



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1028-

29. februar 2024

Statsbudsjettet 2024 - supplerende tildelingsbrev nr. 1/2024 - oppdrag om vurdering av bestilling av nye tog på Rørosbanen

Samferdselsdepartementet (SD) viser til tildelingsbrev for 2024 datert 22. desember 2023 til Jernbanedirektoratet (Jdir). I dette supplerende tildelingsbrevet gir SD oppdrag til Jdir om å vurdere bestilling av nye tog til Rørosbanen og ev. tilhørende behov for infrastrukturinvesteringer.

Samferdselsdepartementet viser til stortingets behandling av Dokument 8:242 S (2022-2023) og Innst. 52 S (2023-2024) 21. november 2023 der det ble fattet følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.»

Representantforslag, innstilling og direktoratets vurdering av sentrale forutsetninger for anskaffelse av nye tog til Rørosbanen, jf. brev av 15. februar 2024 er vedlagt.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Bane-, plan og
miljøavdelingen

Saksbehandler
Herman Westrum
Thorsen
22 24 81 86

Oppdrag nr.	08-2024
Navn på oppdrag	vurdering av bestilling av nye tog til Rørosbanen
<p>Bakgrunn</p> <p>Oppdraget følger opp vedtak om at regjeringen så raskt som mulig fremmer forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen, jf. Stortingets behandling av Dokument 8:242 S (2022-2023) og Innst. 52 S (2023-2024) 21. november 2023. Vi viser også til direktoratets vurdering av sentrale forutsetninger for anskaffelse av nye tog til Rørosbanen, jf. brev av 15. februar 2024.</p>	
<p>Beskrivelse av oppdraget</p> <p>Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet om å utarbeide et beslutningsgrunnlag til departementets videre oppfølging av vedtaket. Direktoratet skal involvere Norske tog (NT) der dette er relevant. Pågående prosesser jf. vedlagt brev fra Jdir, vil kunne ha stor betydning for hvilke løsninger som er aktuelle, hvilken fremdrift som er mulig, og kan i tillegg ha konsekvenser for togtilbudet for Rørosbanen og for andre banestrekninger. SD ber om at direktoratet vurderer hvordan utløsning av opsjonene i kontraktene med Alstom og Stadler kan benyttes til å anskaffe nye tog til Rørosbanen. Jdir skal på bakgrunn av vurderingene anbefale hvordan opsjonene i inngåtte kontrakter bør utløses. Dersom Jdir og NT har ulike vurderinger, skal dette synliggjøres i leveransen til SD. Direktoratet skal vurdere om valg av ulike togtyper til Rørosbanen medfører behov for investeringer i jernbaneinfrastrukturen. Direktoratets anbefaling skal bygge på en samlet vurdering av relevante forhold knyttet til materiellet som kan anskaffes.</p>	
<p>Frist og rapportering</p> <p>Vurdering av utløsning av opsjoner i kontraktene med Alstom og Stadler skal inngå i Jdirs leveranser ifm. arbeidet med statsbudsjettet for 2026.</p> <p>Dersom det blir behov for infrastrukturinvesteringer som følge av bestilling av nye tog på Rørosbanen skal Jdir senest 1. juni 2024 gi en vurdering og anbefaling av ev. behov for investeringer i infrastrukturen. Jdir skal samtidig gi SD en status for arbeidet med å anskaffe nytt materiell til Rørosbanen og oversikt over fremtidige milepæler i arbeidet.</p>	

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Herman Westrum Thorsen
utredningsleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Norske tog AS
Riksrevisjonen



STORTINGET

Representantforslag 242 S

(2022–2023)

fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi

Dokument 8:242 S (2022–2023)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen

Til Stortinget

Bakgrunn

Rørosbanen har behov for nye togsett med en standard tilpasset strekningen på linje med andre fjern-togstrekninger i Norge. Rørosbanen kjøres i dag med utdaterte togsett av Type 92 som ble bygget i 1984/1985 og Type 93 som sliter med mange tekniske feil og lav tilgjengelighet. Med utdatert materiell følger det også lav kundetilfredshet. Dette materiellet kjøres sammen med to nye sett av Type 76 som ble levert i 2022. Ingen av togene er tilpasset Rørosbanen. Kundene gis et dårlig og uforutsigbart tilbud, man vet aldri hvilket tog som går. Mulighet for å lade telefoner og PC er mangelfull og på en mange timers strekning er serveringstilbudet nærmest fraværende. Tilbudet kundene gis på andre fjerntogstrekninger er i dag mye bedre og vil få et ytterligere løft med nye togsett. Med fjerntogstandard menes eksempelvis egen kafévogn, liggeseter og lekeavdeling for barna, slik som det er på Dovrebanen og Sørlands-

banen i dag. Det er ingen grunn til at kundene på Rørosbanen ikke skal gis det samme fullverdige tilbudet.

Norske tog er i ferd med å slutføre forhandlingene om nye fjerntog. Endelig bestilling av nye togsett til Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen vil bli signert innen utgangen av mai måned. Totalt bestilles 17 tog med en opsjon på totalt 100 tog. Dette er både nattog og dagtog, bimodale og elektriske. Togene er planlagt levert fra 2025–2030.

Et bedre togtilbud på Rørosbanen med direkteavganger og nytt materiell vil løfte reiselivet i hele Østerdalen. Blant annet næringsliv og befolkningen vil lettere kunne pendle og reise til Trondheim og Oslo. Videre vil bimodale tog muliggjøre et sammenhengende tilbud fra Trondheim via Rørosbanen til Oslo. Om få år vil dobbeltspor til Hamar stå ferdig og dermed få en økt kapasitet. Et samlet ordførerkollegium har bedt regjeringen om nye togsett.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.

25. mai 2023

Tor André Johnsen

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen

Hans Andreas Limi



STORTINGET

Innst. 52 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:242 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra

Venstre, André N. Skjelstad, viser til at Rørosbanen er en viktig del av transportinfrastrukturen i Norge. Banen bidrar til å knytte landet sammen nord- og sørover med både person- og godstransport.

Komiteen viser til at Rørosbanen er en av de få sentrale jernbanestrekningene i Norge som fortsatt ikke er elektrifisert. Komiteen viser til at på alle de banene som er elektrifiserte, kan man benytte det samme materialet med elektriske tog. Det kan man ikke på Rørosbanen i dag. Operatørene må derfor ha tilgang til oppdatert materiell som kan brukes på denne banen.

Komiteen viser til at Forsvarets behov for velfungerende infrastruktur og sikre transportløsninger for materiell og personell blir viktigere når Forsvaret skal forsterkes de neste årene. Dette vil også medføre økt aktivitet og flere reisende i Østerdalen. I tillegg er Rørosbanen avgjørende for å sikre transportmuligheter i den sentrale transportkorridoren nord-sør i Norge når Dovrebanen stenges av blant annet flom og ras.

Komiteen viser til at SJ Nord har tatt initiativ til og gjennomført gjennomgående togruter. Initiativet ble godkjent av Jernbanedirektoratet i fjor. Gjennomgående togruter på Rørosbanen har blitt en suksess. Det viser at banen har større potensial om infrastrukturen fungerer og operatørene har tilgang til velfungerende og oppdaterte togsett.

Komiteen viser til at drift, utbedring og vedlikehold av den eksisterende infrastrukturen i Norge blir en stadig viktigere prioritet også i et beredskapsperspektiv. Mangel på tilstrekkelig oppdaterte og velfungerende togsett på Rørosbanen gir svakere utnyttelse av den eksisterende infrastrukturen enn det som er mulig. Verdiskapingen kan forsterkes og beredskapen bedres med Rørosbanen ved gjennomføring av relativt enkle og små grep i samferdselssammenheng.

Komiteen viser til at nok materiell samt økt kapasitet på banen med noen lengre kryssningsspor vil gi muligheter for flere gjennomgående togarter og økt bruk av kollektivtransport. Banen vil på denne måten også opprettholde og forsterke sin verdi for godstransporten når andre deler av infrastrukturen i Norge er stengt under for eksempel ekstreme værhendelser.

Komiteen påpeker at den siste tids hendelser med flom og at Dovrebanen på grunn av dette har blitt satt ut av funksjon, igjen understreker at det er viktig å øke tilgangen til nok materiell på Rørosbanen. Bedre tilgang til velfungerende tog vil sørge for at flere reisende fortsatt kan bruke tog som kollektivtransport i perioder med mye nedbør eller andre uforutsette hendelser.

Komiteen påpeker at tog som fremkomstmiddel ofte gir gode muligheter til å jobbe underveis. Komiteen påpeker at reisende på Rørosbanen også bør ha samme adgang til å lade telefoner og bærbare datamaskiner på reisen som reisende på andre strekninger, men at det er ikke er muligheter for dette på flere av togene som brukes på strekningen nå.

Komiteen viser for øvrig til samferdselsministerens brev av 22. september 2023, som følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, registrerer at Jernbanedirektoratet har gjennomført en konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Anbefalingen for Røros- og Solørbanen er at de bør elektrifiseres, også fordi det gir tilsvarende driftsform som for tilstøtende banestrekninger som Kongsvinger- og Dovrebanen. Flertallet registrerer at utredningen er gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og er en del av kunnskapsgrunnlaget i arbeidet med ny nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen samtidig med fremleggningen av Nasjonal transportplan legge frem en plan for å sikre nok oppdaterte togsett også til Rørosbanen med tilsvarende standard som på lange persontogstrekninger ellers i Norge.»

Disse medlemmer viser til at togsettene som skal leveres som følge av den bestillingen av togsett som allerede er gjort av Norske tog, og som er beskrevet i representantforslaget, ikke vil leveres til drift på jernbanenettet i Norge før om et par års tid. På alle de lengre jernbanestrekningene vil det derfor gå noe tid før de gjennomgående driftes med nye persontog og togparken dermed er oppdatert.

Disse medlemmer peker på at valget av hvilken type energi som skal brukes på Rørosbanen, vil kunne påvirke behovene for ulike togsett på litt lengre sikt. Dersom banen elektrifiseres, vil det i fremtiden medføre en forenkling og effektivisering i spørsmålet om å skaffe togsett. Banen blir dermed integrert i det helhetlige jernbanenettet i Norge. Den får tilsvarende driftsform som tilstøtende banestrekninger som Kongsvinger- og Dovrebanen. Dette er i tråd med hva Jernbanedirektoratets konseptvalgutredning for reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen har påpekt. Samme togpark kan dermed benyttes på Rørosbanen som på andre togstrekninger som er elektrifiserte.

Disse medlemmer understreker likevel at det er viktig at nok oppdatert materiell sikres også til Rørosbanen i god tid før en eventuell elektrifisering er ferdigstilt. En slik ferdigstilling vil ligge noe lengre frem i tid. Også reisende på denne banen skal få grunnleggende standard, som mulighet til å lade telefoner og toaletter som er oppdatert til det man naturlig kan forvente i 2023. Derfor må en plan som legges frem samtidig med ny nasjonal transportplan om togsett til banen, se statens eksisterende hybridmateriell og nytt materiell i sammenheng, slik at en tilstrekkelig standard sikres raskt nok, som på lange persontogstrekninger ellers i Norge.

Komiteenes medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti vil påpeke viktigheten av å sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger. Disse medlemmer viser til at de 17 togene bestilt av Norske tog kun er delvis tilpasset rullestolbrukere og krever både assistanse og bruk av heis for rullestolbrukere som vil reise med togene. Det er nødvendig å sikre bedre universell utforming av togene ved bestilling av nye togsett til Rørosbanen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener det haster med å anskaffe nye tilpassede togsett til Rørosbanen, og at dette ikke skal skyves over i en vurdering av banestrekningens beskaffenhet i ny nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener at dette behovet må sees i sammenheng med anskaffelsen av nye fjerntog som pågår. Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev, der det fremkommer at fjerntoganskaffelsen først og

fremst skal være en fornyelse av kjøretøyparken på fjerntogstrekningene. Det er imidlertid fullt mulig å benytte opsjonen til å bestille ytterligere togsett som tilpasses togtilbudet på Rørosbanen. Dette vil innebære en betydelig tilbudsforbedring for de som i dag bruker togtilbudet, og vil også gjøre det aktuelt for flere å bruke Rørosbanen. Disse medlemmer vil fremheve at anskaffelse av nye bimodale togsett vil muliggjøre tilbudsforbedringer som et sammenhengende togtilbud fra Trondheim via Rørosbanen til Oslo.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at man får mer jernbane for pengene ved å utnytte de mulighetene som finnes. Å utnytte Rørosbanen, som allerede er bygd, ved å sikre bimodale tog til denne strekningen vil gi et langt bedre togtilbud for de mange reisende mellom Oslo og Trondheim. Dette medlem mener det er svært viktig å sikre utbygging av krysningsspor på Rørosbanen for å bedre tilbudet og sikre fremkommelighet på strekningen. Krysningsspor har blitt særlig aktuelt å få på plass etter at Dovrebanen ble stengt for godstrafikk. Det går kun to persontog på Rørosbanen, og venting og forsinkelser fører til at det nesten er umulig å bruke toget. Dette medlem vil derfor understreke at ved oppgradering av togstrekningen må etableringen av flere og lengre krysningsspor være høyt prioritert.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen samtidig med fremleggningen av Nasjonal transportplan, legge frem en plan

for å sikre nok oppdaterte togsett også til Rørosbanen med tilsvarende standard som på lange persontogstrekninger ellers i Norge.

Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene. Videre bes regjeringen sikre universell utforming av alle tog som bestilles til norske jernbanestrekninger.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre.

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

vedtak:

Dokument 8:242 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. november 2023

Sigbjørn Gjelsvik

leder

Jone Blikra

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1211-

22. september 2023

Dokument 8:242 S (2022-2023) - Representantforslag fra Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi, om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen

Jeg viser til brev av 26. mai 2023 der det bes om Samferdselsdepartementet sin vurdering av Dokument 8:242 S (2022-2023) fra Tor André Johnsen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Hans Andreas Limi, om å anskaffe nye togsett til Rørosbanen. Representantene fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om å gi Norske tog handlingsrom til å kunne bestille nye fjerntog til Rørosbanen. Bestillingen knyttes til anskaffelsen Norske tog gjennomfører for flere av de andre fjerntogstrekningene.»

I henhold til trafikkavtalen mellom SJ Norge og Jernbanedirektoratet skal regiontogene på strekningene Hamar-Røros-Trondheim dekke regionale reisebehov i Trøndelag og det tidligere Hedmark. Arbeidspendlere og fritidsreisende mellom Østerdalen/Elverum og Hamar er viktige målgrupper for dette regiontogtilbudet. Det skal også legges til rette for å bruke toget på interne reiser i Østerdalen. I Trøndelag skal togtilbudet på Rørosbanen fortrinnsvis dekke reisebehov for pendling og fritidsreiser fra Rørosområdet til Trondheim.

For å dekke behovet for persontransport på Rørosbanen, kjøper staten seks avganger hver vei Røros- Hamar, og tre avganger hver vei Røros-Trondheim. I trafikkavtalen har Norske tog stilt til disposisjon seks togsett for å betjene kravene til rutetilbudet, og det er ikke behov for å tilføre Rørosbanen nytt togmateriell for å oppfylle leveranseforpliktelsene. Som Storingsrepresentantene viser til benyttes i dag hovedsakelig togsett med benevnelsen Type 92 og Type 93, men SJ Norge har gjennom omdisponering av tilgjengelig kjøretøy i

Trafikkpakke 2 Nord frigjort det nye og moderne Type 76 til en avgang hver vei på Rørosbanen.

SJ Norge har fra mai 2023 forlenget enkelte avganger på Rørosbanen fra Hamar til Oslo S i sommerperioden. Dette er tilbudsforbedringer som selskapet har tatt initiativ til utenfor trafikkavtalen med Jernbanedirektoratet. Norske tog har ikke ansvar for å stille til disposisjon togmateriell for å håndtere slike kommersielle initiativ. Jernbanedirektoratet vurderer at det ikke er nødvendig å øke statens kjøp av persontransport på Rørosbanen, slik at avgangene forlenges til/fra Oslo S. Direktoratet legger til grunn at fjerntogtilbudet på Dovrebanen dekker behovet for togreiser mellom Oslo og Trondheim. Fra desember 2027 er det dessuten planlagt 30-minutters frekvens med regionekspresstog Oslo-Hamar, noe som vil gi et enda smidigere togbytte i Hamar for reisende til/fra Rørosbanen.

Storingsrepresentantene peker på bestillingen av 17 nye fjerntog tidligere i år, og at avtalen med togprodusenten Stadler, inklusive opsjoner, innebærer at det kan kjøpes inntil 100 nye togsett. De 17 bestilte fjerntogene er erstatningskjøretøy for dagens flåte av lokomotiv og vogn, og skal settes i trafikk der disse kjøretøyene brukes i dag – det vil si på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Regiontogene på Rørosbanen omfattes altså ikke av denne kjøretøyfornyelsen. Det er i den forbindelse også viktig å påpeke at Rørosbanen har en annen målgruppe enn fjerntogene, og at det derfor stilles andre krav til funksjonalitet, transportkapasitet og komfort tilpasset regiontogtrafikk sammenlignet med tilsvarende krav for fjerntogtilbudet.

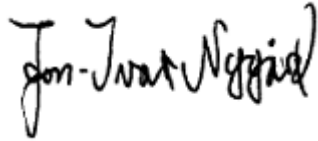
Det ligger med andre ord ingen ny tilbudsutvikling bak de fjerntogene som nå er bestilt, men en ren fornyelse av kjøretøyparken. Opsjonen på å bestille ytterligere kjøretøy skal primært dekke en eventuell videreutvikling av fjerntogtilbudet.

Jernbanedirektoratet har nylig levert en konseptvalgutredning (KVU) som vurderer reduserte utslipp av klimagasser på jernbanen. Utredningen omfatter både strekninger som ikke har elektrisk drift, og kjøretøy som kun bruker diesel, og kommer med anbefalinger knyttet til dette. Hvilken løsning som velges for de ikke-elektrifiserte banestrekningene, herunder Rørosbanen, vil kunne ha stor innvirkning på hvilke kjøretøy som kjøpes inn for å erstatte tog som skal fases ut på blant annet Rørosbanen. Dette igjen avgjør om Norske tog kan benytte en av sine aktive kontrakter med henholdsvis Stadler og Alstom, eller om selskapet blir bedt om å gjennomføre en ny konkurranse for å dekke behovet.

Dersom Norske tog og Jernbanedirektoratet mener at staten bør kjøpe tog til å opprette et fjerntogtilbud på Rørosbanen vil de alltid kunne fremme forslag om dette til Samferdselsdepartementet. Det samme gjelder om fjerntogene kan anskaffes i en form som kan benyttes i regiontogtilbudet på Rørosbanen, og dersom det skulle være tilrådelig for å opprettholde eller utvikle togtilbudet på strekningen. Det er imidlertid kostbart å kjøpe nye tog. Kostnaden ved nyanskaffelser eller utløsning av opsjoner vil som hovedregel alltid overstige terskelverdien på 1 mrd. kroner. Da er det nødvendig at investeringen kvalitetssikres i tråd med statens prosjektmodell og at Stortinget vedtar en kostnadsramme

for anskaffelsen. Samferdselsdepartementet er ved nyanskaffelser også avhengig av Stortingets samtykke for å kunne gi en såkalt restverdisikring som garanterer for verdien på togene. Jeg vil ikke anbefale å endre dagens praksis der Stortinget tar stilling til den konkrete toganskaffelsen, og blir gjort kjent med kostnad for anskaffelsen, antall tog som skal kjøpes og rutetilbudet togene skal gi.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J'.

Jon-Ivar Nygård

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 15.02.2024
Saksref.: 202400002-91
Deres ref.:

Vedrørende anmodningsvedtak om nye fjerntog til Rørosbanen - forutsetninger og pågående prosesser

Vi viser til e-post av 07.02.2024, der departementet ber direktoratet redegjøre kort for hvilke forutsetninger og pågående prosesser som er relevante å se hen til når beslutningsgrunnlaget for anmodningsvedtaket¹ om nye fjerntog til Rørosbanen skal utarbeides.

Innledende kommentar

Utgangspunktet er at Rørosbanen i dag hovedsakelig betjenes av syv tog av Type 93, som ble anskaffet på starten av 2000-tallet. Dette er et for lite antall til at det er hensiktsmessig å igangsette en egen anskaffelse for nye tog til Rørosbanen. Muligheter for nye tog til Rørosbanen ligger dermed i eksisterende kontrakter om toganskaffelser, med hhv. Alstom (nye lokal- og regiontog) og Stadler (nye fjerntog).

Nedenfor redegjør vi kort for hvilke muligheter og begrensninger som ligger i eksisterende kontrakter. I den forbindelse påpekes at Jernbanedirektoratet, ifm. arbeidet med statsbudsjettet for 2026, skal vurdere utløsning av opsjoner i disse kontraktene.

Videre viser vi til det pågående arbeidet med tiltak som skal gi en mer miljøvennlig jernbane, herunder oppfølging av KVVU GREEN. KVVU GREEN er nå gjenstand for ekstern kvalitetssikring. Avslutningsvis, som også adressert i anmodningsvedtaket, peker vi på kravet om universell utforming som en viktig forutsetning for toganskaffelser.

Inngåtte kontrakter om toganskaffelser

Det er de senere årene inngått kontrakter om to store toganskaffelser: Nye lokaltog (N05) og regiontog (N06) skal produseres av Alstom. Hovedanskaffelsen er på 30 lokaltog, som skal erstatte gammelt materiell som brukes i Østlandsområdet. Lokaltogene vil bli levert fra 2025 til 2026. Kontrakten inkluderer opsjon til å anskaffe ytterligere 170 tog. Stortinget vedtok ifm. behandlingen av Prop 1 S (2022-2023) å anskaffe 25 tog fra opsjonen (19 regiontog N06, og seks lokaltog N05). Disse vil bli levert fra 2026 til 2027. Staten har dermed opsjon på å kjøpe total ytterligere 145 tog fra Alstom (lokal- eller regionaltog). Tog anskaffet gjennom å utløse ytterligere opsjoner vil først kunne bli levert fra 2028.

Stortinget vedtok ifm. behandlingen av Prop 1 S (2021-2022) å kjøpe nye fjerntog. Nye fjerntog (N10 og N11) skal produseres av Stadler. Hovedanskaffelsen på 17 tog skal erstatte dagens togsett som består av lokomotiv og vogner, og som kjører på Bergensbanen, Sørlandsbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Togene vil bli levert fra 2027 til 2029. Materiellet som brukes i dag er gammelt, og har passert teknisk levetid. Det haster med å bytte ut togene. Totalt har staten avtale om å anskaffe inntil 100 tog. Togene i hovedanskaffelsen er 220 meter lange, og teller i denne sammenhengen som to togsett. Staten kan dermed

¹ Ref. Stortingets behandling av Dokument 8:242 S (2022-2023) og Innst. 52 S (2023-2024) 21. november 2023.

kjøre ytterligere 66 togsett på 110 meter gjennom kontrakten. Tog anskaffet gjennom å utløse opsjoner i fjerntoganskaffelsen vil først kunne bli levert fra 2029.

Muligheter innenfor eksisterende kontrakter

Siden Rørosbanen ikke er elektrifisert, er det kun fjerntoganskaffelsen som er aktuell fordi det er den eneste som inkluderer hybrid-tog (N11), det vil si tog som både kan kjøre elektrisk under kontaktledning og på diesel (samt traksjonsbatterier) på ikke-elektrifiserte strekninger.

N11-tog kan benyttes på Rørosbanen, men banen er ikke tilpasset en tog lengde på 220 meter. Uten tilpasninger vil mange av utgangene i toget ikke kunne benyttes fordi toget er lengre enn plattformene. Direktoratet har i dag ikke oversikt over kostnadene ved å gjøre tilpasninger på stasjoner, og i infrastrukturen for øvrig, for å kunne bruke N11-togene på en effektiv måte på Rørosbanen. Alternativt, dersom N11 skal anskaffes i en versjon på 110 meter, vil det påløpe ekstra kostnader og tidsbruk til redesign av togenes konstruksjon. Det må for eksempel vurderes om det er nødvendig/ønskelig å gjøre endringer i utformingen av togene (som i et fjerntogtilbud vil inkludere bistro og lekevogn) for bruk i et regiontilbud som på Rørosbanen.

Pågående arbeid med å redusere utslipp av klimagasser på jernbanen – KVV GREEN

Tog fra Alstom-kontrakten kan kun benyttes på Rørosbanen dersom banen hel- eller del-elektrifiseres. Muligheten for å anskaffe N06-tog til Rørosbanen må dermed ses i sammenheng med en eventuell beslutning om å gjennomføre nødvendige investeringsprosjekter på banen. Vi viser i denne sammenheng til KVV Green om tiltak som skal gi en mer miljøvennlig jernbane som nå er gjenstand for ekstern kvalitetssikring.

I 2022 ble nye hybrid-tog (Type 76) tatt i bruk på Trønderbanen og Nordlandsbanen på strekningen mellom Trondheim og Steinkjer. Dette er de siste og nyeste FLIRT-togene fra Stadler, en anskaffelse som omfattet totalt 150 tog. To av totalt 14 tog Type 76 benyttes også på Rørosbanen. Dersom det besluttes å elektrifisere banestrekningen til Steinkjer, kan disse togene erstattes av anskaffelse av elektriske tog (N06 eller N10), og flere Type 76 flyttes over til Rørosbanen.

Krav om universell utforming

Avslutningsvis nevnes at krav om universell utforming av togene også vil kunne påvirke hvilke tog som anskaffes til Rørosbanen. Vi viser i denne sammenheng til oppdraget om å vurdere utformingen på fjerntogene for å oppnå bedre tilgjengelighet som har frist til departementet 1. mars 2024, samt universell utforming av Type 76 og N05/N06 togene.

Med vennlig hilsen

Marit Rønning
Assisterende jernbanedirektør

Erik Lund
Avdelingsdirektør

Kopi: Samferdselsdepartementet v/ Cecilie Taule Fjordbakk

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur