



Vedlegg 2: Kjøp av persontogtjenester og materiell



Jernbanesektorens svar på
prioriteringsoppdraget

Nasional transportplan 2025-2036



1. Offentlig kjøp av persontransport med tog

Nye lokaltog er bestilt og ligger til grunn i referanse. Disse togene vil gi mer plass om bord, høyere komfort og bedre mobildekning. Det innføres gradvis nye lokaltog mellom Oslo S og Ski, Lillestrøm og Asker i tillegg til nye regiontog på Østfoldbanen. Togene fases inn fra 2026 og medfører noe behov for tilpasning av infrastrukturen på Østfoldbanen og Østre linje, som det er tatt hensyn til i prioriteringen. Det fases også inn nye fjerntog inkl. nattog fra 2026.

Det legges opp til levering av nytt materiell videre i perioden også, samt oppgradering av eksisterende materiell.

Innenfor den plantekniske rammen legger Jernbanedirektoratet til grunn cirka 77,2 mrd. kr i planperioden til kjøp av persontransport med tog. I 2025 er det beregnet at avtaler med togoperatører inkl. leiekostnader for kjøretøy beløper seg til ca. 4,73 mrd. pr. år og dette stiger i planperioden til 7,26 mrd.

Grunnlaget for beregningen er en videreføring av forslag til statsbudsjett for 2024, inflasjonsjustert og hensyntatt økte kostnader i forbindelse med reforhandling av trafikkavtalene i trafikkpakke 1-3 og økte leiekostnader som følge av innfasing av nye kjøretøy.

Kostnadsveksten i løpet av planperioden skyldes i hovedsak innfasing av nytt togmateriell. For øvrig er det særlig tre forhold som bidrar til økte behov for midler til drift av togtilbudet:

- Usikkerhet knyttet til etterspørsel/trafikkutvikling
- Økte energikostnader
- Generell kostnads- og prisvekst

Forslaget til nivå på kjøp av persontransport hensyntar også forventede tilbudsforbedringer etter hvert som de pågående effektpakkene ferdigstilles og togtilbudet forbedres. Dette gjelder blant annet timesfrekvens på Gjøvikbanen, økt frekvens på Vestfoldbanen, kvartersfrekvens Arna-Bergen, to tog i timen til Hamar, og bedre tilbud på Østfoldbanen nårav Follobanen og utbyggingen gjennom Moss kan tas i bruk til et bedre togtilbud for de reisende på denne strekningen.

Ikke alle tilbudsforbedringene krever økte vederlag, noen er lønnsomme uten økt offentlig kjøp. Dette er også ivaretatt i anslaget for samlet tilskudsbehov i perioden.

I planrammene for post 70 *Kjøp av persontransport med tog* i NTP 2022–2033, var det forutsatt konkurranseutsetting av persontransporten. Bevilgningsbehovet øker noe som følge av direktetildeling av trafikkavtalene på Østlandet. Videre ble det ikke fullt ut tatt høyde for økte kostnader for nye materiellanskaffelser eller tilbudsforbedringer i perioden i planrammene. Dette er forsøkt gjort i vedlagte innspill til NTP 2025-36.

Økte leiekostnader knyttet til nytt materiell som er bestilt og midtlivsoppgraderinger av eksisterende materiell er hensyntatt i anslaget til bevilgningsbehov i perioden. Det er redegjort for disse anskaffelsene nedenfor. Kostnader knyttet til installasjon av ERTMS og ombygging av tog til nytt signalsystem er hensyntatt innenfor den totale rammen.

Prioritering av nye forslag til tilbudsforbedringer i NTP 2025–2036 vil kunne ha konsekvenser for offentlig kjøp. Prioritering av primært tiltak for gods i første seksårsperiode, gjør at offentlig kjøp i liten grad blir påvirket. Dette vil først skje etter ferdigstilling av effektpakken for flere tog i Oslo-navet, to tog i timen på Trønderbanen og eventuelt videre tilbudsutvikling.

Ikke hensyntatt i beregning av bevilgningsbehovet

Regjeringen har besluttet å avslutte konkurranseutsetting av de resterende trafikkpakkene, og Jernbanedirektoratet arbeider med direktetildelte avtaler for de gjenstående strekningene Østlandet 1 og 2. Jernbanedirektoratet kommer tilbake til en nærmere omtale når forhandlingene er gjennomført.

Dagens konkurranseutsatte trafikkavtaler med Go-Ahead, SJ Norge og Vy tog utløper i perioden 2028–2030. Det er forutsatt en videreføring av dagens vederlagsnivå når Jernbanedirektoratet skal gjennomføre en ny anskaffelsesprosess for trafikkpakkene 1-3. Det må forventes at en eventuell direktetildeling vil medføre noe økt vederlagsbehov.

I forslaget til nivå på offentlig kjøp av togtenester i perioden, er det tatt høyde for en eventuell integrering av tilbringertjenesten til Oslo Lufthavn Gardermoen etter utløp av Flytogets konsesjonsavtale i 2028. Anskaffelse av materiell

Fornyng

Det er bestilt 30 lokaltog for erstatning av den eldste delen av lokaltogsflåten, og det er bestilt erstatningskjøretøy for den eldste delen av fjerntog- og nattogsflåten. Dette er rene erstatninger som vil innføres de neste fem årene, og utgjør omtrent $\frac{1}{4}$ av eksisterende kjøretøysflåte. De nye lokaltogene er fysisk større enn de gamle og har bedre kapasitet, men selve tilbudet endres ikke. Ytterligere $\frac{1}{4}$ av flåten bør erstattes fra midten av planperioden, det vil si fra 2030.

En del av kjøretøyflåten må gjennomgå midtlivsoppgraderinger for å opprettholde standarden og forventet levetid. Det legges bl.a. opp til å erstatte eller eventuelt levetidsforlenge, den delen av fjerntogflåten som oppnår forventet teknisk levetid i løpet av planperioden.

Kostnadene for dette er inkludert i beregningene.

Vekst

Det er behov for ytterligere 25 kjøretøy som vil benyttes til å realisere vekst og endringer i trafikkopplegg for lokaltogene rundt Oslo og i regiontogsegmentet på Østlandet. Det ble bevilget restverdisikring for disse togene i statsbudsjett for 2023. Det legges opp til en jevn leveranse av togsett gjennom planperioden bl.a. for å utnytte produksjonskapasiteten på en effektiv måte og for å optimalisere mottaksapparatet.

Nye togsett gir bedre plass, økt komfort og bedre mobildekning for de reisende, samt tilpasninger til reisende med spesielle behov. Videre bidrar en mer moderne materiellpark til bedre punktlighet og driftsstabilitet, og mindre utgifter til vedlikehold av vognparken.

Nytt togmateriell, inkludert nytt fjerntog- og nattogmateriell er hensyntatt i forslaget til samlet ramme for offentlig kjøp av persontransport med tog i planperioden. Dette medfører betydelig økte leiekostnader for operatøren, som igjen fører til økt behov for midler over post 70 *Kjøp av persontransport med tog*.

Eventuelt økt behov for kjøretøy som følge av tilbudsutvikling som blir prioritert i NTP 2025–2036 er ikke fullt ut hensyntatt i beregningene. Behovet gjør seg gjeldende når tilbudsforbedringene kan realiseres, det vil si etter at den nødvendige utbyggingen er gjennomført, og må følges opp i videre statsbudsjettprosesser når prioriteringene er klare.