



STORTINGET

Innst. 275 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:97 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Abid Raja, Ola Elvestuen og Guri Melby om mer effektiv utnyttelse av det eksisterende togtilbudet på det sentrale Østlandet

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen sikre at Flytoget utvikler løsninger som best mulig utnytter kapasiteten i deres tog for å lette trengselen i det øvrige togtilbudet.
2. Stortinget ber regjeringen sikre en integrasjon av Flytoget og øvrige tog i ruteplanleggingen og gi Entur i oppdrag å utvikle enkle billettløsninger for alle typer tog til, fra og forbi Oslo lufthavn.»

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 Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 97 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Abid Raja, Ola Elvestuen og Guri Melby om togtilbudet på det sentrale Østlandet, samt statsrådets svarbrev av 13. februar 2023. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen støtter forslagsstillernes beskrivelse av at hovedutfordringen for togtrafikken i Oslo-området er at infrastrukturen er fullt utnyttet. Over tid har det vært manglende investeringer i ny infrastruktur. Oslotunnelen er en flaskehals, og den manglende kapasiteten har konsekvenser for togtrafikken over hele landet.

Komiteen registrerer av statsrådets svarbrev at det blir nok en forsinkelse i utviklingen av jernbaneinfrastrukturen når effektpakken «Flere tog i Oslo-navet» ikke kan gjennomføres som planlagt.

Forslagsstillerne ber om at Flytogets kapasitet skal utnyttes bedre, men den gjeldende konsesjonsavtalen til Flytoget varer helt frem til 2028. Komiteen vil i denne sammenheng bemerke at Flytoget i dag leverer et godt tilbud med veldig høy kundetilfredshet.

Komiteen mener at hovedproblemet som må løses, er infrastruktur som må moderniseres og bygges ut. Komiteen viser her til at det i statsrådets svarbrev fremkommer at en ny riktunnel for jernbanen vil øke kapasiteten fra 2 til 4 spor og gi helt andre muligheter for å utvikle toget som et transportalternativ. Komiteen mener dette skal følges opp i arbeidet med ny NTP.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at antall reisende med

jernbanen har steget jevnt frem til pandemien. Fra 2012 til 2019 har antallet reisende steget fra 62,7 millioner til 80,4 millioner. Dette legger press på jernbaneinfrastrukturen, som nå er fullt ut utnyttet.

Flertallet registrerer at statsråden i sitt brev opplyser at det å utnytte den kapasiteten Flytoget besitter, i det øvrige rutetilbudet er en del av de pågående forhandlingene mellom Flytoget og Jernbanedirektoratet.

Flertallet understreker at det er viktig at utnyttelse av kapasiteten må vurderes i sammenheng med hele togtilbudet på Østlandet. Oslo er navet i jernbanestrukturen i Norge, og forsinkelser her får konsekvenser for gods- og persontrafikken i hele landet.

Flertallet er glad for at vi fortsatt skal ha en samlet jernbane på Østlandet. Det er fordi vi vet at en samlet jernbane gir best resultater. Flertallet peker på at med en samlet jernbane kan man utnytte ressursene mer effektivt, både for å redusere forsinkelser og for å gi et bedre og mer fleksibelt tilbud.

Flertallet mener det er viktig å få på plass løsninger for mer effektiv utnyttelse av tunnelen gjennom Oslo. I dag må pendlerne stå tett i tett på de vanlige togene mens de ser halvtomme flytog passere perrongen. Flertallet mener derfor det er viktig å sikre at togene skal være åpne for alle, ikke bare for de som skal til Gardermoen.

Flertallet vil peke på at regjeringen vil utrede å slå sammen Vy og Flytoget, og at det i denne prosessen må legges stor vekt på å ta med seg de gode erfaringene fra Flytoget med å drive et vellykket togtilbud på Østlandet, og at det må få en sentral plass i det videre arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener at et initiativ for sammenslåing av Flytoget og Vy vil være uheldig for jernbanesektoren og i særlig grad togkundene.

Disse medlemmer er opptatt av å sikre de reisende med jernbanen et best mulig tilbud, og understreker at en reell behandling og oppfølging av forslagene i dette representantforslaget ville gitt de reisende et bedre togtilbud på Østlandet. Disse medlemmer påpeker at regjeringens håndtering av utlysningen av trafikkpakkene for togkjøring på Østlandet har blokkert for denne muligheten. Disse medlemmer understreker at prosessen knyttet til tildelingen av togtrafikken på Østlandet gjør at de reisende vil få et dårligere togtilbud enn de kunne fått, til en langt høyere pris enn Jernbanedirektoratets beregnede maksimale vederlag.

Disse medlemmer viser til avlysningen av Trafikkpakke 4 og 5 i november 2021, og den påfølgende prosessen for direktetildeling av togtrafikken på Østlandet. I etterkant av avlysningen av konkurranseutsettingen gjorde Jernbanedirektoratet en ny vurdering av hva som ville være en best mulig struktur med tanke på direktetildeling av togtrafikken. Det ene alternativet var å

samle trafikken på Østlandet i én trafikkavtale. Det andre alternativet var å dele Østlandet opp i to trafikkavtaler. De faglige vurderingene fra Jernbanedirektoratet konkluderte med at det var hensiktsmessig å opprettholde to trafikkavtaler fremfor å samle hele trafikken på Østlandet i én trafikkavtale. Direktoratet anbefalte Samferdselsdepartementet at man skulle gå i forhandlinger med Vygruppen og Flytoget. Disse medlemmer understreker at Jernbanedirektoratet etter mandat fra Samferdselsdepartementet innledet dialog med begge selskap. I samsvar med mandatet fra departementet gjorde Jernbanedirektoratet våren 2022 også en vurdering av hvordan den knappe kapasiteten i infrastrukturen på strekningen mellom Oslo S og Lysaker best kunne utnytted. Jernbanedirektoratet la til grunn at den kapasiteten som Flytoget i dag benytter, skulle kunne utnyttes innenfor trafikkavtalen Østlandet 2, senest fra februar 2028. Dette er i samsvar med Jernbanedirektoratets tidligere anbefalinger. Disse medlemmer påpeker at Jernbanedirektoratet i august annonserte at Flytoget ville være deres foretrukne forhandlingspart for trafikkavtalen Østlandet 2, mens Vygruppen var foretrukket avtalepart for trafikkavtalen Østlandet 1.

Disse medlemmer understreker at prosessen deretter har vært ekstremt dårlig håndtert fra politisk ledelse i Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet endret overraskende tildelingsprosessen ved nyttår, slik at Vy ble gitt muligheten til å gi et tilbud på å fortsatt trafikere hele Østlandet. Disse medlemmer viser til at Flytoget leverte et rimeligere tilbud på å drifte regiontogene, også kalt Øst 2, enn Vygruppen. Men det samlede tilbudet fra Vygruppen var lavere enn en delt løsning.

Disse medlemmer viser til at regjeringen, ved Samferdselsdepartementet, brøt inn i prosessen om tildeling av togtrafikken på Østlandet i desember, med instruks om at Vygruppen måtte sikres minst én av trafikkpakkene. Slik sett blokkerte departementet for at Flytoget kunne levere et tilbud på togtrafikken på hele Østlandet. Dette ble ikke kjent før Aftenposten 13. mars omtalte saken. Disse medlemmer understreker at det er stilt spørsmål om hvorvidt prosessen kan være brudd på habilitetsregelverket og statsstøtteregelverket. Disse medlemmer understreker at regjeringen med deres håndtering av tildelingen av togtrafikken på Østlandet reelt sett også har lagt ned Norges mest populære togtilbud og en sterk merkevare, Flytoget, fra 2028.

Disse medlemmer viser til at Flytoget har sendt et alternativt tilbud for en ny flytogavtale fra 2024 til 2033, som innebærer at reisende kan gå av og på mellom eksempelvis Asker og Lillestrøm. Slik vil Flytoget utnytte sin kapasitet bedre og bidra til at kapasitetskrisen under Oslo blir mindre også før 2028.

Komiteens medlem fra Venstre viser avslutningsvis til argumentasjonen i forslagsteksten og understreker at en reell behandling av dette forslaget fra Stortinget og regjeringens side ville gitt de togreisende et bedre togtilbud.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

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

vedtak:

Dokument 8:97 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Abid Raja, Ola Elvestuen og Guri Melby om mer effektiv utnyttelse av det eksisterende togtilbudet på det sentrale Østlandet – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mars 2023

Erling Sande

leder

Morten Stordalen

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/292-7

13. februar 2023

Representantforslag 97 S (2022-2023) om mer effektivt utnyttelse av det eksisterende togtilbudet på det sentrale Østlandet

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite har ved brev av 1. februar 2023 oversendt dokument 8:97 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Abid Raja, Ola Elvestuen og Guri Melby. Det bes om min vurdering av representantforslaget om en mer effektivt utnyttelse av det eksisterende togtilbudet på det sentrale Østlandet. I dokumentet fremmes to forslag:

- 1. Stortinget ber regjeringen sikre at Flytoget utvikler løsninger som best mulig utnytter kapasiteten i deres tog for å lette trengselen i det øvrige togtilbudet.*
- 2. Stortinget ber regjeringen sikre en integrasjon av Flytoget og øvrige tog i ruteplanleggingen og gi Entur i oppdrag å utvikle enkle billettløsninger for alle typer tog til, fra og forbi Oslo lufthavn.*

Jeg er helt enig med stortingsrepresentantene om at hovedutfordringen for togtrafikken i Oslo-området er at kapasiteten for jernbaneinfrastrukturen er fullt ut utnyttet. Jernbanen er på mange måter et offer for egen suksess. Antallet reiser har steget fra 62,7 millioner i 2012 til 80,4 millioner reiser i 2019, det siste normalåret før pandemien. Flere reisende og flere avganger i grunnrute, særlig i rushtiden øker risikoen for forsinkelser. Forsinkelsene på én avgang får også større følgekonskvenser for andre avganger ved at det er tett mellom togene og det er få omkjøringsmuligheter. Godstransport blir fortrent til fordel for persontransporten, både ved at de får tildelt færre ruteleier og ved at persontog blir prioritert for fremføring når det er forsinkelser. Oslo utgjør i tillegg navet i jernbaneinfrastrukturen i Norge, noe som medfører at forsinkelser i dette området får konsekvenser for gods- og persontogtrafikk over hele landet. En stor utvidelse av kapasitet i infrastrukturen ligger langt frem i tid. Effektpakken «flere tog i Oslo-navet» som vil gi noe bedre kapasitetsutnyttelse

skulle vært ferdig ved slutten av 2020-tallet, men blir forsinket. Effektpakken inneholder blant annet prosjektet «retningsdrift Brynsbakken» som skal gi økt kapasitet på innfarten til Oslo sentralstasjon der Hovedbanen, Gjøvikbanen og Gardermobanen møtes. Jernbanetunnelen under Oslo er en flaskehals for togtrafikken. På disse to sporene går det i overkant av 800 tog i døgnet og kapasiteten i tunnelen er fullt ut utnyttet. En ny *rikstunnel for jernbanen* vil kunne gi ytterligere to spor under Oslo. Tunnelen vurderes i det pågående arbeidet med neste NTP.

Det er helt nødvendig at vi i påvente av ulike infrastrukturprosjekter vurderer andre tiltak som gir en bedre utnyttelse av kapasiteten i eksisterende infrastruktur. Jernbanedirektoratet har gjennom flere rapporter beskrevet hvordan kapasiteten Flytoget i dag benytter kan bidra til dette. Flytoget er et godt tilbud og selskapet er jevnlig rangert blant bedriftene som har høyest tilfredshet i Norsk kundebarometer. Flytoget kjører fem avganger hver vei i grunnrute gjennom Oslotunnelen, tilsvarende ca. 20 prosent av kapasiteten i tunnelen. Tre av fem avganger omfattes av trafikkkavtalen med Jernbanedirektoratet, mens de to resterende kjøres på kommersiell basis. Flytoget betjener reisende til og fra Oslo lufthavn (OSL), noe som medfører at man kun kan gå på tog i retning OSL, og kun kan gå av tog på vei fra OSL. Hvert sete i en flytogavgang kan dermed brukes bare én gang: tog til OSL kan bare bli fullere, tog fra OSL kan bare bli tommere. Jernbanedirektoratet anslår at nullvekstmålet for persontransport med bil, altså at økningen i reiser skal skjer med kollektiv, sykkel eller gange, ikke vil bli nådd dersom togkapasiteten i Oslo-området ikke blir utnyttet bedre.

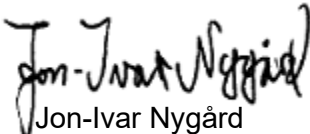
Jernbanen er et komplekst system med mange avhengigheter. Bruken av kapasiteten som Flytoget besitter må vurderes helhetlig. Jernbanedirektoratet gjennomfører etter mandat fra Samferdselsdepartementet en direktetildeling av togtilbudet på Østlandet. Direktetildeling skal blant annet gi mer fornøyde kunder, flere reisende, bedre kapasitetsutnyttelse, rutetilbud og pålitelighet, effektiv drift og lavere statlig vederlag. Det er også viktig å opprettholde et godt tilbringertilbud til OSL slik at kollektivandelen til flyplasen fremdeles opprettholdes. Dagens konsesjonsavtale mellom Jernbanedirektoratet og Flytoget har varighet frem til 1. februar 2028. Avtalen om togtilbudet omfattet av Østlandet 2 vil kunne inkludere tilbringertjenesten til OSL, senest fra det tidspunkt dagens avtale med Flytoget utløper. Å utnytte kapasiteten Flytoget besitter i det øvrige rutetilbudet før dagens avtale utløper er en del av de pågående forhandlingene mellom Jernbanedirektoratet og Flytoget. Togtilbudet omfattet av direktetildelingen med hel- og delintegrering av tilbringertjenesten vil også benytte jernbanesektorens ordinære takster/rabatter, og inngå i den nasjonale reisepanleggeren til Entur. Det er viktig med dialog mellom Jernbanedirektoratet og lokale myndigheter om evt justeringer i takstsamarbeidsavtaler.

Ruteforbedringene representantene viser til i sitt forslag er ikke direkte omtalt i Jernbanedirektoratet sine utredninger om bedre utnyttelse av kapasiteten på Østlandet, men kan leses ut av ulike tilbudskonsepter som er skissert i blant annet supplerende analyser. Det framgår ikke tydelig hvilke konsepter representantene har hentet tilbudsförbedringene fra, og hva de sammenligner mot, men det kan se ut som de har tatt utgangspunkt i flere ulike konsepter. Uansett er det viktig å påpeke at de ulike konseptene, ifølge

Jernbanedirektoratet, er utarbeidet på skissenivå, med usikkerhet knyttet til faktisk gjennomførbarhet. Flere av ruteforbedringene Jernbanedirektoratet beskriver i sine rapporter er avhengig av at effektpakken «flere tog i Oslo-navet» er ferdigstilt og forutsetter dermed større infrastrukturinvesteringer. Tilbudsforbedringene representantene viser til vil sannsynligvis ikke være mulig å realisere dersom Flytoget eksempelvis fortsatt drifter tilbudet sitt som i dag, men der det åpnes for reisende som ikke skal til eller fra OSL. Direktoratet jobber videre med alternative rutemodeller på Østlandet med forutsetningen om integrert tilbringertjeneste, blant annet inn mot ny NTP. Arbeidet tar utgangspunkt i hvilket togtilbud som er mulig å realisere etter fullføring av tiltakene i effektpakken for flere tog i Oslo-navet, men det vil også vurderes en trinnvis utvikling.

Jeg er enig med representantene at vi må unytte kapasiteten på Østlandet bedre, og at Flytoget vil være en viktig del av dette. Jeg mener imidlertid at dette må vurderes helhetlig og i sammenheng med hele togtilbudet på Østlandet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

