

Stortingets utredningsseksjon

Til: (...)

Dato: 22.12.2025

Utredet: (...)

Oppdragsnr: 2025285

Utviklingen i statlig pengebruk på drift av persontog og administrasjon i perioden 2012 til nå

OPPDAG

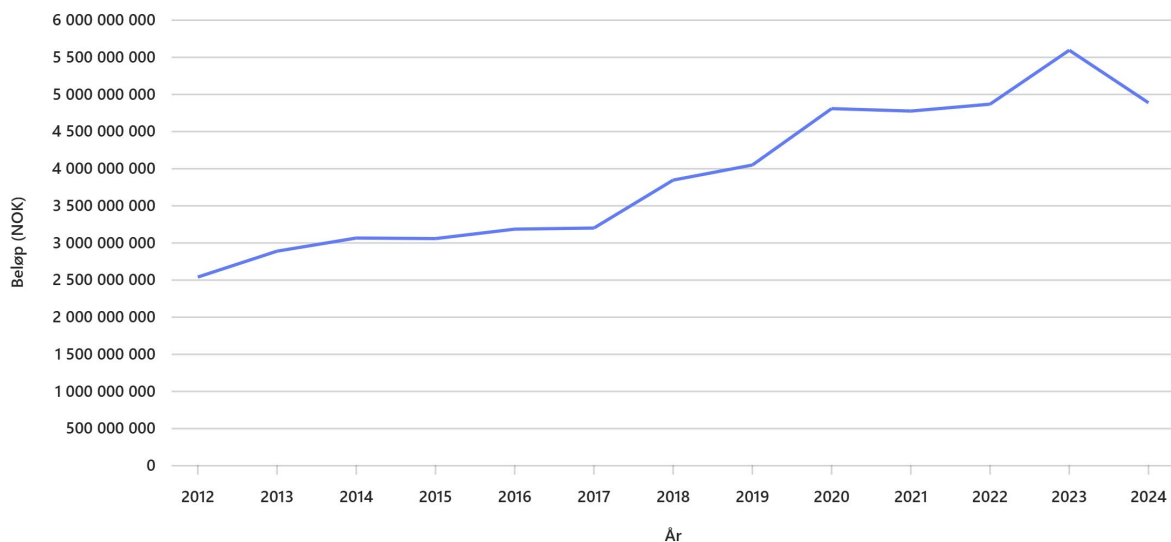
Hvordan har utviklingen i statlig pengebruk på drift av persontog vært i perioden 2012 til nå, og hvordan har utviklingen vært i utgifter til administrasjon i samme periode?



SAMMENDRAG

Før jernbanereformen trådte i kraft 1. januar 2017, ble det meste av persontransport med tog utført av Vy (tidligere NSB) etter avtale med Samferdselsdepartementet. Etter reformen har trafikkpakker suksessivt blitt tildelt gjennom konkurranse, og kontrakter er blitt inngått med Jernbanedirektoratet som kontraktspart. I dag drifter flere togselskaper ulike strekninger i Norge. Togtrafikken på Østlandet er imidlertid tildelt Vy utenfor rammene av en anbudskonkurranse. Vy har også fått tildelt en femårig kontrakt om Sørlandsbanen fra 2027 uten konkurranse.

Både før og etter reformen har persontransporten i hovedsak vært basert på nettokontrakter der togselskapene mottar et vederlag fra staten, i tillegg til billettinntektene. Når det gjelder spørsmålet om utviklingen i statlig pengebruk på drift av persontog, har vi lagt til grunn at det siktes til utviklingen i dette statlige vederlaget (alternative tilnærminger er omtalt i utredningen). Grafen nedenfor viser utviklingen i disse utgiftene i nominelle beløp i perioden 2012–2024.

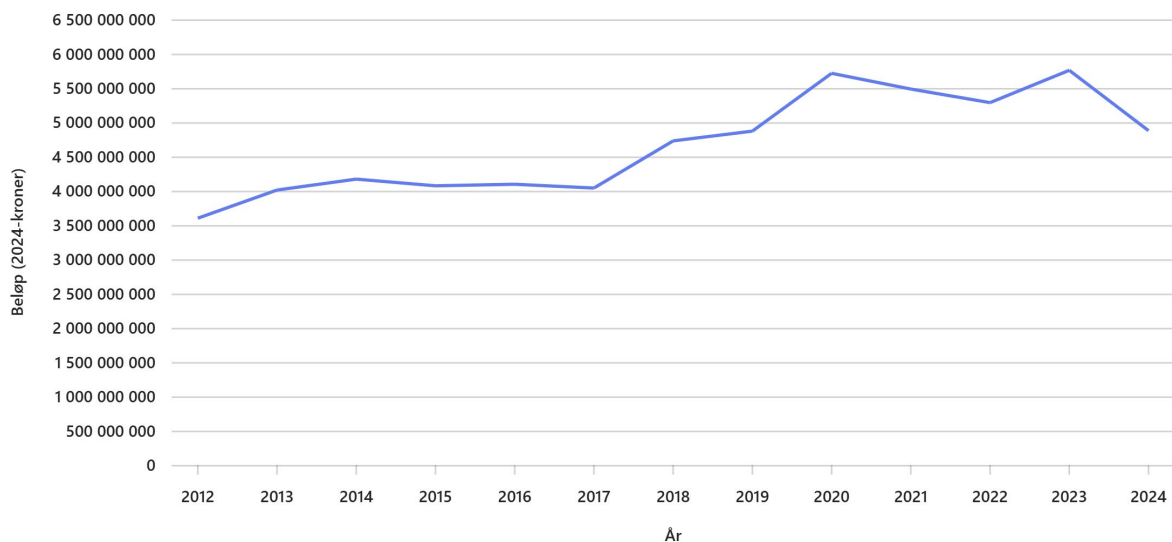


* Grafen viser utviklingen i statens nominelle utgifter til kjøp av persontransport med tog slik de fremkommer av post 70, kapittel 1352, i statsregnskapet under Samferdselsdepartementet.

Innenfor oppdraget rammer har vi hatt begrensede muligheter for å utarbeide fremstillinger som tar høyde for ulike kostnadsdrivende faktorer. For å gi et mer nyansert bilde, har vi imidlertid valgt å medta fremstillinger hvor det er justert for utvikling i konsumprisindeksen og for antall passasjerkilometer (dvs. antall passasjerer multiplisert med antall reiste kilometer) – se neste side.

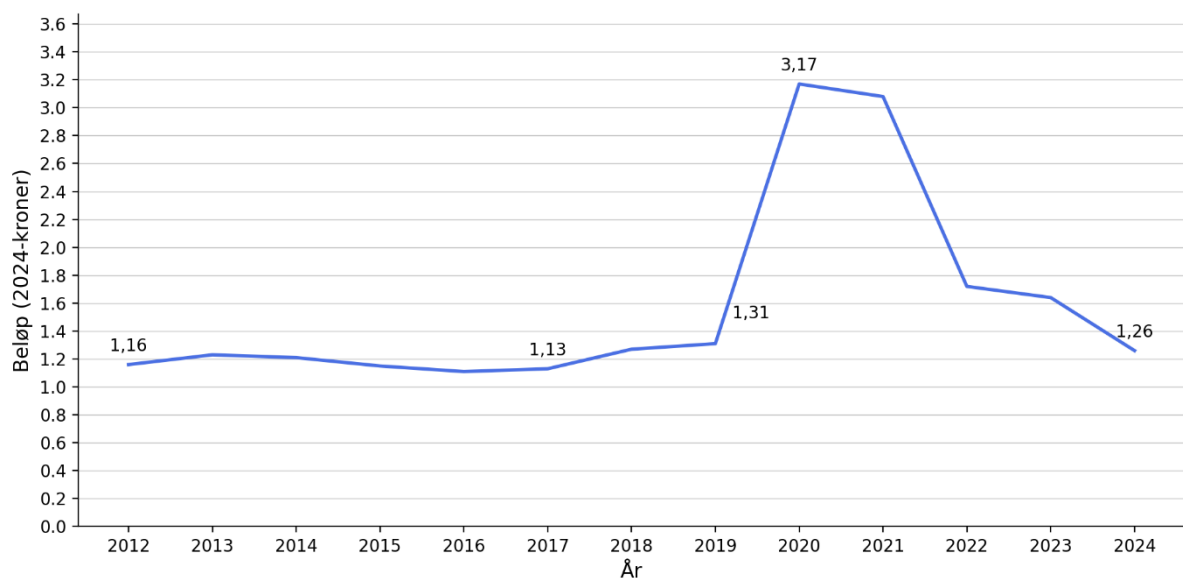
Vi har for øvrig ikke sett nærmere på bakenforliggende årsaker til utviklingen. Det kan likevel være grunn til å fremheve at togselskapene, i årene 2020, 2021 og 2022, mottok kompensasjon for bortfall av inntekter grunnet korona-pandemien.

Dersom det justeres utviklingen iht. konsumprisindeksen (totalindeksen) ser utviklingen i statens utgifter til kjøp av persontransporttjenester med tog slik ut:



* Grafen viser årlige utgifter til kjøp av persontransport med tog for perioden 2012-2024, justert til 2024-kroner.

Dersom det ytterligere justeres for utviklingen i passasjerkilometer, slik at årlige utgifter til kjøp av persontransport med tog deles på antall passasjerkilometer, ser utviklingen slik ut:



*Grafen viser årlige utgifter til kjøp av persontransport med tog per passasjerkilometer, justert til 2024-kroner, for perioden 2012-2024.

Tabeller med konkrete tall er inntatt i utredningen.

Når det gjelder statens utgifter til *administrasjon* av kontraktene med togselskapene, har vi ikke funnet spesifikk informasjon. En rapport utarbeidet av KPMG på oppdrag fra Samferdselsdepartementet peker imidlertid på at det er relativt få ansatte i Jernbanedirektoratet som arbeider med oppfølging av trafikkpakkene. Rapporten uttrykker at en overgang fra konkurranse til direktetildeling antakelig ikke vil påvirke ressursbehovet internt i Jernbanedirektoratet. Informasjon i tidligere svar på budsjettspørsmål i forbindelse med budsjettforhandlingene kan tyde på at Jernbanedirektoratet benytter omtrent ett årsverk til å følge opp hver enkelt trafikkavtale.

INNHOLD

OPPDRA	1
SAMMENDRA	2
1	Innledning.....6
2	Metode6
2.1	Bakgrunn 6
2.2	Fremgangsmåte 7
2.3	Særlige merknader – andre rapporter om kostnadsutvikling m.m. i jernbanesektoren.... 8
3	Utvikling i nominelle utgifter til persontransport med tog (2012–2024) 10
3.1	Tabell 1: Kjøp av persontransport med tog – utgifter per år i nominelle kroner 10
3.2	Graf 1: Utvikling i nominelle utgifter til kjøp av persontransport med tog 10
4	Utvikling i konsumprisjusterte utgifter til persontransport med tog (2012–2024) 11
4.1	Tabell 2: Kjøp av persontransport med tog - utgifter per år konsumprisjustert 11
4.2	Graf 2: Utvikling i utgifter til kjøp av persontransport med tog i 2024-kroner..... 11
5	Utvikling i utgifter til persontransport med tog per passasjerkilometer (2012-2024) .. 13
5.1	Tabell 3: Oversikt over passasjerkilometer og kostnad per passasjerkilometer 13
5.2	Graf 3: Kjøp av persontransport med tog: utvikling i nominelle utgifter per passasjerkilometer 14
5.3	Graf 4: Kjøp av persontransport med tog: utvikling i konsumprisjusterte utgifter per passasjerkilometer 14
6	Utgifter til administrasjon av kontraktene med togselskapene 15

1 Innledning

Utredningsseksjonen er bedt om å utarbeide en oversikt over utviklingen i statens utgifter til drift og administrasjon av persontogtrafikk fra 2012 og frem til i dag.

Med *driftsutgifter* forstår vi utgiftene direkte forbundet med utførelsen av persontransport med tog. I dag utføres persontransport med tog av ulike togselskaper etter avtale med Jernbanedirektoratet. De fleste av disse avtalene er nettokontrakter der togselskapene mottar vederlag fra staten via Jernbanedirektoratet, i tillegg til billettinntekter. I denne utredningen har vi undersøkt utviklingen i størrelsen på beløpet som utbetales av staten i forbindelse med kjøp av transporttjenester, slik dette kommer til uttrykk i regnskapstallene for gjeldende budsjettkapittel 1352 post 70 og tidligere budsjettkapitler og poster med samme innhold. Utenfor faller utgifter til drift og vedlikehold av infrastruktur mv. (avtaler om drift og vedlikehold av infrastruktur inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR).

Når det gjelder *administrasjonsutgifter*, er det i korrespondanse med oppdragsgiver avklart at det siktes til utgiftene forbundet med å administrere kontraktene med togselskapene.

2 Metode

2.1 Bakgrunn

Togselskapene som i dag mottar statlig vederlag for å utføre persontransport omfatter:

- ♦ Vy-gruppen, som har to trafikkavtaler for Østlandet
- ♦ Go-Ahead Norge, som har trafikkavtale for trafikkpakke Sør
- ♦ SJ Norge, som har trafikkavtale for trafikkpakke Nord
- ♦ Vy tog, som har trafikkavtale for trafikkpakke Vest
- ♦ SJ AB, som har trafikkavtale for strekningen Oslo-Karlstad/Stockholm og for strekningen Narvik-Riksgränsen/Kiruna

Jernbanedirektoratet har for øvrig konsesjonsavtaler med Flytoget AS for tilbringertjenesten til Oslo lufthavn og med Vygruppen for Flåmsbanen. Det ytes imidlertid ikke vederlag fra staten under disse avtalene. Under koronapandemien mottok derimot Flytoget delvis kompensasjon for tapte billettinntekter gjennom tilleggsavtale med Jernbanedirektoratet.¹

Det er grunn til å fremheve at jernbanesektoren har sett annerledes ut i den perioden som undersøkes. 1. januar 2017 markerer et viktig skille – da trådte jernbanereformen i kraft. Før denne datoen utførte VY/NSB det meste av persontransport etter avtale med

¹ Se f.eks. [Årsrapport 2020 | Jernbanedirektoratet](#) s. 29. Årsrapportene omtaler ikke kompensasjon til Flåmsbanen. Det ser likevel ut til at Flåmsbanen mottok støtte under pandemien (se f.eks. artikkelen [Flåmsbana får 10 millioner i koronastøtte \(Sogn Avis, 26. januar 2021\)](#)), men vi har ikke undersøkt nærmere hvilke kanaler denne støtten ble formidlet gjennom.

Samferdselsdepartementet.² Deretter har trafikkpakker suksessivt blitt konkurranseutsatt,³ og kontrakter har blitt inngått med Jernbanedirektoratet som kontraktspart. Go-Ahead ble tildelt trafikkpakke Sør i 2018 (oppstart desember 2019), SJ ble tildelt trafikkpakke Nord i 2019 (oppstart juni 2020) og Vy ble tildelt trafikkpakke Vest i 2020.

I 2021 ble konkurransen om persontrafikken på Østlandet avlyst. I stedet ble trafikkavtaler for Østlandet direktetildelt Vy i 2023, etter forhandlinger med Vy og Flytoget. Vy og Flytoget er siden slått sammen, slik at Flytoget er blitt et datterselskap i Vygruppen, med virkning fra 1. januar 2025. Vy er dessuten, uten konkurranse, tildelt en femårig kontrakt på Sørlandsbanen når Go-Aheads kontrakt utløper i desember 2027. Vi har ikke sett nærmere på de rettslige rammene for disse tildelingene, men nevner at ESA har reagert på dem.⁴

2.2 Fremgangsmåte

For å besvare spørsmålet vedrørende driftsutgifter har vi gjennomgått regnskapstall under Samferdselsdepartementet i Meld. St. 3 Statsrekneskapen. Konkret har vi sett på post 70 «Kjøp av persontransport med tog», under kapittel 1352 (Jernbanedirektoratet).⁵

Post 70 omfatter i dag statlig kjøp av ulønnsomme persontransporttilbud med tog som staten ved Jernbanedirektoratet kjøper fra Vygruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS og Vy Tog AS. Videre dekker bevilgningen kjøp av ulønnsom grensekryssende trafikk på strekningene Narvik–Kiruna–Stockholm og Oslo–Karlstad–Stockholm.

I punkt 3 presenterer vi statens nominelle utgifter til kjøp av persontransport med tog for perioden 2012–2024, både i tabellform og ved graf. Disse tallene viser den nominelle utviklingen og tar ikke hensyn til prisnivå, trafikkmengde, pandemieffekter eller andre kostnadsdrivende faktorer. Dersom slike forhold inkluderes, vil utviklingen fremstå annerledes.

Innenfor rammen av oppdraget har vi begrensede muligheter til å utarbeide fremstillinger som justerer for alle relevante forhold. Vi har likevel valgt å inkludere enkelte justerte fremstillinger for å gi et mer nyansert bilde av utviklingen:

- ♦ I punkt 4 har vi justert tabellen og grafen slik at det er korrigert for utviklingen i konsumprisindeksen (totalindeksen).
- ♦ I punkt 5 har vi justert fremstillingen ytterligere ved å relatere utgiftene til trafikkmengde. Dette er gjort ved å beregne utgifter per passasjerkilometer, basert på statistikk fra SSB. Passasjerkilometer er et mål på transportarbeid som beregnes ved å multiplisere antall

² Trafikkavtalen mellom VY/NSB og Samferdselsdepartementet var også en nettokontrakt, se omtale blant annet i [Prop. 1 S \(2012-2013\), under Samferdselsdepartementet, Del 2](#). Med unntak av NSB sine dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen, ble all persontrafikk som NSB tilbød regulert av denne avtalen. Se for øvrig proposisjonen for en nærmere beskrivelse av strekninger med andre operatører.

³ For helhetens skyld nevner vi at Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt allerede i 2006. NSB Gjøvikbanen AS vant konkurransen – se omtale i [På sporet av konkurranse – Foreløpige erfaringer med konkurranseutsetting på Gjøvikbanen \(TØI rapport 1104/2010\)](#).

⁴ Når det gjelder Sørlandsbanen har ESA utstedt et "Letter of Formal Notice", som er første steg i en traktatbruddsprosedyre mot en EØS/EFTA-stat – se [ESA asks Norway to comply with EEA rules on rail services contracts | ESA](#). Saken vedrørende trafikkpakkene for Østlandet befinner seg på et tidligere stadium – her har ESA bedt om norske myndigheter om å redegjøre for sitt syn, se [Public document database | ESA](#).

⁵ Før jernbanereformen: programområde 21.50, kapittel 1351.

passasjerer med antall reiste kilometer. Punkt 5 inneholder tabeller og grafer som viser den årlige utviklingen i utgifter per passasjerkilometer i henholdsvis nominelle og konsumprisjusterte beløp.

Selv om vi i denne utredningen ikke ser nærmere på bakenforliggende årsaker til utviklingen, er det særlig grunn til å fremheve koronapandemien. I 2020, 2021 og 2022 mottok togselskapene kompensasjon for bortfall av inntekter som følge av pandemien, gjennom tilleggsavtaler med togselskapene.⁶ Det skjedde også reforhandlinger av eksisterende avtaler i 2022. Se omtale i følgende årsrapporter fra Jernbanedirektoratet:

- ♦ [Årsrapport 2020](#) s. 26 følgende og s. 49.
- ♦ [Årsrapport 2021](#) s. 26 følgende og s. 52.
- ♦ [Årsrapport 2022](#) s. 21 og s. 46.

Disse tilleggsavtalene ble dekket av bevilgningen under post 70.

I 2023 ble dessuten trafikkavtalene med SJ Norge og Vy Tog reforhandlet for «å sikre økonomisk bærekraft i avtalene i kjølvannet av koronapandemien og trafikksvikten den førte til» – se [årsrapport 2023](#) s. 3.

Når det gjelder spørsmålet om utgifter til administrasjon av kontraktene med togselskapene, har vi ikke funnet konkret informasjon. Vi har imidlertid funnet informasjon i rapporter og svar på budsjettspørsmål som gir indikasjoner på hvor store ressurser som benyttes på dette i dag. Dette er nærmere omtalt i punkt 6.

2.3 Særlige merknader – andre rapporter om kostnadsutvikling m.m. i jernbanesektoren

Det er flere tilnærminger når det gjelder å analysere utviklingen i jernbanesektoren. Ulike rapporter har vurdert utfordringer, kostnadsutvikling og konsekvenser av jernbanereformen, blant annet:

- ♦ [Kartlegging av organisatoriske og styringsmessige utfordringer i jernbanesektoren \(KPMG, 15. august 2023\)](#)
- ♦ [En perfekt avsporing - Norsk jernbane fra transportør til supermarked \(For velferdsstaten, Rapport 1: 2022\)](#)
- ♦ [Markedet overtar - konsekvenser av jernbanereformen \(De Facto, Rapport 2:2020\)](#)

KPMG-rapporten, utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, analyserer blant annet utviklingen i statlige kostnader per passasjerkilometer i perioden 2012–2021.⁷ For å komme frem til den årlige kostnaden per passasjerkilometer har rapportforfatterne tatt utgangspunkt i det totale beløpet som årlig bevilges jernbaneformål under programkategori 21.50 i Samferdselsdepartementets budsjett, og deretter delt dette beløpet på antall passasjerkilometer. Resultatet av denne beregningen er ansett for å være beløpet staten årlig betaler for å frakte én person én kilometer.

⁶ Noe av dette ser ut til å ha blitt tilbakebetalt, se f.eks. [årsrapport 2023](#) s. 44 (under omtalen av trafikkpakke 2 Nord).

⁷ Se s. 10 i rapporten.

Det er grunn til å fremheve at programkategori 21.50 omfatter ikke bare bevilgninger til kjøp av persontransporttjenester med tog, men også til en rekke andre formål – blant annet Jernbanedirektoratets driftsutgifter, kjøp av infrastrukturtjenester (som drift, vedlikehold og investeringer), tilskudd til togmateriell og kulturminner i jernbanesektoren, samt bevilgninger til Statens jernbanetilsyn.⁸ KPMG-rapportens beregning bygger altså på en kostnadsbase som også inneholder utgiftsposter som ikke er direkte relatert til selve utførelsen av persontransporten, men som kan sies å inngå i et bredere bilde.

Til forskjell fra KPMG-rapporten, har vi i denne utredningen sett isolert på utviklingen i utgiftene til kjøp av persontransporttjenester fra togselskapene. Vi har basert oss på regnskapstall, ikke tallene i saldert budsjett, slik det er gjort i KPMG-rapporten.

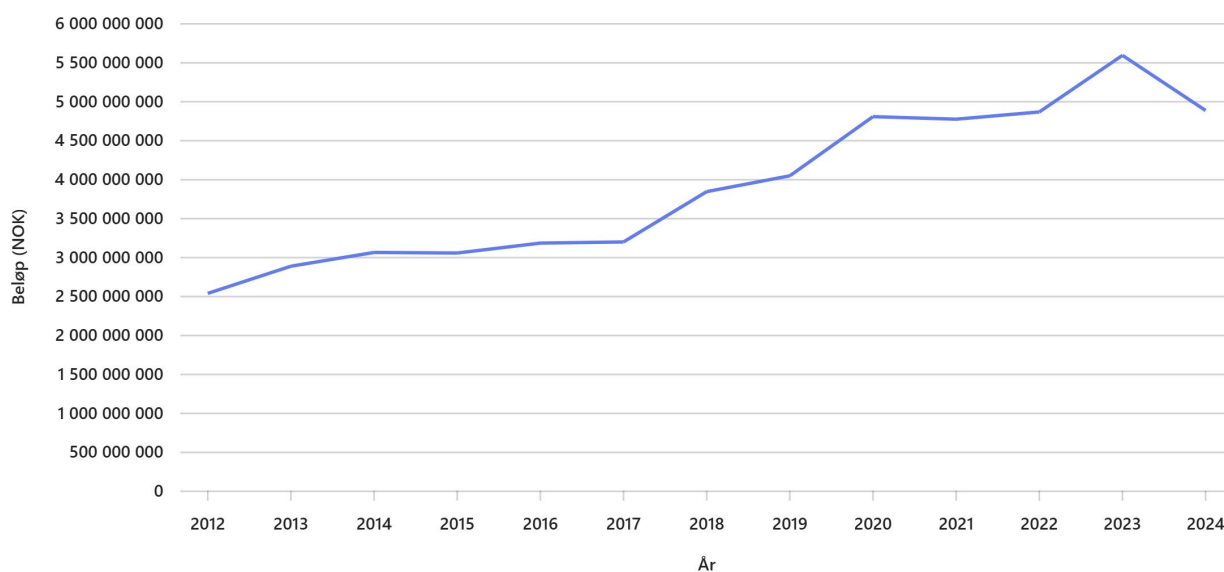
⁸ Se oversikten i f.eks. [Prop. 1 S \(2022-2023\), under Samferdselsdepartementet, kapittel 5, programkategori 21.50.](#)

3 Utvikling i nominelle utgifter til persontransport med tog (2012–2024)

3.1 Tabell 1: Kjøp av persontransport med tog – utgifter per år i nominelle kroner

År	Utbetalt beløp (NOK)	Kilde
2012	2 529 816 000	Meld. St. 3 (2012-2013) s. 127
2013	2 878 661 000	Meld. St. 3 (2013-2014) s. 129
2014	3 055 323 000	Meld. St. 3 (2014-2015) s. 134
2015	3 047 901 000	Meld. St. 3 (2015-2016) s. 133
2016	3 175 137 000	Meld. St. 3 (2016-2017) s. 132
2017	3 189 871 000	Meld. St. 3 (2017-2018) s. 133
2018	3 835 852 000	Meld. St. 3 (2018-2019) s. 132
2019	4 038 653 000	Meld. St. 3 (2019-2020) s. 132
2020	4 798 248 000	Meld. St. 3 (2020-2021) s. 141
2021	4 765 344 000	Meld. St. (2021-2022) s. 140
2022	4 858 329 000	Meld. St. (2022-2023) s. 141
2023	5 584 823 000	Meld. St. 3 (2023-2024) s. 144
2024	4 877 111 000	Meld. St. 3 (2024-2025) s. 144

3.2 Graf 1: Utvikling i nominelle utgifter til kjøp av persontransport med tog



*Grafen viser utviklingen i statens nominelle utgifter til kjøp av persontransport med tog slik de fremkommer av post 70, kapittel 1352, i statsregnskapet under Samferdselsdepartementet.

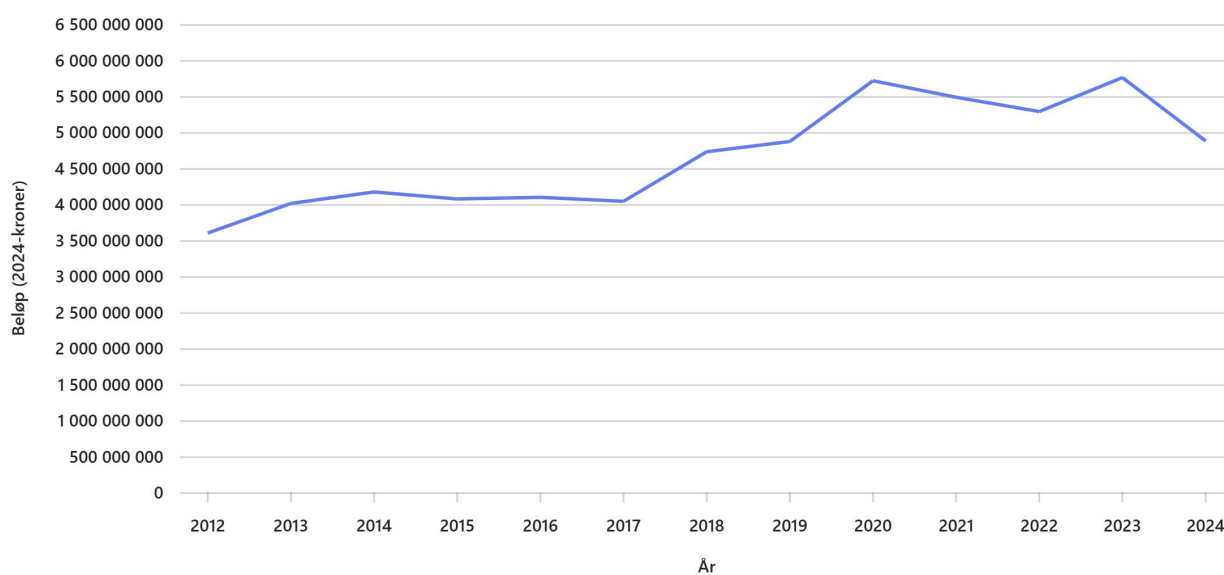
4 Utvikling i konsumprisjusterte utgifter til persontransport med tog (2012–2024)

4.1 Tabell 2: Kjøp av persontransport med tog - utgifter per år konsumprisjustert

År	Beløp (2024-kroner)
2012	3 599 397 419
2013	4 010 313 969
2014	4 169 470 407
2015	4 071 995 736
2016	4 094 578 216
2017	4 039 495 409
2018	4 727 581 432
2019	4 869 711 560
2020	5 713 421 861
2021	5 483 634 439
2022	5 285 608 749
2023	5 757 194 080
2024	4 877 110 502

*Beløpene er omregnet til 2024-kroner ved hjelp av [SSBs priskalkulator](#). Gjennomsnittet for årene er lagt til grunn.

4.2 Graf 2: Utvikling i utgifter til kjøp av persontransport med tog i 2024-kroner



*Grafen viser utviklingen i statens utgifter til kjøp av persontransport med tog, justert til 2024-kroner (konsumprisjustert). Tallene er hentet fra post 70 under kapittel 1352 i statsregnskapet for Samferdselsdepartementet.

5 Utvikling i utgifter til persontransport med tog per passasjerkilometer (2012-2024)

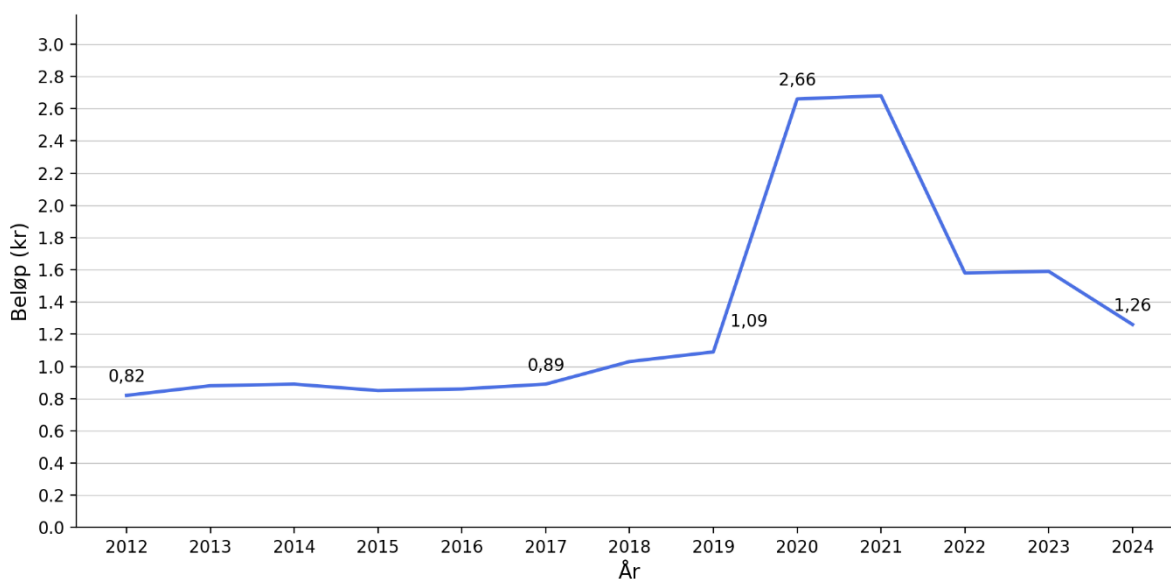
5.1 Tabell 3: Oversikt over passasjerkilometer og kostnad per passasjerkilometer

År	Passasjerkilometer	Kostnad per passasjerkilometer (nominelle beløp)	Kostnad per passasjerkilometer (2024-kroner)
2012	3 091 569 419	0,82	1,16
2013	3 259 864 133	0,88	1,23
2014	3 439 782 823	0,89	1,21
2015	3 555 033 832	0,86	1,15
2016	3 695 147 322	0,86	1,11
2017	3 584 485 060	0,89	1,14
2018	3 721 894 539	1,03	1,27
2019	3 715 089 785	1,09	1,31
2020	1 803 943 240	2,66	3,17
2021	1 780 344 681	2,68	3,08
2022	3 079 399 944	1,58	1,72
2023	3 512 755 865	1,59	1,64
2024	3 876 114 162	1,26	1,26

*Tabellen viser antall passasjerkilometer (antall reisende multiplisert med antall reiste kilometer) per år og utgifter til kjøp av persontransport med tog per passasjerkilometer, i henholdsvis nominelle og konsumprisjusterte beløp. Kilden for passasjerkilometer-tallene er [Tabell 04780 Gods- og persontransport med jernbane | SSB.no](#).

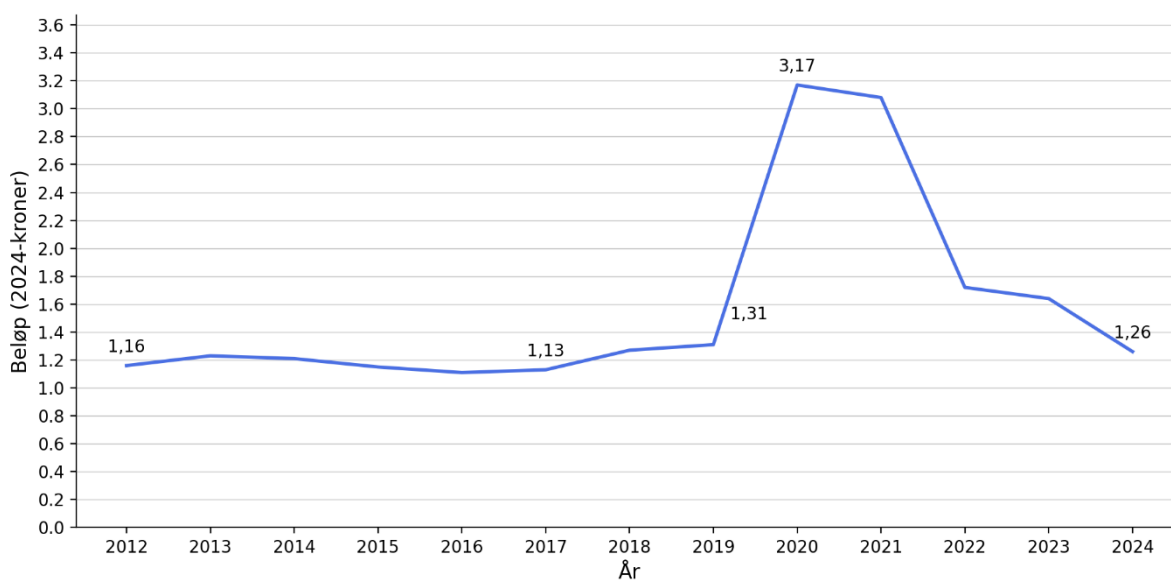
** SSB opplyser at automatisk passasjertelling ble tatt i bruk på Østlandet i 2017. Disse tallene vil ikke være direkte sammenlignbare med tall fra tidligere år. Videre opplyses at togoperatør på Gjøvikbanen tok i bruk en ny beregningsmodell i 2019 for antall passasjerer og passasjerkilometer. Tallene for Gjøvikbanen f.o.m. 2019 er derfor ikke sammenlignbare med tidligere år. Se [Om statistikken | SSB.no](#).

5.2 Graf 3: Kjøp av persontransport med tog: utvikling i nominelle utgifter per passasjerkilometer



* Grafen viser årlige utgifter til kjøp av persontransport med tog per passasjerkilometer for perioden 2012-2024.

5.3 Graf 4: Kjøp av persontransport med tog: utvikling i konsumprisjusterte utgifter per passasjerkilometer



* Grafen viser årlige utgifter til kjøp av persontransport med tog per passasjerkilometer, justert til 2024-kroner, for perioden 2012-2024.

6 Utgifter til administrasjon av kontraktene med togselskapene

Vi har ikke funnet spesifikk informasjon om Jernbanedirektoratets utgifter til administrering av kontraktene med togselskapene (kontraktsoppfølging mv.). I statsbudsjettet er det for Jernbanedirektoratet angitt en generell post – «Post 01 Driftsutgifter» – som *blant annet* omfatter «forvaltning av kjøp av persontransporttjenester med tog, herunder konkurranseutsetting».⁹ [KPMG-rapporten](#) fremhever midlertid at det er relativt få som jobber med oppfølging av persontogtrafikkpakkene (s. 52):

«Basert på intervjuer virker det ikke nødvendigvis som at en overgang til direktetildeling vil få konsekvenser for det interne ressursbehovet i Jernbanedirektoratet. Det skyldes at det er relativt få som jobber med oppfølging av persontogtrafikkpakkene i direktoratet. Det poengteres at det imidlertid fremdeles vil være viktig at avtalene følges opp, og at direktoratet kontrollerer at selskapene leverer det som er avtalt.»

Når det gjelder antall årsverk, har vi funnet noe informasjon i svar på budsjettspørsmål fra statsbudsjettforhandlingene for 2020 og 2021:

- ♦ I [svar på spørsmål 235 fra Finanskomiteen/SPs fraksjon av 8.10.2020](#) uttrykte Samferdselsdepartementet følgende (vår utheving):

«Jernbanereformen er nå i en annen fase enn da den ble iverksatt, og oppfølging av reformen inngår i den alminnelige virksomhets- og eierstyringen. Det rapporteres derfor ikke særskilt på oppfølging av reformen.

*Jernbanedirektoratet har budsjettert med åtte-ni årsverk i arbeidet med konkurranseutsetting av trafikkpakker i 2021. Det er fordelt **på tre årsverk for oppfølging av tidligere konkurranseutsatte trafikkpakker** og fem-seks årsverk til gjennomføring av konkurransen for Trafikkpakke 4. Kostnaden er beregnet til 10-11 mill. kroner i interne kostnader. I tillegg kommer innleie av bistand i forbindelse med gjennomføring av tilbudsfasen for Trafikkpakke 4, Dette er estimert til kr 5-6 mill. kroner.*

Jernbanedirektoratet benytter ett årsverk for å følge opp direktetildelte trafikkavtaler med Vygruppen og Vy Gjøvikbanen AS.

Samferdselsdepartementet viser til at konkurranseutsettingen av de første tre trafikkpakkene (Sør, Nord og Vest), er beregnet å gi besparelser i de statlige vederlagene til persontransporttjenester med tog på om lag 12,7 mrd. kroner over kontraktsperioden på ti år, sammenliknet med å videreføre dagens tilbud i de tidligere avtalene.»

- ♦ I [svar på spørsmål 194 fra Finanskomiteen/Rødts fraksjon av 14.10.2021](#) uttrykte Samferdselsdepartementet følgende (vår utheving):

*«Jernbanedirektoratet har budsjettert med sju-åtte årsverk til arbeidet med konkurranseutsetting av trafikkpakker i 2022. Det er fordelt med **tre årsverk til å følge***

⁹ Se f.eks. [Prop. 1 \(2018-2019\), under Samferdselsdepartementet, del 5, programkategori 21.50, kap. 1352](#), Post 01 Driftsutgifter.

opp tidligere konkurranseutsatte trafikkpakker, to årsverk til å implementere Trafikkpakke 4 og to-tre årsverk til å utarbeide konkurransegrunnlag for Trafikkpakke 5. Interne kostnader i Jernbanedirektoratet utgjør derfor til 9-10 mill. kroner. I tillegg kommer innleie av bistand i forbindelse med gjennomføring av tilbudsfasen for Trafikkpakke 4 i første halvår 2022, med en estimert kostnad på 1-2 mill. kroner. Eventuelt kommer også innleie av ekstern bistand til utarbeidelse av konkurransegrunnlag for Trafikkpakke 5.

Jernbanedirektoratet benytter ett årsverk for å følge opp direktetildelte trafikkavtaler med Vygruppen og Vy Gjøvikbanen AS.

Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte vedrørende konkurranseutsetting av kjøp av persontransport med tog.»

Basert på dette ser det ut til at omtrent ett årsverk benyttes til oppfølging av hver trafikkpakke, men det er uklart om antallet reduseres når samme togselskap har flere pakker (Vygruppen og Vy Tog har nå til sammen tre avtaler).

Når det gjelder omtalen av trafikkpakke 4 og 5 i svarene, fremhever vi at konkurransen om disse pakkene ble avlyst – se omtale i punkt 2.1.1 over.

I tillegg til utgiftene forbundet kontraktsoppfølging kommer utgifter forbundet med avholdelse av anbudskonkurranser. I den ovenfornevnte [For velferdsstaten-rapporten](#) vises det til en Aftenposten-reportasje hvor det er uttrykt følgende om situasjonen i 2021 (s. 52):

«Ifølge Jernbanedirektoratet lå årlige, interne utgifter til anbudskonkurranser på i underkant av 10 millioner på dette tidspunktet. Årlige konsulenttjenester til anbudskonkurranser lå på 7 millioner.»

Det er samtidig viktig å fremheve at kontraktene om trafikkpakkene inngås for flere år av gangen – med andre ord vil ikke anbudskonkurranser være en fast årlig utgift. Etter 2021 har det heller ikke vært ytterligere konkurranser, ettersom trafikkpakke Østlandet ble direktetildelt etter forhandlinger med Vygruppen og flytoget.