

Kurt Hultgren  
0707-88 44 77

ReFo skr 817  
Stockholm 2008-03-28

SJ AB  
Att: Jan Olsson  
105 50 Stockholm

## **Tågresor till utlandet**

Resenärsforum, som är kollektivresenärernas riksorganisation, får allt oftare frågor från personer runt om i Sverige som vill pröva på att ta tåget för resor till kontinenten. Det var ju många som gjorde det under tidigare år, och det gamla interrailkortet lärde en generation svenskar att resa tåg från Sverige till kontinenten. Under senare år har dock utlandsresandet med tåg inte alls hållit samma nivå, av flera skäl. De frågor som nu ställs rör helt enkelt praktiska tidtabellsfrågor och servicenivån. Man är van vid en hög resekvalitet i Sverige och man känner till att nivån är lika hög eller högre på kontinenten. Men att ta sig dit visar sig svårare än förr. Bakgrunden till att vi får frågorna är att många människor nu undersöker vad det finns för möjligheter när klimatsituationen har visat sig påträngande. Man vill kunna åka utan att flyga eller köra bil. Det behövs ett alternativ med tillräckligt hög kvalitet.

Vi har från Resenärsforums sida konstaterat att de förbindelser som efterfrågas framförallt innehåller krav i tre avseenden. De tre punkterna är följande:

### **1. Nattåg Stockholm-Hamburg och omvänt**

Det behövs en nattågsförbindelse från Mellansverige till Hamburg. Den tidigare sovvagnsförbindelsen Alfred Nobel som gick mellan Hamburg och Stockholm och Hamburg och Oslo framhålls som önskvärd. Åtminstone en nattförbindelse från Stockholm (Oslo inte lika viktigt) skulle betyda mycket. Det behövs en sen avresa från Stockholm C och man bör vara framme i Hamburg Hbf senast kl 07. Då kan man använda alla de goda förbindelser med de tyska ICE-tågen som går från Hamburg på morgonen. Från Hamburg finns förbindelser till hela Tyskland, till Benelux och Schweiz. Idag kan man tidigast vara i Hamburg vid 12.30, och det är alldeles för sent. På motsvarande sätt skulle det vara en stor fördel att kunna resa med en sen förbindelse från Hamburg, efter att ha kommit från andra platser i Tyskland mm, och sedan efter en nattresa vara i Stockholm morgonen därpå, med alla de goda vidareförbindelser som finns där.

### **2. Nattförbindelse Malmö-Hamburg och omvänt**

De nattåg med sovvagnar och liggvagnar som går från Köpenhamn till Köln/Bryssel/Paris/Amsterdam och omvänt går ganska tidigt på kvällen från Köpenhamn. En stor fördel med en nattförbindelse som går lite senare på kvällen är att man kan ansluta från många andra orter till det avgående nattåget. Och för folk bosatta i Sverige så blir ju resan till kontinenten lite krångligare om man måste starta mitt på dagen. Tåget blir inte lika attraktivt.

Att nå tågen söderut i Hamburg på morgonen när man startar i Sydsverige är en lite annan situation än när man startar i Mellansverige. Även ett sittvagnståg från Köpenhamn sent på natten till Hamburg tidigt skulle ge resmöjligheter som inte finns idag för en inte obetydlig del av resenärerna. Alla resenärer är inte tjänsteresenärer. Vi bör utan vidare göra jämförelsen med att resa med buss nattetid eller att göra en flygresor på natten. Det finns redan idag en nattförbindelse med flera byten på nästan hela sträckan Köpenhamn-Hamburg över Stora Bält, dock saknas länken 20 km över dansktyska gränsen. Det vore bättre att erbjuda ett bra tågsätt med bra sittplatser men utan byten istället för de lokaltåg som utgör nuvarande insats. Ett genomgående sittvagnståg Köpenhamn-Hamburg under natten skulle fylla ett behov.

### **3. Dagtåg mot kontinenten borde utgå från Malmö**

För den som har kommit med sovvagn till Malmö och på morgonen ska resa vidare mot kontinenten krävs idag att man ska byta två gånger - till Öresundståg i Malmö och till utlandståget i Köpenhamn. Varje byte är ett störande moment som medför besvär och osäkerhet. Ju färre byten som krävs desto bättre är det. Det vore därför bra om den tidiga förbindelsen till Hamburg från Köpenhamn (fn 7.30) kunde utgå från Malmö istället. Detsamma gäller den sena dagförbindelsen från Hamburg till Köpenhamn som bör fortsätta till Malmö. Under kvällstiderna lär det inte uppstå konflikter med den i övrigt intensiva tågtrafiken över bron. Under morgontimmarna skulle ett fjärrtåg till Hamburg kunna erbjuda ytterligare sittplatser under högtrafiktid, när fler sittplatser efterfrågas. Man kan anta att det skapar utrymme i Öresundstågen för fler lokala resenärer, samtidigt som det ger fjärrtågsbolaget betalande lokala resenärer vid en tidpunkt när lokaltågen är mer än fullsatta. Det kan knappast finnas något trafikpolitiskt hinder för att SJ tar betalt för resor över bron i ett läge när vi står inför total avreglering av den gränsöverskridande trafiken redan 2010.

Ett annan möjlighet är att fler X200-förbindelser körs över till Köpenhamn. Även i dessa bör givetvis lokala resenärer kunna köpa sig resor med SJ i konkurrens med Öresundstågen. Utlandsresenärerna vill under alla omständigheter slippa ett av de idag två bytena. En tredje möjlighet är också att tänka sig att sovvagnarna till Malmö går vidare över till Köpenhamn. Det är också ett sätt att minska antalet byten.

### **Enkla biljetter skapar attraktivitet och ny efterfrågan**

Det är mycket intressant att det nya Interrailkortet är så enkelt att hantera för resenärerna att tåget blir attraktivt på nytt. Det är också en fördel att man kan köpa Interrailkort som gäller i första klass. Där finns alltså nu en sorts biljett som är både enkel att sälja och enkel att använda. Det ökar attraktiviteten.

Med vänliga hälsningar

Kurt Hultgren  
Generalsekreterare Resenärsforum