



STORTINGET

Innst. 434 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:215 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Himanshu Gulati og Sylvi Listhaug om bedre togkapasitet og videreføring av tilbringertjenesten til hovedflyplassen

vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Kristin Ørmen Johnsen og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Nancy P. Anti, lederen Sigbjørn Gjelsvik og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 8:215 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Himanshu Gulati og Sylvi Listhaug om bedre togkapasitet og videreføring av tilbringertjenesten til hovedflyplassen.

Komiteen viser til at forslagsstillerne peker på at tilbringertjenesten til hovedflyplassen på Gardermoen som Flytoget opererer, er en suksess og Norges mest populære togtilbud. Forslagsstillerne mener det vil være uholdbart å avvikle flytogtilbudet, særlig i en situasjon der toget som transportmiddel har svekket troverdighet grunnet store driftsproblemer.

Komiteen viser videre til statsrådens svarbrev. Brevet vedlegges denne innstillingen. Statsråden peker på at det vil være 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. Statsråden peker også på at Jernbanedirektoratet i samarbeid med Bane

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen straks starte en prosess for anskaffelse av toetasjes tog til regiontogstrekningene.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at vedlikeholds- etterslepet 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg om forslaget i brev av 8. mai 2025. Brevet følger som

NOR og Vy-gruppen har 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. Statsråden mener også sektoren gjennomfører mange og gode tiltak for å få ned vedlikeholdsetterslepet på eksisterende togsett frem til nye tog settes i trafikk.

Komiteen merker seg at statsråden i spørsmålet om takstreduksjon for flytogtilbudet mener dette kan ansees som en vesentlig endring i kontrakten som trolig kommer i konflikt med anskaffelsesregelverket.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er opptatt av at anskaffelser av tog må ha som utgangspunkt at anskaffelsene gir et bedre togtilbud. Det må sikres at valg av togmateriell møter de spesifikke utfordringene og kravene på de enkelte toglinjene. Flertallet viser til statsrådens svarbrev, der det opplyses at departementet er i gang med å vurdere hvilke tog som vil gi et bedre togtilbud, og at det er uheldig om det vedtas føringer på valg av togmateriell som begrenser handlingsrommet for å finne de beste løsningene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre mener det må sørges for å øke passasjerkapasiteten på jernbanen på Østlandet samtidig som Norges mest populære togtilbud, tilbringertjenesten til Gardermoen, opprettholdes.

Disse medlemmer mener at å avvike flytogtilbudet til hovedflyplassen vil gi et dårligere reisetilbud og svekket kvalitet. Kollektivandelen er i dag høy, men mange vil nok benytte andre reisealternativer når denne togtjenesten opphører og erstattes av regiontog fra Vy. Disse medlemmer mener at beslutningen om å avvike tilbringertjenesten bygger på bristende forutsetninger om kapasitet.

Disse medlemmer legger til grunn at toetasjes tog gir betydelig økt passasjerkapasitet enn dagens situasjon. Dersom det legges et kundeperspektiv til grunn for vurdering av togmateriell, er det toetasjes tog som best vil ivareta ønsker om sitteplass og god reisekomfort. Disse medlemmer registrerer imidlertid at det fortsatt er skepsis mot dette effektive materiellalternativet først og fremst grunnet tidsbruk ved av- og påstigning. Det er imidlertid god erfaring fra land som i dag bruker toetasjes tog.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er enig i at tilbringertjenesten til Oslo lufthavn må beholdes som et eget tilbud. Disse medlemmer viser til at det etter jernbanereformen har vært et premiss at tilbringertjenesten skal konkurranseutsettes når Flytogets kontrakt går ut i 2027. Dette kan gjøres på flere måter, enten som forslagsstillerne foreslår, ved å ha en egen kontrakt for tilbringertjenesten, ved å integrere tilbringertjenesten i det som før var Trafikkpakke 5, eller ved å slå Trafikkpakke 5 og tilbringertjenesten sammen i én trafikkpakke. Disse medlemmer mener dette må vurderes av Jernbanedirektoratet. Disse medlemmer vil imidlertid understreke at direktetildeling av all togtrafikk på Østlandet i én kontrakt til Vy og sammenføring av Flytoget og Vy, slik regjeringen har gjort, er en svært dårlig løsning. Den faglige anbefalingen fra Jernbanedirektoratet i forkant av direktetildelingen var også klar på at det var hensiktsmessig å opprettholde to trafikkavtaler fremfor å samle hele trafikken på Østlandet i én trafikkavtale. Disse medlemmer mener at togkundefavoritten Flytoget skal bestå som eget selskap, og at selskapet skal ha et grunnlag for å fortsette som en selvstendig leverandør av togtjenester også i fremtiden.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre tilbringertjenesten til hovedflyplassen også etter 2028.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet registrerer at høy alder og tekniske problemer har ført til at tilgangen på togmateriell er for lav, noe som har ført til trengsel og utfordringer med punktligheten. Disse medlemmer viser til at det er kjøpt inn nye lokal- og regiontog, men at disse er forsinket fra produsenten. Disse medlemmer registrerer også at det er iverksatt flere kortsiktige tiltak i påvente av nye tog, også innenfor vedlikehold på dagens togmateriell.

Disse medlemmer understreker at det er nødvendig av hensyn til kundene å utnytte kapasiteten i jernbanenettet bedre. Det er derfor helt nødvendig å integrere tilbringertjenesten til hovedflyplassen i den ordinære trafikken for å kunne gi et best mulig tilbud til de reisende.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener at de pågående problemene med manglende materiell i betydelig grad kan tilskrives ansvarspulveriseringen i jernbanesektoren som fulgte med regjeringen Solbergs jernbanereform. Disse medlemmer mener det er svært uheldig at det er passasjerene som blir skadelidende under et system som mangler klare styringslinjer. Disse medlemmer mener det er svært viktig at regjeringen sørger for at vedlikeholdsetterslepet på eksisterende togmateriell hentes inn.

Disse medlemmer viser til at Flytoget har vært en suksess og har gitt en tjeneste og forutsigbarhet for de

reisende som har gjort kollektiv til et svært attraktivt alternativ for reisende. Disse medlemmer viser samtidig til at kapasiteten gjennom Oslotunnelen har vært sprengt siden 2007, og at dette gjør at man må finne løsninger som utnytter kapasiteten bedre, slik at man kan sikre et godt tilbud for alle togreisende, ikke minst pendlere.

Disse medlemmer viser til at det finnes mange ulike tiltak som kan avhjelpe situasjonen gjennom Oslo S, men at mange av disse ikke vil løse noen av utfordringene pendlere og andre reisende møter i dag. Disse medlemmer merker seg i likhet med forslagsstillerne at Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning (KSU) Økt kapasitet i regiontog foreslår toetasjes tog som den foretrukne løsningen på problemstillingen, men viser til at kvalitetssikringen av konseptvalget (KS1) konkluderer at konseptet med toetasjes tog vil være det dyreste alternativet, og at det er høy gjennomføringsrisiko og høy usikkerhet knyttet til kostnader og utvikling. Disse medlemmer viser videre til at det i KS1-rapporten fremkommer at:

«Alternativene med toetasjes tog har høye investeringskostnader og er samfunnsøkonomisk de mest ulønnsomme. Selv om toetasjes tog er i drift i alle andre nordiske land, vil toetasjes vil være nytt i Norge og togene må tilpasses norske spesifikasjoner og krav. Toetasjes tog vil kreve en lang separat anskaffelsesprosess, og det er uttrykt bekymringer knyttet til attraktivitet i leverandørmarkedet fordi det i europeisk sammenheng er snakk om et relativt lite volum. For toetasjes tog er det er i tillegg uttrykt bekymringer rundt passasjerutveksling og oppholdstider på stasjoner med mange reisende. Dette kan påvirke punktligheten på en negativ måte. Toetasjes tog krever også investeringer i profilutvidelser, uavhengig av antall tog. Løsninger med toetasjes tog har dermed stor gjennomføringsrisiko. Toetasjes tog scorer også dårlig med hensyn til realopsjoner og beslutningsfleksibilitet. Samlet sett bør det dermed ikke satses på innføring av toetasjes tog nå.»

Disse medlemmer mener det må satses på andre og langt billigere alternativer for økt togkapasitet, i tråd med de klare anbefalingene i KS1-rapporten.

Disse medlemmer viser til høringssvar fra Vy-gruppen, der det kommer frem at integrering av tilbringertjenesten vil gi 60 pst. flere avganger til Oslo. Antall avganger fra Drammen til Oslo øker fra fem til åtte per time, mens det blir seks ekstra avganger fra Lillestrøm til Oslo. Disse medlemmer merker seg at det fra 2028 vil bli inntil ti avganger per time fra Oslo S til Oslo lufthavn, noe som vil medføre høy kapasitet for alle reisende, til en lavere pris enn i dag. Disse medlemmer viser videre til at Vy-gruppen legger opp til at de reisende til og fra Oslo lufthavn vil oppleve den samme beredskap ved avvik, og at det fortsatt vil være lett å finne riktig plattform for de som ikke er kjent. Disse medlemmer mener derfor at å integrere tilbringertjenesten i det ordinære togtilbudet fra 2028 var en riktig

avgjørelse, og merker seg at Vy-gruppen og Jernbanedirektoratet er i gang med oppfølgingen av Stortingets vedtak om snarlige tiltak for økt togkapasitet i rush, jf. Dokument 8:160 S (2023–2024), Innst. 34 S (2024–2025).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre mener at innkjøp av toetasjes tog er det som best vil dekke behovene med mindre investeringsbehov i infrastruktur.

Disse medlemmer viser til statsrådens svarbrev og mener det er bra at det er igangsatt forsterket vedlikehold av togsett med ekstra skift på verkstedene samt ekstra utskifting av komponenter som har medført mange feil. Disse medlemmer mener imidlertid at det er nødvendig med enda mer kapasitetsøkning på vedlikeholdsarbeidet for å hente inn etterslepet.

Disse medlemmer viser til at bruk av toetasjes tog vil øke setekapasiteten med 40 pst., noe som vil bety at man kan frakte langt flere passasjerer på regiontogene og fortsatt ha nok infrastrukturkapasitet til å beholde tilbringertjenesten til hovedflyplassen. Disse medlemmer mener også at lavere billettpriser på Flytoget vil bidra til å frigjøre kapasitet på regiontogene når langt flere av dem som skal til lufthavnen, benytter tilbringertjenesten. Disse medlemmer legger til grunn at en løsning med lavere billettpris på Flytoget er mulig selv om det forutsetter at dagens avtale må endres.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

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

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

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er enig med forslagsstillerne i at Flytoget over tid har utviklet et svært godt togtilbud til Oslo lufthavn. Dette medlem har imidlertid lenge ment at Flytogets avganger burde erstattes av regiontogavganger som er åpne for alle passasjerer, fordi kapasiteten er sprengt på regiontogene mens Flytoget har hatt ledig kapasitet. Når dette nå ser ut til å komme på plass, er det bra først og fremst fordi kapasiteten i jernbanetunnelen gjennom Oslo er sprengt, slik at det ikke er plass til flere togavganger. Den begrensede kapasiteten må utnyttes bedre for å kunne forbedre togtilbudet til hverdagsreisende og pendlere.

Flytogets produkt har hatt et svært godt omdømme hos kundene. Det er enkelt å finne ut når toget går, det er

enkelt å kjøpe billett, og det er enkelt å finne riktig plattform. Reisen er komfortabel, og det er god plass til bagasje. Dette medlem forutsetter at disse kvalitetene vil videreføres.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at vedlikeholds- etterslepet på eksisterende togmateriell hentes inn.

Forslag fra Høyre og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen videreføre tilbringertjenesten til hovedflyplassen også etter 2028.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Venstre:

Forslag 3

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

Forslag 4

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

Forslag 5

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

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:215 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Himanshu Gulati og Sylvi Listhaug om bedre togkapasitet og videreføring av tilbringertjenesten til hovedflyplassen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Mona Fagerås

ordfører



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 utskiftings 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.

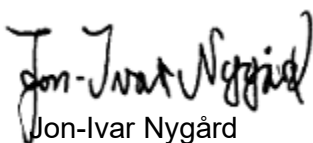
Det er også slik at staten ved Jernbanedirektoratet har inngått en forpliktende avtale med Vygruppen. Tilbringertjenesten til/fra Oslo lufthavn ble avtalefestet som en del av trafikkavtalen Østlandet 2 med Vygruppen i 2023, og det er forutsatt at det blir et felles togtilbud på Østlandet senest når gjeldende 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, billettlose 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 takstnivå 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