

Møte mellom Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA) og Samferdselsdepartementet (SD) om togreiser.

Av Linda Parr og Finn Bjørnar Lund

Bakgrunn

Tog som reisemåte har lenge vært på vikende front i forhold til fly og privatbil, også på lange distanser. Det er særlig uheldig med tanke på klima der en togpassasjer belaster klima med en brøkdel i forhold til fly og privatbil. For mange av oss eldre er tog en særlig *god reisemåte først og fremst fordi det sparer klima, men også for egen komfort*. BKA's lokallag i Oslo er bedt om å fronte tog som tema. Erfaringer med togreiser er tidligere omtalt på hjemmesiden, og styret i Oslo har tidligere sendt brev til NSB om erfaringer med togtilbudet i Norden, bl.a. når det gjelder frekvens og billettsalg. Dette er bakgrunnen for at leder for lokallaget i Oslo, Linda Parr og styremedlem i BKA, Finn Bjørnar Lund, hadde møte med Samferdselsdepartementet for å lære mer om planer for tog som kommunikasjonsmiddel framover, og for å fremme synspunkter på bakgrunn av erfaringer med togreiser i Norden. Fra Samferdselsdepartementet deltok avdelingsdirektør Lars Krogseth fra Baneseksjonen og seniorrådgiver Signe Hovbrender fra Kollektivseksjonen.

BKA og SD bør ha felles interesser av å få flere til å bruke tog framfor fly og bil

Regjeringen har uttrykt en sterk vilje til satsing på tog i statsbudsjettet i forhold til budsjettene før. Denne satsinga er særlig begrunnet i behovet for utbygging av «triangler» rundt de to-tre største byene. Det er utmerket at en satser sterkt på moderne togtrafikk slik at flest mulig bruker tog til og fra arbeid. SD understreket at også driften av de lange reisene i Norge får nye budsjettmidler. Det er altså håp om at det vil legges bedre til rette også for besteforeldre som ønsker å reise mellom landsdelene i Norge. Akkurat hvordan er foreløpig uklart.

Samtidig ble det presisert at økonomisk inntjening er blitt det overordnede styringsprinsipp etter at vi fikk to statseide selskaper Jernbaneverket, som tar seg av linjer og nett, og NSB, som drifter togreiser. Muligheten til å styre jernbanepolitikken ble svekket og overlatt til selskapene. Regjeringen driver dette videre med sikte på konkurranseutsetting av togtrafikk på norske linjer. Dette passer med EU's politikk (se nedenfor).

Togreiser i Norden

Erfaringene som besteforeldre har med togreiser mellom Norge, Sverige og Danmark ga grunnla for innspill til SD:

- Billettbestillinger (elektronisk, pr. telefon eller ved oppmøte) bør kunne gjøres på en måte som gjør det attraktivt å velge tog. BKA viste til eksempler som åpenbart kan forbedres.
- Tog er en hyggelig reisemåte, men togsjift gjør det mye mer tungvint: Direkte tog f.eks. til København (KBH) er sterkt ønskelig. Dette ønsket vil bli betydelig forsterket når Fehmarn-utbygginga, et stort tunnell- og banesystem fra kontinentet til KBH, vil stå ferdig rundt år 2020. Dette vil knytte Danmark til høyhastighetstog.

Billett kjøp må samordnes også for reisestrekninger med ulike selskap som operatører. Disse punktene ville SD vurdere å ta opp i sine jevnligte møter med NSB. På lengre sikt oppfordret vi SD til å arbeide også for følgende forhold:

- Det må tas initiativ slik at nordiske jernbaneselskaper samarbeider av hensyn til kundene, og ikke konkurrer på en måte som skaper frustrasjoner og går ut over kundenes interesse for togreiser.
- NSB må promotere togreiser, også til utlandet. I dag skjer dette i liten grad, og ikke spesielt i forhold til seniorer. Det er også mye som kan gjøres for å markedsføre reise med tog til Nord-Norge (Narvik) via Stockholm.
- Utredningen «8-millioners-byen» bør angå norsk jernbanepolitikk også. Dette dreier seg om hvordan en høyhastighetsbane kan utvikles mellom Oslo, Gøteborg og København. Hittil har utredningsarbeidet skjedd ut fra fagfolk og entusiaster. Dessverre virker det som ansvarlige politikere p.t. står på sidelinja. Et større seminar arrangeres om saken 13. januar. Den nye samferdselsministeren sitt initiativ overfor Sverige i 2013 om utvikling av en mer moderne jernbaneløsning mellom Oslo og Gøteborg, både for gods- og persontrafikk, er et annet prisverdig initiativ. Vi ser fram til konklusjonene på utredningen som er varslet ferdig i slutten av 2015.

EU setter rammene for utvikling av togtrafikk framover

I løpet av året vil EU presentere sin Jernbanepakke IV. Det er et plandokument. Hensikten er bl.a. å modernisere og effektivisere togtrafikk mellom EU-land. Pakken kan medføre både fordeler og ulemper for norske tog-interesser, antakelig mest det første. Ulempen er at konkurranseelementet ytterligere vil forsterkes. Men Norge, Sverige og Danmark vil få ytterligere impulser og press på modernisering av togtilbudet.

Oppsummering

Initiativet fra BKA ble tatt positivt i mot fra Samferdselsdepartementets representanter. Noen av eksemplene som ble tatt opp, hadde de fått tilbakemelding om før. De ønsket likevel å ta opp temaene i den såkalte styringsdialogen som de har med sine selskaper et par ganger årlig. Det ble likevel ikke lagt skjul på at den nye eierformen etter todelingen av «gamle» NSB innebærer en større autonomi for NSB og Jernbaneverket, som har fokus på økonomisk inntjening. Det siste fører ikke nødvendigvis til langsiktighet i utviklinga av selskapene.