



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2638-

Dato
8. mai 2025

Dokument 8: 257 S (2024-2025) om bedre togforbindelser mellom Norge og Sverige

Jeg viser til brev av 23. april 2025 om Dokument 8:257 S (2024-2025) om bedre togforbindelser mellom Norge og Sverige. I dokumentet fremmer forslagsstillerne forslag som Stortingets transport- og kommunikasjonskomité ber om Samferdselsdepartementets vurdering av.

Innledningsvis vil jeg understreke at utviklingen av grensekryssende jernbaneforbindelser mellom Norge og Sverige er av stor betydning for denne regjeringen og vi samarbeider tett og godt med våre naboland i ulike typer fora, jf. svarene på de syv forslagene som besvares enkeltvis nedenfor.

Forslag: Ta initiativ til en formalisert samarbeidsavtale med den svenske regjeringen om utvikling av grensekryssende togforbindelser, med særlig vekt på nattog og høyhastighetsforbindelser.

Det pågår derfor for tiden mye godt samarbeid mellom norske og svenske myndigheter på etatsnivå gjennom flere forskjellige fora. Ett av disse er samarbeidsforum for grensekryssende jernbane mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket, som ble opprettet i 2024 på oppdrag fra regjeringen. Dette forumet koordinerer utviklingen av de grensekryssende forbindelsene, både når det gjelder utvikling av togtilbud og infrastruktur, i det strategiske perspektivet. Dette samarbeidet mener jeg ivaretar intensjonene med forslaget.

Jeg viser ellers til min tilbakemelding på de øvrige forslagene under.

Forslag: Opprette et felles skandinavisk jernbaneråd med representanter fra Norge, Sverige og eventuelt Danmark, for å fremme og koordinere grensekryssende jernbanetilbud.

Norge har tidligere tatt initiativ til å etablere et nordisk jernbanesamarbeid, men det var da begrenset interesse for dette blant de øvrige nordiske landene. Vår erfaring tilsier at samarbeidet om grensekryssende togtilbud i hovedsak skjer med Sverige, ettersom all regulær togtrafikk over grensen går mellom Norge og Sverige.

Jeg viser videre til at det allerede er etablert et grensekryssende samarbeid mellom våre to fageter, Jernbanedirektoratet og Trafikverket. Samarbeidet skal bidra til å styrke koordineringen av det grensekryssende jernbanetilbudet mellom Norge og Sverige. Målet med samarbeidet er å utarbeide felles prognoser for grensekryssende person- og godstransport, og en felles forståelse av nåsituasjonen og den togtrafikken og infrastrukturen som planlegges – på begge sider av grensen.

I tillegg finnes det en rekke andre samarbeidsflater på ulike nivåer, både bilateralt og gjennom europeiske plattformer. Norge deltar blant annet i International Rail Passenger Platform, som er en europeisk samarbeidsplattform for å styrke grensekryssende persontransport på jernbane i Europa og i ScanMed European Transport Corridor i regi av EU.

På denne bakgrunn vurderer jeg at vi allerede har gode samarbeidsarenaer og at det derfor ikke er behov for å etablere et eget skandinavisk jernbaneråd.

Forslag: Sikre statlig finansiering for etablering av nattog fra Oslo og Stockholm til Hamburg/Berlin, med sammenkobling i Malmö, i samarbeid med svenske myndigheter og relevante togoperatører.

Regjeringen følger opp Stortingets vedtak av 21. juni 2024 i forbindelse med behandlingen av Prop. 104 S (2023–2024), der det ble bedt om at trafikkstart for direkte nattog fra Oslo til København og/eller Hamburg legges til grunn senest innen 2030, og at regjeringen går i dialog med nødvendige myndigheter og operatører i løpet av 2024.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet gjennomført flere utredninger av mulighetene for å etablere et nattogtilbud fra Oslo til København og Hamburg. Det er innhentet markedsinnspill fra relevante togoperatører og gjennomført dialog med svenske og danske myndigheter.

Flere operatører har vist interesse for å etablere et slikt tilbud, og én aktør har meldt planer om å starte nattog Oslo–København/Hamburg på kommersiell basis. Jernbanedirektoratet vurderer nå om dette initiativet i tilstrekkelig grad ivaretar statens transportpolitiske mål. Det har i prosessen også blitt vurdert ulike muligheter for samarbeid med svenske myndigheter, blant annet om koordinering med det eksisterende nattogtilbudet mellom Stockholm og Hamburg/Berlin. Det er imidlertid utfordringer knyttet til tilgang på togmateriell, og usikkerhet om videre finansiering fra svensk side. Derfor er det viktig at videre vurderinger ikke låses til en løsning basert på samordning, men tar utgangspunkt i hva som best realiserer målet om et nattogtilbud fra Norge til kontinentet.

Jeg vil følge opp saken videre i tråd med stortingsvedtaket og komme tilbake med ytterligere informasjon på egnet måte.

Forslag: Utrede og prioritere bygging av en ny og raskere jernbanelinje mellom Oslo og Stockholm, med mål om reisetid under tre timer inkludert stopp i større byer underveis.

Jernbanedirektoratet og Trafikverket gjennomførte i 2022 en mulighetsstudie for Oslo-Stockholm. Mulighetsstudien viser at en ny jernbanetrase på deler av strekningen vil kunne gi et betydelig bedre tilbud mellom Oslo og Stockholm, men at investeringskostnadene vil være høye. Jernbanedirektoratet anbefalte at en videre utredning av strekningen gjennom en KVV, burde sees i sammenheng med øvrig behov for utredningsarbeid som ble identifisert i NTP 2025-2036.

Som del av oppfølgingen av NTP 2025-2036 fikk Jernbanedirektoratet i 2024 i oppdrag å gjennomføre en fjerntogstrategi. I strategien skal det vurderes hvilken rolle toget bør ta for å dekke transportbehovene i et 2050-perspektiv. Som del av dette arbeidet vurderes også de fire grensekryssende strekningene, inkludert Oslo-Stockholm. Strategiarbeidet som gjennomføres er på et mer overordnet nivå enn en KVV. Gjennom fjerntogstrategien vurderes hele fjerntogstilbudet, og strategien vil bla. gi en anbefaling for hvilke strekninger det er nødvendig med et videre utredningsarbeid.

På svensk side arbeider selskapet *Oslo-Stockholm 2.55*, med bistand fra Trafikverket, med en traseutredning for Nobelbanen mellom Örebro og Kristinehamn. Trafikverket skal legge frem sitt forslag til «Nationell plan» (tilsvarende NTP i Norge) i løpet av sommeren. På samme måte som NTP gjør i Norge, vil denne planen legge strategiske føringer for fremtidig utvikling på svensk side.

På norsk side er det mest hensiktsmessig å avvente beslutning om oppstart av en eventuell KVV for Oslo-Stockholm til etter at fjerntogstrategien er ferdigstilt våren 2026.

Forslag: Arbeide aktivt for å etablere en nattogforbindelse mellom Trondheim og Stockholm i samarbeid med svenske jernbanemyndigheter og aktuelle aktører.

Regjeringen ser positivt på initiativ for å styrke jernbaneforbindelsene mellom Norge og Sverige, og følger opp arbeidet med grensekryssende togtilbud på Meråkerbanen i tett dialog med svenske myndigheter og relevante aktører.

Meråkerbanen vil etter planen være elektrifisert i løpet av 2025/26, noe som gir nye muligheter for et gjennomgående togtilbud mellom Trondheim og Sverige. Jernbanedirektoratet har derfor hatt dialog med Trafikverket, SJ AB og Norrtåg om ulike alternativer for togtilbud etter elektrifisering, inkludert en mulig forlengelse av dagens svenske nattog mellom Stockholm og Åre/Duved til Trondheim.

Det svenske nattogtilbudet finansieres av Trafikverket, og en forlengelse til Norge forutsetter bevilgning fra svensk side. Per nå er det ikke satt av midler i Sveriges statsbudsjett for å forlenge nattogene til grensen eller videre til Trondheim, og det ligger derfor ikke til rette for at Norge kan finansiere en forlengelse alene.

Det arbeides videre med å vurdere et regionalt dagtilbud mellom Trondheim og Østersund i samarbeid med Norrtåg. Dette vil legge til rette for overgangsmuligheter til fjerntog videre til Sundsvall og Stockholm. Markedsvurderinger viser at det ikke er alt for store passasjerstrømmer, men at det største potensialet for grensekryssende trafikk på Meråkerbanen ligger i det interregionale markedet mellom Trøndelag og Midt-Sverige. Fjerntogmarkedet mellom Trondheim og Stockholm ble vurdert som å være vesentlig lavere enn det interregionale markedet. Et regionalt togtilbud vurderes derfor som det mest treffsikre og realistiske alternativet.

Regjeringen vil fortsette dialogen med svenske myndigheter om hvordan et styrket grensekryssende togtilbud på Meråkerbanen eventuelt kan realiseres, og vurdere løsninger opp mot samfunnsnytte og transportpolitiske mål.

Forslag: Styrke Jernbanedirektoratets mandat og ressurser til å arbeide med internasjonale togprosjekter.

Jernbanedirektoratet har allerede et bredt mandat til å arbeide med internasjonale togprosjekter. Regjeringen har de siste årene styrket dette arbeidet, blant annet gjennom etableringen av et faglig samarbeidsforum mellom Jernbanedirektoratet og Trafikverket. Formålet med samarbeidet er å utarbeide felles prognoser for grensekryssende person- og godstransport, og en felles forståelse av nåsituasjonen og den togtrafikken og infrastrukturen som planlegges – på begge sider av grensen.

Jernbanedirektoratet deltar også aktivt i en rekke europeiske samarbeidsfora, programmer og initiativer med betydning for utviklingen av internasjonale togprosjekter. Blant annet er direktoratet en av grunnleggerne av Europas største innovasjonsprogram for jernbane, *Europe's Rail*, og deltar i flere sentrale europeiske fora knyttet til teknologisk utvikling og koordinering, som *Europe's Rail Deployment Group* og *European DAC Delivery Programme*.

Videre deltar Jernbanedirektoratet i samarbeidsorganer som *ScanMed ETC*, *Femern Belt Platform*, *Platform North* og *International Passenger Rail Platform*, som alle er viktige arenaer for å utvikle grensekryssende togtilbud og infrastruktur i henhold til norske interesser. I tillegg er direktoratet aktiv i det internasjonale kollektivtransportnettverket UITP.

Dersom det blir aktuelt med nye konkrete utredninger av grensekryssende jernbanestrekninger, vil dette bli gjennomført i samråd med svenske Trafikverket. Dette er i tråd med tidligere samarbeid, som mulighetsstudiene for forbedret jernbaneforbindelse mellom Oslo–Göteborg og Oslo–Stockholm.

På denne bakgrunn vurderer jeg at det ikke er behov for ytterligere styrking av Jernbanedirektoratets mandat eller ressurser på dette området.

Forslag: Fremme Norge som en pådriver for utvikling av grønne og sømløse transportkorridorer i Norden og Europa, med jernbanen som sentralt virkemiddel.

Norge er allerede en pådriver for utvikling av grønne og sømløse transportkorridorer i Norden og Europa, med jernbanen som et sentralt virkemiddel. Regjeringen arbeider for å styrke togtilbudet til Sverige og videre til kontinentet, og følger nøye med på markedsutviklingen knyttet til nye togtilbud, særlig i forbindelse med åpningen av Fehmarn-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland. Norske myndigheter vurderer løpende om det er grunnlag for å etablere nye offentlige tjenester der dette er nødvendig for å nå transportpolitiske målsettinger.

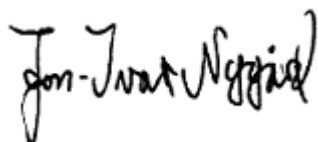
For digitale tjenester innen reiseinformasjon og billettering er Norge i førerretet i Europa. Gjennom Enturs arbeid har Norge bidratt til utvikling av løsninger som legger til rette for sømløs reise på tvers av transportformer og landegrenser, i tråd med målene i EUs mobilitetsstrategi.

Norge deltar aktivt i det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T), som er EUs rammeverk for utvikling av effektive, sikre og bærekraftige transportkorridorer og knutepunkter. Oslo og Narvik, samt tilhørende banestrekninger mot svenskegrensen, er del av den skandinavisk-middelhavske korridoren (ScanMed). I Norge inngår Østfoldbanen, Kongsvingerbanen og Ofotbanen i kjernenettet, og det arbeides med å oppfylle de tekniske kravene som gjelder for TEN-T for å sikre interoperabilitet i korridorene.

Gjennom Jernbanedirektoratet deltar Norge også i Europe's Rail – Europas største innovasjonsprogram for jernbanesektoren – sammen med om lag 400 europeiske selskaper. Dette samarbeidet skal styrke jernbanens rolle i overgangen til et mer bærekraftig transportsystem og bidra til et mer integrert, effektivt og brukervennlig europeisk jernbanenettverk.

Arbeidet med grønne og sømløse transportkorridorer er en viktig del av regjeringens overordnede mål om å styrke kollektivtransporten og flytte mer gods og persontransport over fra vei til bane.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård