



STORTINGET

Representantforslag 175 S

(2022–2023)

fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Erlend Wiborg og Himanshu Gulati

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 transport-selskap

Til Stortinget

Bakgrunn

Flytoget har i snart 25 år eksistert som et eget aksjeselskap med det formål å frakte passasjerer til hovedflyplassen på Gardermoen. Selskapet har en konsesjon for flyplasstransporten som varer til 2028. Flytoget har også en fortrinnsrett på strekningen Oslo S–Gardermoen frem til 2030.

Forslagsstillerne viser til at Flytoget over tid har hatt en betydelig vekst i sin trafikk, og at selskapet i en årrekke har vært et av transportselskapene med høyest kundetilfredshet. Det er i denne sammenheng også grunn til å vise til at statens andre jernbaneselskap knyttet til persontransport på jernbane, Vy, over tid har liten kundetilfredshet for sine tjenester.

Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen har gjennomført en tildeling av jernbanetrafikken på Østlandet som ble lansert som en inkluderende prosess der begge statens jernbaneselskap skulle delta for å få frem et best mulig togtilbud for de reisende til en lavest mulig pris for staten. Det har kommet opplysninger om at prosessen i slutfasen plutselig endret karakter og ble hastig omgjort til en løsning der Vy fikk en eksklusiv rett til å lage et tilbud på trafikken for hele Østlandet og hvor

Jernbanedirektoratet ble instruert til å gi Vy minst en av pakkene. Dette skjedde lang tid etter at Jernbanedirektoratet hadde startet forhandlinger med Flytoget om den ene delen av trafikken på Østlandet, mens Vy var foretrukken partner på den andre trafikkpakken. Staten eier begge togselskapene, men valgte til slutt i prosessen å diskriminere Flytoget. Forslagsstillerne mener det fremstår som om kullkastingen av prosessen rundt togtilbudet på Østlandet ble gjort etter et betydelig press fra utenforstående aktører og etter direkte inngripen fra samferdselsministeren.

Regjeringens favorisering av Vy gjennomføres til tross for at Jernbanedirektoratet visste at Flytoget kunne levere begge pakkene til en lavere pris enn den prisen Vy er tildelt på. Taperen en slik prosess er togkunden, og her har også regjeringen valgt å sette til side selskapet med den høyeste kundetilfredsheten.

For Flytoget vil denne prosessen være fatal fordi et premiss for statens avtale med Vy er at Flytoget opphører som eget selskap og Vy overtar ruteleiene som Flytoget har i dag i 2028.

Forslagsstillerne mener at regjeringens prosess rundt togtilbudet på Østlandet fremstår som svært uryddig og lite forutsigbar. Manglende klarhet rundt konsekvenser av regjeringens beslutning for taperen i prosessen svekker tilliten ytterligere, det kan synes som at utredningsinstruksen ikke har blitt fulgt. Dette setter også regjeringens eierskapsforvaltning i et dårlig lys. Ifølge regjeringens egen eierskapsmelding, Meld. St. 6 (2022–2023), er staten eier i Flytoget for å ha en leverandør som kan tilby transport av personer på jernbane, og målsettingen som eier er høyest mulig avkastning over tid innenfor bærekraftige rammer. Det samme er formålet for Vy, og det blir da svært spesielt at de tildeles begge trafikkpakkene uten at det engang er vurdert om

et annet statlig selskap kunne gjort dette til en lavere kostnad for staten.

Forslagsstillerne mener at også andre kan eie Flytoget enn staten, og at regjeringens håndtering av togtrafikken på Østlandet viser slett eierskaphåndtering som ikke på noen måte reflekterer målsettingene i eierskapsmeldingen. Forslagsstillerne vil at Flytogets selvstendighet som selskap og tilbyder av togtjenester i tiden fremover må klargjøres fra regjeringen. Flytoget må sikres rammebetingelser for selvstendighet både frem til konsesjonsperioden utløper og videre. En slik avklaring fra regjeringen fortjener både selskapet, alle ansatte og norske togkunder, som i en årrekke har kåret Flytoget til en leverandør av et produkt etter passasjerenes ønske. Flytoget har selv fremmet løsninger som ville gitt et bedre

og rimeligere tilbud med bedre kapasitetsutnyttelse enn det som nå ligger i tilbudet fra Vy.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

23. mars 2023

Frank Edvard Sve

Bård Hoksrud

Morten Stordalen

Erlend Wiborg

Himanshu Gulati