

Åbent brev fra For Jernbane (Norge), Rådet for Bæredygtig Trafik (Danmark) og Svenska Järnvägsfrämjandet til Samferdselsminister **Jon-Ivar Nygård**, Transportminister **Thomas Danielsen** og Infrastrukturminister **Andreas Carlson**

NATTOG OSLO-KØBENHAVN, MED MER

Vi viser til nyheden om at den danske regering er klar til at støtte etableringen af et nattogetilbud mellem København og Oslo. - Nu er det op til den norske regering og Stortinget at følge op, udtaler Svenska Järnvägsfrämjandet, Rådet for Bæredygtig Trafik og For Jernbane.

Om vi börjar i nord, så har Narvik och Stockholm nattågsförbindelse. Det er bra.

Nu utreds om Stockholm och Trondheim kan få direkt dag- og nattågsförbindelse när Meråkerbanen är färdig elektrifierad om ca ett års tid. I praktiken är det frågan om att förlänga SJs tåg som i dag vänder i Duved till Trondheim. Om det ska bli något av är en fråga om finansiering. Vi hoppas svenska och norska järnvägsmyndigheter och regeringar får detta på plats.

Mellan Oslo och Stockholm körs i dag 5 dagtågpar. Här har man saknat nattåg sedan 2009. Vi utmanar Norges och Sveriges regeringar att engagera sig även här.

Stockholm och Malmö har sedan 2021 haft direkt nattåg till Berlin. Det bör vara till inspiration.

Oslo - København, både nattoget og dagtoget, er en missing link i det nordiske og europeiske togtilbudet. Derfor kan fokuset ikke bare være på om de som flyr Kastrup-Gardermoen vil gå over til tog, men også på reiser mellom norske fjerntogstrekninger og fjerntog i Europa. Stadig varmere klima vil gjøre at spanjoler og italienerne vil trekke nordover om sommeren. De bør tilbys flere alternativer enn fly. Og i motsetning til fly, gjør tog stopp underveis. En togpendel mellom Oslo og København vil derfor også være et tilbud for Fredrikstad - Halmstad og Halden - Malmö.

For å ta tog mellom Oslo og København i dag må du bytte i Göteborg. Vi har greid å finne 7 daglige avganger fra Oslo S i tidsrommet kl. 06.11 - 16.15 som korresponderer med tog videre til København. I motsatt retning greide vi å finne 4 daglige avganger i tidsrommet kl. 9.30 - 15.30. Overgangen i Göteborg tar mellom 22 og 60 minutter, men typisk ca. 50 min. Hele togturen København–Oslo tar mellom 7:18 t og 9:00 timer, men typisk 8:15 t. Det er på linje med direkte buss.

Selv om Vy nå har doblet antall avganger til Göteborg er likevel bytte og ventetid en terskel mot å velge tog mellom Oslo og København. Et gjennomgående tilbud vil være hurtigere, mer behagelig, enklere å kjøpe billett og slippe bekymring for forsinkelser.

Et togtilbud Oslo–København på dagens bane bør etter vårt syn bestå av minst 2 direkte dagtoget og et nattoget i hver retning. Vi spør om et slikt togtilbud kanskje bør la være å kjøre innom Göteborg Central hvor det må endre kjøreretning? Det vil spare en del tid. Göteborg kan alternativt betjenes med stopp på f.eks. Gamlestaden, Liseberg eller Mölndal. Ved å kutte Centralen i Göteborg bør det være mulig å kjøre København-Oslo på under 7 timer.

SJ har planer om å kunne kjøre 3 daglige togpar Oslo-København fra 2027. Også DSB har planer om å kjøre dagtog København - Oslo med nye Talgo-vogner som ledd i et EU-støttet prosjekt. Det er fortsatt usikkert om planene kan virkeliggjøres.

Vy disponerer nye FLIRT-motorvogner som teknisk burde kunne kjøre til Malmö. Kanskje et samarbeid mellom SJ, DSB og Vy om tilbudet på strekningen Oslo-Göteborg-Malmö-København kunne være fruktbart?

De nye fjerntogene som er bestilt til Norge vil alle bli spesifisert slik at de kan kjøre både på 15.000 og 25.000 volt, og derfor kunne kjøres helt til København. De første fjerntogsettene skal erstatte utslitte tog på Bergensbanen i 2027, så det blir et spørsmål når Oslo-København ev. ville kunne få disponere noen av de nye settene.

Når det gjelder nattog og sovevogner så disponerer verken SJ, Vy eller Snälltåget materiell som kan settes i trafikk Stockholm-Oslo eller Oslo-København. Vi anser at et godt tilbud bør bestå av sove- og liggevogner som trekkes med lokomotiv. Vi viser til de investeringene ÖBB gjør i nytt vognmateriell.¹ De første ble satt i drift fra ruteskiftet 11. desember 2023. Vi oppfordrer våre skandinaviske regjeringer til å undersøke mulighetene for et innbyrdes samarbeid med forbilde i ÖBBs nattog, for så raskt som mulig å kunne etablere nattog der det mangler i Skandinavia i dag.

Når det gjelder klima er elektriske tog nullutslipp. Passasjerfly er avhengig av fossil energi. I tillegg kommer ekstra klimapådriv med cirruseffekten. Når det gjelder energiforbruk per passasjer gjorde For Jernbane i 2012 en beregning hvor vi sammenliknet fly med 72 % passasjerbelegg og nattog med 56 %. Da bruker fly 5,8 ganger mer energi enn nattog per passasjer. Dette er viktig i en verden hvor energi er et knapt gode.

Norsk jernbane stod i 2021 for bare 0,05 mill. tonn klimagassutslipp av totalt 16,4 mill. tonn fra transportsektoren.² Det er langt lavere enn jernbanens transportytelse på 4-5 % skulle tilsi.

Med samme belægning slipper et fly economyclass ud 300 g CO₂ekv/passasgerkm. og et nyt NightJet tog 20 g/passasgerkm., så faktor er 1:15, tal fra Back-on-Track baseret på Europæiske Miljøagenturs beregninger.³

Derfor er det at flytte transport over på jernbane en del af det grønne skifte og løsningen på energi- og klimakrisen, ikke flere motorveje eller større flypladser.

Med vänlig hälsningar

Kjell Erik Onsrud (leder) For Jernbane, leder@jernbane.no

Poul Kattler (forperson) Rådet for Bæredygtig Trafik, poul@kattler.dk

Ulf Flodin (ordförande) Svenska Järnvägsfrämjandet, ordf@jarnvagsframjandet.se

¹ <https://www.nightjet.com/en/komfortkategorien/nightjet-neue-generation>

² <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/>

³ <https://baeredygtigtrafik.dk/indenrigstransportens-klimabelastning/>