



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/798-2

14. april 2023

Vurdering - Dokument 8:175 S (2022-2023) om å videreføre Flytoget som selvstendig transportselskap

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite har ved brev av 28. mars 2023 oversendt dokument 8:175 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene fra Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg og Himanshu Gulati. Det bes om min vurdering av representantforslaget om å videreføre Flytoget som selvstendig transportselskap. I dokumentet fremmes ett forslag:

Stortinget ber regjeringen snarest avklare at Flytoget skal fortsette som selvstendig selskap og leverandør av togtjenester også etter at dagens konsesjonsperiode utløper. Flytoget må tildeles en egen trafikkavtale nå som varer minimum til 2033, slik at det sikres en bedre kapasitetsutnyttelse til en lavere kostnad for staten.

Jeg er enig med representantene at Flytoget leverer et godt tilbud, samtidig må kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen på Østlandet utnyttes bedre. Det er bakgrunnen for at to sentrale premisser for direktetildelingen har vært konstante gjennom hele prosessen: togtilbudet kunne blitt delt mellom Vy og Flytoget dersom dette hadde gitt best måloppnåelse, og kapasiteten som benyttes av flytogtilbudet skal bli en del av det ordinære togtilbudet fra senest 31. januar 2028, datoen da dagens trafikkavtale med Flytoget utløper.

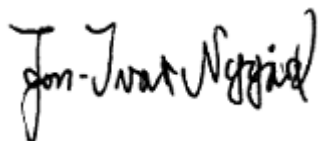
Jernbanen er på mange måter blitt et offer for sin egen suksess. I 2012/2014 ble det gjort store forbedringer i togtilbudene for at toget skulle bidra til nullvekstmålet og ta sin del av transportveksten. Fra 2012 til 2019 steg også antall togpassasjerer fra 62 til 80 millioner som følge av en mer markedsbasert rutemodell med bedre korrespondanse, flere avganger og nye tog. Fullere tog og flere avganger, særlig i rushtiden, gjør at sannsynligheten for forsinkelser blir større, særlig siden alle tog må gjennom den samme tunnellen og det ikke

eksisterer omkjøringsmuligheter. Samtidig blir konsekvensen av forsinkelser større når de først inntreffer. Jernbanetunnelen gjennom Oslo er overbelastet; det er ikke plass til flere tog. Kapasiteten til jernbanenettet på Østlandet må derfor brukes bedre dersom vi skal komme tilbake til veksten i antall reisende som før pandemien, og dersom denne veksten skal tas med kollektivtransport fremfor bil. I tre rapporter i perioden 2019-2020 anbefalte Jernbanedirektoratet å integrere flytogtilbudet i det øvrige togtilbudet for å møte den fremtidige passasjerveksten. Kapasitetsutfordringene i jernbanenettet på Østlandet er noe jeg har tatt tak i som en del av direktetildelingen.

Beslutningen om direktetildelingen av togtilbudet på Østlandet er tatt. Jernbanedirektoratet mener en samlet tildeling til Vy vil, når direktoratet har sammenlignet de ulike tilbudene, gi den beste måloppnåelsen til en god pris for staten. Det tar jeg til etterretning.

Flytoget sendte tirsdag 21. mars et alternativt tilbud på flytogtilbudet. Flytoget foreslår at dagens flytogtilbud direktetildeles med en varighet ut 2033, men der alle reisende kan benytte Flytogets avganger mellom Asker og Lillestrøm. Jernbanedirektoratet sin overordnede vurdering av forslaget er at det er lite sannsynlig at det vil gi bedre måloppnåelse enn den opprinnelige inndelingen av Østlandet 1 og 2. Økonomien i forslaget er ikke umiddelbart sammenlignbart med tilbudet som foreligger på Østlandet 2. Jernbanedirektoratet vurderer at en samlet tildeling til Vy samlet sett vil gi et bedre tilbud til de reisende. Flytogets alternativ begrenser Jernbanedirektoratets mulighet til å utvikle nye og mer markedstilpassede rutemodeller. Direktetildelingen skal gi et bedre tilbud på Østlandet, ikke bare rundt Oslo. I tillegg ville det vært nødvendig å reforhandle tilbudet fra Vy på det øvrige togtilbudet. Direktetildelingen er avsluttet. Det er ikke faglig anbefalt å gå videre med Flytogets forslag om en alternativ inndeling av togtilbudet på Østlandet og dette legger jeg til grunn.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård