

## Vedlegg 3 – Referat workshop ekstern referansegruppe

# Oslo–Göteborg

Utvikling av jernbanen i korridoren



Ett samarbete mellan:



TRAFIKVERKET



Jernbaneverket

# **1 Referat fra møte med den eksterne referansegruppen**

Det ble holdt møte i prosjektets eksterne referansegruppe 20. november 2015. Som del av møtet ble det utover en orientering om utredningen holdt en todelt workshop der markedsutvikling, utfordringer og behov for gods- og persontrafikken på bane ble kartlagt. Under følger referat fra de to parallellene.

## **1.1 Tilbakemeldinger workshop for persontransport**

Det er svært ulike former for reiser som utføres i korridoren. På deler av strekningen foregår det en rekke arbeids- og studiereiser samt en stor andel fritidsreiser. Göteborg er et viktig målpunkt for tjenestereiser, siden det her er et stort antall norskeide bedrifter. En betydelig andel av reisene som gjennomføres har endepunkter som ikke dekkes av et togtilbud. Valg av transportmiddel styres av opplevd komfort, frekvens, avgangstid, reisetid, stoppmønster, tilbud om bord samt pris. Frekvens og avgangstid blir trukket fram som minst like viktige som reisetid, og for å øke antallet reisende med tog mellom Oslo og Göteborg bør produktet i større grad tilpasses markedets behov.

Mye av kundegrunnlaget som benytter nåværende togtilbud på strekningen er basert på funksjonen som regiontog med relativt tett stoppmønster underveis. Med dagens infrastruktur framstår et parallelt fjerntogtilbud som lite realistisk og vanskelig å realisere grunnet begrenset kapasitet. En kortsiktig mulighet til bedret frekvens mot Göteborg er et regiontog mellom Halden og Göteborg som korresponderer med regiontog til Oslo. Gjennom økt frekvens for de grenseoverskridende regiontogene kan markedsgrunnlaget bygges opp, og på sikt muligens skape forutsetninger for kommersiell fjerntogtrafikk mellom de to store byene.

For å bedre konkurranseevnen til jernbanen i korridoren bør strekningen Oslo-Göteborg ses i større sammenheng, for eksempel relasjonen Oslo-København-Europa der redusert reisetid er avgjørende. For å bygge et marked bør økt frekvens på det grensekryssende togtilbudet over en periode kjøpes. Videre kreves det politisk vilje til å integrere regionene, og det etterspørres større grad av felles planlegging av infrastruktur over grensen. Det er viktig at landenes nasjonale transportplaner også inneholder satsning på forbindelsen over grensen. Næringslivet og jernbaneoperatørene er viktige partnere i arbeidet med å øke handelen og samarbeidet mellom regionene. Det oppleves at det lokalt og regionalt finnes vilje til å satse på korridoren, og forventes at bedre jernbaneforbindelser i Norden også er av nasjonal interesse.

Gruppenes vurdering av prosjektets scenarier ble oppfattet som for defensive. Det bør være en målsetning om økt frekvens og bedre markedstilpasning på kortere sikt enn 2021, og reisetidene for persontog bør reduseres mer enn det scenariene forutsetter.

## **1.2 Tilbakemeldinger workshop for godstransport**

Befolkningsvekst og økende kjøpekraft har ført til en videre økning i etterspørselen av konsumvarer. En stor andel av konsumvarene til Norge transporteres nordover gjennom denne korridoren. Volumet som transporteres er stort, og toget burde i denne sammenheng hatt en større markedsandel. Det er stor retningsubalanse i korridoren, som sammen med produksjonssted, lagerstruktur mv. til en viss grad preger valget av transportmiddel. I motsatt retning står skog- og trelastprodukter for mye av volumet, der etterspørselen etter jernbanetransporter er større enn kapasiteten på banenettet.

For valg av transportform hadde gruppene følgende prioritering:

1. Kostnad
2. Kvalitet
3. Transporttid
4. Miljø

Dette bildet vil variere noe avhengig av varegruppe.

Omlastingskostnader utgjør en ikke ubetydelig del av kostnadene ved transporter, mens det for operatørene er transporttiden som i betydelig grad er kostnadsdrivende.

Transporttid ned til fire timer fra Göteborg til Oslo er sentralt for at en del konsumvarer skal kunne nå fram til kundene. Dette oppnås i dag med bil, men ikke med tog. Kjøretider på linje med bil vil ikke være nødvendig for alle godstog, men muligheten for rask transport må være til stede dersom banetransporten skal kunne konkurrere om tidskritiske varegrupper.

Jernbanens fallende markedsandel i korridoren i etterkant av finanskrisen skyldes en rekke forhold:

- Liberalisering av lastebiltrafikken og videre utbygging av E6 til fire felt. Begge deler har redusert kostnadene for transport på veg, og sammen med lastebilens fleksibilitet og omstillingsevne økt veitransportens konkurransekraft i vesentlig grad.
- Pålitelighetsutfordringer og begrenset kapasitet for jernbanetransporter rundt storbyene sammen med økte baneavgifter (i Sverige) har svekket jernbanens konkurransekraft i begge land.
- Det har vært en framvekst av sentrallagre i Sverige som i liten grad er tilknyttet jernbaneterminaler. Dette fører til større omlastingskostnader dersom vareeiere ønsker at transportene skal gå på bane.

Etter finanskrisen i 2008-2009 har ikke jernbanen vært i stand til å ta tilbake tapte markedsandeler i Norge.

For å styrke jernbanens konkurransekraft i korridoren må følgende skje:

- Forutsigbarheten til godstransporten må forbedres, og det må være mulig å framføre lengre godstog med snitthastigheten opp mot 80-90 km/h. Godstrafikken bør få økt prioritering i forhold til persontrafikken.
- Jernbanetransportens kostnader må reduseres kontra alternativene gjennom effektivisering av de ulike leddene i transportkjedene.
- Markedsvilkårene mellom transportformene må være like, og det må være like spilleregler.
- Godstrafikk på bane er avhengig av god tilgjengelighet gjennom store deler av døgnet, og vedlikeholdsarbeid på banenettet må om mulig ikke ramme godstrafikken.
- Det er viktig å se strekningen Oslo-Göteborg som en del i et større system, som inkluderer Norge, Sverige og øvrige deler av Europa.

Gruppens vurdering av prosjektets scenarier om fremtidig markedsandel var noe splittet, fra for defensive til veldig ambisiøse.

Ett samarbete mellan:



Trafikverket  
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97  
Web: [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)  
E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)



Jernbaneverket  
Postadresse: Postboks 4350, 2308 Hamar  
Telefon: +47-05280  
Web: [www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)  
Epost: [kundesenter@jbn.no](mailto:kundesenter@jbn.no)