

Økt marked for fjerntogene?

TØI rapport 2078/2025 • Forfattere: Jon Martin Denstadli, Eivind Farstad, Berit Grue, Knut Veisten • Oslo 2025
• 51 sider

Jernbanedirektoratet arbeider med en ny fjerntogstrategi. Denne rapporten oppsummerer markedskunnskap om langdistansereiser for å vurdere tiltak som kan styrke togets konkurranseposisjon. Data fra nasjonale reisevaneundersøkelser, RVU fly og hyttetrafficanalyser viser et betydelig potensial for å overføre reiser fra fly og bil til tog.

Bakgrunn

Denne rapporten gir innspill til Jernbanedirektoratet sitt arbeidet med ny fjerntogstrategi. Formålet har vært å sammenfatte relevant markedskunnskap om langdistanse persontransport som Transportøkonomisk institutt har innhentet i tidligere prosjekter. Samlet gir disse dataene grunnlag for å vurdere tiltak som kan styrke fjerntogenes konkurransesituasjon mot de andre transportformene. Datagrunnlaget er hentet fra Avinors reisevaneundersøkelser på fly, De nasjonale reisevaneundersøkelsene, «Hyttetrafficundersøkelsen» og «PATHWAYS» (sistnevnte er et prosjekt som så på hvordan man kan tilrettelegge for mer bærekraftige ferie- og fritidsreiser). Spørsmål som belyses i rapporten er blant andre:

- Hvor store er reisetidsulempene for toget sett opp mot fly?
- Hva er overføringspotensialet fra fly til tog på fjerntogstrekningene?
- Hvem er flypassasjerene som er mest tilbøyelige til å ta toget?
- Kan toget styrke seg i underveismarkedet ved at deler av den bilbaserte hyttetrafficen overføres til tog?
- Hvordan kan reisetidsreduksjoner, kostnadsforhold og andre tilbudsforbedringer bidra til å realisere overføringspotensialet?

Overføringspotensialet fra fly til tog på hovedrelasjonene

Det er estimert et potensial for å overføre trafikk fra fly til tog på åtte relasjoner: (i) Oslo-Bergen, (ii) Oslo-Trondheim, (iii) Oslo-Stavanger, (iv) Oslo-Kristiansand, (v) Oslo-Ålesund, (vi) Oslo-Molde, (vii) Oslo-Kristiansund, (viii) Trondheim-Bodø. Med unntak av Oslo-Kristiansand, er fly det dominerende transportmiddelet på disse strekningene. Toget hadde i 2013/14 en markedsandel som varierte mellom 5 % og 18 %. Data fra RVU fly 2022 viser at det er et overføringspotensial på om lag 700 000 flyreiser på disse strekningene (det er da ikke tatt hensyn til at det også er togpassasjerer som vurderer å heller reise med fly). Det må understrekes at dette er basert på uforpliktende utsagn, men det viser likevel et potensial som er



betydelig sett opp mot totaltrafikken for fjerntogene. Overføringspotensialet er større for fritidsreiser enn for forretningsreiser. Sannsynligheten for å vurdere tog som alternativ til fly er generelt sett negativt relatert til inntekt og alder (med unntak av aldersgruppen over 70 år). Kvinner viser generelt større tilbøyelighet for å bytte ut fly med tog. Reisetidsulempen er også en vesentlig faktor for at flypassasjerene ikke vurderer tog. Reisetidsulempen for toget varierer etter strekning. For de to største relasjonene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim er den estimert til henholdsvis 3 timer og 25 minutter (Bergen) og 3 timer og 3 minutter (Trondheim).

Markedsmuligheter i underveismarkedet

Markedsmulighetene i underveismarkedet er vurdert med bakgrunn i Nasjonal RVU 2013/14 og TØIs «Hyttetraffikkundersøkelse». Nasjonal RVU gir tall for underveismarkedet langs hovedrelasjonene. På Oslo-Stavanger er Oslo-Arendal og Oslo-Kristiansand store underveismarkeder (700-800 000 reiser i 2013/14). Bil er den mest benyttede reisemåten på disse strekningene, toget har beskjedne markedsandeler. Mellom Oslo og Trondheim er det flere store underveismarkeder; Oslo-Hamar / Lillehammer / Østerdalen. På disse delstrekningene opp Gudbrandsdalen var togandelene høy, henholdsvis 20 % Oslo-Hamar og 18 % Oslo-Lillehammer. Oslo-Østerdalen hadde omtrent samme trafikkmengde som Oslo-Lillehammer, men vesentlig lavere togandel. Mellom Trondheim og underveismarkedene var reisevolumene betydelig lavere enn på de sørlige delstrekningene til/fra Oslo. Mellom Oslo og Bergen er Hallingdal et stort underveismarked (anslagvis 800 000 reiser til/fra Oslo-området og knapt 300 000 reiser til/fra Bergensområdet i 2013/14). Togandelen er vesentlig høyere mellom Bergen og Hallingdal enn mellom Oslo og Hallingdal (19 % mot 4 %).

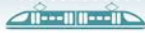
Det finnes i dag nesten 450 000 registrerte fritidsboliger i Norge. Biltrafikken som skapes som følge av besøk på disse er vesentlig. På samme tid representerer den et potensial for reiser med tog eller buss på strekinger hvor kollektivtransporten har et tilbud. Resultater fra "Hyttetraffikkundersøkelsen", som analyserer transportmiddelbruk på hyttereiser for ca. 1200 fritidsboligeiere bosatt i Oslo-området, viser at 96 % av hyttetrafikken ut fra Oslo-området er bilbasert, mens det øvrige foretas med kollektivtrafikk. Regnet om i personreiser for året 2023, estimeres det at det ble gjennomført 220 000 kollektivreiser til/fra hyttene som var eid/disponert av bosatte i Oslo-området. Det vurderes videre at dette potensielt kan økes til 830 000 reiser årlig. Overføringspotensialet antas å være størst for reiser til fritidsboliger i Follo, Østfold og Sørvest-Sverige.

Scenarier for trafikkutvikling og realisering av overføringspotensialet ved vesentlige forbedringer i togtilbudet

En spørreundersøkelse gjennomført senhøsten 2022 blant 1 070 respondenter kartla reisepreferanser og potensialet for økt togreising. Utvalget speilet den norske befolkningen når det gjelder kjønn, men hadde en høyere andel med universitetsutdanning og høyere husholdningsinntekter. Undersøkelsen inkluderte et hypotetisk scenario med forbedret togtilgjengelighet, økt frekvens og høyere hastigheter.

Resultatene viste at nær halvparten ville erstatte bil- og flyreiser med tog hvis scenarioet ble gjennomført, og rundt 70 % mente tog ville bli mer relevant for reiser innenlands og til Norden. Spesifikke kvaliteter som mulighet for å reservere seter, sjekke inn bagasje og redusere antall bytter var viktige for mange respondenter.

Valgekspperimentet sammenlignet tog og fly for reiser over 1000 km, med ulike tid- og prisforskjeller. Resultatene viste at en betydelig andel ville velge tog, spesielt hvis prisene var lavere enn for fly. Når tog reisetiden var 50 % lengre enn fly, men kostet 20-50 % mindre, økte togandelen markant.



En segmenteringsanalyse identifiserte tre hovedgrupper: de som vektla togreisekvalitet høyt, middels og lavt. De med høy vektlegging hadde sterkere preferanse for tog og høyere betalingsvillighet for forbedringer.

Validering av resultatene mot tidligere studier, inkludert Jernbanedirektoratets tog-mulighetsstudie 2040, viste at forbedringer kunne øke antall togreiser betydelig. Estimerer antydnet at antall reiser mellom Oslo og Stockholm kunne øke med opptil 450 % dersom scenarioet ble realisert.

Samlet sett indikerer undersøkelsen at det er et betydelig potensial for å overføre reiser fra fly og bil til tog, forutsatt forbedret infrastruktur, bedre service og konkurransedyktige priser.