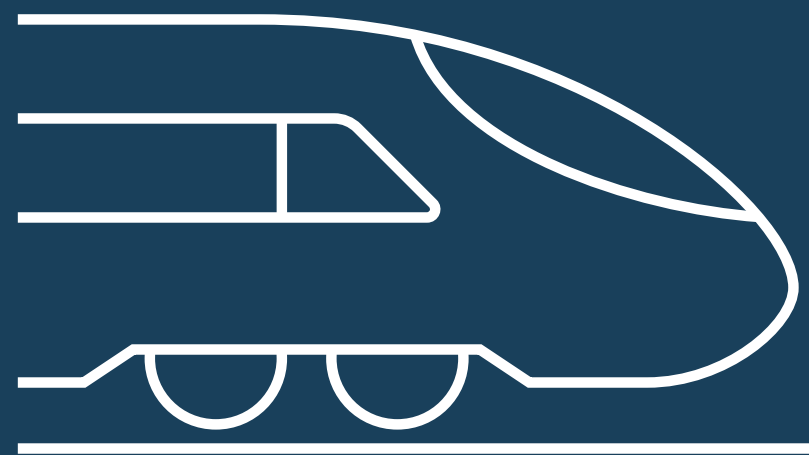


Northern Nights

Tog mellom Oslo og Danmark/Tyskland



- Etablerte Northern Nights AS i 2023
- Reiselivsgründer (tidligere leder i Hvitserk / Hvitserk Norrøna Adventures) - var der blant annet initiativtaker til ordningen Nasjonale turiststier.
- Vært ansvarlig for naturforvaltning og bærekraft i Den norske turistforening (DNT)
- Gir i 2024 ut boka «Reis bedre - en guide til større opplevelser med mindre avtrykk»
- Jobber nå med rådgivning på natur og reiseliv gjennom SPOR (www.spor.eco)





Northern Nights

Northern Nights har mål om å etablere et tog-tilbud mellom Oslo og København (eller Hamburg/Berlin)

Tilbudet skal koble nordmenn sømløst på det omfattende tognettet i Nord-Europa og frakte turister fra nærmarkedene våre til Oslo og andre reisemål i Norge.

Fått oppstartstilskudd av Innovasjon Norge.

Gjort innsiktsarbeid på målgrupper og kundegrunnlag. (ved hjelp av Æra Strategic Innovation)

Gjort innsiktsarbeid på sammenlignbare tilbud i Europa og kartlagt flaskehalser/utfordringer.

Utarbeidet enkel forretningsplan.

75 %

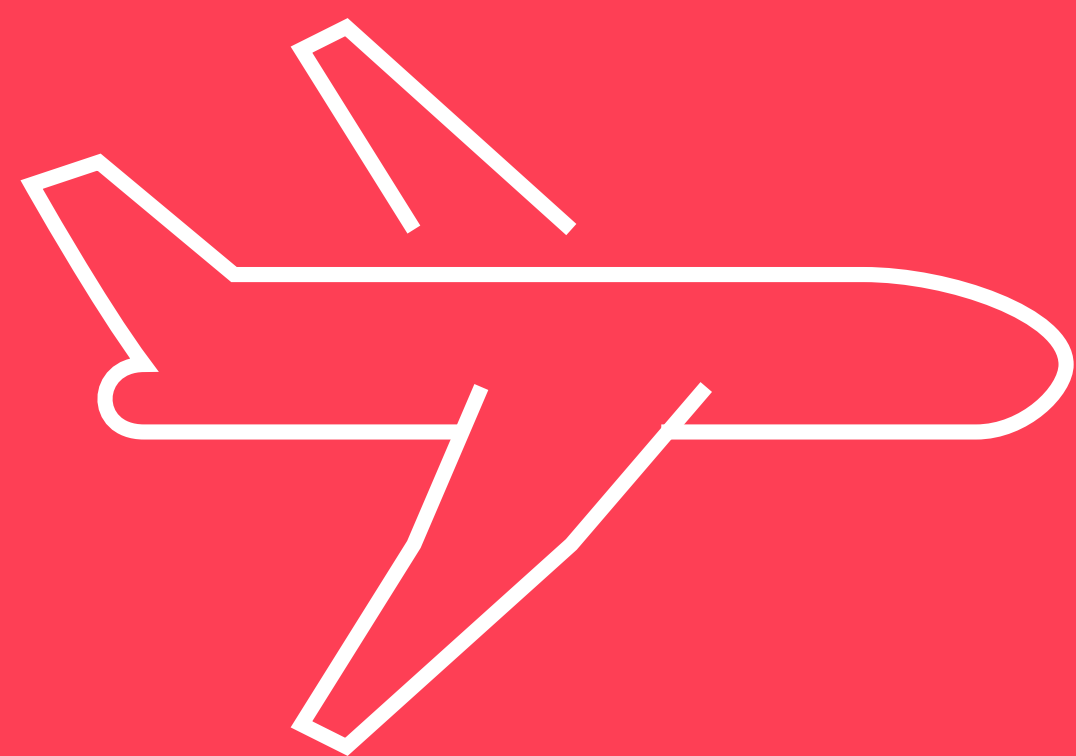
Reiselivsnæringens klimaavtrykk er knyttet til transport

75 %

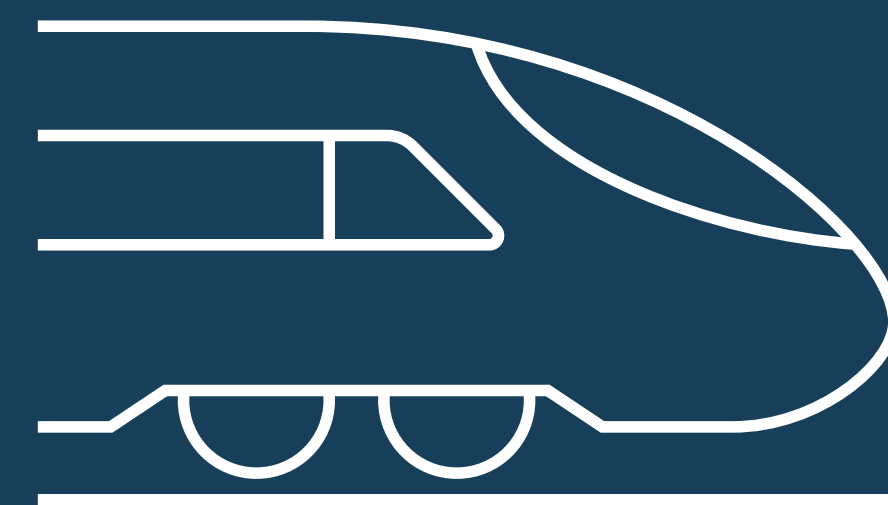
Reiselivsnæringens klimaavtrykk er knyttet til transport

Meningsløst å snakke om bærekraft uten jobbe for å gjøre transportleddet så klimavennlig som mulig.

Oslo-København

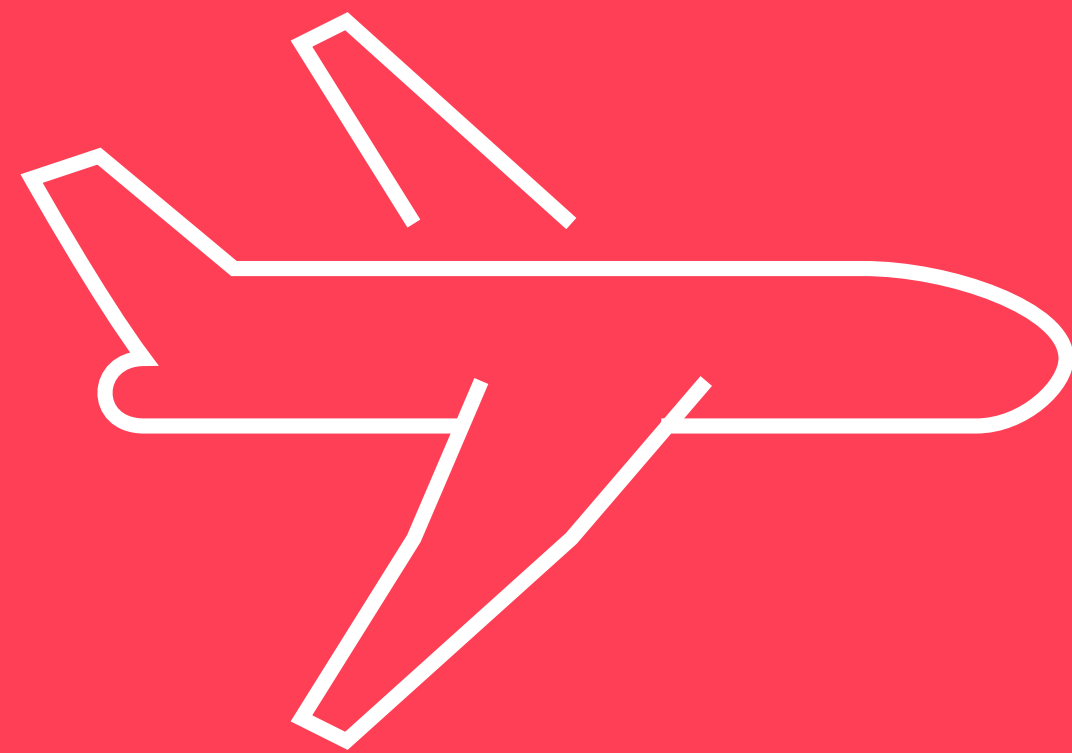


Avtrykket fra 1 flyreise...

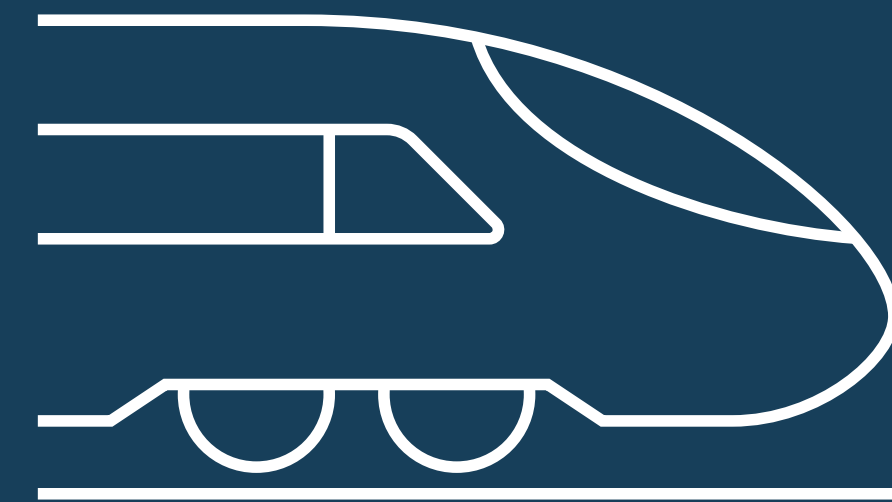


...tilsvarer 7 togreiser på strekningen

Oslo-København



Avtrykket fra 1 flyreise...



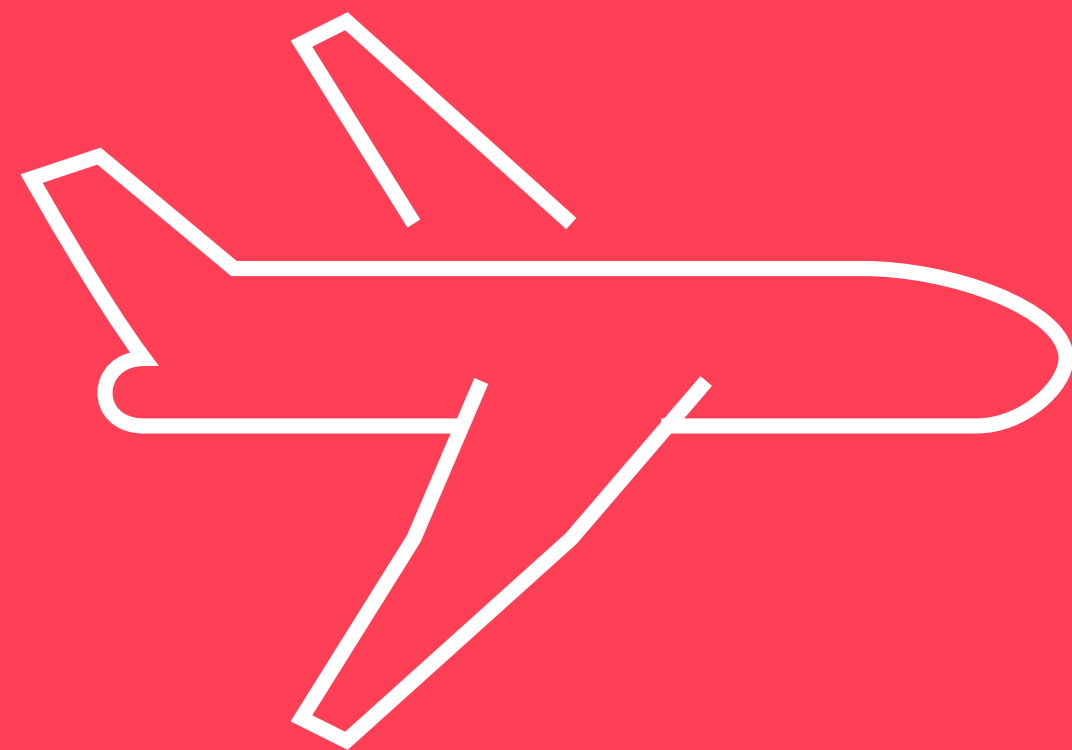
...tilsvarer 7 togreiser på strekningen.

Men det er vanskelig å velge klimavennlig når det ikke finnes klimavennlige alternativer.

Økende andel klimabevisste reisende:

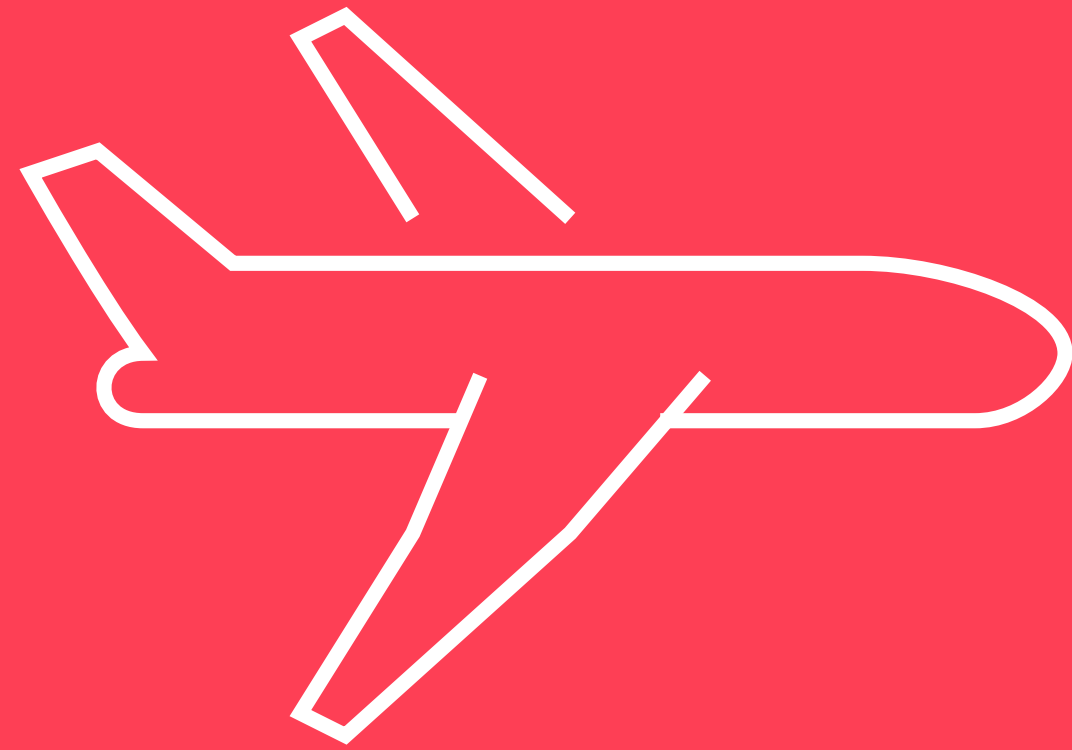
- Mange land i Europa satser på nattog. Sverige har to daglige avganger til Berlin/Hamburg.
 - Etterspørselen etter togreiser er stigende, og hovedmotivasjonen for å velge tog fremfor fly er klima.
 - **55 prosent av tyskerne at de vil endre måten de reiser, på grunn av bekymring for miljøet.**
- Når gjester i nærmarkedene våre blir spurt om hvordan de vil endre reisevanene sine for å ta klima- og miljøhensyn, svarer flest at de **vil reise mindre med fly.**
 - For bedriftsmarkedet vil økende krav om klimarapportering gjøre togreiser mer aktuelt enn tidligere.
 - **Uten togtilbud til København (og Europa), mister Norge klimabevisste turister og bedriftsreisende.**

Oslo-København

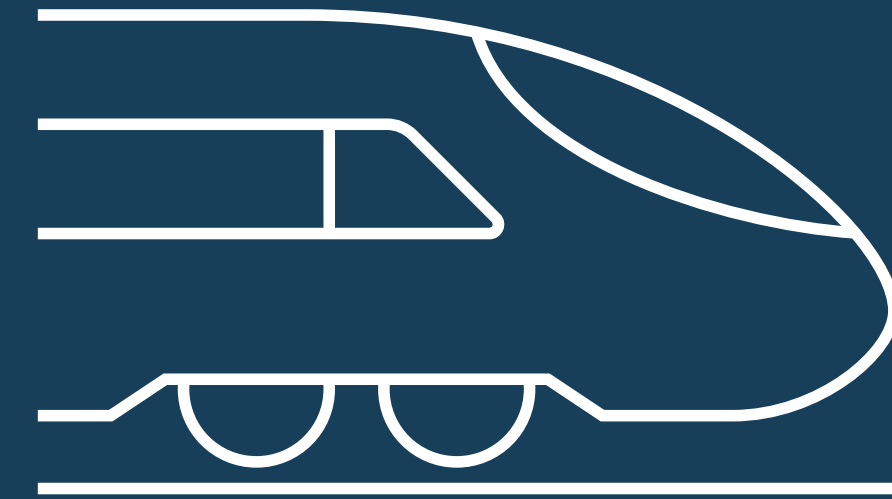


13-19 avganger hver dag
1,5 millioner passasjerer hvert år
3,5 timer (sentrum til sentrum)

Oslo-Bergen

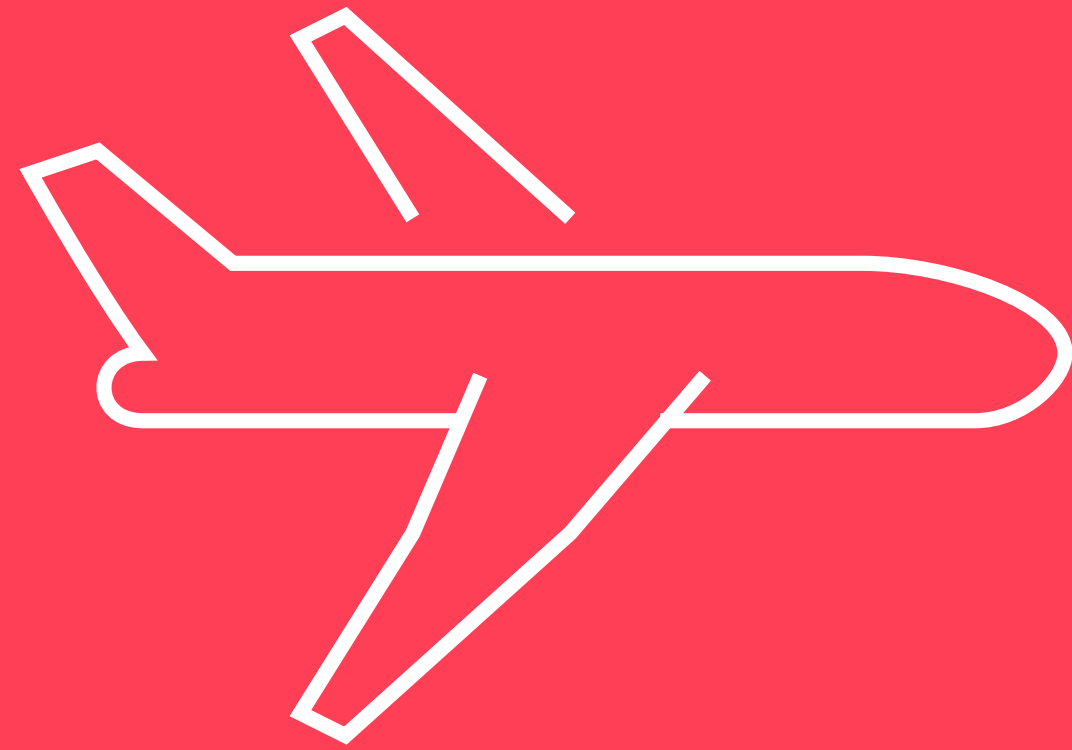


18-21 avganger hver dag
2 millioner passasjerer hvert år
3,5 timer (sentrum til sentrum)

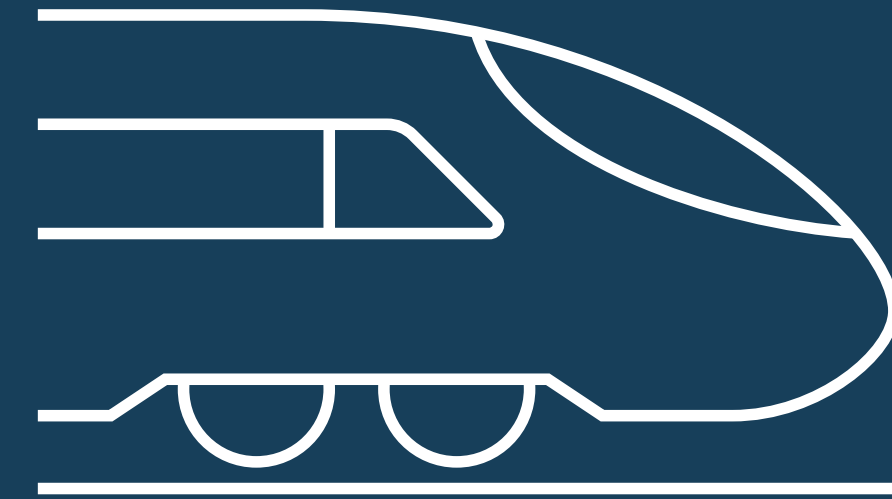


Inntil seks daglige avganger med tog.
Nær en million passasjerer hvert år (påstigninger)
7 timer (sentrum til sentrum)

Oslo-Bergen



18-21 avganger hver dag
2 millioner passasjerer hvert år
3,5 timer (sentrum til sentrum)



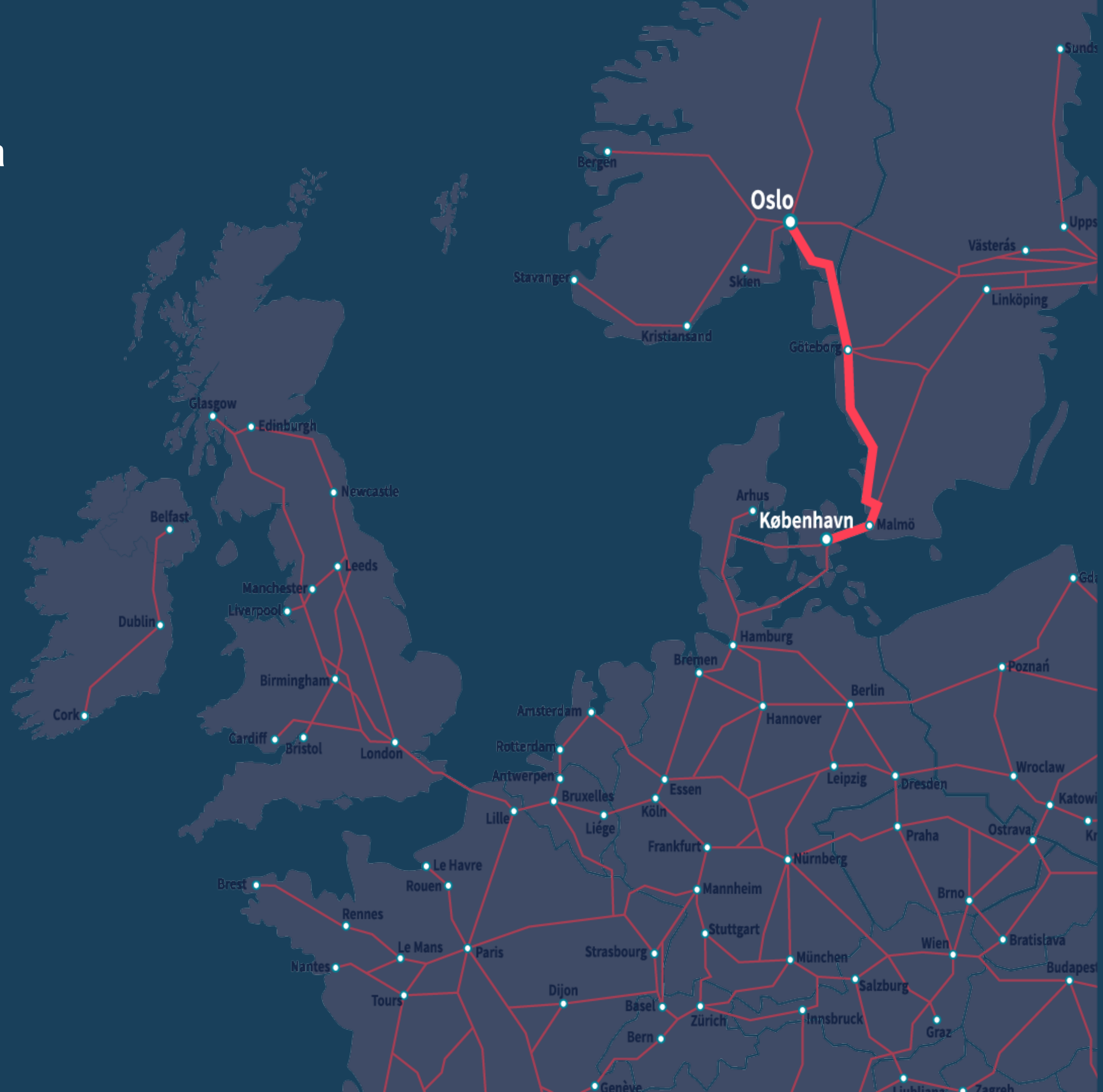
Inntil seks daglige avganger med tog.
Nær en million passasjerer hvert år (påstigninger)
7 timer (sentrum til sentrum)

Et sammenhengende togtilbud mellom Oslo-København vil kunne ha samme reiselengde.

Nattoget Oslo-Bergen har mellom 80-95 prosent belegg i sovekupeene.

København har dessuten 5 ganger så mange innbyggere som Bergen.

- Togtilbudet mellom Oslo og København eller Hamburg vil foregå på eksisterende jernbane-infrastruktur.
- Tilbudet vil ha behov for sportilgang, men ut over leie/anskaffelse av materiell vil det ikke være behov for infrastruktur-investeringer.
- Selv om det er flaskehals, har Jernbanedirektoratet og Bane Nor slått fast at det er kapasitet på strekningen.
- Et nattog fra København kan ha avreise kl 2230/2300 og ankomme Oslo kl 0630/0700.
- Rutealternativet kan også åpne for et dagtog-tilbud på strekningen med samme togmateriell.



- Innsiktsarbeidet viser at togreisen ikke kan innebærer et togbytte, men må gå direkte.
(i motsetning til tilbudet i dag)
- Det må være en sammenhengende billett for turen. (i motsetning til tilbudet i dag)
- Dersom toget går direkte, så er nattog det alternativet som foretrekkes - da dette oppleves som mest tidseffektivt for en reise på syv timer eller mer.
- Tilbudet må være minst på nivå med det nattogtilbudet som er i Norge i dag.



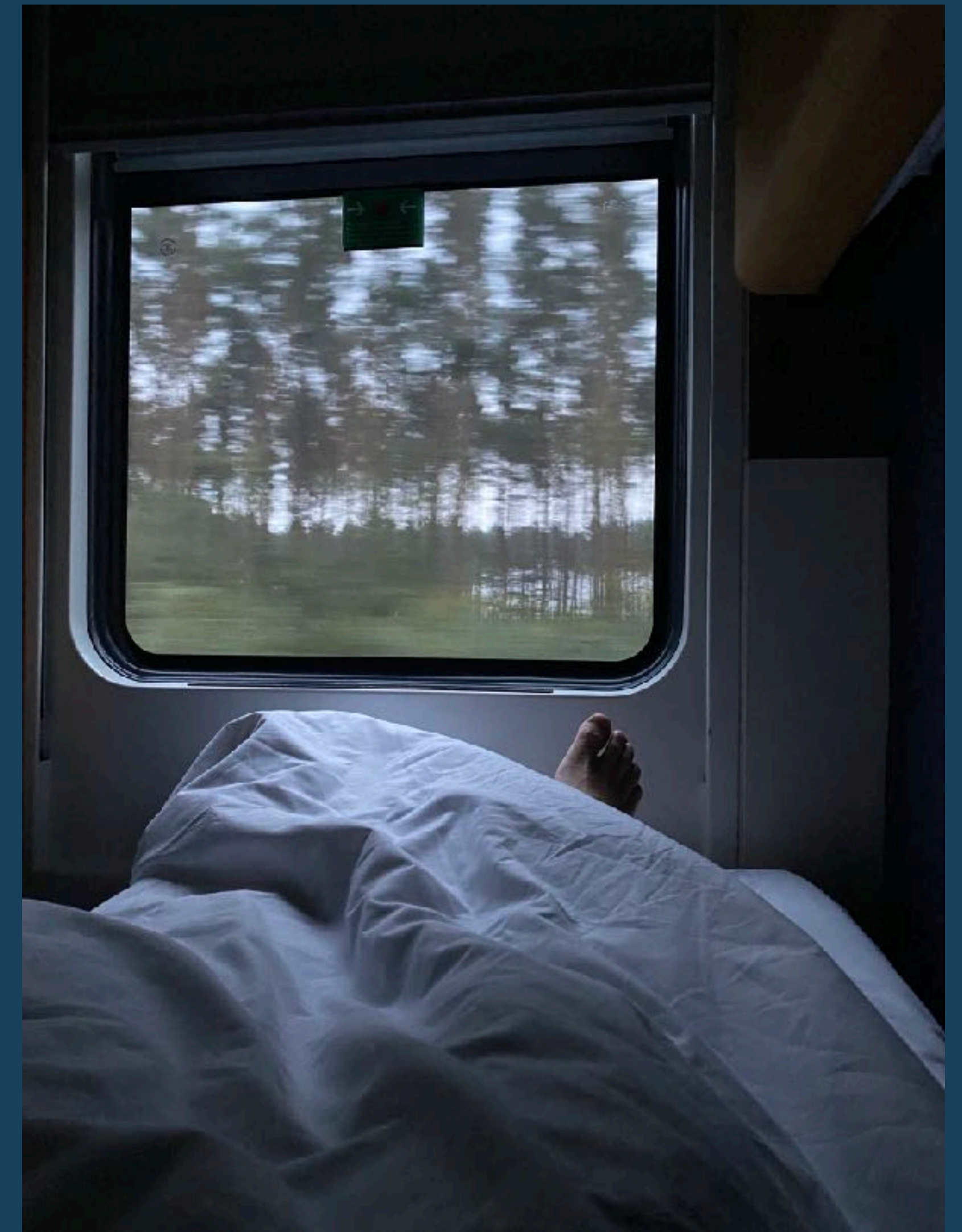
OPPSUMMERING:

- Dagens togtilbud oppleves ikke som et reelt alternativ. Et fremtidig tilbud må tilpasses bedriftsmarkedet. Der er det høy betalingsvillighet - for relevant tilbud.
- Markedet for et nytt togtilbud er stort nok - og det øker. Forretningsplanen viser mulighet for lønnsom drift- hvis det er tilgang på riktig togmateriell.
- (Nytt) Togmateriell er flaskehalsen.
- Må tenkes nytt om sovekupeer.
- Fra 2029 er det tunnel mellom Danmark og Tyskland. Da er markedet større - og viktigere. Skal man være i gang da, må materiell anskaffes nå.



OPPSUMMERING:

- Arbeidet som ble muliggjort av IN-tilskuddet er nå i ferd med å avsluttes.
- Nødvendig å samarbeide med eksisterende togoperatør.
- Eller; samarbeid med hotell-aktør for å drifte overnattingstilbudet? Hotellkjedene tilbyr effektiv, lønnsom og god overnatting - hvorfor kan ikke de gjøre det på skinner også?
- Mulighet for videre IN-tilskudd (inntil 1 MNOK) forutsatt 50 prosent egenfinansiering.
- Trenger flere støttespillere - ikke bare «tommel opp».



www.northernnights.travel

Northern Night AS

www.northernnights.travel

trygve@spor.eco

Mob: 92293433

Se film fra test av det dårlige tilbudet
mellom Hamburg og Oslo her:

www.northernnights.travel/nyheter