



Statsråden

Besteforeldrenes klimaaksjon
v/Linda Parr

Deres ref

Vår ref

Dato

21/1793-

9. februar 2024

Svar på henvendelse om nattog mellom Oslo og København

Kjære Linda, Stig og øvrige medlemmer av Besteforeldrenes klimaaksjon,

Takk for interessen for nattog, og at dere deler deres vurderinger med meg. Regjeringen vurderer ulike måter å forbedre nattogtilbudet på. Jeg ser at togtilbudet i Europa, og da særlig i den sentrale delen av kontinentet, blir stadig bedre. For Norges del er nattogforbindelsen Oslo-København viktig for å knytte norske togpassasjerer til togtilbudet i Sentral-Europa og videre. Jeg registrerer at det er vilje fra togoperatørene til å drifte et nattogtilbud på strekningen. Dagens regelverk åpner for at togoperatører kan drive et kommersielt nattogtilbud. Hvis en operatør ønsker å kjøre nattog til København, står operatøren fritt til å søke om ruter på infrastrukturen. Det gjelder også eventuelle initiativ fra danske operatører.

Jernbanedirektoratet har utredet hva som skal til for å etablere et nattogtilbud til København. Jernbanedirektoratets overordnede vurdering er at det er usikkert hvor stor etterspørselen etter nattog på strekningen er, sett opp mot utgiftene ved å drifte tilbudet. Direktoratet anser derfor reisebehovet som utilstrekkelig til å forsvare et statlig vederlag i denne størrelsesorden som anslagsvis innebærer at staten må subsidiere hver reise med et sted mellom 280 og 500 kr. I senere tid har også aktuelle togoperatørers kostnadsoverslag vist at behovet for tilskudd trolig er større enn direktoratets anslag. Utredningene konkluderer med at nattog Oslo-København ikke kan regnes som et effektivt miljøtiltak, da verdien av kutt i klimagassutslipp ikke veier opp for tilskuddsbehovet. Jeg kan imidlertid forsikre dere om at vi vurderer mulighetene for nattog nå og vi vil komme med nærmere avklaringer i Nasjonal transportplan 2025 – 2036.

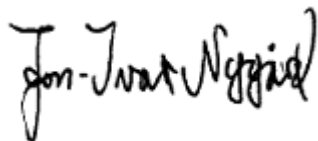
Som dere nevner i deres brev, så ble det i mars 2023 inngått kontrakt om å kjøpe 17 nye fjerntog. Hensikten er å erstatte dagens fjerntogmateriell, inklusive sovevogner, i tillegg til å

sikre reservemateriell, noe vi mangler i dag. Det samarbeides nå med leverandør om endelig design av antall plasser. Slik togene er utformet per nå, er det noen færre senger i de nye togene, sammenlignet med antall senger i dag. Samtidig vil det bli en økning i antall liggestoler. Med unntak av Sørlandsbanen, vil det innebære en reduksjon i tilbud av sovemuligheter per nattogavgang. I tiden fremover skal det imidlertid arbeides med en opsjonsutløsning til fjerntogkontraktene, med mulighet til å anskaffe nattog med høyere sovekapasitet eller tilby flere avganger per strekning og dag.

Når det gjelder den siste tids oppslag om danske myndigheters initiativ, vil jeg understreke at jeg ikke har mottatt noen formell henvendelse fra Transportministeriet i Danmark om nattog mellom Oslo og København. Jeg er kjent med at det i det danske statsbudsjettet er satt av midler til innkjøp av nattogtrafikk. Vi ser imidlertid av den norske utredningen av nattogtilbudet at det trolig kreves relativt store subsidier fra staten. Midlene som er avsatt til utvikling av nattogtilbud på dansk statsbudsjett vil derfor i liten grad dekke inn utgiftene fra et slikt nattogtilbud.

I mellomtiden gjør vi andre grep som vil styrke det internasjonale togtilbudet. I 2024 har vi økt bevilgningen til Enturs systemer for salg av internasjonale togbilletter. I tillegg har togtilbudet til både Gøteborg og Stockholm nylig blitt bedre. For eks. har Vygruppen fra desember 2023 doblet antall avganger mellom Oslo og Gøteborg, slik at det nå går avganger annenhver time. Dette gjør det også lettere å finne avganger som passer med andre viktige togforbindelser. Disse tiltakene vil også bidra til å nå målsettingen om at det skal være så enkelt som mulig å velge tog til Europa.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård