



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/292-7

13. februar 2023

## **Representantforslag 97 S (2022-2023) om mer effektivt utnyttelse av det eksisterende togtilbudet på det sentrale Østlandet**

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite har ved brev av 1. februar 2023 oversendt dokument 8:97 S (2022-2023) fra stortingsrepresentantene André N. Skjelstad, Abid Raja, Ola Elvestuen og Guri Melby. Det bes om min vurdering av representantforslaget om en mer effektivt utnyttelse av det eksisterende togtilbudet på det sentrale Østlandet. I dokumentet fremmes to forslag:

- 1. Stortinget ber regjeringen sikre at Flytoget utvikler løsninger som best mulig utnytter kapasiteten i deres tog for å lette trengselen i det øvrige togtilbudet.*
- 2. Stortinget ber regjeringen sikre en integrasjon av Flytoget og øvrige tog i ruteplanleggingen og gi Entur i oppdrag å utvikle enkle billettløsninger for alle typer tog til, fra og forbi Oslo lufthavn.*

Jeg er helt enig med stortingsrepresentantene om at hovedutfordringen for togtrafikken i Oslo-området er at kapasiteten for jernbaneinfrastrukturen er fullt ut utnyttet. Jernbanen er på mange måter et offer for egen suksess. Antallet reiser har steget fra 62,7 millioner i 2012 til 80,4 millioner reiser i 2019, det siste normalåret før pandemien. Flere reisende og flere avganger i grunnrute, særlig i rushtiden øker risikoen for forsinkelser. Forsinkelsene på én avgang får også større følgekonskvenser for andre avganger ved at det er tett mellom togene og det er få omkjøringsmuligheter. Godstransport blir fortrent til fordel for persontransporten, både ved at de får tildelt færre ruteleier og ved at persontog blir prioritert for fremføring når det er forsinkelser. Oslo utgjør i tillegg navet i jernbaneinfrastrukturen i Norge, noe som medfører at forsinkelser i dette området får konsekvenser for gods- og persontogtrafikk over hele landet. En stor utvidelse av kapasitet i infrastrukturen ligger langt frem i tid. Effektpakken «flere tog i Oslo-navet» som vil gi noe bedre kapasitetsutnyttelse

skulle vært ferdig ved slutten av 2020-tallet, men blir forsinket. Effektpakken inneholder blant annet prosjektet «retningsdrift Brynsbakken» som skal gi økt kapasitet på innfarten til Oslo sentralstasjon der Hovedbanen, Gjøvikbanen og Gardermobanen møtes. Jernbanetunnelen under Oslo er en flaskehals for togtrafikken. På disse to sporene går det i overkant av 800 tog i døgnet og kapasiteten i tunnelen er fullt ut utnyttet. En ny *rikstunnel for jernbanen* vil kunne gi ytterligere to spor under Oslo. Tunnelen vurderes i det pågående arbeidet med neste NTP.

Det er helt nødvendig at vi i påvente av ulike infrastrukturprosjekter vurderer andre tiltak som gir en bedre utnyttelse av kapasiteten i eksisterende infrastruktur. Jernbanedirektoratet har gjennom flere rapporter beskrevet hvordan kapasiteten Flytoget i dag benytter kan bidra til dette. Flytoget er et godt tilbud og selskapet er jevnlig rangert blant bedriftene som har høyest tilfredshet i Norsk kundebarometer. Flytoget kjører fem avganger hver vei i grunnrute gjennom Oslotunnelen, tilsvarende ca. 20 prosent av kapasiteten i tunnelen. Tre av fem avganger omfattes av trafikkavtalen med Jernbanedirektoratet, mens de to resterende kjøres på kommersiell basis. Flytoget betjener reisende til og fra Oslo lufthavn (OSL), noe som medfører at man kun kan gå på tog i retning OSL, og kun kan gå av tog på vei fra OSL. Hvert sete i en flytogavgang kan dermed brukes bare én gang: tog til OSL kan bare bli fullere, tog fra OSL kan bare bli tommere. Jernbanedirektoratet anslår at nullvekstmålet for persontransport med bil, altså at økningen i reiser skal skjer med kollektiv, sykkel eller gange, ikke vil bli nådd dersom togkapasiteten i Oslo-området ikke blir utnyttet bedre.

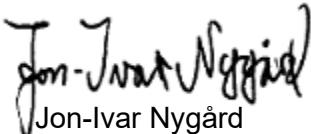
Jernbanen er et komplekst system med mange avhengigheter. Bruken av kapasiteten som Flytoget besitter må vurderes helhetlig. Jernbanedirektoratet gjennomfører etter mandat fra Samferdselsdepartementet en direktetildeling av togtilbudet på Østlandet. Direktetildeling skal blant annet gi mer fornøyde kunder, flere reisende, bedre kapasitetsutnyttelse, rutetilbud og pålitelighet, effektiv drift og lavere statlig vederlag. Det er også viktig å opprettholde et godt tilbringertilbud til OSL slik at kollektivandelen til flyplasen fremdeles opprettholdes. Dagens konsesjonsavtale mellom Jernbanedirektoratet og Flytoget har varighet frem til 1. februar 2028. Avtalen om togtilbudet omfattet av Østlandet 2 vil kunne inkludere tilbringertjenesten til OSL, senest fra det tidspunkt dagens avtale med Flytoget utløper. Å utnytte kapasiteten Flytoget besitter i det øvrige rutetilbudet før dagens avtale utløper er en del av de pågående forhandlingene mellom Jernbanedirektoratet og Flytoget. Togtilbudet omfattet av direktetildelingen med hel- og delintegrering av tilbringertjenesten vil også benytte jernbanesektorens ordinære takster/rabatter, og inngå i den nasjonale reisepanleggeren til Entur. Det er viktig med dialog mellom Jernbanedirektoratet og lokale myndigheter om evt justeringer i takstsamarbeidsavtaler.

Ruteforbedringene representantene viser til i sitt forslag er ikke direkte omtalt i Jernbanedirektoratet sine utredninger om bedre utnyttelse av kapasiteten på Østlandet, men kan leses ut av ulike tilbudskonsepter som er skissert i blant annet supplerende analyser. Det framgår ikke tydelig hvilke konsepter representantene har hentet tilbedringene fra, og hva de sammenligner mot, men det kan se ut som de har tatt utgangspunkt i flere ulike konsepter. Uansett er det viktig å påpeke at de ulike konseptene, ifølge

Jernbanedirektoratet, er utarbeidet på skissenivå, med usikkerhet knyttet til faktisk gjennomførbarhet. Flere av ruteforbedringene Jernbanedirektoratet beskriver i sine rapporter er avhengig av at effektpakken «flere tog i Oslo-navet» er ferdigstilt og forutsetter dermed større infrastrukturinvesteringer. Tilbudsforbedringene representantene viser til vil sannsynligvis ikke være mulig å realisere dersom Flytoget eksempelvis fortsatt drifter tilbudet sitt som i dag, men der det åpnes for reisende som ikke skal til eller fra OSL. Direktoratet jobber videre med alternative rutemodeller på Østlandet med forutsetningen om integrert tilbringertjeneste, blant annet inn mot ny NTP. Arbeidet tar utgangspunkt i hvilket togtilbud som er mulig å realisere etter fullføring av tiltakene i effektpakken for flere tog i Oslo-navet, men det vil også vurderes en trinnvis utvikling.

Jeg er enig med representantene at vi må unytte kapasiteten på Østlandet bedre, og at Flytoget vil være en viktig del av dette. Jeg mener imidlertid at dette må vurderes helhetlig og i sammenheng med hele togtilbudet på Østlandet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård