



STORTINGET

Innst. 72 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:11 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen, i tråd med Hurdalsplattformen, si nei til oppsplitting av jernbanen gjennom å instruere Jernbanedirektoratet om ikke å splitte opp togtilbudet på Østlandet.
2. Stortinget ber regjeringen slå sammen Vy og Flytoget.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosia-

listisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslaget i Dokument 8:11 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Kirsti Bergstø og Mona Fagerås om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget.

Komiteen er opptatt av at jernbanen skal være et godt, trygt og forutsigbart transportalternativ for både personer og gods. I det grønne skiftet er jernbanen en viktig faktor for å kunne nå målene om kutt i klimagassutslipp. Jernbanen er utviklet med fellesskapets midler. Det setter store krav til hvordan man forvalter midlene. Komiteen er opptatt av at jernbanen organiseres på en måte som møter kravene til de reisende, og blir et bedre alternativ for godstransport. Jernbanen skal også være en trygg og god arbeidsplass, der de ansatte høres og tas med i endringsprosessene. Jernbanen har de siste årene vært gjennom flere omfattende endringer når det gjelder organisering og styring. Komiteen er opptatt av at fremtidige endringer bygger på kunnskap og erfaring fra tidligere prosesser.

Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev i saken, datert 24. oktober 2022, som følger som vedlegg til denne innstillingen. I brevet vises det til at departementet er i gang med å vurdere eierskap til persontogvirksomheten og konkret vil utrede om det finnes bedre alternativer til dagens organisering av de to statlige eide persontogselskapene Vy og Flytoget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til statsrådets svar av 24. oktober 2022, der det fremkommer at direktetildeling og ikke konkurranseutsetting skal være med på å sikre nasjonal kontroll over persontogtilbudet.

Disse medlemmer støtter denne vurderingen og vil understreke at det er statlig eide selskaper som skal underlegges direktetildeling, slik at reisende ikke får enda flere togselskaper å forholde seg til.

Disse medlemmer peker på nødvendigheten av å ta et samlet grep om jernbanesektoren og rydde opp i en rotete organisasjonsstruktur som siden 2015 i tiltagende grad har blitt preget av ansvarspulverisering og utydelig ledelse.

Disse medlemmer er fornøyd med de grep som så langt er gjort fra regjeringens side med å stanse konkurranseutsetting av persontogtilbudet og drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur.

Disse medlemmer viser til at den unødvendige konkurranseutsettingen som den forrige regjeringen startet på rent ideologisk grunnlag, har blitt stanset etter at Stortinget fikk et nytt flertall etter valget i 2021, og at de resterende banestrekningene etter planen skal tildeles direkte.

Disse medlemmer har en forventning om at utredningen om sammenslåing av Flytoget og Vy gir det nødvendige beslutningsgrunnlaget for å samle statlige persontogselskaper i Norge i ett selskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre spør seg hva slags faglig grunnlag man har for å forvente at utredningen omtalt i statsrådets svarbrev, skal gi grunnlag for å slå sammen Vy og Flytoget. Disse medlemmer finner det oppsiktsvekkende at regjeringspartiene konkluderer med hva som skal bli svaret i en pågående utredning.

Disse medlemmer viser videre til at arbeidet med jernbanereformen startet i 2016. Før reformen var veldig mange enige i at det var en uklar ansvarsfordeling i sektoren og altfor lite kundefokus. Både Jernbaneverket, Flytoget og NSB pekte på løsninger som lå tett opp til reformen som ble vedtatt av regjeringen Solberg. Reformen har tydelig plassert ansvaret, og kunden skal stå i sentrum i alle ledd. Disse medlemmer merker seg at det har bidratt til et bedre togtilbud. Siden SJ Norge, Go-Ahead og Vy Bergensbanen tok over driften av de konkurranseutsatte jernbanestrekningene, har det kommet rundt 200 nye avganger per uke. Tilbudsforbedringene er en direkte følge av konkurransene. At frekvensen øker, er et viktig element for å gjøre tilbudet mer attraktivt for de reisende. Disse medlemmer viser til at jernbanereformen bidro både til et bedre togtilbud for passasjerene og at staten fikk mer jernbane for hver krone som ble brukt på sektoren.

Disse medlemmer ønsker at flere jernbanestrekninger skal åpnes for konkurranse. En mer åpen jernbanesektor med mer konkurranse er et gode for brukerne av jernbanen, som får et billigere og bedre tilbud. Samtidig sparer staten penger som igjen kan inves-

teres i sårt tiltrengt fornyelse og opprustning av jernbanen.

Disse medlemmer viser til at reformen har gitt innsparinger. Det ble brukt 1 mrd. kroner på å gjennomføre en ny organisering av sektoren, mens Jernbanedirektoratet beregnet konkurranseutsettingen alene til å gi staten en gevinst på 12 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at statsråden tidligere har uttalt at han ikke stoler på denne beregningen. I svar på budsjettspørsmål i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 1 S (2022–2023) kommer det fram at det ikke er gjort oppdaterte anslag for gevinstrealiseringen for jernbanereformen. Disse medlemmer er overrasket over at statsråden ikke lenger synes å ønske å vite om man har spart penger på jernbanereformen. Som komiteen skriver, bør fremtidige endringer i jernbanens organisering bygges på kunnskap og erfaring fra tidligere prosesser.

Disse medlemmer viser til at Flytoget er en liten operatør sammenlignet med Vy, som er Nordens største transportselskap. Flytoget har vært førende på kundetilfredshet, har høy tillit hos sine kunder og er et av selskapene i Norge med best omdømme. Dersom Flytoget blir tvunget inn i Vygruppen, vil denne unike kulturen risikere å bli slukt. Fremfor å slå sammen disse to selskapene til et statlig supermonopol mener disse medlemmer man heller bør videreføre fordelene ved å ha et statlig selskap som har fokus på kundetilfredshet og utfordrer status quo. Det bidrar til å gjøre begge selskaper bedre. En sammenslåing av Vy og Flytoget vil derimot resultere i et langt dårligere tilbud for kundene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at det er en samlet styring av jernbanen som gir best resultater. Basert på erfaringer fra andre land fører ikke oppsplitting, konkurranseutsetting og privatisering til en mer effektiv jernbane. Økonomiske midler over tid er oppskriften for at jernbanen skal bli framtidens transportvinner. Vedlikehold, oppgradering og nyinvesteringer i infrastruktur samt en samlet, overordnet styring er det som er oppskriften på en god jernbane. Internasjonale erfaringer konkluderer med at jernbanens kompleksitet medfører at en velfungerende jernbane er avhengig av svært tette bånd mellom infrastruktur og trafikk. Man må få viktige og nødvendige løsninger på skinner og bruke kreftene på infrastruktur og en samlet jernbane, ikke stadig mer oppsplitting og fragmentering.

Når Jernbanedirektoratet foreslår å splitte opp jernbanen på Østlandet, er det å videreføre den politikken regjeringen Solberg sto for, hvor oppsplitting, privatisering og konkurranseutsetting var det førende for norsk jernbanesektor. Dette medlem mener tildeling av kjøring i og rundt Oslo skal gå til Vy, som har dette i dag. Dette medlem frykter at dersom jernbanen på Øst-

landet splittes opp, vil det gi et dårligere tilbud til de togreisende og dårligere arbeidsvilkår for de ansatte. Det er ikke en retning dette medlem ønsker for norsk jernbane.

Jernbanen på Østlandet er best tjent med en samlet drift som i dag. Dette medlem mener at Flytogets tilbringertjeneste bør utredes, og at en nå må slå sammen Vy og Flytoget for å utnytte kapasiteten maksimalt og sikre fleksibilitet spesielt på materiellbruk og personell. Dette medlem mener det er avgjørende at trafikken i og rundt Oslo ikke deles opp. Dette medlem peker på at det allerede har vært altfor mye oppsplitting av jernbanen, og at det er viktig å føre en politikk som samler og ikke bidrar til videre oppsplitting. Dette medlem mener det da er naturlig at denne tildelingen går til Vy, og at regjeringen slår sammen Vy og Flytoget. For å utnytte kapasiteten maksimalt bør dette skje så snart som mulig. Dagens flytogtilbud må snarest inkluderes bedre i det øvrige jernbanetilbudet på Østlandet. Dette medlem er glad for at regjeringen mener Flytoget og Vy bør slås sammen på sikt, men det må samtidig bety at det ikke gir mening å splitte opp jernbanen på Østlandet nå, bare for å slå den sammen igjen på sikt.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i tråd med Hurdalsplattformen, si nei til oppsplitting av jernbanen gjennom å instruere Jernbanedirektoratet om ikke å splitte opp togtilbudet på Østlandet.»

«Stortinget ber regjeringen slå sammen Vy og Flytoget.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen, i tråd med Hurdalsplattformen, si nei til oppsplitting av jernbanen gjennom å instruere Jernbanedirektoratet om ikke å splitte opp togtilbudet på Østlandet.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen slå sammen Vy og Flytoget.

Komiteens tilråding

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

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:11 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Mona Fagerås og Kirsti Bergstø om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. november 2022

Erling Sande

leder

Jone Blikra

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President
Karl Johansgate 22
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/2125-2

24. oktober 2022

Dokument 8:11 S (2022-2023) om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vy og Flytoget

Jeg viser til brev datert 11. oktober 2022 fra Stortinget der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag Dokument 8:11 S (2022-2023) om å stoppe oppsplitting av jernbanen og slå sammen Vygruppen AS (Vy) og Flytoget AS (Flytoget).

- 1. Stortinget ber regjeringen, i tråd med Hurdalsplattformen, si nei til oppsplitting av jernbanen gjennom å instruere Jernbanedirektoratet om ikke å splitte opp togtilbudet på Østlandet.*

Denne regjeringen har stanset konkurranseutsetting av persontogtilbudet og drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur. Med dette har allerede opp mot 1300 arbeidsfolk og fagarbeidere etter fjorårets stortingsvalg fått avklart at viktige fagmiljø ikke blir konkurranseutsatt og oppsplittet. Togtilbudet på Østlandet skal direktetildeles. Denne regjeringen er derfor garantist for at de reisende ikke vil få enda flere togselskaper å forholde seg til. Jernbanen er utviklet av felleskapets midler gjennom over 150 år.

For regjeringen er det viktig å bevare sterke statlige togselskap, slik at vi alltid har nasjonal kontroll over persontogtilbudet. Direktetildelingen skal bidra til dette. I lys av at det økonomiske handlingsrommet vil være mindre i årene fremover, er det viktig at direktetildelingen gjennomføres på en måte som gir en god pris for staten og bedre togtilbud til togkundene. For å oppnå disse målene er Jernbanedirektoratet gitt handlingsrom til å vurdere begge de statlige togselskapene, Vy og Flytoget, som operatører for togtrafikken på Østlandet. Det er ikke enda besluttet hvem som skal tildeles trafikken på Østlandet, og om det blir ett eller to selskap.

Vy er valgt av Jernbanedirektoratet som preferert avtalepart for togtilbudet omfattet av Østlandet 1. Flytoget for Østlandet 2. Dette gir direktoratet en reell mulighet til å vurdere om to aktører vil kunne gi et bedre togtilbud til de reisende.

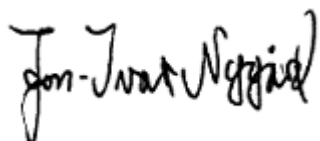
Det er Jernbanedirektoratet, som kompetent myndighet, som i tråd med mandat fra Samferdselsdepartementet tildeler togtilbudet. I representantenes forslag kan det fremstå som at beslutningen om å dele togtilbudet på Østlandet mellom Vy og Flytoget er tatt. Det er ikke riktig.

Jeg er for øvrig helt enig med representantene i at det er viktig å utnytte kapasiteten på Østlandet bedre. Å forvalte den knappe kapasiteten i Østlandsområdet best mulig er svært viktig for å nå målsetningen om å kunne gi de reisende et godt og pålitelig togtilbud. Kapasiteten som omfattes av Flytogets konsesjonsavtale med Jernbanedirektoratet vil derfor inngå i avtalen om Østlandet 2 *senest* fra konsesjonsavtalens utløp i februar 2028.

2. Stortinget ber regjeringen slå sammen Vy og Flytoget

Organiseringen og styringen av jernbanesektoren skal bidra til best mulig oppnåelse av regjeringens mål for jernbanen. Hurdalsplattformen slår fast at regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk og legge til rette for at jernbanen tar en større andel av togtrafikken. Det som betyr mest for måloppnåelsen framover er å sikre et bedre tilbud til togkundene, å få mer jernbane for pengene og sikre mer koordinert utvikling og styring av jernbanen. Regjeringens mål for jernbanepolitikken var også førende for innretningen av direktetildelingen av togtilbudet på Østlandet. Vurderingen av eierskapet til persontogvirksomheten må derfor ses i sammenheng med denne prosessen og i tråd med statens eierskapspolitikk er det ønskelig å vurdere statens eierskap ut fra hva som gir størst mulig verdiskaping, herunder også verdiskaping i tråd med Hurdalsplattformens politiske mål for en bedre jernbane. I lys av at regjeringen har stanset konkurranseutsettingen av persontogtjenester, og rammevilkårene for denne type virksomhet derfor er endret, har jeg derfor tatt initiativ til å utrede om det finnes bedre alternativer til dagens organisering av de to statlige eide persontogselskapene Vy og Flytoget. En sammenslåing av hele eller deler av Vy og Flytoget er ett aktuelt alternativ, men også andre strukturelle alternativer vil bli vurdert. Samferdselsdepartementet er, i samarbeid med Nærings- og fiskeridepartementet, i gang med et slikt utredningsarbeid. Stortinget vil bli orientert på egnet måte når regjeringen har ferdigstilt sin vurdering av organiseringen av Vy og Flytoget.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

