



STORTINGET

Representantforslag 149 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentant Une Bastholm

Dokument 8:149 S (2018–2019)

Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om å styrke dag- og nattogtilbudet i Norge og mellom Norge og Europa

Til Stortinget

Bakgrunn

Folk ønsker å bidra til å kutte sine egne klimagassutslipp, og etterspørselen etter bærekraftige reisealternativer er økende. De siste årene har det vært en jevn vekst i antallet togreiser, og siden 2013 har tallet på passasjerer økt med mer enn 10 millioner. Flere bruker toget til og fra jobb, og på fritida. Likevel er det vanskelig å reise og dyrt med nattog i Norge i dag, og umulig å reise med nattog mellom Oslo og Europa.

Samtidig viser en gjennomgang Framtiden i våre hender gjorde i 2017, at tre av Europas 16 mest trafikkerte flyruter er norske innenriksruter, med Oslo–Trondheim på 6. plass, Oslo–Bergen på 9. plass og Oslo–Stavanger på 16. plass. I tillegg kommer Oslo–København på 19. plass og Oslo–Stockholm på 25. plass. Siden 2005 har Norge doblet flytrafikken.

Per i dag finnes det ikke noe tog uten bytte mellom Oslo og København, hverken dag- eller nattog. Begge deler har eksistert tidligere, men blitt avvirket. Forslagsstiller mener at en reetablering av natt- og dagtog til Europa uten togbytte vil være et godt tilbud for de reisende og kan bidra til å få en større andel passasjerer over på tog.

Sommeren 1990 gikk det ett gjennomgående morgentog fra Oslo til Hamburg, ett gjennomgående nattog fra Oslo til Hamburg, ett gjennomgående formiddagstog fra Oslo til København og Rødby, ett ekstra sommer-

tog fra Oslo til København samt det tradisjonelle nattoget fra Oslo til København.

Som følge av Storebæltsforbindelsen, Øresundsbroen og nesten sammenhengende dobbeltspor gjennom Sverige kan kjøretidene med tog fra Oslo til Hamburg kuttet med tre og en halv time i forhold til slik de var tidligere på 90-tallet, ned til tolv timer.

Tidlig på 2000-tallet gikk det raske ekspressstog mellom Oslo og København. Dette var et forsøk på å møte konkurransen fra lavprisfly og ekspressbusser, men tilbudet overlevde ikke konkurransen uten offentlig støtte.

I dag tilbys det to daglige reisealternativer med dagtog Oslo–København. Begge forutsetter togbytte i Göteborg, og total reisetid er 7–8 timer. Togoperatørene på norsk og svensk side samarbeider ikke om markedsføring av tilbudet. For reiser forbi København kreves det at kundene kjøper billetter gjennom minst to forskjellige salgskanaler, noe som gjør tilbudet vanskelig tilgjengelig og dermed skremmer bort passasjerer. Her vil et ekspressstog og en forbedret billettløsning være et vesentlig bedre tilbud til passasjerene. Ekspressstog mellom Oslo og København må også ses i sammenheng med det planlagte nattogtilbudet mellom Sverige og flere europeiske byer.

I den svenske regjeringsavtalen fra januar i år heter det at det skal bli enklere å bestille togreiser til utlandet, og at Trafikverket gis i oppdrag å kjøpe nattogtrafikk med daglige avganger til flere europeiske byer. Et aktuelt konsept er et nattog fra Stockholm med vogner til for eksempel Berlin, München og Brussel, som vil få avgang fra Malmø seint på kvelden. Forslagsstiller mener at det trengs et raskt og gjennomgående ettermiddagstog fra Oslo, noe som vil gi effektiv omstigning til det svenske nattoget og styrke dets trafikkgrunnlag.

Et slikt nattog til kontinentet vil ha gode forbindelser videre til populære destinasjoner som Praha, Wien, Salzburg, Amsterdam, Berlin, Antwerpen, London og Paris med en ekstra togtur på fra to til fire og en halv time.

Forslagsstiller mener at det også bør reetableres nattog til kontinentet med egne vogner til og fra Oslo. Ettersom et bedre togtilbud sørover vil fange opp trafikk på mange reiserelasjoner, skal det ikke store markedsandeler til før det er trafikkgrunnlag nok til å fylle noen daglige togavganger.

Nattog har generelt vært i motvind gjennom mange år, som følge av økt konkurranse fra fly, ekspressbuss og raskere tog på dagtid. Mye av tilbudet har forsvunnet. Denne trenden har nå snudd. Det østerrikske statsbanelandskapet ÖBB satser på nattog i Europa. Selskapet har tatt over flere linjer fra Deutsche Bahn og utvikler det såkalte Nightjet-tilbudet, dels i samarbeid med andre aktører. I desember 2018 gjenoppsto linja Berlin–Wien, som også har vogner fra Berlin til Budapest og Krakow/Przemyśl.

ÖBB har bestilt 13 nye nattog med sitte- og sovevogner fra Siemens, noe som gir rom for utvidelser. De populære rutene til Italia skal få nye vogner, men det spekuleres også i hvor selskapets neste utvidelse vil komme. Både Amsterdam og Skandinavia er blant kandidatene.

Svenskenes ønsker om å bedre togtilbudet mot Danmark og kontinentet er godt nytt også for nordmenn dersom man legger til rette for at dette kan være en togsatsing for hele Skandinavia gjennom godt samarbeid og planlegging. Forslagsstiller mener at regjeringen derfor må sikre at også nordmenn enklere kan reise med tog mot København, Hamburg, Berlin og andre byer lenger øst, sør og vest.

Forslagsstiller mener at viktige grep er å sikre bedre ruteinformasjons- og billettbestillingsløsninger og å få på plass et gjennomgående ekspresstog til København med gode overgangsmuligheter til nattog til kontinentet.

Det svenske togselskapet SJ har i en pressemelding fra 7. desember 2017 kunngjort at selskapet ønsker å kjøre 8 hurtige avganger daglig hver retning mellom Stockholm og Oslo fra 2022. Dette er planlagt uten økte offentlige tilskudd. Forslagsstiller mener det er viktig at norske myndigheter legger til rette for at dette tilbudet kan bli en realitet, og at man dermed kan få attraktive tog mellom hovedstedene med kjøretider på mellom fire og en halv og fem timer.

Det kjøres nattog med sovevogner innenlands i Norge mellom Oslo og Stavanger, mellom Oslo og Bergen, mellom Oslo og Trondheim og mellom Trondheim og Bodø. I 2006 restrukturerte daværende NSB tilbudet om nattog gjennom å inndra vogner til flere byer, redusere den generelle kapasiteten vesentlig og sette opp prisene. Kun de beste vognene er beholdt, og lavpristil-

budet, bortsett fra sittevogn, forsvant. Det er nå kun mulig å kjøpe hele kupeer.

I dag disponerer Norske tog AS bare 20 sovevogner. Sovevognene benyttes fullt ut i de nattogene som går i dag, og det er ikke mulig å utvide tilbudet uten å skaffe flere sovevogner.

Den store etterspørselen, tross dagens høye priser, tilsier at det er grunnlag for økt kapasitet i eksisterende nattog innenlands. Dette underbygges også av det høye passasjertallet på flystrekningene mellom Oslo og henholdsvis Stavanger, Bergen og Trondheim, som er blant de høyest trafikkerte innenlandsrutene i Europa. Flere sovevogner vil bidra til å gi passasjerene større frihet til å velge et klimavennlig reisealternativ.

I flere andre land tilbys det også liggevogner med enklere standard og vesentlig lavere priser. Et slikt konsept, der vognene kan brukes både natt og dag, mener forslagsstiller bør vurderes også her i Norge.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utvikle og promotere et nattogtilbud som reduserer antallet avganger med fly mellom storbyene i Norge og mellom Norge og Europa.
2. Stortinget ber regjeringen om snarest å legge til rette for gjennomgående ekspresstog mellom Oslo og København, med gode overgangsmuligheter til nattog til kontinentet som svenske myndigheter nå arbeider for å få etablert.
3. Stortinget ber regjeringen om å sikre bedre ruteinformasjons- og billettbestillingsløsninger for togreiser mellom Norge og Europa.
4. Stortinget ber regjeringen sørge for at det etableres nattog mellom Oslo og Berlin.
5. Stortinget ber regjeringen sikre at svenske SJs ønsker om flere og raskere togavganger mellom Stockholm og Oslo, uten økte offentlige tilskudd, lar seg realisere.
6. Stortinget ber regjeringen sikre at det anskaffes flere sovevogner til de eksisterende nattogene i Norge. Noen av vognene bør ha en enklere standard med flere sengeplasser i hver kupé, noe som er gunstig for blant annet grupper og familier som reiser sammen, og som gjør det lettere for toget å konkurrere i lavprissegmentet.
7. Stortinget ber regjeringen snarest sørge for at det blir mulig å kjøpe billett i delt kupé på nattog i Norge.
8. Stortinget ber regjeringen styrke nattogtilbudet gjennom så langt som mulig å tilby at passasjerer

kan sove ut før de forlater toget ved ankomst tidlig på morgenen, og likeledes at passasjerer kan legge seg i vogner som kobles på toget i løpet av natten.

9. Stortinget ber regjeringen gjenopprette tilbud om nattog også på lørdager.

14. mai 2019

Une Bastholm

