



STORTINGET

Innst. 367 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:134 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Grete Wold og Kari Elisabeth Kaski om nattog til København

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- Stortinget ber regjeringen sikre at togtilbudet Oslo–Gøteborg og Gøteborg–København korresponderer på alle avganger for å sikre kortest mulig reisetid på strekningen.
- Stortinget ber regjeringen arbeide for etablering av et nattogtilbud mellom Oslo og København, med det dette innebærer av materialanskaffelser og annet.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosia-

listisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, Guro Holm Skillingsstad, viser til representantforslag Dokument 8:134 S (2023–2024) fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Grete Wold og Kari Elisabeth Kaski om nattog til København.

Komiteen påpeker at det frem til år 2000 var mulig å ta nattog fra Oslo til København, men at togtilbudet mellom byene gradvis har blitt dårligere. Komiteen merker seg at Danmark har satt av penger til et nattogtilbud mellom København og Oslo, og at Jernbanedirektoratet i sin rapport fra 2021 konkluderer med at det er markedsgrunnlag for et nattogtilbud mellom Oslo og København.

Det har vært gjennomført skriftlig høring i saken. Komiteen merker seg at det kom fire høringssvar innen fristen, hvorav alle støtter forslagen.

Komiteen merker seg statsrådets svarbrev 26. april 2024, som blant annet viser til regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2025–2036 der det påpekes at en ny fjerntogstrategi må utredes frem mot neste NTP. Brevet ligger som vedlegg til innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, deler forslagsstillernes ønske om et bedre togtilbud, også om natten.

Flertallet mener at spørsmålet om etablering av nattog på enkeltstrekninger er avhengig av etterspørsel fra de reisende, lønnsomhet for operatørene, tilgang på togmateriell og logistikkmessige forhold i ruteplanleggingen, og er ikke bare et bevilgningsspørsmål for politikere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det allerede

har vært dialog med de tre aktuelle togoperatørene, og at det er enighet om at et eventuelt tilbud må basere seg på moderne sovevogner. Det er i dag i praksis ikke tilgjengelige tog som er egnet for å kjøre nattog.

Etter disse medlemmers oppfatning har spørsmålet om et grensekryssende nattogtilbud blitt mer komplisert etter at de statseide jernbaneselskapene har blitt splittet opp og konkurransesatt, i tillegg til at ulike strekninger har blitt satt ut på anbud, og at eierskapet og vedlikeholdet av togmateriellet er fragmentert.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre merker seg at i september 2021 ga regjeringen Solberg Jernbanedirektoratet i oppdrag å arbeide med nødvendige avklaringer med siktemål å få på plass et nattogtilbud til København. Disse medlemmer er positive til intensjonen i representantforslaget, men er av den oppfatning at det er unaturlig å pålegge togselskapene å få rutetidene til å korrespondere.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta kontakt med danske og svenske myndigheter for sammen å vurdere muligheten for å åpne en nattogrute mellom Oslo og København.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at togforbindelser internasjonalt må foregå på markedsmessig grunnlag. Det offentliges rolle skal begrenses til å legge til rette for virksomheten samt sørge for holdbar infrastruktur og et vedlikehold som gir et stabilt driftsgrunnlag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen arbeide for etablering av et nattogtilbud mellom Oslo og København, med det dette innebærer av materialanskaffelser og annet.»

Disse medlemmer viser til Jernbanedirektoratets utredning fra 1. november 2021 (Vurdering av nattog Oslo–København) som konkluderer med at det er et markedsgrunnlag for et nattogtilbud mellom Oslo og København. Direktoratet påpeker at

«[s]vært mange reiser med fly mellom de to byene, og det er sannsynlig at mange som i dag reiser med fly vil ha et ønske om å benytte seg av et mer miljøvennlig nattogtilbud.»

Regjeringen har tidligere uttalt at mangelen på nye sovevogner i Europa er en vesentlig grunn til at tilbudet ikke realiseres. Det finnes likevel tilbydere som bygger

om eldre togvogner til sovevogner. Det er vesentlig at departementet og Norske Tog også vurderer slike alternativer når tilgangen på sovevogner og hvilke som bør bestilles til strekningen, vurderes.

Disse medlemmer viser også til høringsinnspillet til Fremtiden i våre hender som påpeker klimaeffektene av å erstatte internasjonale flyreiser med tog. Organisasjonens egen rapport «Towards a fair consumption space for all: Options for reducing lifestyle emissions in Norway», utarbeidet av HotOrCool Institute, beregner kuttspotensialet bak ulike klimatiltak ut ifra hvor mye CO₂ de sparer både på det norske territoriale klimaregnskapet og når en regner inn utslipp aktivitetene skaper i andre land. Ett av tiltakene med aller høyest kuttspotensial er å erstatte internasjonale flyreiser med togreiser.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at det norske togtilbudet til utlandet er altfor begrenset. Særlig gjelder dette tilbudet til vårt naboland Danmark og København. Man ser også en tydelig utvikling hvor togforbindelsene mellom Norge og Europa de siste årene har blitt forverret. Skal en reise til danskenes hovedstad, må en bytte tog i Gøteborg hvor det ikke er god korrespondanse til København. Her må de reisende vente i én time. Også fra dansk side er det et uttrykt ønske om at togforbindelsen til Norge må bli bedre. I det danske statsbudsjettet for 2023 og 2024 ble det satt av penger til nattogtilbud til Oslo, noe som ikke eksisterer i dag. Norske myndigheter har imidlertid ennå ikke antydning om de konkret vil jobbe for etablering av en nattogrute mellom København og Oslo.

Dette medlem mener man fra norsk side må gjøre noe med dette nå, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at togtilbudet Oslo–Gøteborg og Gøteborg–København korresponderer på alle avganger for å sikre kortest mulig reisetid på strekningen.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre merker seg at i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2025–2036 (Meld. St. 14 (2023–2024)) omtales nattog mellom Oslo og København (boks 14.4). Der heter det at regjeringen ikke vil gå videre med kjøp av et slikt nattogtilbud på nåværende tidspunkt, hovedsakelig fordi et slikt togtilbud ikke vil være et effektivt miljøtiltak da det vil innebære vesentlige behov for offentlige tilskudd. Disse medlemmer deler ikke dette synspunktet og mener vi må gjøre alt vi kan for å omstille samfunnet, og da må man tåle at klimavennlig infrastruktur koster penger, akkurat som øvrig infrastruktur også gjør.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen ta kontakt med danske og svenske myndigheter for sammen å vurdere muligheten for å åpne en nattogroute mellom Oslo og København.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen arbeide for etablering av et nattogtilbud mellom Oslo og København, med det dette innebærer av materialanskaffelser og annet.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sikre at togtilbudet Oslo–Gøteborg og Gøteborg–København korresponderer på

alle avganger for å sikre kortest mulig reisetid på strekningen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Framskrittspartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:134 S (2023–2024) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås, Grete Wold og Kari Elisabeth Kaski om nattog til København – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2024

Sigbjørn Gjelsvik

leder

André N. Skjelstad

ordfører

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.

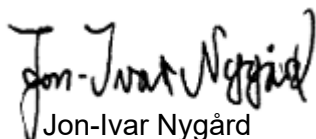
Når det gjelder forslagsstillernes andre forslag om nattog til København vil jeg vise til at Jernbanedirektoratet i utredninger fra høsten 2021 og våren 2022 har vurdert markedsgrunnlaget for nattog Oslo-København, og redegjort for forutsetninger for å etablere et nattogtilbud, herunder tilgang på tog. 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

