

Nattog Oslo–København

Av Svein Skartsæterhagen, pensjonert jernbaneplanlegger

Intro

*I mange år har vi savnet – bedre tog til Europa;
uten så mange bytter og så mye plunder,
og med nattog!
Så vi kan sove oss fram uten å bruke så mye tid.*

*Men dette er vel bare nordmenns drømmer;
vil svensker, dansker og tyskere ha slike tog?*

*Nå har danskene rekt oss ei hand;
de har satt av penger til nattog mellom Oslo og København,
og den danske ministeren har spurt den norske ministeren
om ikke han òg vil ha slike tog,
men den norske ministeren svarer ikke;
han er taus; han er flink til det, han - når det gjelder tog.*

*Men vi vil ikke ha taushet – vi vil ha handling;
handling i klimaets og miljøets navn,
slik at vi kan reise på en god og behagelig måte,
uten å gjøre så mye skade med reisinga vår.
Hvorfor vil ikke ministeren det?*

Bakgrunn: Hurdalsplattformen

I Hurdalsplattformen (s. 42) står det at regjeringen vil «Legge til rette for at jernbanen kan ta en større andel av både persontrafikk og godstrafikk» og «Forbedre nattog-tilbudet».

Hva slags forbedring av nattogtilbudet har de tenkt på? Det kunne ha vært:

- økt kapasitet (flere senger) i de nåværende nattogrelasjonene
- gjenopprette noen av de tidligere nattogrelasjonene
- starte helt nye nattogrelasjoner (f.eks. Oslo–Bodø)
- innføre billigere soveplasser, som liggevojn, små en-sengs-kupeer («mini-suite» som ÖBB)
- innføre høystandard-konsepter, som f.eks. kupe med egen WC/dusj

Men ikke noe av dette har regjeringen gjort eller tatt opp. Og ikke bare det: Regjeringen godtar at Norske Tog bestiller nye, meget dyre nattog, nesten uten senger!

Den 27.06.2022 spurte Ola Elvestuen i Stortinget: «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?» Den 04.07.2022 svarte statsråd Nygård: «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.»

Men dette løftet er ikke blitt holdt. Bergenbanen har 126 senger pr. tog og Dovrebanen (før brukkollapsen) 90 senger pr. tog. De nye togene får kun 44 senger pr. tog! Det legges med andre ord opp til en drastisk *forverring* av nattog-tilbudet, i stedet for den lovede forbedring. Hvis det ikke gjøres noe med dette, er dette siste skritt i prosessen med å fjerne alle sengeplasser i norske nattog.

Hjelp fra Danmark

Men så kommer det uventet hjelp fra Danmarks regering. De foreslår å gjenopprette nattoget mellom Oslo og København, en av de aller meste savnede nattogrelasjoner blant togreisende nordmenn. Og ikke nok med det: De er også villige til å ta en del av kostnaden ved prosjektet. Dermed får den norske regering etterlengtet hjelp til å gjøre i hvert fall *noe* som kan forbedre nattogtilbudet. Så dette burde vel begeistre statsråd Nygård? Men nei: Igjen viser regjeringen at den slett ikke er interessert i å forbedre noe som helst av nattog-tilbudet!

Motvilje og tafatthet i Norge

Statssekretær Kroglund har tydeligvis fått i oppdrag å fortelle at nattog Oslo–København er en dyr og dårlig ide som ikke kan regnes som et effektivt miljøtiltak: <https://www.nrk.no/osloogviken/sv-krrever-fortgang-i-nattog-til-kobenhavn--danmark-sier-ja-1.16671165>

Her står det: «Regningen for nattoget vil ligge mellom 70 og 100 millioner kroner i året, ifølge departementet.» Det fortelles ikke hvordan denne summen er framkommet, men det er antagelig forutsatt at det vil bli minimal overføring fra andre transportmidler, slik at det vil bli få passasjerer. Men med så stor trafikk som det er på relasjonen Oslo–København, både med fly, båt, og bil/buss, trengs det bare overføring av en svært liten andel for å fylle opp et nattog.

Prisen kan være et problem. Og det vil det fortsette å være – så lenge de transportmidlene som er årsak til mest forurensning, energisløsing, naturødeleggelse og støy, får omfattende indirekte subsidier, samt taxfree-fordeler. Inntil videre må også togtilbudet subsidieres for å kompensere for denne forskjellsbehandling. Det ville ikke vært noe problem å drive et slikt togtilbud med overskudd, hvis man fulgte «forurenseren skal betale»-prinsippet.

Spørsmålet vi må stille er: Når regjeringen ikke vil skape like konkurransevilkår («level playing field») for tog og de mer forurensende transportformene, – og heller ikke vil bevilge penger til nattog, hvordan i all verden vil man da «forbedre nattog-tilbudet»?