



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
CVS/fg

Vår ref
25/5195-

Dato
17. november 2025

Dokument 8:21 S (2025-2026) om å bevare Flytoget

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 4. november 2025, og representantforslag 8:21 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Trond Helleland, Anna Molberg, Mahmoud Farahmand og Anne Kristine Linnestad.

I forslaget fremsettes tre forslag om å bevare Flytoget.

- 1. Stortinget ber regjeringa behalde Flytoget som eige, sjølvstendig selskap.*
- 2. Stortinget ber regjeringa vidareføre tilbringartenesta til Oslo lufthamn også etter 2028.*
- 3. Stortinget ber regjeringa leggje til rette for at Flytoget kan tillate på- og avstiging av passasjerar på strekninga Drammen–Oslo S/Oslo S–Drammen.*

1. Stortinget ber regjeringa behalde Flytoget som eige, sjølvstendig selskap.

Regjeringa har bestemt at tilbringartenesta til/frå Oslo Lufthavn skal integrerast i det ordinære trafikktilbodet innan 2028, og at Vygruppen skal drive togtrafikken på Austlandet. For å sikre eit attraktivt og påliteleg tilbod og størst mogleg verdi av statens eigarskap, har ulike eigaralternativ for Vy og Flytoget blitt vurdert. Regjeringa meiner at ei samanslåing av selskapa vil gi auka verdiskaping og bidra til ein god oppstart av det integrerte togtilbodet. Vy og Flytoget blei derfor slått saman til eitt selskap i mars 2025, ved at Flytoget blei eit dotterselskap av Vy.

2. Stortinget ber regjeringa vidareføre tilbringartenesta til Oslo lufthamn også etter 2028.

Befolkningsprognosar frå Statistisk sentralbyrå viser at det vil bu om lag 6,1 millionar menneske i Noreg i 2060. Veksten er anslått å bli størst der det allereie bur flest, på det sentrale Austlandet og i og rundt dei store byane. Samstundes er kapasiteten i kollektivtransportsystemet på det sentrale Austlandet pressa, særleg på jernbanen. Med dagens trafikkåtfærd/transportvanar og utan vesentlege endringar i reguleringar, prisar eller kollektivtilbod tilseier berekningar med transportmodellar at veksten i etterspurnad vil gje auka vegtrafikk i byområda. Ei slik utvikling vil ikkje gje ei berekraftig utvikling i byområda i tråd med nullvekstmålet, og kan vere vanskeleg å foreine med internasjonale forpliktingar knytt til klima og natur. Utfordringsbiletet tilseier at jernbanen som berekraftig kapasitetssterk kollektivtransport i dei største byområda, spesielt på det sentrale Austlandet, vil vere ein viktig del av løysinga. Samstundes er kapasiteten i og rundt Oslo på jernbanenettet no sprengd, og det er behov for å nytte den kapasiteten vi har på best mogleg måte til beste for arbeidsreisande, reisande til/frå Oslo lufthamn og øvrige reisande.

I tidlegare utgreiingar har Jernbanedirektoratet konkludert med at det er nødvendig å bruke kapasiteten i jernbanenettet betre for å handtere forventade trafikkvekst på Austlandet fram til det blir bygd ny tog tunnel under Oslo by. Dagens infrastrukturkapasitet på strekninga Asker–Lysaker–Oslo S–Lillestrøm gjev ikkje rom for å køyre fleire avgangar i rushtid, og det er heller ikkje mogleg å auke transportkapasiteten i eksisterande rushtidsavgangar på grunn av avgrensingar i plattformlengder.

Pandemien har gjort det nødvendig å oppdatere prognosane for forventade trafikkvekst. Trafikktal for 2024 viser at reisevolumet er tilbake på same nivå som før pandemien, og reisetilbod for 2025 viser ein framleis vekst både for lokaltog og regiontog på Austlandet. Mellombels stenging av Ring 1 i Oslo og forbod mot bruk av elbil i kollektivfelt i Oslo/Akershus bidreg naturlegvis til litt auka bruk av kollektivtrafikk. Oppdaterte prognosar viser at det framleis er nødvendig å integrere tilbringartenesta for å kunne tilby tilstrekkeleg transportkapasitet for pendelmarknaden på Austlandet framover.

Staten ved Jernbanedirektoratet har inngått ei forpliktande avtale med Vygruppen. Tilbringartenesta til/frå Oslo lufthamn blei avtalefesta som ein del av trafikkavtalen Austlandet 2 med Vygruppen i 2023, og det er føresett at det blir eit felles togtilbod på Austlandet når gjeldande konsesjonsavtale med Flytoget går ut i februar 2028. Det vil òg i framtida vere eit like godt togtilbod mellom Oslo S og Oslo lufthamn som i dag. Forskjellen vil vere at alle reisande på Austlandet vil kunne nytte seg av alle avgangane, uavhengig av om dei skal til eller frå lufthamna.

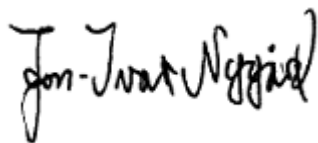
Jernbanedirektoratet arbeider no saman med Vygruppen om eit tilbodskonsept som samla sett gjev det beste togtilbodet på Austlandet for arbeidsreisande, reisande til/frå Oslo lufthamn og øvrige reisande. Det er føresett at Flytogets togmateriell blir stilt til disposisjon for bruk i nytt og forbetra rutetilbod på Austlandet. Det blir òg arbeidd med korleis Flytogets komfortelement i størst mogleg grad kan vidareførast i eit integrert rutetilbod. Dette gjeld mellom anna bagasje plass, billettlause reiser og reisegaranti.

3. Stortinget ber regjeringa leggje til rette for at Flytoget kan tillate på- og avstiging av passasjerar på strekninga Drammen–Oslo S/Oslo S–Drammen.

Det er gjort ei rekkje vurderingar av korleis den samla kapasiteten kan betrast før 2028. Det er mellom anna gjort fleire vurderingar av gjeldande konsesjonsavtale mellom Flytoget og staten for å utnytte kapasiteten i flytoga betre. Vurderingane konkluderer med at det er ei rekkje praktiske, juridiske og økonomiske hinder som gjer det krevjande å få til gode løysingar.

Det er til dømes sett på om flytoga er eigna for både av- og påstiging av passasjerar. Konklusjonen er at sidan flytoga har eit inngangsparti som ikkje er designa for eit stort volum av samtidig av- og påstigande med korte stasjonsopphald, vil slike løysingar kunne medføre at toga står lengre tid på stasjonane og dermed svekkje punktlegheita for det samla togtilbodet gjennom Oslokorridoren (Asker–Lysaker–Oslo S–Lillestrøm). Vidare er det identifisert store juridiske utfordringar ved å endre dagens konsesjonsavtale mellom Flytoget og Jernbanedirektoratet. Endringar som opnar for bruk av ordinære billettar og tilhøyrande kompensasjonsordningar blir vurderte som svært vanskelege å gjennomføre innanfor gjeldande regelverk.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jon-Ivar Nygård'.

Jon-Ivar Nygård