

Flytoget ASJernbanetorget 1
Postboks 19 Sentrum
0101 OSLOTelefon: 23 15 90 00
Kundetelefon: 815 00 777

Samferdselsdepartementet

Att.: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

flytoget@flytoget.no
www.flytoget.no

Dato: 09.02.24
Henvendelse til: Ståle Nistov, administrerende direktør i Flytoget
Deres ref.:
Kopi til: Nærings- og fiskeridepartementet v/næringsminister Jan Christian Vestre
Jernbanedirektoratet v/jernbanedirektør Knut Sletta

Behov for oppdatert tallgrunnlag, en faktabasert debatt om tilbringertjenesten og en vurdering av alternative løsninger på kapasitetsutfordringer

Bakgrunn

De siste månedene har det pågått en debatt om utviklingen i togtrafikken i Oslo-regionen koblet til spørsmål om Flytogets fremtid som selskap, og spørsmål om integrering av tilbringertjenesten fra 2028.

Det er en krevende både for alle involverte aktører at faktagrunnlag og forutsetninger for beslutninger er uklare, og at det stadig kommer påstander som ikke er korrekt eller er sterkt misvisende. Gitt at det er et alvorlig bakteppe, hvor viktige beslutninger om statens eierskap i Flytoget skal avgjøres, er det naturligvis avgjørende at diskusjoner og beslutninger skjer på grunnlag av riktige trafikk tall og oppdaterte prognoser.

En integrering av tilbringertjenesten ble utredet av Jernbanedirektoratet i perioden 2017-2020, men det er ikke en integrering som nå er besluttet fra 2028, det er en ren avvikling, som ikke er i tråd med direktoratets anbefalinger og samfunnsøkonomiske beregninger.

Flytoget vil, på bakgrunn av dette i notatet gå igjennom følgende:

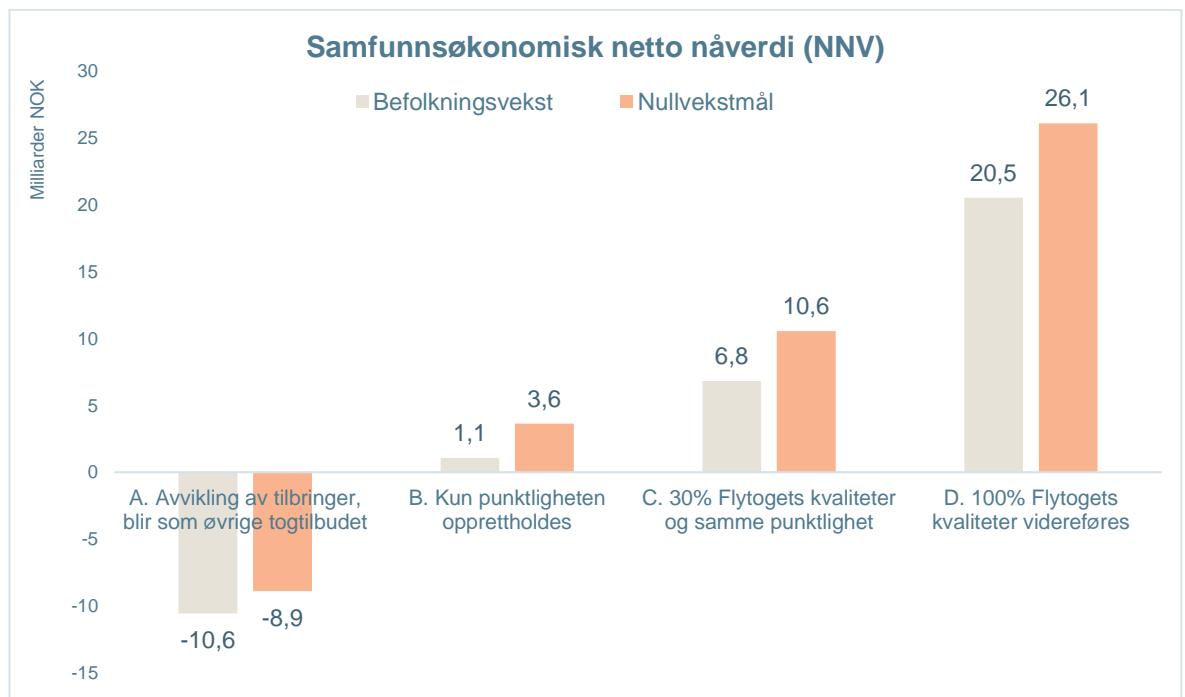
1. Jernbanedirektoratets alternative løsninger for tilbringertransporten må vurderes på nytt.
2. Utdaterte trafikkprognoser må oppdateres med ny kunnskap.
3. Behov for å rette opp feil og misvisende trafikk tall som brukes i debatten.
4. Flytogets forslag til videre utredninger.

1. Jernbanedirektoratets alternative løsninger for tilbringertransporten må vurderes på nytt

Jernbanedirektoratet utredet som kjent integrering av tilbringertransporten og kapasitetsutfordringene i Oslostunnelen i flere rapporter i 2017, 2019 og 2020 med en rekke forslag til hvordan kapasiteten kunne utnyttes bedre. Rapportene ble basert på svært optimistiske trafikkprognoser, som har vist seg å ikke stemme. Trafikktallene dette ble bygget på er blant annet hentet fra KVVU Oslo-navet i 2015. Det er også uklart for Flytoget hvorfor samferdselsmyndighetene nå, uten videre begrunnelse, faktisk har valgt å gå for den mest radikale av en rekke foreslåtte løsninger, nemlig en ren avvikling og nedleggelse av tilbringertransporten, og det uten av luftfarten og reiselivet er konsultert.

Jernbanedirektoratet la følgende som premiss i sine analyser av tilbringertransporten i 2019¹:

- «Dersom det ikke er mulig å videreføre noen av egenskapene ved Flytogets tilbud i det integrerte tilbudet (A), vil nytten av å integrere i sum være negativ».
- «Dersom et integrert tilbud klarer å opprettholde trafikantenes forventede forsinkelsesnivå tilsvarende dagens nivå for Flytoget (B), vil nytten av å integrere tilbringertransporten gå om lag i null».
- «Gitt at man klarer å videreføre det forventede forsinkelsesnivået samt ytterligere 30 % av egenskapene ved Flytogets tilbud (C), viser analysen positive resultater av å integrere tilbringertransporten til Oslo lufthavn»
- «Integreringen vil, gitt dagens takststruktur medføre et betydelig inntektstap i sum for operatørene, med et tilsvarende økt offentlig tilskuddsbehov. Dette tilsvarer i størrelsesorden -500 til -50 mill. kr per år i reduserte billettinntekter i 2030»



Kilde: Tallene er hentet fra Jernbanedirektoratet «Integrering av tilbringertransporten til Oslo lufthavn med det øvrige togtilbudet (fase 1)», 08.02.2019. Alternativ A tilsvarer det som er ligger i trafikkavtalen med Vy for Østlandet 2.

Hovedanbefalingen på kort sikt fram til 2028 fra Jernbanedirektoratets fase 2 utredning i 2019² var:

«På kort sikt (fram til konsesjonen til Flytoget AS utløper i 2028) anbefales følgende:

- «Flytoget AS bes om å utvikle forslag og konsepter for hvordan kapasiteten i deres tog best kan benyttes for å lette trengselen i det øvrige togtilbudet».
- «Relativ pris mellom tilbringertilbudet og det regionale tilbudet bør endres for å sikre tilstrekkelig transportkapasitet om bord i regiontilbudets toglinjer forbi Oslo lufthavn, og flytte en større del av de reisende som i dag velger pendlertogene over til Flytoget. Dette kan f.eks. gjøres gjennom innføring av tilbringeravgift til Oslo lufthavn, prisreduksjon på Flytogets tilbringertilbud, endring i Ruters ruteopplegg slik at passasjertrafikk til Flyplassen kan prises særskilt. Detaljene bør utredes nærmere i et samarbeid mellom Flytoget, Ruter og Jernbanedirektoratet (...)»

Jernbanedirektoratet har i alle sine utredninger og anbefalinger for integrering av tilbringertjenesten, og så sent som i den supplerende rapporten fra 2020³, lagt til grunn at en videreføring av flytogets egenskaper, herunder punktlighet, er en klar forutsetning for en vellykket integrering:

«Jernbanedirektoratet har anbefalt å integrere dagens særskilte tilbringertransport til Oslo Lufthavn i det øvrige togtilbudet, samtidig som komfortegenskaper videreføres i tråd med kundens betalingsvilje»

Trafikkavtalen med Vy innebærer ikke lenger en integrering av tilbringertjenesten, men en avvikling

Avtalen som nå er inngått med Vy innebærer i praksis en ren avvikling av tilbringertjenesten hvor ingen av egenskapene eller komfortelementene til Flytoget videreføres. Kravene til Vy i trafikkavtalen som er inngått innebærer blant annet⁴:

Redusert punktlighet

- Punktlighetsmål på 90 %, mens Flytoget i dag har mål om 97 %. Punktligheten på jernbanen var historisk dårlig i 2023. Flytoget fikk en punktlighet på kun 91,3 % ankomst Oslo Lufthavn. Tilsvarende hadde Vy en punktlighet på 83,8 % for sine tog ankomst Oslo lufthavn i 2023. Starten på 2024 har vært svært krevende for hele jernbanen, og Flytoget har så langt i år en punktlighet på 81,4 % mot Vy 65,3 % for tog med ankomst Oslo lufthavn.

Redusert setekapasitet

- Vy skal benytte 14 Flirt tog som dekker enkeltsettproduksjonen for å betjene ruteleiene i avtale og som Flytoget har i dag, mens Flytoget har 23 togsett og dermed kan kjøre 65 % flere avganger med dobbeltsett. Skal Vy bruke flere tog for å betjene ruteleiene til flytoget, må Vy altså flytte togsett fra andre linjer som da vil få mindre kapasitet.

Dårligere avvikshåndtering og en svakere reisegaranti

- Flytoget bruker mye tid og ressurser på å perfektionere sin avvikshåndtering og har avtaler om både ekstra personell og svært kort responstid på avviksbusser. Under større avvik ser vi at Vy, naturlig nok, ofte ikke kan prioritere flyplassreisende. Under snøkaoset 17. januar 2024 satte eksempelvis ikke Vy opp alternativ transport til/fra Oslo lufthavn. Videre har Flytoget en unik reisegaranti som sikrer de reisende ny flybillett umiddelbart. De reisende må ikke legge ut og ordningen gjelder uansett hvem som er årsaken til forsinkelsen. En trygg og forutsigbar avvikshåndtering kombinert med en sterk flygaranti er avgjørende for å velge kollektivt også når man skal ut å fly og konsekvensen ved forsinkelser er større enn for pendlerne.

² Jernbanedirektoratet «Integrering av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn med det øvrige togtilbudet (fase 2)», 15.10.2019

³ Jernbanedirektoratet «Integrering av tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn, Supplerende analyse», 01.09.2020

⁴ <https://www.jernbanedirektoratet.no/avtalar/trafikkavtalar/gjeldende-trafikkavtalar/trafikkavtalar-med-vygruppen-for-austlandet/>

Dersom de flyreisende kommer tilbake på Flytoget løser vi kapasitetsutfordringen

I praksis koker kjernen i dagens kapasitetsutfordring ned til at 1-3 tog mellom Drammen og Oslo lufthavn i rushtiden har relativt høy fyllingsgrad, men fortsatt betydelig lavere enn i 2019. Mye tyder på at Vys vekst på disse avgangene kommer av at regiontogene fylles opp av flyreisende som følge av kraftig subsidierte priser, ikke «vanlige arbeidspendlere».

Derfor er det en betydelig enklere løsning å flytte flypassasjerene fra Vy til Flytoget. Får vi til det frigjøres 4-5 millioner seter på Vys tog.

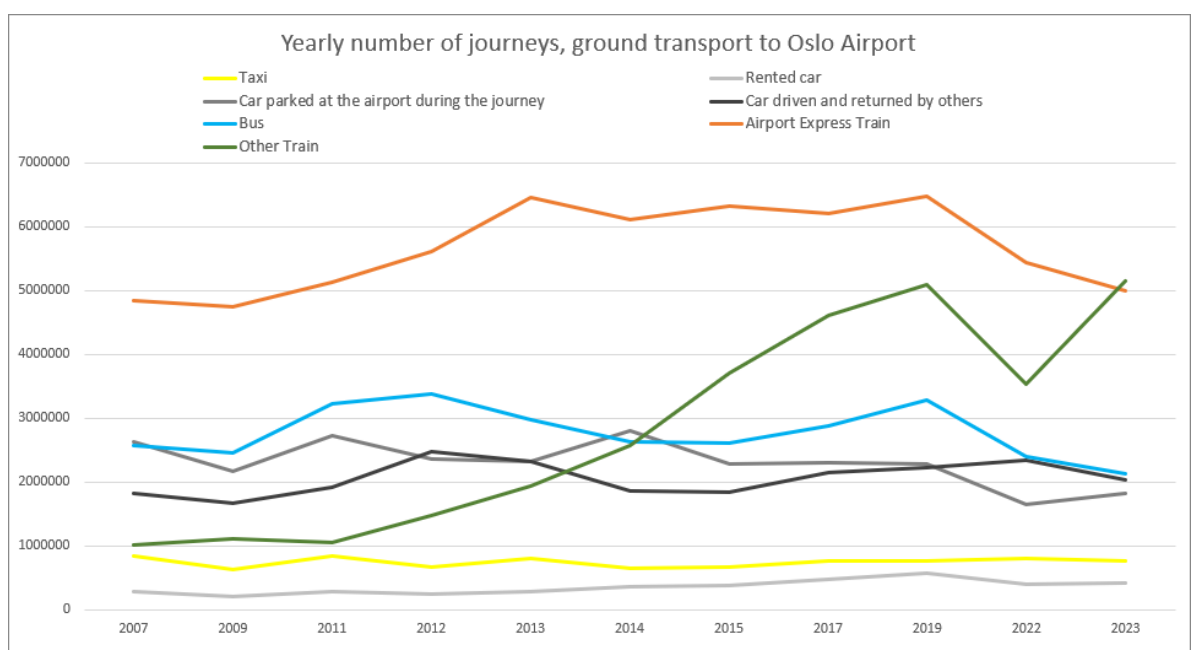
Dette er det også foreslått løsning for i Jernbanedirektoratets utredninger⁵:

«Prosjektet har vurdert to måter dette kan gjennomføres på.

1. Tilbringeravgift til Oslo lufthavn som belastes alle reisende til og fra Oslo lufthavn som skal videre med fly, også de som ikke benytter tog som tilbringertransport. En slik avgift har den fordelen at den bidrar til opprettholdelse av høy kollektivandel til flyplassen, og den skaper ikke ulemper (i form av økte kostnader og barrierer) for de som bruker toget til/fra Gardermoen som del av sine kollektivreiser. Det er en fordel at avgiften innkreves av Avinor gjennom de avgifter de legger på flyoperatørene (som igjen belaster kunden), og vil således kun treffe flyreisesegmentet. Avgiften har til hensikt å kompensere merutgiftene staten har til å tilrettelegge for at toget skal kunne frakte de som skal ut og fly, og det er beregnet at den for å oppnå dette må være på om lag 7 kroner per flyreise.
2. Egen takstsone på Gardermoen. Dette har noen ulemper knyttet til effektiv bruk av Gardermoen som knutepunkt for kollektivtransporten på Øvre Romerike. I dette prosjektet er det testet en avgift på 45 kr kroner per reise. Beregningene viser at taksten trolig kan være noe lavere enn dette for å gjøres provenynøytral.»

I dag har Vy tre tog per time til Gardermoen, mens Flytoget har seks. Vy frakter omtrent like mange reisende til Oslo lufthavn Gardermoen som Flytoget gjør. Satt på spissen skyldes fulle Vy-tog at flypassasjerer velger Vy fremfor Flytoget fordi billettene er sterkt subsidiert av staten og Oslo/Akershus. Og til tross for billige Ruter-billetter på Vy-togene har ikke kollektivandelen til og fra Oslo Lufthavn økt. Flyreisende har flyttet seg over til Vy og gjort det trangt for pendlerne. Dette problemet kan i praksis løses «i morgen» gjennom et prisgrep eller en avstigningsrestriksjon på Oslo Lufthavn som vil løse hele kapasitetsproblemet. Flytogets forslag om å ta med alle passasjerer er en annen løsning.

Grafen under viser hvordan flyreisende har flyttet seg fra Flytoget og over til Vys tog:



⁵ Jernbanedirektoratet «Integrering av tilbringer-tjenesten til Oslo lufthavn med det øvrige togtilbudet (fase 2)», 15.10.2019 4/8

Dette var et viktig poeng tilbake i 2011 i forbindelse med ny rutemodell på Østlandet (R12/14). Da skrev NSB i brev til SD 12.04.11:

«NSB vil understreke at motivasjonen for forslag til ny rutemodell er å tilby pendlerne på Østlandet et best mulig rutetilbud totalt sett. Det er hensynet til totalmarkedet og ikke betjeningen av tilbringermarkedet mellom Oslo og Gardermoen som er NSBs motivasjon for ny rutemodell.»

Gitt at situasjonen er vesentlig endret siden Jernbanedirektoratet fikk oppdraget med å utrede løsninger for tilbringer-tjenesten i 2017, mener Flytoget det er nødvendig å se på disse alternativene på nytt. Det er god tid til å gjøre dette før Flytogets avtale går ut i 2028.

2. Utdaterte trafikkprognoser må oppdateres med ny kunnskap

Tallene i statsråden sitt svar til Stortinget 05.02.24 viser noe Flytoget har påpekt lenge; togtrafikken har ikke økt slik Jernbanedirektoratet la til grunn i 2019, da Jernbanedirektoratet utredet flere løsninger for å integrere tilbringertransporten.

Trafikkveksten på pendelen Drammen – Oslo lufthavn er på kun to prosent. Denne trafikken fordeler seg også annerledes etter pandemien, fordi rushtiden er jevnet ut og ikke har like høy topp, og det er rushtidstoppene som er dimensjonerende for kapasitetsbehovet og som kan gi trengselsproblematikk. Statsrådets svar 05.02.2024 viser også at det er mindre fullt på togene på strekningen i rushtiden i 2023, enn det var i 2019.

Ifølge SSB⁶ er det i gjennomsnitt flere ledige seter på Vy sine tog på Østlandet nå, enn for ti år siden. Det er verdt å merke seg at gjennomsnittlig fyllingsgrad i Flytogene er høyere enn i Vys lokaltog og regiontog. Dette bekreftes også av kommunikasjonssjef i Vy i Aftenposten 31.01.24.

Andre undersøkelser viser den samme trafikkutviklingen. Opinion sitt mobilitetsbarometer fra november 2023 viser blant annet at nesten én av fire som er i jobb eller studerer, gjør dette hjemmefra minst to dager per uke. 25 prosent reiser altså minst 40 prosent mindre, noe som tilsier 10 prosent nedgang i antall arbeidsreiser. Videre viser Ruters⁷ utredning fra november 2023 at «kollektivtrafikken reelt sett er ca. 5-10 prosent lavere nå enn før pandemien» og at «hovedårsaken til dette er et mer fleksibelt arbeidsliv og økt bruk av hjemmekontor». Som en konsekvens av dette, konkluderer Ruter med at behovet for ny T-banetunnel i Oslo som ble anbefalt i KVU Oslo-navet i 2015, nå bør utsettes ti år til 2040.

Også i årsrapporten for Buskerudbyen⁸ kommer det fram at passasjerantallet for tog totalt i regionen er ned 7% fra 2019, og selv uten Flytoget er totalen ned 5 % i antall passasjerer fra 2019.

SSBs siste befolkningsframskriving fra juli 2022⁹ og Oslo kommune fra oktober 2023¹⁰ viser at veksten i yrkesaktivalder flater ut, noe som tilsier mindre transportbehov fremover, særlig i rushtiden, enn det tidligere prognoser la til grunn.

Det er også grunn til å vurdere om utbygging av Fornebu-banen vil påvirke reisemønsteret i Oslo gjennom å avlaste jernbanenettet når denne står ferdig i 2029.

Jernbanedirektoratet sier selv på sin hjemmeside 17.11.23 om trafikkutviklingen:

«Etterspørselen etter togreiser er i dag ikke på det nivået som ble lagt til grunn i transportanalysene i 2020. For inneværende år i Østlandsområdet var reisevolum 5–10 prosent under 2019-nivå i første halvår, mens tellinger i høst viser at antall reiser nå er 5 prosent over 2019-nivå. Sammenlignet med de opprinnelige analysene i 2020 er behovet for økt kapasitet forskjøvet noe i tid, og det kan være tilstrekkelig å øke kapasiteten først fra 2028.»

⁶ SSB, [10484: Persontransport med jernbane, etter togstrekning 2012 - 2022. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#) Fyllingsgrad målt som passasjerkm / setekm for alle Vy tog på Østlandet, og forutsatt at trafikken i 2023 er tilbake på 2019 nivå.

⁷ Ruter AS, «Utredning av behov for investeringer i kollektiv infrastruktur og materiell», 2. november 2023 <https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ny-t-banetunnel/utredning-infrastruktur-materiell-2023.pdf>

⁸ Belønningsmidler Buskerudbyen, Resultatrapportering 2023, 31.01.2024

⁹ <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivinger/artikler/nasjonale-befolkningsframskrivinger-2022>

¹⁰ <https://www.oslo.kommune.no/statistikk/befolkning/befolkningsframskrivningen-for-oslo-2023-2050>

Statsråden uttalte til Stortinget 18.01.24 at «*Det er rushtiden som er dimensjonerende for kapasitetsbehov framover*» og sa videre at: «*Det er innhentet oppdatert trafikkdata. Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2023 en konseptvalgutredning for å vurdere hvordan vi kan oppnå bedre kapasitet på regiontogene. Det er gjennomført transportberegninger som bekrefter at det vil være kapasitets- og komfortmangel på regiontogene på Østlandet i framtiden*».

Vi forstår det slik at statsråden henviser til Jernbanedirektoratets utredning «KVV Økt kapasitet i regiontog»¹¹. Her er det viktig å poengtere at også denne rapporten fra direktoratet baserer seg på gamle og utdaterte trafikkdata fra 2019. Statsråden påpeker overfor Stortinget at rapporten nå gjennomgår ekstern kvalitetssikring, det er bra og noe vi ser frem til.

3. Behov for å rette opp feil og misvisende trafikkdata

For å finne de beste løsningene for de togreisende og de bærekraftige løsningene for samfunnet, er det avgjørende, og naturligvis i alles interesse, at vi har samme tall-, begreps- og virkelighetsforståelse.

Nedenfor vil vi løfte frem noen eksempler på tallgrunnlag som er feil eller er benyttet på en måte som fremstiller kun en utvalgt del av virkeligheten. Det er viktig å understreke at vi ikke har utarbeidet en uttømmende oversikt.

Flytoget har registrert at det kommuniseres i alle fall tre ulike måter å beregne «belegg» på fra Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet, og det synes vi er meget uheldig for saken.

I svaret fra samferdselsministeren til Stortinget, Dokument nr. 15:1030 (2023-2024) den 05.02.2024¹² står det:

«Flytogets tall viser at passasjernivået i Flytogene i 2023 ligger på 83 prosent av 2019-nivå. Ifølge Flytoget, er trafikken mest tilbake midt på dagen, og minst tilbake i rushtid. Fyllingsgraden i Flytoget har sunket fra 40 prosent i 2019 til 32 prosent i 2023. Tallene fra Flytoget er hentet fra en normalmåned uten avvik eller andre hendelser.»

Dette er isolert sett riktig. Men sammenliknende tall fra Vy på «fyllingsgrad» finnes ikke i svaret, bare «passasjervekst». Vy henviser selv i en kronikk i Aftenposten 31.01.24¹³ at fyllingsgraden i Vy sine tog er lavere enn i Flytoget sine tog. Vi mener derfor det er ufullstendig informasjon når fyllingsgraden hos Vy ikke tas med i svaret til Stortinget, spesielt i lys av en diskusjon om hvordan jernbanen utnytter infrastrukturinvesteringene. Her sammenlignes med andre ord «epler og pærer».

I svaret fra samferdselsministeren står det videre at: «*For fyllingsgraden (belegget om bord på togene) for en gjennomsnittlig hverdag i 2019 mot 2023, viser tallene at det er svært fullt både i 2019 og 2023 i morgen-/ettermiddagsrush, med noe høyere tall for 2019 enn 2023. Eksempelvis var fyllingsgraden mellom Oslo S og Lillestrøm i tidsintervallet kl. 16 - 17 i gjennomsnitt 90 prosent i 2023 (av tilgjengelige sitteplasser), mot 102 prosent i 2019.*»

Her benyttes et begrep om «en gjennomsnittlig hverdag». Det er imidlertid uklart hva en gjennomsnittlig hverdag er. Er en gjennomsnittlig hverdag inklusive eller eksklusiv skoleferiene, er det september eller alle «hverdagsuker», eller er det en representativt valgt tirsdag? Videre velger man i statsrådets svar til Stortinget ut en makstime i én retning som ikke engang handler om hvor fullt det er i Oslotunellen. Dette har vært diskusjonens utgangspunkt helt tilbake til KVV Oslo-navet i 2015.

I alle tilfeller viser avsnittet sitert ovenfor det som har vært Flytogets hovedpoeng hele tiden, nemlig at det ikke er like fullt i rushtid i 2023, som det var i 2019. Bruken av ledige seter, selv i rushtiden på ettermiddagen ut av Oslo, har sunket fra 102 prosent i 2019 ned til 90 prosent i 2023.

For å få et godt faglig grunnlag for beslutninger er det viktig å få fram tall som viser fyllingsgraden i rushtid i Oslotunellen, på Vy sine tog, på en gjennomsnittlig hverdag, gjerne både morgenrush og ettermiddagsrush i løpet av en time.

¹¹ <https://www.jernbanedirektoratet.no/content/uploads/2023/11/kvu-okt-kapasitet-i-regiontog.pdf>

¹² <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=97383>

¹³ [Debatt om Flytoget: Alle reisende får et bedre tilbud hvis vi deler på plassen om bord \(aftenposten.no\)](https://www.aftenposten.no/debatt/Debatt-om-Flytoget-Alle-reisende-far-et-bedre-tilbud-hvis-vi-deler-pa-plassen-om-bord)

Og gitt at «fyllingsgraden» er prosent av tilgjengelige sitteplasser, på hverdager, i rushtid, så mener vi det er upresist å beskrive situasjonen som «svært fullt», når det i snitt i rushtidstimen er ti prosent ledige seter i toget og ingen som står i 2023.

Deretter skrives det i svaret: «Trykket på enkeltavganger er også stort. Jernbanedirektoratet har også hentet ut tall fra sin statistikkmodell for de tre linjene Vygruppen opererer, og som betjener strekningen Drammen-Oslo lufthavn. I september 2023, en måned direktoratet anser som en «normalmåned», viser tallene eksempelvis at RE11 (Skien-Eidsvoll) har et maksbelegg på 116,1 pst. på strekningen Drammen-Oslo lufthavn i tidsintervallet kl. 16 til 17. I beregningen er total transportkapasitet summen av sitteplasser, klappseter og normerte ståplasser og innebærer at avgangen har drøyt 16 pst flere reisende enn total transportkapasitet. Dvs at det er svært trangt om bord».

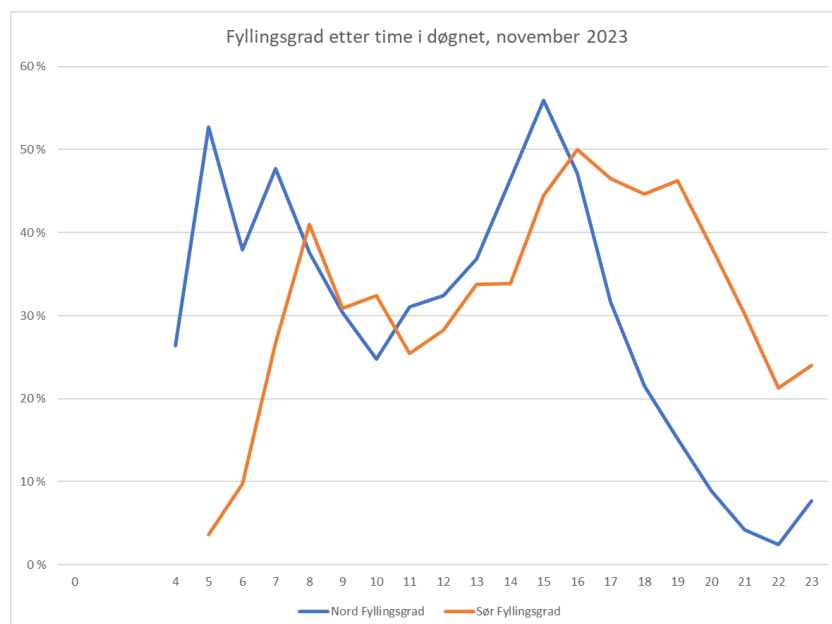
I dette enkelte toget hos Vy er også Flytoget enige i at det er svært trangt om bord. Vi har undersøkt i Flytogets tall, og finner en tilsvarende svært trang avgang, i samme måned, hvor vi hadde 105 prosent utnyttelse av transportkapasiteten i toget, dvs. alle sitteplasser og 2,2 stående per kvadratmeter.

Vi mener det også i dette tilfellet er svært upresist overfor Stortinget å fremholde at «trykket på enkeltavganger er også stort» som en generell påstand, når man velger å belegge dette med tall for ett tog i en enkelt måned.

Så vil vi også bemerke at dette enkeltresultatet viser det Flytoget utdypet i kapittelet over og som vi har gjentatt i flere år; det er ikke fullt av pendlere i rushtiden, det er fullt av flyreisende på de utvalgte avgangene hvor Vy konkurrerer mot Flytoget med billettpriser subsidiert av både staten og Oslo/Akershus.

Også statsråden har kommet med påstander som at «Flytogene kjører halvtomme på samme tid som Vys tog er overfylte». Dette stemmer ikke. Dette er ganske enkelt fordi rushtidstoppene for pendlere til og fra Oslo er på litt andre tidspunkter enn tidene flest personer reiser til og fra flyplassen. Generelt kan vi si at Flytogets rushtider er jevnere over døgnet i begge retninger, og strekker seg også over flere timer enn i pendlertogene. Sagt på en annen måte, det er ikke like «tomt midt på dagen» som det er hos Vy. Flytogets rushtid starter allerede med folk som ankommer flyplassen med nordgående tog mellom klokken 05:00 og 06:00. Deretter er det høy fyllingsgrad nordover fram til reisende som ankommer mellom 8 og 9. Morgenrushet i sørgående tog starter senere, fra klokken 8 på Oslo lufthavn. Dette er folk som ankommer med fly, så de må rekke flyturen først.

Ettermiddagsrushet i nordgående tog starter med kunder som ankommer flyplassen med nordgående tog fra klokken 13, og varer fram til kunder som ankommer mellom 16 og 17. Ettermiddagsrushet i Flytoget sørover starter med kunder som reiser fra flyplassen klokken 15, og varer hele veien fram til kunder som reiser fra flyplassen klokken 19.



4. Oppsummering og Flytogets forslag til videre utredninger

Enkelt oppsummert handler dette om at vi i mange år har hørt at det er så fullt av pendlere i Oslotunnelen, at vi dessverre er nødt til å legge ned Flytoget fordi det blir svært dyrt å bygge ny tunnel. Nå har vi endelig fått tall¹¹ som viser at «trykket» fra pendlere i rushtid har gått klart ned, fra at i snitt 102 prosent av setene er opptatt, til at nå 90 prosent av setene er opptatt i rushtid i Vy sine tog. Det er en god nyhet, siden vi sannsynligvis kan utsette bygging av ny Oslotunnel med ti år, som også Ruter har gjort med sitt tunnelprosjekt⁷.

Det er få sitteplasser i noen av Vy sine tog, dette gjelder ikke Oslotunnelen, men det gjelder de tre togene i timen som Vy kjører mellom Oslo S og Oslo lufthavn. Dette er enkelt å løse, de velger Vy bare på grunn av prisen, så dersom vi kan senke prisen på Flytoget litt, og øke prisen på Vy litt, så flytter passasjerene helt av seg selv og det blir frigjort plass for pendlere på Vys tog.

Det er «stappfullt» på ett av Vy sine tog i september i fjor. Det er vi enige i. Vi har også funnet et «stappfullt» flytog i september, men vi tror ikke det er lurt å legge om på hele togsystemet i Oslo-regionen og kjøpe mange flere tog til Vy bare fordi det er stappfullt i ett enkelt tog.

På bakgrunn av dette notatet foreslår Flytoget at det snarest settes i gang arbeid med følgende:

- Flytoget ber om at departementet initierer en arbeidsprosess hvor Jernbanedirektoratet, Vy og Flytoget bes gjennomgå og enes om faktiske og sammenlignbare trafikkdata for Drammen -OSL. Siden ingen så langt har lagt frem konkrete trafikkdata som viser trafikkutviklingen på linjen Drammen – Oslo lufthavn fordelt på døgnet og fyllingsgrad i hhv. Flytogene og Vys tog, mener Flytoget det er avgjørende at dette kommer frem.
- Flytoget foreslår at det gjennomføres nye utredninger hvor endret reisemønster, befolkningsutvikling og ny infrastruktur, som Fornebubanen, brukes som grunnlag for nye, mer presise prognoser for trafikkutvikling.
- Flytoget ber om at Jernbanedirektoratets utredninger om alternative løsninger for fremtidens tilbringertjeneste vurderes på nytt opp mot de nye prognosene.

For ordens skyld, Flytoget har ikke til hensikt å utfordre beslutningen som ble tatt om å tildele kontrakten for Østlandet 1 og 2 til Vy. Derimot er vår oppfatning at grunnlaget for å beslutte en fullstendig nedlegging av tilbringertjenesten i 2028 ikke holder faglig mål, og det bør fremskaffes nye tall og prognoser og gjøres nye vurderinger gitt en ny virkelighet. Dette vil også være i tråd med utredningsinstruksen og vil sikre at valgene er basert på samfunnsøkonomisk nytte. Det er også verdt å ta med at det for opsjonene som ligger i den inngåtte trafikkavtalen med Vy for Østlandet, etter det vi kjenner til, ikke er vurdert den samfunnsøkonomiske nytten av, noe som må gjennomføres før de utløses.

Vi stiller gjerne i et møte i Samferdselsdepartementet for å utdype våre synspunkter og ser frem til en tilbakemelding fra Samferdselsdepartementet på Flytogets tilbakemeldinger og forslag til videre prosess.

Med vennlig hilsen
For Flytoget AS



Ståle Nistov
administrerende direktør