

VEDLEGG



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ABS/fg

Vår ref
24/838-

Dato
26. april 2024

Svar på dokument 8:134 S (2023-2024) om nattog til København

Jeg viser til deres brev av 19. april 2024 om dokument 8:134 S (2023-2024) om nattog til København. Forslagsstillerne viser til at det norske togtilbudet til utlandet er svært begrenset og at togtilbudet til København gradvis har blitt dårligere. Først og fremst vil jeg si at regjeringen er opptatt av å få på plass gode togtilbud på viktige utenlandsforbindelser og det jobbes med flere konkrete tiltak som jeg omtaler nedenfor.

Når det gjelder Oslo – Gøteborg kjører Vygruppen dette som et kommersielt tilbud basert på forlengelse av RE-tog Oslo-Halden. Fra ruteterminskiftet i desember 2023 økte Vygruppen rutetilbudet Oslo – Gøteborg fra 4 til 7-8 daglige avganger hver vei. Togtilbudet mellom Oslo og Gøteborg har dermed blitt betydelig bedre. For å komme videre til København med tog, må den reisende bytte til en av Øresundstogs timesavganger mellom Gøteborg og København.

Forslagsstillerne viser til lange overgangstider i Gøteborg. Til dette er det verdt å merke seg at rutetidene inn og ut av Gøteborg sentralstasjon i dag påvirkes av anleggsarbeider som gjennomføres i forbindelse med infrastrukturprosjektet Västlänken. Dette prosjektet omfatter en åtte kilometer ny jernbanetrase gjennom Gøteborg, hvorav seks kilometer går i tunnel under sentrum. Byggestart for prosjektet var i 2018, og underveis i byggeperioden har rutetidene for Øresundstogene til København blitt endret. Togene mellom Oslo og Gøteborg er som nevnt en forlengelse av RE 20 Oslo S-Halden. Mellom Oslo og Ski inngår disse i et timinutterssystem, og videre mellom Moss og Kornsjø (grensestasjon) må det tilpasses kryssingsmønster på i hovedsak enkeltsporet strekning. Dette er hovedårsaken til økte overgangstider i Gøteborg ved reise Oslo-København, som forslagsstillerne viser til i sitt forslag.

Første etappe av Västlänken skal etter planen være klar i 2026, og hele prosjektet skal ferdigstilles mellom 2029-2032, med beregnet trafikkstart i 2030. Fra dette tidspunkt vil det bli mulig å kjøre gjennomgående avganger forbi Gøteborg uten at det er nødvendig å snu togene ved Gøteborg sentralstasjon. Etter åpning av første byggetrinn i 2026 foreligger det planer om å endre på det regionale rutetilbudet rundt Gøteborg. Ut fra informasjon fra svenske myndigheter, inkluderer dette eventuell justering av rutetidene for Øresundstogene, med muligheter for mer smidige overgangstider i Gøteborg for reiser mellom Oslo og Malmø/København.

Vygruppens rutetilbud på strekningen Oslo-Gøteborg inngår ikke i statens kjøp av persontransporttjenester. Jernbanedirektoratet vil imidlertid gjennom dialog med Vygruppen diskutere tiltak for bedre samordning av rutetilbudet fra 2026 i forbindelse med omlegging av togtrafikken inn/ut av Gøteborg. I denne sammenheng vil direktoratet også inkludere Øresundstog i dialogen for å se på løsninger for smidige overganger ved togbytte i Gøteborg.

I dag har reisende på strekningen Oslo-København korrespondansegaranti dersom billetter kjøpes gjennom svenske salgskanaler. Det svenske Resplus-systemet er et billett- og reisesamarbeid mellom togoperatører og Länstrafiken, og gir en «Kom frem-garanti». Dette innebærer bl.a. at passasjerer har rett til å benytte alternative transportløsninger ved forsinkelser eller andre forstyrrelser som fører til at din opprinnelige reiseplan brytes. Vygruppen har en ambisjon om å tilslutte seg denne ordningen i løpet av 2025, slik at reisegarantien utvides til kunder som kjøper billett gjennom norske salgskanaler (Entur og Vy). Regjeringen har også i prop 1 S (2023-2024) satt av midler til utvikling i Enturs IKT baksystemer, med sikte på teknisk tilrettelegging for større grad av salg av internasjonale togreiser i framtiden.

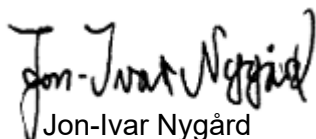
Når det gjelder forslagsstillernes andre forslag om nattog til København vil jeg vise til at Jernbanedirektoratet i utredninger fra høsten 2021 og våren 2022 har vurdert markedsgrunnlaget for nattog Oslo-København, og redegjort for forutsetninger for å etablere et nattogtilbud, herunder tilgang på tog. I en tilleggsutredning våren 2023 er det skissert et forventet behov for offentlig kjøp for et eventuelt nattogtilbud på strekningen. Ved evt. trafikkstart i 2026, må det forventes et vederlagsbehov i størrelsesorden 100 millioner kroner i året, og 70 millioner kroner per år ved trafikkstart i 2028/29. Det reduserte vederlagsbehovet i 2028/29 skyldes blant annet bedre tilgang på kjøretøy og flere mulige togoperatører.

Videre peker utredningene blant annet på at det ikke finnes tilgjengelige tog som er egnet for å kjøre i nattog. Norske tog har ikke ekstra sovevogner utover de som benyttes i nattog på strekningene Oslo-Bergen/Trondheim/Stavanger og Trondheim-Bodø. I det europeiske markedet er det i dag i praksis ikke tilgang til brukte sovevogner. Ved etablering av det nye nattogtilbudet Stockholm-Hamburg i 2022, anskaffet svenske SJ de siste tilgjengelige sovevognene i Europa. Det er kun det østerrikske selskapet ÖBB som har bestilt nye sovevogner de siste 10-15 årene. Selskapet får for tiden levert nye sovevogner, og benytter alle sine nye og gamle sovevogner til å ekspandere sitt rutenett betydelig.

Jernbanedirektoratet har hatt dialog med tre aktuelle togoperatører, og det var entydig tilbakemelding om at et eventuelt nytt nattogprodukt Oslo-København må baseres på moderne sovevogner tilpasset kundenes komfortkrav. Bestillingstid for nye sovevogner vil normalt være minimum 3-4 år. Ombygging av eldre sovevogner vurderes som ressurskrevende, og er ikke anbefalt som en løsning.

Avslutningsvis viser jeg til at regjeringen i Nasjonal transportplan 2025-2036 har omtalt at det skal igangsettes et strategiarbeid for videreutviklingen av fjerntogtilbudet for de lange reisene. Arbeidet vil blant annet omfatte utenlandsforbindelsene og nattogtilbudet på de relevante strekningene. Med utgangspunkt i strategien, vil regjeringen vurdere et ev. offentlig kjøp av nattog til København. Et eventuelt nattogtilbud til København vil ses i sammenheng med en eventuell utløsning av opsjoner i Norske togs fjerntogkontrakt.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård