



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2634-

Dato
8. mai 2025

Dokument 8:215 S (2024-2025) om bedre togkapasitet og videreføring av tilbringertjenesten til hovedflyplassen

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 23. april 2025, og representantforslag 8:215 S (2024-2025) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen, Himanshu Gulati og Sylvi Listhaug.

I forslaget fremsettes fire forslag om bedre togkapasitet og videreføring av tilbringertjenesten til hovedflyplassen:

- 1. Stortinget ber regjeringen straks starte en prosess for anskaffelse av toetasjes tog til regiontogstrekningene.*
- 2. Stortinget ber regjeringen sørge for at vedlikeholdsetterslepet på eksisterende togmateriell hentes inn.*
- 3. Stortinget ber regjeringen videreføre tilbringertjenesten til hovedflyplassen også etter 2028 og ber om at denne tas ut av trafikkavtalen for Østlandet.*
- 4. Stortinget ber regjeringen vurdere takstreduksjon for flytogtilbudet som bringer prisen ned mot nivået for regiontog.*

1.Stortinget ber regjeringen straks starte en prosess for anskaffelse av toetasjes tog til regiontogstrekningene

Toetasjes tog ble av Jernbanedirektoratet vurdert som én av flere mulige løsninger for hvordan regiontogavgangene kan frakte flere passasjerer enn i dag, uten å bygge ny og kostbar infrastruktur. Formålet er å utrede om flere kan reise med toget ved at vi utnytter kapasiteten i infrastrukturen på best mulig måte.

Funnene i direktoratets KVV viste at kjøp av toetasjes tog hadde potensial til å bidra til å øke transportkapasiteten i jernbanen på Østlandet, der utnyttelsen av infrastrukturen i dag er svært høy. Vi la derfor i Nasjonal transportplan 2025-2036 til grunn at konseptet skulle vurderes videre.

Både direktoratet selv og TØI og Dovre, som kvalitetssikret direktoratets KVV, fremhevet flere usikkerhetsmomenter knyttet til bruk av toetasjes tog i Norge. Usikkerheten gjelder både kostnader og teknisk egnethet for bruk på norsk infrastruktur. Samferdselsdepartementet ba derfor i tildelingsbrevet for 2025 om at Jernbanedirektoratet oppdaterte sin anbefaling i lys av ny kunnskap som er kommet frem i tidsrommet etter at KVV-en ble overlevert Samferdselsdepartementet i 2023.

Den supplerende utredningen ble levert av Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet 4. april 2025. I lys av oppdatert kunnskapsgrunnlag anbefales det i den supplerende utredningen å videreutvikle konsepter som er spesifikt tilpasset de enkelte toglinjene for å imøtekomme behovet for økt transportkapasitet i regiontogtilbudet på Østlandet.

Analysen avdekker også at de toetasjes togene som per i dag er tilgjengelige i leverandørmarkedet har utfordringer med å møte krav tilpasset norske forhold. Både nødvendige tilpassinger av togene, og påkrevde endringer i infrastruktur, vurderes å medføre økonomisk og teknologisk risiko.

I lys av den nye kunnskapen vil departementet og Jernbanedirektoratet nå vurdere hvilke alternativer som finnes for å optimalisere valg av tog og utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

Jeg er enig i at vi må vurdere hvilke tog som gir oss et bedre togtilbud, og dette er vi godt i gang med. Det vil være svært uheldig om det nå kommer føringer på valg av togmateriell som begrenser handlingsrommet for å finne de beste løsningene og som øker den operative, økonomiske og tekniske risikoen. Jeg vil derfor tilrå at det ikke gis pålegg om anskaffelse av toetasjes tog siden det nå er mer tvilsomt om den togtypen vil gi oss et bedre togtilbud.

2.Stortinget ber regjeringen sørge for at vedlikeholdsetterslepet på eksisterende togmateriell hentes inn

Over tid har høy alder og tekniske problemer gjort at tilgangen på togmateriell er for lav. På Østlandet har feil på togsettene ført til innstillinger og at Vygruppen har kjørt mange avganger i rush med enkle togsett i stedet for doble. Dette har ført til trengsel om bord i togene og problemer med punktligheten. Det er kjøpt inn nye lokal- og regiontog som vil bidra til et mer punktlig og komfortabelt togtilbud, og med vesentlig høyere transportkapasitet. Togene er imidlertid forsinket fra produsent. Det er også kjøpt nye fjerntog.

Frem til nye tog kan leveres, jobbes det med mange kortsiktige tiltak for å sette togparken i best mulig stand til å frakte passasjerene på både Østlandet og fjerntogstrekningene. Det er imidlertid grenser for hvor mye av togmateriellet som kan tas ut til reparasjon til enhver tid, og denne balansen mellom å sørge for at togmaterieell går i daglig drift og samtidig tas ut til reparasjon må togselskapene kontinuerlig gjøre.

Det er, slik det etterspørres i forslaget om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på dagens togmaterieell, for det første satt i gang forsterket vedlikehold av togene med ekstra skift på vedlikeholdsverkstedene for togmaterieell. Norske tog AS har i tillegg satt i gang ekstra utskiftninger av komponenter på togene som har ført til mange feil, eksempelvis bytte luftslanger i dørene, oppgradere hovedkompressor, reparere kretskort, oppgradere hjelpestrømretter mv. Jeg er orientert om at tiltakene allerede har gitt positiv effekt på tilgang til tog for å levere avtalt togtilbud. Videre arbeider Bane NOR SF i dialog med togselskapene med å forbedre logistikk og kapasitet på verkstedene og parkeringsområdene for togsett, noe som påvirker den daglige logistikken og mulighetene for å gjennomføre vedlikeholdet og kjøre togtilbudet på en effektiv måte.

Jeg opplever at sektoren gjennomfører mange og gode tiltak for å få ned vedlikeholdsetterslepet på eksisterende togsett frem til nye tog settes i trafikk.

3.Stortinget ber regjeringen videreføre tilbringertjenesten til hovedflyplassen også etter 2028 og ber om at denne tas ut av trafikkavtalen for Østlandet

Befolkningsprognoser fra Statistisk sentralbyrå tilsier at det vil bo 6,1 millioner mennesker i Norge i 2060. Veksten er anslått å bli størst der det allerede bor flest, på det sentrale Østlandet og i og rundt de store byene. Samtidig er kapasiteten presset i kollektivtransportsystemet på det sentrale Østlandet, herunder på jernbanen. Med dagens trafikkatferd/ transportvaner og uten vesentlige endringer i reguleringer, priser eller kollektivtilbud tilsier beregninger med transportmodeller at veksten i etterspørsel vil gi økt veitrafikk i byområdene. En slik utvikling vil ikke gi en bærekraftig utvikling i byområdene i tråd med nullvekstmålet, og kan være vanskelig å forene med internasjonale forpliktelser knyttet til klima og natur. Utfordringsbildet tilsier at jernbanen som bærekraftig kapasitetssterk kollektivtransport i de største byområdene, spesielt på det sentrale Østlandet, vil være en viktig del av løsningen. Samtidig er kapasiteten i og rundt Oslo på jernbanenettet nå sprengt og det er behov for å benytte den kapasiteten vi har på en best mulig måte til beste for arbeidsreisende, reisende til/fra Oslo lufthavn og øvrige reisende.

I tidligere utredninger har Jernbanedirektoratet konkludert med at det er nødvendig å bruke kapasiteten i jernbanenettet bedre for å håndtere forventet trafikkvekst på Østlandet frem til det bygges ny tog tunnel under Oslo by. Dagens infrastrukturkapasitet på strekningen Asker-Lysaker-Oslo S-Lillestrøm gir ikke rom for å kjøre flere avganger, og det er heller ikke mulig å øke transportkapasiteten i eksisterende rushtidsavganger pga. begrensninger i plattformlengder.

Pandemien har bidratt til at det er nødvendig å oppdatere tidligere prognoser for forventet trafikkvekst. Trafikktall for 2024 viser at reisevolumet er tilbake på samme nivå som før pandemien, og reisetall for 2025 viser en fortsatt vekst både for lokaltog og regiontog på Østlandet. Midlertidig stenging av Ring 1 i Oslo og forbud mot bruk av elbil i kollektivfelt i Oslo/Akershus bidrar naturligvis til litt økt bruk av kollektivtrafikk. Oppdaterte prognoser viser at det fortsatt er nødvendig å integrere tilbringertjenesten for å kunne tilby tilstrekkelig transportkapasitet for pendlermarkedet på Østlandet fremover.

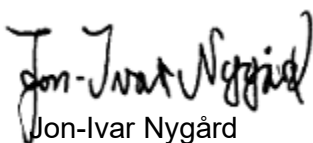
Det er også slik at staten ved Jernbanedirektoratet har inngått en forpliktende avtale med Vygruppen. Tilbringertjenesten til/fra Oslo lufthavn ble avtalefestet som en del av trafikkavtalen Østlandet 2 med Vygruppen i 2023, og det er forutsatt at det blir et felles togtilbud på Østlandet senest når gjeldende konsesjonsavtale med Flytoget utløper i februar 2028. Det vil også i fremtiden være et like godt togtilbud mellom Oslo S og Oslo lufthavn som i dag. Forskjellen vil være at alle reisende på Østlandet vil kunne benytte seg av alle avgangene, uavhengig av om de skal til eller fra lufthavnen.

Jernbanedirektoratet har i samarbeid med Bane NOR og Vygruppen etablert et prosjekt der hensikten er å utrede ulike tilbudskonsepter som samlet sett gir det beste togtilbudet på Østlandet for arbeidsreisende, reisende til/fra Oslo lufthavn og øvrige reisende. Det er forutsatt at Flytogets togmateriell stilles til disposisjon for bruk i nytt og forbedret rutetilbud på Østlandet. I prosjektet utredes også hvordan Flytogets komfortelementer i størst mulig grad kan videreføres i et integrert rutetilbud. Dette gjelder bla. bagasjeplass, billettløse reiser og reisegaranti.

4.Stortinget ber regjeringen vurdere takstreduksjon for flytogtilbudet som bringer prisen ned mot nivået for regiontog

Direktoratet har tidligere, i samråd med Flytoget, vurdert forslaget om å redusere takstene på flytoget til samme taksnivå som Ruter-takst. Flytoget har i sin konsesjonsavtale med Jernbanedirektoratet fri prissetting og kan redusere sine priser uten samtykke fra Jernbanedirektoratet. En slik takstreduksjon er grovt anslått å medføre et inntektsbortfall for Flytoget på ca. 150 mill. kroner pr. år. Siden det ikke er satt krav til takster i avtalen, vurderer Jernbanedirektoratet at det å ta inn bestemmelser om prisfastsettelse, kan ansees som en vesentlig endring i kontrakten som trolig kommer i konflikt med anskaffelsesregelverket.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård