



STORTINGET

Innst. 74 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:21 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantane Trond Helleland, Anna Molberg, Mahmoud Farahmand og Anne Kristine Linnestad om å bevare Flytoget

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringa behalde Flytoget som eit eige, sjølvstendig selskap.
2. Stortinget ber regjeringa vidareføre tilbringartene-sta 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.»

Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 17. november 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. Sakens dokumenter er tilgjengelig gjort på sakens side på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag Dokument 8:21 S (2025–2026) fra stortingsrepresentantane Trond Helleland, Anna Molberg, Mahmoud Farahmand og Anne Kristine Linnestad om å bevare Flytoget som et eget selvstendig selskap.

Komiteen viser til bakgrunnen for saken, som er regjeringens beslutning om å slå sammen Vy og Flytoget og direktetildele kontrakt for trafikken på Østlandet til Vy. Komiteen viser videre til forslagsstillerne, som påpeker at tilbringertjenesten til hovedflyplassen på Gardermoen operert av Flytoget er et av de mest benyttede og populære togtilbudene i Norge. Forslagsstillerne viser til at samtidig som tilliten til norsk jernbane har falt, har Flytogets popularitet holdt seg stabilt høy.

Komiteen viser til at forslagsstillerne påpeker at et stabilt og forutsigbart togtilbud er viktig for å få flere til å velge å reise kollektivt. Forslagsstillerne frykter at en avvikling av tilbringertjenesten og Flytoget som tilbud vil få flere til å velge andre transportmidler til og fra Oslo lufthavn. Videre frykter forslagsstillerne at nedleggelse av Flytoget vil svekke tilliten til norsk jernbane ytterligere.

Komiteen viser til at statsråden i sitt svarbrev skriver at regjeringen mener sammenslåing av Vy og Flytoget vil gi økt verdiskapning og vil gi en god oppstart av det integrerte togtilbudet. Videre viser statsråden til betydelig befolkningsvekst og økende kapasitetsutfordringer i jernbanenettet inn mot Oslo, der infrastrukturen allerede er sprengt. Regjeringen påpeker at det ikke er kapasitet til å kjøre flere avganger i rushtid.

Komiteen viser til at regjeringen mener integrering av tilbringertjenesten i det ordinære togtilbudet er nødvendig for å kunne tilby tilstrekkelig transportkapasitet for pendlermarkedet på Østlandet fremover, og for å kunne utnytte kapasiteten på jernbanenettet på best mulig måte for de reisende.

Komiteen viser videre til statsråden, som skriver at det flere ganger er vurdert om Flytoget kan tillate på- og avstigning på strekningen Drammen–Oslo S/Oslo S–Drammen, men at tekniske, juridiske og operasjonelle forhold gjør det svært krevende. Statsråden peker deriblant på juridiske utfordringer ved å endre konsesjonsavtalen mellom Flytoget og Jernbanedirektoratet, og at flytogenes inngangsparti ikke er designet for store samtidige volum av- og påstigende med korte stasjonsopp- hold.

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

Flertallet viser til at Flytoget siden oppstarten har levert et togtilbud med høy punktlighet, høy kundetilfredshet og effektiv drift. Selskapet har gjennom mange år vært et forbilde for hvordan offentlige selskaper kan drives profesjonelt, med fokus på passasjerer og kvalitet i alle ledd. Tilbringertjenesten til Oslo lufthavn er Norges mest populære togtilbud og et av de mest veldrevne kollektivtilbudene i landet.

Flertallet viser til at regjeringen har besluttet å slå sammen Vy og Flytoget samt å direktetildele trafikken på Østlandet til Vy. Etter dette vil den særskilte tilbringertjenesten til hovedflyplassen opphøre som egen virksomhet. Flertallet mener dette er et klart tilbakeskritt for norsk jernbane. Det vises til rapporter utarbeidet av Vista Analyse for Flytoget, som sier at nedleggelse av Flytoget er samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Flertallet mener at for å møte fremtidig passasjervekst på regiontogstrekningene er det flere tiltak som kan og bør gjennomføres, men at avvikling av flytogtilbudet ikke er et av dem. Tilbringertjenesten som Flytoget opererer, er en dokumentert suksess. Å legge den ned i en situasjon der jernbanen allerede sliter med store driftsproblemer, mangelfull punktlighet og svekket troverdighet, vil ytterligere undergrave tilliten til toget som transportmiddel.

Flertallet viser til at regjeringens beslutning om å avvikle tilbringertjenesten og erstatte den med regiontog er begrunnet i kapasitetsutfordringer i rushtiden, både i antall tog og passasjerbelegg. Flertallet påpeker at en slik endring vil gi et dårligere reisetilbud og svekket kvalitet for reisende til og fra Oslo lufthavn. Kollektivandelen til og fra flyplassen har over lengre tid holdt seg stabilt høy. Erfaring tilsier at dersom tilbringertjenesten avvikles, vil flere velge bort toget. Flertallet mener Flytogets forutsigbarhet, pålitelighet og høye standard har vært avgjørende for den høye kollektivandelen, og det er lite som tyder på at disse kvalitetene videreføres i regiontogtilbudet.

Flertallet understreker at den svake kapasiteten i regiontogtilbudet først og fremst skyldes for lite vedlikehold og manglende investeringer i nytt materiell. Det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på Vys togsett, noe som fører til redusert kapasitet, økt risiko for driftstans og svekket sikkerhet. Overfylte tog skaper også utfordringer for personellet og reduserer sikkerheten for passasjerene. Flertallet mener vedlikeholdssituasjonen er uholdbar både av hensyn til kundene og sikkerheten, og at regjeringen må sørge for at etterslepet hentes inn.

Flertallet understreker at et stabilt og forutsigbart togtilbud er avgjørende for å få flere til å reise kollektivt. Å avvikle Flytoget som eget selskap og fjerne den mest pålitelige delen av jernbanen, vil svekke både tillit og passasjergrunnlag. I stedet bør regjeringen bygge videre på det som fungerer, og sørge for konkurranse, kundeorientering og profesjonell drift.

Flertallet viser til at Flytoget er et svært veldrevet selskap, som kundene er fornøyd med og benytter seg av.

Flertallet viser til at tilliten til jernbanen har falt, samtidig som Flytoget hele tiden har hatt svært fornøyde kunder.

Flertallet viser til at et stabilt og forutsigbart togtilbud til og fra Oslo lufthavn er avgjørende for å nå målet om at flere skal reise kollektivt.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa behalde Flytoget som eit eige, sjølvstendig selskap.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Rødt støtter statsrådens vurderinger om at tilbringertjenesten til /fra Oslo lufthavn skal integreres i det ordinære trafikktilbudet innen 2028, og at Vygruppen AS skal drive togtrafikken på Østlandet. Disse medlemmer mener at en sammenslåing av Vy og Flytoget vil være en god oppstart av det integrerte togtilbudet på Østlandet. Disse medlemmer mener at kapasitetssituasjonen for kollektivtrafikken tilsier at en slik løsning vil være godt egnet for å utnytte kapasiteten

bedre, noe som gjelder både de mange arbeidsreisende og reisende til og fra Oslo lufthavn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument 8:215 S (2024–2025), jf. Innst. 434 S (2024–2025), der Fremskrittspartiets representanter foreslår å videreføre tilbringertjenesten til hovedflyplassen på Gardermoen og sikre økt kapasitet på regiontogstrekningene.

Disse medlemmer viser til at beslutningen om å avvikle Flytoget bygger på forutsetninger om trafikkutviklingen og tall fra før pandemien. Siden den gang har reisevaner, arbeidsmønstre og rushtidsbelastning endret seg betydelig.

Noe av årsaken til fulle regiontog på strekningen er at mange flypassasjerer bruker regiontogene fordi de har betydelig lavere billettpris. Disse medlemmer mener dette kan løses ved å redusere prisen på Flytoget, slik at flere velger tilbringertjenesten fremfor regiontogene. Dette vil gi bedre kapasitetsutnyttelse uten å redusere kvaliteten på transporttilbudet.

Disse medlemmer viser til Jernbanedirektoratets utredning, KVV Økt kapasitet i regiontog, Hovedrapport (Dokument nr. 202200521–29). I rapporten er det vurdert flere forskjellige løsninger for erstatning av mange av dagens regiontog som må fornyes. Utredningen viser at det er mulig å oppnå langt bedre passasjerkapasitet enn i dag ved å anskaffe riktig togmateriell. Rapporten anbefaler anskaffelse av toetasjes tog. Disse har best forutsetninger for å løse kapasitetsutfordringer og fleksibilitet med hensyn til overkapasitet utenom rushtid.

Disse medlemmer viser til at toetasjes tog er i bruk i nabolandene våre og med gode erfaringer. Dette gjelder også passasjerutveksling og oppholdstider på stasjon, som tidligere har vært en bekymring knyttet til togtypen i Norge. Disse medlemmer legger til grunn at når toetasjes tog er anskaffet og i bruk i nabolandene våre, kan vi hente kunnskap her både med hensyn til anskaffelsesprosess og leverandørmarkedet.

Disse medlemmer mener at anskaffelse av toetasjes tog bør prioriteres, og at regjeringen må igangsette prosessen umiddelbart. Toganskaffelser tar lang tid, og det er derfor viktig at beslutning fattes nå. Toetasjes tog vil øke setekapasiteten med om lag 40 pst. sammenlignet med dagens materiell, samtidig som driftskostnader og behov for nye hensettingsplasser er moderate.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

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

«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 medlemmer fra Arbeiderpartiet peker på at prognoser viser at det vil være nødvendig å integrere tilbringertjenesten for pendlere fordi reisevolumet forventes å øke. Disse medlemmer understreker at togtilbudet mellom Oslo S og Oslo lufthavn fortsatt skal være like godt som i dag. Når det gjelder komfort og bagasjeplass, billettløse reiser og reisegaranti, viser disse medlemmer til at det pågår et arbeid med å finne gode, helhetlige og integrerte løsninger.

Disse medlemmer viser til at dagens design på Flytogets materiell kan gi økte forsinkelser, ettersom togene ikke er utformet for rask av- og påstigning. Disse medlemmer understreker viktigheten av å unngå forlengede stopp som går direkte utover punktligheten i ruteplanen.

Disse medlemmer viser til Dokument 8:215 S (2024–2025) fra Fremskrittspartiet om bedre togkapasitet og videreføring av tilbringertjenesten til hovedflyplassen, jf. Innst. 434 S (2024–2025). Disse medlemmer merker seg at Fremskrittspartiet nå fremmer like lydende forslag som ble stemt ned av Stortinget i juni måned i år.

Disse medlemmer peker på at komiteens flertall, den gang medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, var opptatt av at anskaffelser av tog må ha som utgangspunkt at anskaffelsene gir et bedre togtilbud. Videre at det måtte sikres at valg av togmateriell møter de spesifikke utfordringene og kravene på de enkelte toglinjene. Flertallet viste i innstillingen til statsrådets svarbrev, der det ble opplyst om 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.

Disse medlemmer 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.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Raudt fremjar følgjande forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne anerkjenner at tilbringertjenesten til Oslo lufthavn Gardermoen har vært en stor suksess, og at Flytoget har levert en god og forutsigbar tjeneste som har gjort kollektivtransport til og fra hovedflyplassen til en selvfølgelig del av reisen til hovedstaden.

Flytogets suksess har allikevel ikke oppstått i et vakuum. Flytoget har siden opprettelsen kjørt på Gardermobanen, en av de nyeste og mest driftssikre jernbanelinjene i Norge, og opplever derfor vesentlig mindre forsinkelser eller driftsavvik sammenlignet med togoperatørene som kjører på den eldre delen av jernbanen i Norge.

Disse medlemmer mener at når man skal utvikle fremtidens jernbane i Norge, er det viktig å se på hvordan vi utnytter den samlede kapasiteten i jernbanenettet. Disse medlemmer viser derfor til at jernbanekapasiteten gjennom Osloavet er begrenset, og at kapasiteten i Slottstunnelen har vært sprengt siden 2007. Flytogets ruteleier utgjør en god del av ruteleiene gjennom tunnelen, og Vy anslår at man ved å benytte disse ruteleiene til regiontrafikk kan øke kapasiteten i regiontrafikken med inntil 60 pst.

Disse medlemmer har stor forståelse for at avviklingen av tilbringertjenesten vekker følelser hos de som bruker tilbudet, men minner samtidig om at det parallelt med Flytoget kjører fulle Vy-tog som igjen gir pendlere et dårligere tilbud. Disse medlemmer mener derfor integreringen av tilbringertjenesten i den ordinære ruteplanen vil gi den beste samlede utnyttelsen av jernbanekapasiteten på Østlandet.

Disse medlemmer viser til at det finnes mange ulike tiltak som kan avhjelpe situasjonen gjennom Oslo S, men at de fleste av disse ikke vil løse noen av utfordringene pendlere og andre reisende møter i dag.

Disse medlemmer viser til at integrering av tilbringertjenesten vil gi vesentlig 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.

Disse medlemmer ser også frem til at arbeidet med ERTMS kommer langt nok til å avhjelpe situasjonen gjennom Slottstunnelen. Arbeidet vil på sikt åpne for flere tog i hele jernbanesystemet og redusere risikoen for forsinkelser spesielt gjennom Osloavet.

Disse medlemmer minner om Stortingets vedtak om snarlige tiltak for økt togkapasitet i rush, jf. Dokument 8:160 S (2023–2024), Innst. 34 S (2024–2025). Disse medlemmer mener dette arbeidet ikke har kommet langt nok, og at regjeringen så langt ikke har fulgt opp Stortingets intensjon med vedtaket.

Medlemene i komiteen frå Høgre viser til at kapasiteten på togtrafikken gjennom Oslo kan utnyttast betre ved at det blir tillate på- og avstiging av passasjerar på strekninga Drammen–Oslo S/Oslo S–Drammen. Desse medlemmene meiner likevel det er viktig at eit eige togtilbod mellom Oslo S og Oslo lufthamn held fram slik som i dag.

Desse medlemmene fremjar følgjande forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne understreker at det er særlig viktig at myndighetene har en god plan for innlemmelsen av flytoget i det integrerte togtilbudet.

Disse medlemmer viser til at Flytoget tar opp verdifull kapasitet på toglinjen mellom Drammen, Oslo og Lillestrøm, hvor det er behov for flere tog til pendlere og andre passasjerer, ikke kun til flypassasjerer. Disse medlemmer savner at disse utfordringene blir tilstrekkelig svart ut.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2026, rapportere på hvordan Flytoget skal innlemmes i det integrerte togtilbudet på Østlandet, med mulighet for på- og avstigning for alle passasjerer mellom Drammen og Lillestrøm.»

Disse medlemmer viser til at Flytoget i dag kjører med ledig kapasitet gjennom Oslo, samtidig som det ordinære togtilbud er sterkt presset og overfylt. Disse medlemmer mener det er uholdbart at Bane NOR velger å redusere tilbudet på enkelte stasjoner for pendlere som følge av manglende kapasitet på jernbanen gjennom Oslo, mens Flytoget kjører halvtomme tog på den samme strekningen.

Disse medlemmer viser til Stortingets vedtak 19. november 2024, jf. Dokument 8:160 S (2023–2024) og Innst. 34 S (2024–2025), der:

«Stortinget ber regjeringen så snart som mulig iverksette tiltak som kan gi økt togkapasitet i rush, herunder å åpne Flytoget for pendlere.»

Disse medlemmer mener at det haster med å åpne Flytoget for vanlige pendlere, gitt den kritiske situasjonen for pendlerne i Oslo-området. Tiltaket vil bidra til bedre utnyttelse av eksisterende kapasitet, redusere trengsel og styrke kollektivtilbudet på Østlandet.

Disse medlemmer mener regjeringens plan om å vente til 2028 med endringer i Flytogets ruteoppbygg ikke er akseptabel. Tiltak for bedre kapasitetsutnyttelse må iverksettes raskt for å hindre forverring av situasjonen for togpendlerne og motvirke ytterligere vekst i biltrafikken. Disse medlemmer mener regjeringen bør vurdere å redusere antallet avganger med Flytoget i rushtid på strekningen Oslo–Drammen, med sikte på økt kapasitet for ordinær pendlertrafikk og å hindre kutt i rutetilbudet på stasjoner på grenbanene.

Komiteens medlem fra Senterpartiet merker seg at Fremskrittspartiet igjen foreslår å løse kapasitetsutfordringene gjennom Oslonavet gjennom innføring av toetasjes tog.

Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning (KVU) Økt kapasitet i regiontog foreslår toetasjes tog som den foretrukne løsningen på problemstillingen, men dette medlem viser også til at kvalitetssikringen (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. Dette medlem 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.»

Dette medlem viser videre til at foreløpige kostnadsanslag for ny jernbanetunnel under Oslo er 60 mrd. kroner, og at det ikke er utarbeidet et fullstendig beslutningsgrunnlag for tunnelen. Dette medlem mener derfor det ikke er realistisk at dette er den endelige kostnaden for prosjektet. En investering i ny jernbanetunnel under Oslo vil også legge beslag på ekstremt store sam-

ferdselsmidler over tid. Dette medlem minner videre om at dagens Oslostunnel ble vedtatt bygget i 1962, og at tunnelen sto ferdig i 1980. Dette medlem mener derfor en løsning med ny tunnel heller ikke vil løse noen av utfordringene for pendlere på Østlandet verken på kort eller mellomlang sikt.

Dette medlem viser til forslag om å la alle reisende benytte Flytoget mellom Oslo S og Drammen. Selv om dette medlem mener det bør finnes praktiske løsninger for av- og påstigning, deler dette medlem langt på vei statsrådens bekymring for de praktiske og juridiske konsekvensene av forslaget. Dette medlem viser til at alle reisende fra Drammen til Oslo vil oppleve en vesentlig tilbudsforbedring, med lavere priser, fra 2028.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere å redusere antall avganger med Flytoget på strekningen Oslo S–Drammen, med sikte på økt pendlerkapasitet, innen neste rutejustering i desember 2026 (R27).»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

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

Forslag 2

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

Forslag 3

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

Forslag 4

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

Forslag fra Høyre og Rødt:

Forslag 5

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

Forslag fra Høyre:*Forslag 6*

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

Forslag fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne:*Forslag 7*

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2026, rapportere på hvordan Flytoget skal innlemmes i det integrerte togtilbudet på Østlandet, med mulighet for på- og avstigning for alle passasjerer mellom Drammen og Lillestrøm.

Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:*Forslag 8*

Stortinget ber regjeringen vurdere å redusere antall avganger med Flytoget på strekningen Oslo S–Dram-

men, med sikte på økt pendlerkapasitet, innen neste rutejustering i desember 2026 (R27).

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet og Høyre.

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

vedtak:

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. desember 2025

Bård Hoksrud

leder

Mats Henriksen

ordfører



**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.

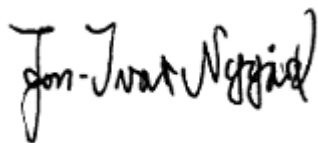
Jernbanedirektoratet arbeider no saman med Vygruppen om eit tilbodskonsept som samla sett gjev det beste togtilbodet på Austlandet for arbeidsreisande, reisande til/frå Oslo lufthamn og øvrige reisande. Det er føresett at Flytogets togmateriell blir stilt til disposisjon for bruk i nytt og forbetra rutetilbod 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 punktleigheita 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



Jon-Ivar Nygård

