at vi skal følge instruksen, og besvare det som er etablert som minimumskrav for alle utredninger i form av seks spørsmål. Det står også i Utredningsinstruksen at kravene til utredning og ressursene som brukes på utredningen bør stå i forhold til virkningene av foreslåtte tiltak.

Vi velger å kort kommentere de seks minimumskravene i Utredningsinstruksen slik (spørsmålene er uthevet):

- 1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?** Det er for komplisert å reise med tog til utlandet. Kundeundersøkelsen vi har gjennomført peker på manglende informasjon om hvordan finne ruter og kjøpe billetter, og at det ikke oppleves som effektivt og sømløst nok til å reise med tog til utlandet.

2. **Hvilke tiltak er relevante?** Basert på kundeundersøkelsen, kartlegging av dagens tilbud og innspill fra aktører i sektoren, har vi beskrevet fire ambisjonsområder som vi mener vil styrke tilbudet, jamfør kapittel 7.1.
3. **Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?** Vår utredning viser at Jernbanedirektoratets handlingsrom kan ha begrensninger innenfor de ulike tiltakene. Vi mener det må gjøres prinsipielle vurderinger av vårt handlingsrom og hvilken rolle Jernbanedirektoratet skal ha for å kunne styrke togtilbudet til utlandet. Temaet er under diskusjon også i arbeidet med trafikkpakkene.
4. **Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?** Vi mener tiltakene vi har foreslått vil styrke tilbudet, både for eksisterende kunder og for nye. Samtidig ser vi at det er allerede planlagt gode tilbudsforbedringer. Men i løpet av utredningen har vi sett at vi i for liten grad har kunnskap om markedet, og har dermed ikke tilstrekkelige kunnskap om effekten av alle tiltak.
5. **Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?** Vi har konkretisert våre forslag til tiltak i avsnitt 8.2.
6. **Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?** Vi har vist til at flere av tiltakene trenger en grundigere markeds- og kostnadsvurdering. Jernbanedirektoratets rolle må også klargjøres dersom vi skal skape handlingsrom for eventuelt offentlig kjøp av trafikk for reiser over grensen. Et mer formalisert nordisk samarbeid er også av vesentlig betydning da det i dag er forskjeller mellom landene som skaper barrierer både teknisk og regulatorisk. Når dette prosjektet avsluttes, er all grensekryssende persontogtrafikk stengt grunnet pandemien. Hvordan vårt reisemønster vil være etter pandemien er vanskelig å forutse, og forbedret togtilbud over grensen må tilpasses et post pandemi marked.

## 9 Referanser

Bane NOR 2020: Rutetilbud for R21: <https://www.banenor.no/kundeportal/ruter-og-sportilgang/>

Finansdepartementet 2016: *Instruks om utredning av statlige tiltak (utredningsinstruksen)*

Jernbanedirektoratet 2020: *KVU Kongsvingerbanen. Hovedrapport.*

Jernbanedirektoratet 2020: *Jernbanen mot 2050. Jernbanedirektoratets perspektivanalyse. Fagrapport, 2020*

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

Jernbanedirektoratet 2019: *Fjerntogstrategi, sluttrapport.*

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

Urbanet Analyse: «*I kjølvannet av koronapandemien. Kartlegging av endring i togreisenes preferanser og potensialet for etterspørselsstyring*», Rapport 140/2020

Rambøll / Oslo Economics, 1.10.2018: *Beslutningsgrunnlag for Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi, lang sikt.*

Sjögren, Jerker og Kyster-Hansen, Helene 2018: *För gränsöverskridande infrastrukturplanering. Rapport E12 Atlandica Transport, WP2, Interreg Botnia-Atlantica*

Trafikverket 2020: *Nattågstrafik till Europa*

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

# 10 Vedlegg

- Vedlegg 1 [Rapport Persontog til utlandet, utarbeidet av Opinion for Jernbanedirektoratet, 05.10.2020](#)
- Vedlegg 2 [Situasjonsbeskrivelse. Underlag for prosjektet Persontog til utlandet](#)