



STORTINGET

Innst. 380 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:175 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg og Himanshu Gulati om å videreføre Flytoget som selvstendig transportselskap

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

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 175 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg og Himanshu Gulati om å videreføre Flytoget som selvstendig transportselskap. Komiteen viser til statsrådets svarbrev av 14. april 2023, som følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at regjeringen Støre høsten 2021 stanset konkurranseutsettingen av Trafikkpakke 4 og 5, og at det ble besluttet at togtrafikken på Østlandet skulle direktetildeles. Jernbanedirektoratet har etter mandat fra Samferdselsdepartementet gjennomført en direktetildeling. Vy og Flytoget ble valgt som preferert part for henholdsvis Østlandet 1 og Østlandet 2, og målet for direktetildelingen har blant annet vært mer fornøyde kunder, flere reisende, bedre kapasitetsutnyttelse, rutetilbud og pålitelighet, effektiv drift og lavere statlig vederlag. Komiteen viser til at Vy underveis i prosessen leverte et ruteforslag og en samlet pris for hele Østlandet, og at statsråden på bakgrunn av dette ba Jernbanedirektoratet innhente et bindende tilbud fra Vy. 3. mars 2023 ble det klart at Jernbanedirektoratet inngår avtale med Vy om å kjøre persontog på hele Østlandet. Flytogets ruteleier skal inngå i det ordinære persontogtilbudet, altså overtas av Vy, senest fra februar 2028.

Komiteen registrerer at departementet er i gang med å vurdere eierskap til persontogvirksomheten og konkret om de to statlige eide persontogselskapene Vy og Flytoget skal slås sammen.

Komiteen merker seg at Flytoget har vært en suksess. Selskapet har i en årrekke vært et av transportselskapene med høyest kundetilfredshet. Flytoget har

bidratt til innovasjon og har levert på kundeopplevelse, og har i tillegg hatt en betydelig vekst i antall reisende.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke at Flytoget leverer et godt tilbud.

Flertallet viser til statsrådets brev av 14. april 2023, der det opplyses at jernbanenettet på Østlandet har store kapasitetsutfordringer, og at kapasiteten derfor må brukes bedre.

Flertallet registrerer at stadig flere bruker tog. Det er bedre korrespondanse, flere avganger og nye tog. Dette er svært positivt, men sannsynligheten for forsinkelser øker, og det må tas grep for å sikre regularitet og forhindre forsinkelser.

Flertallet registrerer at Jernbanedirektoratet mener at en samlet tildeling av togtilbudet på Østlandet til Vy gir best måloppnåelse til en god pris for staten, men også sikrer muligheten for bedre å kunne utvikle nye og mer markedsstilpassede rutemodeller.

Flertallet registrerer også at det heller ikke er anbefalt på faglig grunnlag å gå videre med Flytogets forslag om en alternativ inndeling av togtilbudet på Østlandet.

Flertallet er positive til at Samferdselsdepartementet vurderer en sammenslåing av Vy og Flytoget. Alle tiltak som kan gi et bedre og mer stabilt togtilbud til kundene, er helt nødvendig å få vurdert, inkludert en sammenslåing av våre to statlig eide togselskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre viser til at Flytoget har vært en ubetinget suksess, og at selskapet har bidratt til at mye av trafikken til Oslo lufthavn Gardermoen foregår med kollektivtrafikk. Disse medlemmer viser til nye tall fra Norsk Kundebarometer, der Flytoget er Norges mest populære transportbedrift. I Kundebarometeret kommer Flytoget på en 2. plass, mens Vy kommer helt nede på 148. plass av 159 selskap som er med i undersøkelsen. Disse medlemmer viser til at fra et kundeperspektiv er det et særdeles dårlig alternativ å skulle slå sammen Flytoget og Vy. Det er grunn til å tro at en slik sammenslåing vil gå på bekostning av togkundene, og det er slik at togtjenester drives for de reisende. Disse medlemmer mener at Arbeiderparti-Senterparti-regjeringen sin prosess for mulig sammenslåing av Flytoget med Vy først og fremst er politisk motivert og ikke er av hensyn til togkundene eller et best mulig togtilbud.

Disse medlemmer vil bevare Flytoget som selvstendig selskap fordi disse medlemmer mener det er bra for kunden og togtilbudet å ha flere selskaper som kan utfordre hverandre til å utvikle bedre produkter og reiseopplevelser. Selv om togselskapene ikke konkurre-

rer direkte om kundene, fordi de opererer på ulike strekninger, vil de naturligvis se til hverandre. På Østlandet ville denne effekten vært enda sterkere. De reisende rundt Oslo benytter seg ofte av lokal- og regionaltoget om hverandre. Dersom Vy hadde laget et nytt vellykket produkt eller en ny rabatt, er det sannsynlig at Flytoget, eller Bytoget som de ville profilere seg som, ville laget noe tilsvarende, eller kanskje noe enda bedre.

Disse medlemmer viser videre til at Flytoget har en konsesjon for tilbringertjenesten som utløper i 2028. Flytoget har også fortrinnsrett på strekningen Oslo S–Gardermoen fram til 2030. Disse medlemmer mener at togkundefavoritten Flytoget skal ha et grunnlag for å fortsette som en selvstendig leverandør av togtjenester også i fremtiden.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest avklare at Flytoget skal fortsette som selvstendig togselskap, og slik sikre at selskapet har mulighet til å være leverandør av togtjenester også etter at dagens konsesjonsperiode utløper.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at Flytoget sikres forutsigbarhet gjennom en egen trafikkavtale som samtidig gir bedre kapasitetsutnyttelse samt lavere offentlige kostnader, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen tildele Flytoget en egen trafikkavtale som varer minimum til 2033, slik at det sikres en bedre kapasitetsutnyttelse til en lavere kostnad for staten.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen snarest avklare at Flytoget skal fortsette som selvstendig togselskap, og slik sikre at selskapet har mulighet til å være leverandør av togtjenester også etter at dagens konsesjonsperiode utløper.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen tildele Flytoget en egen trafikkavtale som varer minimum til 2033, slik at det sikres en bedre kapasitetsutnyttelse til en lavere kostnad for staten.

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 råar Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:175 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg og Himanshu Gulati om å videreføre Flytoget som selvstendig transportselskap – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. mai 2023

Erling Sande

leder

Trond Helleland

ordfører



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.

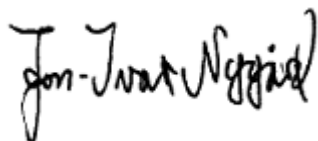
Jernbanen er på mange måter blitt et offer for sin egen suksess. I 2012/2014 ble det gjort store forbedringer i togtilbudene for at toget skulle bidra til nullvekstmålet og ta sin del av transportveksten. Fra 2012 til 2019 steg også antall togpassasjerer fra 62 til 80 millioner som følge av en mer markedsbasert 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 tunnelen 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

