

## Noen synspunkter på nye fjerntog

### Av Svein Skartsæterhagen

Denne artikkelen omhandler de nye fjerntogene som Norske Tog nå har bestilt. Den vil også analysere hvorfor resultatet har blitt så dårlig som det ble.

### Historisk bakgrunn

For ca. 50 år siden hadde NSB omtrent 100 sovevogner og opp mot 10 nattog-relasjoner. De nyeste sovevognene (20 stk.) ble levert i 1986-87. Etter at flyprisene sank betydelig og antall avganger og relasjoner økte sterkt, falt etterspørselen etter nattog, og tilbudet ble gradvis redusert ned til de 20 vognene og 4 relasjonene vi har i dag.

For fjerntog på dagtid skulle type 73 med kregning gi kortere reisetid og tog hver 2. time på de tre fjerntogrelasjonene i Sør-Norge, men etter akselbruddet på Nelaug i år 2000, ble ambisjonene redusert. Det er ikke anskaffet nye fjerntog etter 2001.

For drøyt 5 år siden begynte interessen for fjerntog å øke igjen. Samtidig ble det klart at mye fjerntogmateriell, særlig aluminiumsvognene (inkl. alle sovevogner), snart ville nå teknisk-økonomisk levealder, så det hastet å få nye tog. Dette kom omtrent samtidig med jernbanereformen, som etablerte en helt ny organisasjon for toganskaffelser.

### Den nye togene

Norske Tog (NT) undertegnet 08.03.2023 en avtale med Stadler om kjøp av 17 motorvognsett à 8 vogner, med en opsjon på totalt 100 tog (i betydning enheter med 4 vogner).

Utlysningen inneholdt ikke et eksplisitt krav om motorvognsett, men alle illustrasjoner jeg har sett, viser motorvognsett.

Første tog kommer til Norge for testing i 2025, og i desember 2026 settes første tog i trafikk på Bergensbanen.

NT er svært opptatt av standardisering på kun 3 togtyper: lokal-, region-, og fjerntog. De vil ikke ha egne nattog, men de bestiller likevel egne dagtog til Bergensbanen. Den generelle typen kaller de «Day and Night». Alle kupeer med senger kan derfor gjøres om til sittekupeer.

De nye togene vil fordeles på følgende måte:

- Bergensbanen 7 tog
- Sørlandsbanen 3 tog
- Dovrebanen 3 tog
- Nordlandsbanen 4 tog

Det er beregnet ett togsett i reserve for hver strekning i Sør-Norge og 2 for Nordlandsbanen, pga. lang avstand fra Trondheim til verksted Støren. Det er altså en meget høy andel reserve, men det er opp til operatørene hvordan de vil disponere togene. For Bergensbanen vil 5 togsett være uten kupéer fordi etterspørselen på dagtid der overstiger antall plasser i «Day and Night». Alle de andre settene er «Day and Night».

### Funksjon som nattog

Siden kupeene gir vesentlig færre plasser pr. vogn enn vanlige seter, må designerne velge mellom

- mange senger og få seter, noe som gjør togene egnet for nattog, men gir for liten kapasitet for dagtog

- få senger og mange seter, noe som gjør togene egnet for dagtog, men gir vesentlig færre senger enn etterspørselen nattestid.

NT har valgt det siste alternativet, men for å øke «sovekapasiteten» er det også hvilestoler («recliners») av liknende type som brukes i dag. Dette omtales som en løsning på kapasitetsdilemmaet nevnt ovenfor, men siden disse hvilestolene tar omtrent like stor plass som senger, hjelper det ikke noe særlig på kapasiteten.

Resultatet ser ut til å bli at hvert tog får 6 kupeer med 4 senger og 10 kupeer med 2 senger, altså ikke mer enn totalt 44 senger pr. nattog. I tillegg er det 45 hvilestoler. Tallene er litt usikre, siden det fortsatt pågår detaljusteringer, men det blir neppe flere senger enn dette. En av de mulige justeringene er at det kan bli et par singelkupeer med dusj/WC, og i så fall blir totaltallet senger enda lavere. I dag har Sørlandsbanen og Nordlandsbanen vanligvis 60 senger pr. tog, Dovrebanen 90, og Bergensbanen 90 senger i 2-sengs kupeer og 36 i liggevogn (6-senger pr. kupe). I tillegg har alle nattogene minst én vogn med hvilestoler. Og dagens antall er betydelig mindre enn det markedet etterspør, for det er stadig klager på at det - i hvert fall for Bergens- og Dovrebanen - er vanskelig å få soveplasser.

### Funksjon som dagtog

Da avtalen ble lansert, skrev NT: «I Norge har vi noen av verdens mest spektakulære togreiser. Med nye fjerntog fra slutten av 2026 ligger alt til rette for å ta opplevelsen, komforten og kvaliteten for de reisende til et helt nytt nivå». Da ville jeg forvente at det er store vinduer, med minimale stolper mellom og at omtrent alle seter er i kjøreretningen. Isteden er det store veggfelt mellom vinduene, og ingen seter er vendbare. En sammenlikning av animasjonen NT har laget av de nye togene, med bildet av Glacier Express i Sveits, gjør denne forskjellen tydelig.





Hvilket tog vil *du* helst reise med på en spektakulær strekning?

I Norge har det i min levetid vært vendbare seter i alle fjerntog, unntatt en kort periode da en direktør i NSB bestemte at alle stoler skulle sveises fast, men det varte heldigvis ikke lenge. Tidvis har det vært vendbare seter også i InterCity-tog. Blant de norske fjerntog jeg har opplevd, synes jeg B7 er best egnet for «spektakulære togreiser». Og de nye ser ut til å bli de dårligste jeg har opplevd i Norge.

I NTs Langtidsplan står det «kjøretøyene skal kjøpes inn og utvikles med basis i dyp kundeinnsikt.» Jeg synes eksemplene ovenfor viser at NT har kommet på for lang avstand fra kundene.

### Verkstedforhold

Settene er 220 m lange (8 vogner). Et viktig krav fra NT har vært at toget enkelt må kunne deles i enheter som passer inn i de nye verkstedene for 110m lange tog.

Dette medfører antagelig at alle fremtidige bestillinger av tog i denne serien vil ha 4 eller 8 vogner.

### Noen positive momenter

Alle togene er forberedt for å kunne kjøre i Sverige og til København, men først når ERTMS er installert der.

Settene til Nordlandsbanen er ikke rene dieseltog, men bimodale tog, slik at de uten videre kan brukes på alle strekninger i Norge.

Vognene har en litt uvant layout med dør omtrent midt på hver vogn, noe som er en fordel framfor én dør i enden av hver vogn, som de nåværende sovevognene har. Dette innebærer imidlertid at de reisende har færre dører å fordele seg på ved på- og avstigning, noe som kan øke oppholdstidene. Dette har ingen betydning for dagens nattog-relasjoner, men vil være uheldig for dagtogene.

## Standardisering?

NTs ønske om å standardisere på bare 3 togtyper, er en av årsakene til problemene de nye togene vil gi.

Å legge opp til én type motorvognsett som skal være felles for all fjerntrafikk, er så vidt jeg vet et konsept som ingen andre land bruker. Burde det ikke skurre når standardisering brukes om et valg som skiller seg fra hva man gjør overalt ellers? Standardisering kan ikke være et mål i seg selv, det må være noe man gjør for å oppnå visse fordeler.

På kontinentet er det mulig å snakke om standardiserte vogntyper, dvs. vogner som kan brukes i en rekke land og i grenseoverskridende trafikk. Materiell som skal utnytte det større profilet i Sverige og Norge, vil ikke kunne gå noe særlig lenger sør enn København. I Norden er det også strengere krav isolering. Men ved kjøp av en vogntype som kunne brukes i både Norge og Sverige ville kostnaden pr. vogn kunne bli lavere enn en enkeltbestilling. Dessuten er standardisering på komponentnivå like mye en standardisering, hvor dyre komponenter som banemotorer, boggier, hovedtrafo osv. er standardisert mellom materielltypene.

## Motorvogner kontra lok+vogn

I den tiden jeg har hatt med norsk jernbane å gjøre, har jeg opplevd flere diskusjoner om motorvogner kontra lok og vogn i fjerntog, men jeg har aldri vært borti den problemstillingen for *nattog* før enn nå. Derfor vil jeg her liste opp fordelene med lok og vogner i nattog:

- Tilbudet kan tilpasses etterspørsel fra dag til dag og fra sesong til sesong.
- Det blir lettere å vedlikeholde vognene når alle vognene bare er i bruk på de mest trafikkerte nettene. Øvrige døgn kan vognene da rullere mellom drift og vedlikehold.
- Tog kan deles og skjøtes for å betjene flere relasjoner på en rimeligere måte, slik det gjøres mange steder på Kontinentet og slik vi tidligere gjorde i Norge (f.eks. fra Oslo til Trondheim og Åndalsnes i samme tog). Og det er mange mulige relasjoner vi ikke har prøvd dette, f.eks. Bergen og Stavanger til Trondheim, som kan samkjøres Drammen – Trondheim.
- Lange relasjoner med varierende krav til type trekraft underveis (elektriske og ikke-elektriske strekninger, eller med ulike strømsystemer) kan betjenes med samme tog, ved bare å bytte lok.
- Økende eller minkende etterspørsel (om noen år) etter visse typer soveplasser kan tilpasses ved å kjøpe flere vogner av den typen som det trengs flere av og evt. selge vogntyper som det er redusert etterspørsel etter.
- Når det dukker opp nye, interessante konsepter (f.eks.«sove-kapsler»/»mini-suites») kan det enkelt settes inn slike ved å legge til nye vogner, jfr. innsetting av vogner med liggeseter og Vys kjøp av liggevogner med godsrom.
- Hvis det over tid blir endret etterspørsel på de enkelte relasjonene, kan dette håndteres ved å flytte enkeltvogner fra relasjonene med redusert etterspørsel til relasjonene med økt etterspørsel.

Lok og vogner kan enkelt håndteres i verksted av alle størrelser, mens motorvognsett over ca. 110m må ha mulighet for oppdeling (i drift) i deler på <110m. Dette gir begrensninger i valg av lengder for motorvognsett.

For dagtog er det noen fordeler med motorvogner: kortere kjøretid og raskere vendinger (vending ved plattform). Dette kan gi mindre materiellbehov. Lok og vogn kan imidlertid også kjøres med styrevogn, ref. ÖBBs Railjet og Nightjet, slik at de kan vende ved plattform like raskt som motorvognsett.

## Norske Togs anskaffelsesprosess

NT sendte ut sin Request for information (Rfi) 30.06.2021. Dette er et omfattende dokument som omhandler kommersielle og tekniske forhold, samt tid, leveranse og bærekraft. Jeg vil her bare gå inn på et par ting om kapasitet og noen forhold som angår passasjerenes opplevelse. (Denne RFI-en er ikke lett å finne, men det er linker til de enkelte kapitler nederst på denne siden, under overskriften «Kunngjorte dokumenter»: <https://www.norsketog.no/nyheter/2021/onsker-innspill-pa-nye-fjerntog>)

De mest interessante forholdene om kapasitet står i RFI-ens appendix 1, kap.6 Capacity. En av rubrikkene heter «Sleeping places, beds or Recliner Seat Places». NT bruker betegnelsen soveplasser på summen av hvilestoler og senger. Her angis først «target value» som er 60 for Sb/Nb og 90 for Bb/Db. Så er det spesifisert en minimumsverdi som er 90% av «target value», og andel senger skal være 50-80% (resten er da hvilestoler). Det ble spesifisert ulike krav til antall senger og hvilestoler for banene (basert på antall senger de hadde på tidspunktet Rfi-en ble skrevet), men til slutt endte det med samme antall for alle baner.

Med dette fikk leverandøren et spenn å velge i når det gjelder antall senger og hvilestoler. De hadde ingen grunn til å tilby mer enn 72 senger på Bergensbanen og Dovrebanen, og må da ha 18 hvilestoler. Minimumskravet for antall senger på disse strekningene er 40 (90\*0,9\*0,5).

Så uansett hva leverandørene ville tilby, ville det bli færre senger enn det som var i drift da RFI-en ble sendt ut. Og siden da har kapasiteten i nattogene økt: Bergenbanen har én liggevogn i alle tog, og alle nattog har minst en vogn med hvilestoler. Men NT har ignorert dette, fordi de mener de skulle ta utgangspunkt i det antall soveplasser som var før Rfi-en ble sendt ut.

Leveransen ser ut til å ende på 42-44 senger pr. tog, altså hårfint over minimumskravet som NT har satt og dermed langt under det antall senger nattogene har nå..

På en presentasjon som NT hadde 17.11.2021, spurte jeg om det ville bli vendbare seter. Svaret var at det var for tidlig å ta opp da. Tidlig i år inviterte NT til innspill til detaljforhandlingene med leverandøren, men da var det for sent til å ta opp det samme spørsmålet. Dette står for meg som et symptom på hvordan NT håndterer innspill.

## Direktoratets utredninger

Etter jernbanereformen har materiellanskaffelser blitt mer byråkratisk og tidkrevende. SD har bestilt mange utredninger om fjerntog og materiell fra Direktoratet:

- Fjerntogstrategi 2019
- Mulig nattogtilbud – konseptvurdering 2019
- Fjerntogmateriell - Beslutningsgrunnlag for restverdisikring 2019
- KVVU nytt fjerntogmateriell 2020.

Dette gjør at prosessen tar unødvendig lang tid; det gikk mye raskere den gang NSB hadde ansvaret for innkjøp av materiell.

I arbeidet med gjeldende NTP skrev Direktoratet: «Dagens sovevogner har begrenset levetid, og det er ikke reservemateriell for sovevogner. I nattogutredningen og KVVU for nytt fjerntogmateriell er antallet sovevogner som skal til for å dekke etterspørselen frem til 2035 vurdert. Det er også tatt høyde for reservemateriell. Det anbefales å øke antallet sovevogner fra dagens 20 vogner til en kapasitet tilsvarende 38 sovevogner. Det anbefales også å innføre minst en ekstra komfortklasse mellom dagens kupe med seng og sittestoler. Kostnadene for et nytt sovetilbud er i overkant av 1,5 mrd.» (Det ble ikke vurdert å innføre nye nattog-relasjoner.)

I NTs presentasjon av togene står det bl.a. «I tillegg skal de nye togene også styrke togtilbudet i tråd med Jernbanedirektoratets estimerte vekst.» Dette stemmer i hvert fall ikke for antall soveplasser, siden Direktoratet estimerte et behov for 38 sovevogner (inkl. reserve) i stedet for dagens 20 (uten reserve), noe som medfører en *økning* på minst 50% i forhold til dagens antall. Men det NT gjør, er å *redusere* antall senger med 50%. Opsjonen åpner riktignok for å kjøpe inn flere togsett og slik øke kapasiteten fram mot 2035 ved å kjøre flere nattog per natt. Men det er ingen indikasjoner på at samfunnet er villig til å betale for dette. Og for Bergensbanen vil selv 2 nattog pr. natt gi betydelig færre senger enn dagens ene nattog.

Oppsplittingen i flere trafikkpakker gjør at man ikke lenger har stordriftsfordeler (i den grad den totale materiellparken for fjerntog i Norge kan beskrives som stor, med et tyvetalls lokomotiver, 14 motorvognsett og omkring 120 personvogner). I stedet har man smådriftsulemper som krever et høyt antall reservemateriell, siden hver trafikkpakke må ha sitt eget reservemateriell. Av bestillingen på 17 nye fjerntog er 5 betegnet som reservemateriell. Ved alternativet lok og vogn ville det vært nok med lok og enkeltvogner av de forskjellige kategoriene i reserve, noe som ville vært rimeligere.

## Hvordan er et godt nattog?

Et godt nattog har langt flere soveplasser enn seter, og det er ulike kategorier soveplasser, alt fra singelkupe med dusj og WC til billige plasser, f.eks. i liggevogner.

Her vises som eksempel tog 91 Luleå - Boden - Stockholm 4. juli 2022:

Lok	Rc6	Soveplasser	Liggeplasser	Sitteplasser	Merknad
Sovevogn	WL6	39			
Liggevogn	BC4		54		
Sovevogn	WL4	22			Dusj WC
Sittevogn	BF4			46	
Spisevogn	R12				
Sittevogn	B2			69	
Liggevogn	BC4		54		
Liggevogn	BC4		54		
Liggevogn	BC4		54		
Sovevogn	WL6	39			
Sovevogn	WL6	39			
Sovevogn	WL6	39			
	Sum:	178	216	115	

Dette toget er ca.330m langt, altså innenfor den norske max-lengden for fjerntog.

## Forsøk på å få politikere og media interessert

Tidlig i 2022 begynte jeg å sende leserinnlegg til aviser om hvor dårlig nattogene ville bli med NTs forslag, men det vakte liten interesse. 31.03.22 fikk jeg inn et lite leserinnlegg i Dagsavisen om hvor få senger det ville bli i de nye nattogene, hvor lite fleksible de ble og at ingen andre land brukte slike nattog. Jeg oppfordret også ministeren til å gripe inn. Tilsvarende budskap sendte jeg på mail til SD og mange Stortingspolitikere, men ingen reaksjon.

Jeg er medlem i Besteforeldrenes Klimaaksjon (BKA) som ser tog som den mest klimavennlige reisemåten. BKA har mange innlegg om tog på sine nettsider, og i denne perioden om nattogene.

Snorre Valen skrev 24.05.22 en artikkel på Trønderdebatt med tittelen «I Norge rasjonerer vi nattogbilletter, mens vi står opp fire om natta for å drive selvplogging på fly.» Her var det en hyggelig henvisning til BKA «Av alle er det Besteforeldrenes klimaaksjon som har tatt tak i dette først. I et innlegg om konkurransen skriver de at «*Det framstår som et kompromiss mellom behovene til dag- og nattog, hvor nattogene er nedprioritert. [...] Totalt sett virker det som Norske Tog ser for seg mindre etterspørsel etter soveplasser enn i dag, og at de bare retter seg inn mot reisende med høy betalingsvilje for soveplasser*». Det er pussig, og litt flaut, at det bare er Besteforeldrenes klimaaksjon som løfter denne saken. Et nattogtilbud som faktisk kan konkurrere med flyet er noe som burde få NHO, reiselivsorganisasjonene og ikke minst alle som er glade i (eller avhengig av) å reise, til å stå på barrikadene.» Men heller ikke denne artikkelen fikk noen respons.

BKA sendte et brev til samferdselsministeren, med kopi til NT, Jdir og operatørene. Her pekte vi på de problemene som er omtalt i det foregående, men fikk ikke noe svar. Brevet ble også sendt til flere politikere, og Ola Elvestuen stilte deretter et spørsmål til ministeren, med bl.a.: «Hvordan vil statsråden sikre tilstrekkelig sengekapasitet på nattogene i Norge, og kan statsråden garantere at antall sengeplasser spesielt, og antall soveplasser generelt vil øke fra dagens tilbud?»

Svaret fra ministeren inneholdt mye generelt skryt av de nye togene, og det eneste konkrete var dette «Nye langdistansetog skal som et minimum gi en videreføring av dagens tilbud, herunder antall soveplasser. Det er et mål i anskaffelsen å dekke inn dagens underkapasitet på soveplasser.» Som det framgår av det foregående, ble dette løftet ikke holdt, og RfI-en la ikke opp til å dekke inn underkapasiteten, så det er direkte feil at det var et mål. Men ingen politikere eller Direktoratet har reagert på det.

BKA skrev derfor et nytt brev til SD hvor vi mer detaljerte redegjorde for spriket mellom behovet for sengeplasser i nattogene og NTs bestilling. Vi tok også opp fordelene med å bruke lok og vogn i nattog, og avsluttet med at anskaffelsesprosessen er lite transparent: «Som utenforstående vet vi ikke om Jernbanedirektoratet har gitt føringer eller om det er Norske Tog som bestemmer den endelige utformingen av togene. Vi har derfor bedt om innsyn i korrespondansen mellom Norske Tog og Jernbanedirektoratet, men begjæringen er blitt avslått. Dette er altså en lite transparent prosess, hvor beslutninger med meget stor betydning for jernbanens mulighet å konkurrere med fly i et tidsperspektiv på 30 år, gjøres uten at verken offentligheten eller politikere får særlig mulighet til å ettergå beslutningsgrunnlaget og påvirke fellesskapets anskaffelse av tog.» Men dette brevet ble aldri besvart.

Den eneste gangen flere politikere har vist interesse for de nye togene, var da Handikapforbundet klagde på at de ikke var universelt utformet.

På Arendalsuka hadde NT en presentasjon av de nye togene, med en debatt hvor også noen kritiske røster fikk slippe til. Men da NT omtale dette på nettsiden sin, var kun de positive reaksjonene medtatt. Dette understreker hvor lite NT er interessert i kundenes behov.

Konklusjonen blir at hverken politikere, SD, media, «folk flest» eller jernbanesektoren (muligens utenom operatørene) er noe særlig opptatt av fjerntrafikk med tog. Dette har også blitt synlig i etterkant av ekstremværet «Hans», hvor fokuset er godstrafikken mellom landsdelene. Hvis man hadde vært opptatt av fjerntrafikken med tog, ville f.eks. nattogene Oslo – Trondheim kjørt Rørosbanen og det ville gått raskere enn 4 måneder å bygge en enkel, midlertidig plattform på Fåvang stasjon.

## Rekord i dyre tog

Avtalen om de 17 nye togene har, ifølge NTs nettside, en kostnadsramme på 8 mrd.kr., dvs. 470 mill.kr. pr. tog i gjennomsnitt. Siden «Day and night» er mer kompliserte enn de rene dagtogene, er det rimelig å anta at de kommer opp i ca. ½ mrd.kr. pr. sett. De nye fjerntogene setter ny Norgesrekord i pris pr. sete (ca.1 mill.NOK pr plass), så denne «standardiseringen» gir i hvert fall ikke reduserte kostander. Etter et foredrag om togene ved NT og Stadler, spurte jeg hvorfor togene er så dyre. Stadler svarte at en grunn var de ca. 25 forskjellige vogntyper i «standardtoget».

Til sammenlikning estimerte Direktoratet ca. 1,5 mrd.kr. for 38 nye sovevogner. Hvis NT i stedet hadde kjøpt det, samt nye diesel-lok, ville sovevognene raskere blitt fornyet, og de gamle sittevognene, hvilestolvognene og el-lokene kunne blitt brukt noen år til.

## Konsekvensene for kundene og operatørene

Alle tog med lok og vogner som operatørene leier i dag, er nedskrevet, og for slikt togmateriell betaler operatørene kun for NTs driftsutgifter og 5% avkastning. Siden de nye fjerntogene er så dyre, vil utgiftene for operatørene øke drastisk, og dermed må operatørene reforhandle sine avtaler med Direktoratet. Resultatet vil bli enten høyere billettpriser, økte utgifter til offentlig kjøp (noe som igjen vil gi mindre penger til infrastruktur) eller en kombinasjon.

De få sengene i nattogene vil i tillegg medføre at soveplassene alltid er utsolgt eller at prisene settes mye høyere enn i dag. Uansett hvilket av disse som velges, vil det føre til at enda færre reiser i sovevogn, og på sikt at sovevogner forsvinner som reisealternativ i Norge.

NT viser ingen forståelse for hvor stor betydning antall plasser pr. vogn har for billettprisene og/eller utgiftene til offentlig kjøp.

Jeg er usikker på hvordan operatørene vil stille seg til dette. Etter reformen er det en makspris på standard 2.klasse sitteplasser, mens alt annet (kupéer, hvilestoler, Komfort, Premium osv.) kan prises fritt. Det kan derfor hende at et tog med mange spesialplasser, vil være økonomisk fordelaktig for operatørene, selv om det vil føre til noe lavere passasjertall. Husk at operatørene nå er her for å tjene penger, ikke for å tjene samfunnet.

Et interessant spørsmål er hvilken frihet operatørene har til å gjøre noe annet enn å leie de nye togene av NT. Vil de kunne fortsette å bruke de gamle togene litt lenger? Vil operatørene få lov til å lease tog fra andre steder, evt. kjøpe selv? For SJ Norge kan det kanskje være aktuelt å samarbeide med morselskapet om anskaffelse og/eller leasing av tog? Men det tar lang tid å skaffe nytt materiell og det er lite fleksibelt når behovet øker. For å øke kapasiteten samt å gi et mer differensiert tilbud på Bergensbanen, kjøpte Vy i 2021 8 tyske vogner som hadde drøyt 50 år på baken. De ble ombygget/modernisert for 20 år siden og har seks kupeer med liggemulighet og et stort godsrom for sykler osv. Det sier litt om hvor lite brukt materiell som er tilgjengelig.

## Hva burde NT ha gjort?

NT har mange ganger invitert til innspill om de nye togene, men det virker ikke som dette har påvirket resultatet i nevneverdig grad. NT vet tydeligvis bedre enn kunder og interessenter hvordan et godt tog bør være. Vi ser her noen konsekvenser av reformen: Alle (utenom operatørene) får større avstand til kundene, og blir primært opptatt av egen økonomi.

For nattogtilbudet burde NT raskt bestilt standard sove- og liggevogner, for raskest mulig å avhjelpe mangelen på soveplasser og gi mulighet for rimeligere nattreiser. Så kunne de brukt litt mer tid på å komme fram til mer raffinerte sove-produkter i tillegg.



Det beste vi kan håpe på nå, er at det blir med denne bestillingen av 17 tog, og at det er noen andre som bestemmer togtype når det blir aktuelt å bestille flere fjerntog.

De siste 40 årene har det vært en stor nedgang i etterspørselen etter soveplasser. De tilbudsendingene som har vært gjort, inkludert mye høyere priser, har forsterket denne nedgangen. De siste fem årene har det igjen vært økt etterspørsel, og den kunne blitt mye større hvis kapasiteten hadde blitt økt. I stedet velger Direktoratet og NT det motsatte. Så lenge dette materiellet brukes, vil nattog kun være for dem som liker å sove sittende og dem som er villig til å betale virkelig mye for en soveplass.