

Markedssegmentering for det norske jernbanenettet

Juli 2026



Innhold

1	Innledning	5
2	Metode	6
2.1	Bakgrunn for metodevalg	6
2.2	Valgt metode	7
2.3	Tolkninger og operasjonalisering	8
2.4	Data	10
3	Minimumsinndeling.....	11
4	Godstransport	12
4.1	Trinn 2: Mulige segmenter	12
4.2	Trinn 3: Kriterier	14
4.3	Segmenter for godstransport	14
5	Persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse.....	18
5.1	Trinn 2: Mulige segmenter	18
5.2	Trinn 3: Kriterier	18
5.3	Trinn 3: Segmenter i persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse	19
6	Annen persontransport.....	23
6.1	Trinn 2: Mulige segmenter	23
6.2	Trinn 3: Kriterier	23
6.3	Trinn 3: Segmenter i annen persontransport	23
7	Oppsummering.....	25
8	Referanser	26

1 Innledning

Inndeling av trafikken på jernbanenettet i markedssegmenter er en forutsetning for å kunne fastsette påslag på infrastrukturavgifter i henhold til jernbaneforskriften § 6-3. Forskriften krever at markedssegmenteringen skal revurderes minst hvert femte år.

Bane NOR hadde en markedssegmentering som lå til grunn for påslag i perioden 2019–2023. Denne ble revidert og ny markedssegmentering ble innført fra 2024. Intensjonen var at segmenteringen fra 2024, med en justering f.o.m. 2025, skulle ligge til grunn i en femårsperiode. I vedtak fra Statens jernbanetilsyn (SJT) 13. desember 2024 ble Bane NOR imidlertid pålagt å gjøre blant annet markedssegmenteringen på nytt. Ifølge SJT var Bane NORs markedssegmentering for 2024 og 2025 ikke i tråd med jernbaneforskriftens krav.

Bane NOR besluttet etter en helhetsvurdering ikke å utfordre tilsynets pålegg, og har gjennomført en ny markedssegmentering i samsvar med tilsynets pålegg og for øvrig i samsvar med regelverket.

Utkast til denne rapporten har vært på høring hos berørte parter, og det har også vært avholdt møter med aktører som har ønsket dette. Bane NOR mottok flere høringsinnspill til rapportutkastet, og har gjennomgått alle innspillene. Det er gjort justeringer i rapporten der innspillene påpekte forhold som fordret endringer.

I denne rapporten beskrives metode, hvilke vurderinger som er gjort, og resultatene av markedssegmenteringen.

Den nye markedssegmenteringen erstatter de tidligere publiserte markedssegmenteringene for 2024 og 2025, og vil gjelde fram til rutetermin 2029, med mindre det skjer større endringer som gir grunnlag for en revidering i mellomtiden. Jernbaneforskriften § 6-3(4) stiller krav til revurdering av segmenteringen minst hvert femte år.

2 Metode

2.1 Bakgrunn for metodevalg

Bane NOR baserer markedssegmenteringen på jernbaneforskriften, EU-direktiv 2012/34, EU-kommisjonens retningslinjer C/2025/2606 og vedtak og veiledning fra Statens jernbanetilsyn (SJT). Vi har også sett på praksis i andre europeiske land, uten at det gir noen entydig rettesnor for hvordan markedssegmenteringen skal utføres. Dette fordi praksisen varierer mye og er dels i strid med SJTs veiledning.

SJTs vedtak angir at Bane NOR må analysere hele jernbanenettets jernbanesegmenter i henhold til jernbaneforskriften kap. 6, og dersom Bane NOR finmasker inndelingen i markedssegmenter, skal samme prinsipper brukes for alle tjenester og trafikk, og sammenlignbare tjenester og trafikk skal plasseres i samme markedssegment. Av vedtaket for øvrig fremgår det at tilsynet særlig har hatt innvendinger til at Bane NOR basert på en skjønnsmessig vurdering av tåleevne har tatt ut segmenter før påslagsberegningen, og at tilsynet mener at Bane NOR feilaktig har benyttet tåleevne som kriterium for markedssegmentering.

I jernbaneforskriften § 6-3 (3) stilles det krav til markedssegmenteringen. Første setning lyder: «Før påslag på infrastrukturavgifter fastsettes, skal infrastrukturforvalter analysere hvilke markedssegmenter de er relevante for.» Reguleringen kan forstås på flere måter. Setningen kan leses som at man skal komme fram til en komplett liste over markedssegmenter, og at det innenfor denne lista finnes segmenter som påslag er relevant for og segmenter som påslag ikke er relevant for. Implikasjonen av denne tolkningen blir at man, basert på en overordnet vurdering, kan fastslå at noen segmenter ikke er relevante for påslag. I neste trinn fastsettes da påslag for de gjenværende segmentene. Slik Bane NOR forstår SJT skal bestemmelsen imidlertid forstås slik at man skal komme fram til en komplett liste over segmenter, uten å foreta noen initielle vurderinger av hvilke segmenter som klart ikke tåler påslag-. Følger man denne tolkningen, skal man i neste trinn beregne påslag for samtlige segmenter, før man til slutt vurderer hvilke segmenter som eventuelt ikke har tåleevne. Bane NOR har lagt den sistnevnte tolkningen til grunn. Beregning av påslag inngår ikke i denne rapporten om markedssegmentering. Påslagsberegningen er dokumentert i en egen rapport (Bane NOR, 2026).

I jernbaneforskriften § 6-3 (3) om markedssegmentering står det videre at analysen minst må omfatte godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport. Bane NOR legger denne tredelingen til grunn og analyserer ytterligere inndeling innenfor hver av disse tre kategoriene. Forskriften sier at markedssegmentene kan deles opp ytterligere ut fra hvilke varer eller passasjerer som transporteres. Markedssegmentene skal analyseres ut fra minst følgende par:

- a persontransport og godstransport
- b tog som transporterer farlig gods og andre godstog
- c innenlands trafikk og internasjonal trafikk
- d kombinert transport og direktetog
- e persontransport i byer eller regioner og persontransport mellom byer
- f blokktoget og tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis
- g regelmessig og sporadisk togtrafikk

Markedssegmenter som for tiden er inaktive skal også defineres, jf. § 6-3 (5).

Bruken av parene gir et sett av mulige segmenter. Man kan deretter vurdere ytterligere inndelinger eller sammenslåinger basert på hvilke varer eller passasjerer som transporteres, samt andre relevante forhold, herunder de hensyn som er angitt i fortalen til EU-direktiv 2012/34, punkt 41:

«When levying mark-ups, distinct market segments should be defined by the infrastructure manager where the costs of providing the transport services, their market prices or their requirements for service quality differ considerably». I markedssegmenteringen er det derfor også relevant å vurdere kostnader ved å levere transporttjenesten, markedspris for tjenesten og krav til kvalitet ved tjenesten for å se om disse tilsier at segmenter skal inndeles ytterligere eller slås sammen.

EU-kommisjonen har i 2025 kommet med retningslinjer (C/2025/2606) for tolkning av EU-direktiv 2012/34. De nye retningslinjene inneholder et eget avsnitt om markedssegmentering. Der understrekes det at infrastrukturforvalter skal bruke parene som listes i Annex VI til direktivet (tilsvarer parene a) – g) nevnt ovenfor) og vurdere om transporttjenester som klassifiseres forskjellig ved hjelp av disse parene, skal inkluderes i samme markedssegment eller ikke. I tillegg til parene i lista kan andre forhold vurderes. Det pekes på substituerbarhet som et grunnleggende prinsipp for å definere markedssegmenter, dvs. om tjenestene anses som nære substitutter fra passasjerenes og godstogkundernes perspektiv. Videre nevnes i retningslinjene at markedssegmenteringen bør være tilstrekkelig finmasket til at togoperatører ikke står overfor høyere avgifter enn de kan tåle. Hvis markedssegmentene er for brede, kan man overse forskjeller i faktorer som har relevant innvirkning på togoperatørenes betalingsevne.

Det eneste punktet i regelverket som berører trafikkenes geografiske dimensjon, er kravet om at infrastrukturforvalter skal vurdere om det er relevant å skille mellom innenlands og internasjonal trafikk.

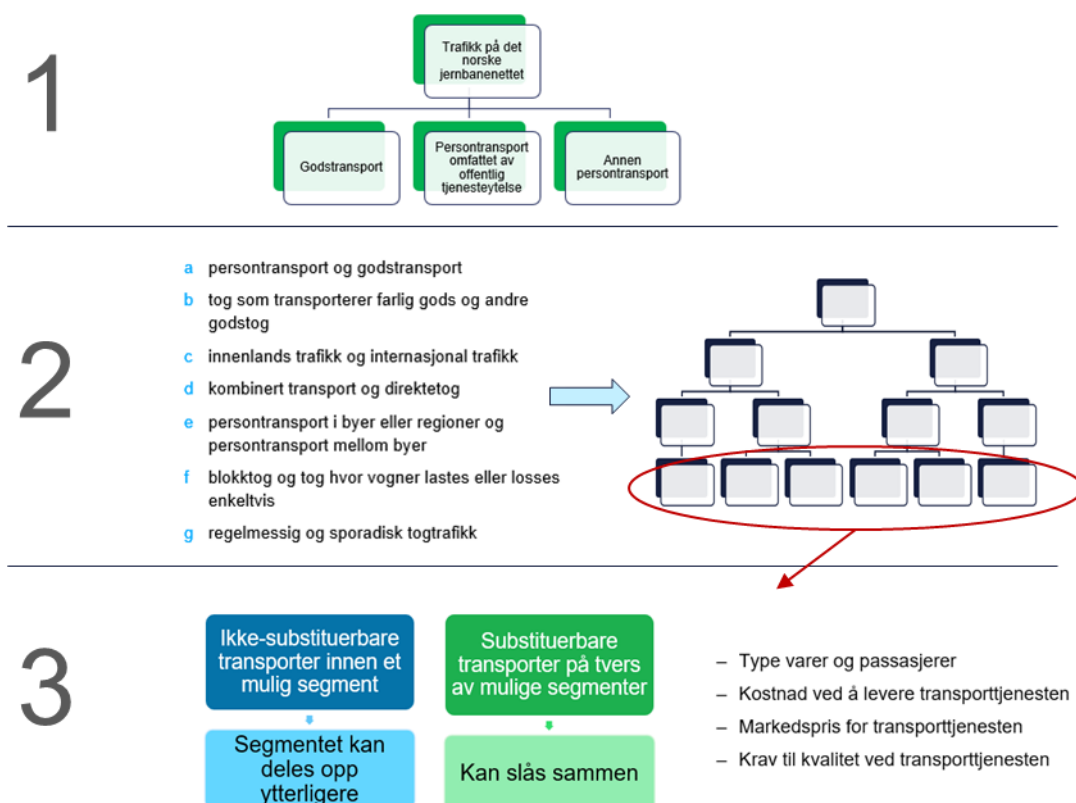
2.2 Valgt metode

Med utgangspunkt i jernbaneforskriften § 6-3 (3), EU-direktiv 2012/34 fortalens punkt 41, EU-kommisjonens retningslinjer og SJTs vedtak har Bane NOR valgt følgende framgangsmåte for inndelingen i markedssegmenter:

- 1 Skille mellom godstransport, persontransport omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport
- 2 Identifisere mulige segmenter ved hjelp av parene a.-g. i forskriften
- 3 Vurdere om det er vesentlige forskjeller mellom transporttjenester innad i de mulige segmentene fra trinn 2 blant annet når det gjelder vare- eller passasjertyper, kostnader ved å tilby transporttjenesten, markedspriser eller krav til kvalitet. Tilsvarende, vurdere om tjenestene fremstår som nære substitutter fra et kundeståsted på tvers av segmentene fra trinn 2.

Vurderingene på trinn 3 brukes til å avgjøre om de mulige segmentene på trinn 2 skal beholdes, deles opp ytterligere, eller slås sammen. Om transporttjenestene i de mulige segmentene er substitutter eller ikke er avgjørende for om de grupperes sammen i et endelig segment eller splittes på flere endelige segmenter.

Metoden er illustrert i Figur 2-1.



Figur 2-1 Markedssegmentering i tre trinn: 1) minimumsinndeling, 2) inndeling v.h.a. punktliste, og 3) vurdere ytterligere inndeling eller sammenslåing.

2.3 Tolkninger og operasjonalisering

Bane NOR anvender punktene a. til g. til å utarbeide en komplett oversikt over mulige segmenter. De mulige segmentene blir deretter gjenstand for videre analyse for å komme fram til endelig markedssegmentering. Det er ikke mulig å vurdere hvilke av disse parene a. til g. som er relevante i vår markedssegmentering uten å ha en klar formening om begrepsinnholdet i dem. Bane NOR vil derfor innledningsvis redegjøre for sin forståelse og operasjonalisering av parene:

a. persontransport og godstransport

Skillet mellom person- og godstransport er ivaretatt gjennom trinn 1 i metodikken.

b. tog som transporterer farlig gods og andre godstog

Tog som transporterer farlig gods kan være både hele tog med én varetype for én vareeier (blokktoget/systemtog), og enkeltvogner som inngår i kombitog sammen med vogner med varettyper som ikke er farlig gods.

c. innenlands trafikk og internasjonal trafikk

Vi vil definere internasjonal trafikk som trafikk hvor togtransporten krysser riksgrensen. Vår forståelse er at alle punktene a. til g. gjelder selve togtransporten. For punkt c. vil det si at hvis en togtransport i sin helhet skjer innenlands, så kategoriseres den som innenlands trafikk. I denne sammenheng er det irrelevant om togtransporten er del av en internasjonal transportkjede – altså hvorvidt transportkjeden er grensekryssende fordi varer eller passasjerer fraktes over grensen med andre transportformer enn tog. Den kategoriseres likevel som innenlands trafikk, så lenge togtransporten utelukkende foregår i Norge.

d. kombinert transport og direkte tog, og f. blokktoget og tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis

Disse to punktene omtales her samlet fordi det er overlapp mellom dem. IRG-Rail (2016) skriver: «For example, the pairs of market segments 'combined transport versus direct train' and 'block trains versus single wagon load trains' overlap: both pairs of market segments deal with freight trains with and without manipulation during the train run like shunting, train disassembling or addition of trains». IRG-Rail antyder at en løsning på dette kan være å identifisere de fire kombinasjonene som de to punktene d. og f. fører til.

For å kunne gjøre det, er det først nødvendig å tolke hva som ligger i begrepene som brukes i punkt d. og f. Bane NOR har vurdert ulike tolkninger av punkt d. For eksempel kunne kombinert transport forstås som intermodal transport (flere transportmidler involvert) og direktetog som at det kun brukes tog. Sitatet ovenfor fra IRG-Rail tyder imidlertid på at punkt d. og f. handler om selve togtransporten og ikke eventuell omlasting fra eller til andre transportmidler. Jf. også vår forståelse nevnt under punkt c., at alle punktene a. til g. gjelder selve togtransporten. Dette tyder på at «kombinert transport» ikke skal tolkes som togdelen av en intermodal transport, da man utelukkende skal se på togtransporten i denne sammenheng. En mer rimelig tolkning er at kombinerte transporter er tog som kan ha markedsmessige stopp underveis fordi de kombinerer forsendelser som har ulike start- eller bestemmelsessteder, i motsetning til direktetog som kjører hele ruta uten markedsmessige stopp.

I punkt f. oppfatter Bane NOR at skillet går mellom blokktoget (også kalt systemtog), som kjøres i sin helhet uten at toget eller lasten deles opp, og tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis, eventuelt at vogner kobles av eller på. Blokktoget har som regel én vareeier og frakter samme varetype på hele toget. Tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis er tog hvor flere vareeiere kan kjøpe transport på samme tog. Dette vil ofte, men ikke alltid, være kombi- og vognlasttog.

Unntaksvi forekommer det at blokktoget er kombinerte tog, for eksempel innen tømmertransport hvor det kan kjøres tog med én type vogner, én type vare, dedikert til én eller svært få kunder, i en fast logistikk-løsning hvor toget er innom en tømmerterminal underveis for å sette av eller plukke opp (et sett av) vogner. Det vil fortsatt regnes som et blokktoget.

Disse tolkningene av punkt d. og f. gir følgende kombinasjoner:

Figur 2-2 Kombinasjoner av punkt d og f

	d. kombinert transport	d. direktetog
f. blokktoget	Systemtog som kjører med svært få markedsmessige stopp underveis, dedikert til én eller svært få vareeiere, med én type vogner i en fast logistikk-løsning.	Systemtog som kjører uten markedsmessige stopp underveis, som regel for én vareeier med én varetype per tog.
f. tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis	Tog med varer som kan ha ulike startsteder eller destinasjoner langs togets rute. Toget er åpent for å frakte varer for ulike vareeiere.	Toget er åpent for å frakte varer for ulike vareeiere, men kjører uten markedsmessige stopp langs ruta.

e. persontransport i byer eller regioner og persontransport mellom byer

Persontransport i byer eller regioner tolkes som lokal-, region- og regionekspresstog. Persontransport mellom byer tolkes som fjerntog, enten innenlands eller til/fra utlandet.

g. regelmessig og sporadisk togtrafikk

Vi vil regne persontog som har rutetabell som regelmessige, også i tilfeller hvor det kjøres kun i sesonger. Sporadiske persontog omfatter enkelttilfeller. For godstog kan det iblant oppstå særskilte transportbehov, men disse vil høre til i segmenter som er definert. Bane NOR anser at skillet mellom regelmessig og sporadisk trafikk ikke tilfører noe vesentlig til markedssegmenteringen, og vil derfor ikke bruke dette som segmenteringskriterium.

2.4 Data

Datagrunnlag for markedssegmenteringen består av data om transporttjenester, trafikkvolumer og markedsmessige forhold, både dagens situasjon og årene fremover.

Kilder til kunnskap om person- og godstrafikken inkluderer:

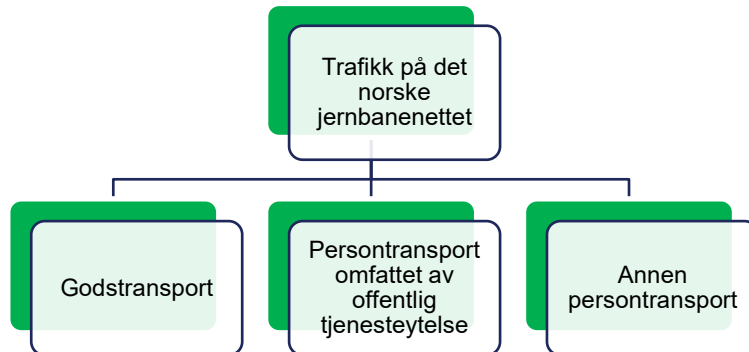
- Trafikkavtaler mellom Jernbanedirektorat og persontogselskaper, som beskriver blant annet minimumskrav til togtilbudet og økonomiske betingelser. Dette gir kunnskap om hvilke lokal-, regional- og fjerntog som kjøres under avtale om offentlig kjøp, samt trafikk hvor det foreligger en konsesjonsavtale.
- Bane NORs trafikkdata (bl.a. togkilometer, bruttotonnkilometer og avganger per togselskap, bane og togprodukt m.m.) for 2019–2025. Dette gir en fullstendig oversikt over all trafikk på Bane NORs nett, men inneholder ikke data om antall passasjerer eller passasjerkilometer.
- Beskrivelse i Oslo Economics-rapport (2022). Rapporten beskriver all person- og godstrafikk på det norske jernbanenettet, hvilke aktører som er involvert, og verdikjedene i disse markedene.
- Års- og bærekraftsrapporter for togselskapene
- Norske Togs nettsider. Her fremgår det hvilke persontogtyper som benyttes i de ulike togtilbudene.
- Sporadiske kundemøter med noen av togselskapene de siste årene, noe som har gitt innsikt i hvordan ulike togselskaper opererer og hva som er viktig for deres trafikk.

Kilder til kunnskap om godstrafikken inkluderer:

- Bane NORs trafikkdata (bl.a. togkilometer, bruttotonnkilometer og avganger per togselskap, bane og togprodukt m.m.) for 2019–2025. Dette gir en fullstendig oversikt over all trafikk på Bane NORs nett, men inneholder ikke data om lasten utover hvilket segment toget tilhører i gjeldende markedssegmentering.
- Jernbanedirektoratets Tilbudskonsept T2033 Godstrafikk. Dette er et grunnlag som Jernbanedirektoratet legger til grunn i sitt overordnede arbeid med tilbudsutviklingen. I vår sammenheng bidrar dette til oversikt over transporttjenester innenfor ulike typer godstransport. Disse kan i stor grad gjenfinnes i Bane NORs trafikkdata.
- Beskrivelse i Oslo Economics-rapport (2022). Rapporten beskriver all person- og godstrafikk på det norske jernbanenettet, hvilke aktører som er involvert, og verdikjedene i disse markedene.
- Regelmessige kundemøter med de fleste av togselskapene de siste årene, noe som har gitt innsikt i hva slags trafikk de ulike selskapene opererer, hva som er viktig for dem, og planer framover.
- Års- og bærekraftsrapporter for togselskapene og store kunder

3 Minimumsinndeling

Trinn 1 i metoden går ut på å skille mellom godstransport, persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse, og annen persontransport.



Figur 3-1 Inndeling på trinn 1

Avgrensningen av persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse omtales nærmere her.

Jernbanedirektoratet regner persontransport på jernbanen for å være en offentlig tjenesteytelse hvis den er omfattet av en trafikkavtale mellom togoperatøren og staten,

enten gjennom

- **Avtale om offentlig kjøpt trafikk.** Operatøren får vederlag fra staten for å levere et avtalt togtilbud.

eller gjennom

- **Konsesjonsavtale.** Togoperatøren får enerett på en strekning mot å levere et avtalt togtilbud, men uten økonomisk vederlag.

Tilsvarende finnes i Kollektivtransportforordningens definisjon av persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse (EU-forordning 2007/1370 endret med 2016/2338). Bane NOR vil følge samme avgrensning.

EU-forordningen åpner for å gruppere kostnadsdekkende og ikke-kostnadsdekkende tjenester sammen. Dette er gjort i trafikkpakkene i trafikkavtalene mellom direktoratet og operatørene. Vederlaget for en transporttjeneste i disse trafikkpakkene kan være enten positivt eller negativt og variere over den perioden avtalen varer.

Alle transporttjenestene som inngår i en trafikkavtale anses i Bane NORs markedssegmentering som persontransport under offentlig tjenesteytelse, enten det gjelder en avtale om offentlig kjøpt trafikk eller en konsesjonsavtale, og uavhengig av om transporttjenesten er kostnadsdekkende uten vederlag større enn null.

Togavganger med persontog som verken inngår i en avtale om offentlig kjøpt trafikk eller i en konsesjonsavtale, regnes som «Annen persontransport».

4 Godstransport

4.1 Trinn 2: Mulige segmenter

I minimumsinndelingen i trinn 1 ble godstransport skilt ut som en av tre hovedkategorier.

På trinn 2 brukes parene i lista fra § 6-3 (3) for å komme fram til mulige markedssegmenter innen godstransport. De fleste av punktene er relevante å undersøke når det gjelder godstransport:

- b** tog som transporterer farlig gods og andre godstog
- c** innenlands trafikk og internasjonal trafikk
- d** kombinert transport og direktetog
- f** blokktoget og tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis
- g** regelmessig og sporadisk togtrafikk

De mulige kombinasjonene for godstransporten er vist i Figur 4-1 på neste side. Punkt g, regelmessig og sporadisk togtrafikk er ikke vist, men kunne i teorien legges til under hver av boksene på den nederste raden i figuren. Det er valgt å se bort fra dette da Bane NOR ikke vurderer det som et relevant segmenteringskriterium. For godstog kan det iblant oppstå særskilte transportbehov, men disse vil høre til i segmenter som defineres av de øvrige kriteriene som er brukt i markedssegmenteringen.

Noen mulige segmenter med farlig gods er vist som inaktive da det ikke er trafikk i disse for tiden.

4.2 Trinn 3: Kriterier

På trinn 3 skal de mulige segmentene for godstransporten undersøkes nærmere med tanke på eventuell ytterligere inndeling eller sammenslåing. Målet er å skille mellom ikke-substituerbare transporttjenester og gruppere sammen de som er innbyrdes substituerbare.

Vi vil først klargjøre hvilke kriterier disse vurderingene skal bygge på. Som nevnt i kapitlet om metode kan kriterier på trinn 3 være type varer eller passasjerer, kostnader ved å levere transporttjenesten, markedspris for tjenesten og krav til kvalitet ved tjenesten. Kriteriene som anvendes må være objektive og observerbare.

Bane NOR har vurdert om forskjeller i markedspriser og kostnader ved transporttjenestene kan benyttes som kriterier, men har forkastet dette. Forskjeller i kostnader ble undersøkt ved hjelp av den nasjonale godsmodellen som brukes i mange analyser i samferdselssektoren, blant annet til Nasjonal transportplan. Godsmodellen kan gi en indikasjon om forskjeller i kostnadsnivå mellom ulike transportter, men usikkerheten er stor. Dette skyldes at modellens data bygger på visse forutsetninger som kan være egnet for analyser på overordnet nivå, men som ikke nødvendigvis gir troverdige resultater på et mer detaljert nivå. Det skal likevel nevnes at de kostnadsanslagene som ble gjort i stor grad støtter opp om den endelige markedssegmenteringen for godstransporten som vi presenterer til slutt i dette kapitlet.

Data om forskjeller i markedspris for transporttjenestene er ikke tilgjengelig. Offentlig tilgjengelige data for operatørene har ikke avgrensninger og inndelinger som gjør det mulig å knytte deres inntekt til ulike typer transporttjenester. For eksempel publiserer ikke godstogselskaper hvor stor del av inntekten som kommer fra ulike segmenter, og for selskaper som har virksomhet i flere land, framgår ikke norsk del i de publiserte årsregnskapene.

Observerbare forskjeller i varetyper og krav til kvalitet er derimot anvendbare kriterier. Tabell 4-1 gir en oversikt over forskjeller som ble vurdert i analysen.

Tabell 4-1 Kvalitetskrav og typer varer

Kvalitetskrav: Type vogner	Andre kvalitetskrav	Type varer
• Standardiserte containere • Containere med kjølfrys • Vognlast • Tømmervogner • Åpne vogner til tørrbulk • Lukkede vogner til våtbulk	• Sikkerhetskrav (farlig gods) • Krav til trekkraft	• Containervarer • Stykkgoods (vognlast) • Fryse/kjølevarer • Tømmer og flis • Tørrbulk • Våtbulk

4.3 Segmenter for godstransport

4.3.1 Innenlands trafikk med blokkto

Innenlands trafikk med blokkto

Farlig gods er her relevant kun for våtbulk. Systemto

Innen tørrbulk transporteres ulike varer. Blant disse skiller transport av malm seg ut ved at det kreves mer trekkraft på grunn av at det fraktes betraktelig større volumer enn annen godstransport, noe som stiller store krav til kapasitet og trekkraft. Malmtransportene kan ikke benytte togene som transporterer annen tørrbulk som for eksempel sand. Og for sandtransportene er det ikke nødvendig eller praktisk å benytte togene som transporterer malm. Kravet til kapasitet og trekkraft innebærer at malmtransport ikke er substituerbar med transport av annen tørrbulk, og segmentet deles derfor i to. Innenfor malmtransportene kan ulike foredlinger av malm fraktes med samme togtransport. Det er derfor ikke grunnlag for å segmentere malmtransportene ytterligere ut fra varene som transporteres eller kvalitetskrav.

Systemtog kjører som regel uten markedsmessige stopp underveis, det vil si at de er direkte tog. Et unntak er tømmertransporter, som også kan være kombinerte tog, fremdeles innenfor definisjonen av blokktoget.

Tømmertransporter skiller seg fra andre systemtransporter gjennom egne typer vogner og egne tømmerterminaler.

Flis går av og til i egne tog og av og til som del av tømmer tog. Siden flis og tømmer er knyttet sammen vil vi gruppere flis sammen med tømmer.

Etter at alle de mulige segmentene for all godstransporten fra trinn 2 er gjennomgått, gjøres en vurdering av eventuelle sammenslåinger på tvers av de foreløpige segmentene. I den grad transporttjenester innen tømmer kan anses som substitutter, kan disse grupperes sammen.

Oppsummert kan innenlands trafikk med blokktoget inndeles ytterligere i følgende mulige segmenter:

- Malmtoget
- Tømmer- og flistog
- Våtbulk/farlig gods
- Andre systemtog

4.3.2 Innenlands trafikk med tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis

Tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis kan være enten kombinert transport eller direkte tog.

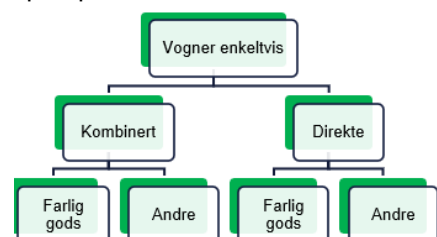
Her er det nyttig med en tydeliggjøring av et par begreper som likner hverandre, men som har ulik funksjon i markedssegmenteringen. Det første er «kombinert trafikk», et begrep fra jernbaneforskriften som defineres i Bane NORs segmenteringsmetodikk som trafikk som kan ha markedsmessige stopp underveis, i motsetning til direkte tog. Det andre begrepet er «kombitog», som er en type transporttjenester med åpne, fleksible løsninger som kan frakte ulike typer gods og hvor flere vareeiere kan ha gods på samme tog. Vognlasttog har også disse egenskapene og behandles sammen med kombitog.

Fra kundenes perspektiv er kombitogtjenester nære substitutter. Det er åpent for å bestille plass på dem for en rekke varetyper. Bane NOR har gjort undersøkelser av hvorvidt det finnes kombitog som frakter kun en varetype, men har ikke identifisert eksempler på dette.

Kombi- og vognlasttog kan enten ha markedsmessige stopp underveis (kombinert trafikk) eller være direkte tog. Data for vognopptak tyder på at det mest vanlige er direkte tog.

Det kan gå farlig gods sammen med annet gods i et kombitog. Det er noen sikkerhetskrav ved farlig gods, men så lenge det ikke kreves noe eget tog, så har ikke dette godset behov for en annen tog tjeneste enn kombitog. Kombitogtjenestene er med andre ord substituerbare med hverandre.

Innenlands trafikk med tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis kan dermed deles inn ytterligere i følgende mulige segmenter:



- Kombi- og vognlasttog som er direktetog
- Kombi- og vognlasttog som er kombinert trafikk

Fordi kombitogtjenestene er substituerbare med hverandre er det ikke grunnlag for ytterligere inndeling.

4.3.3 Internasjonal godstransport

De vurderingene som er gjort for innenlands trafikk passer også for den internasjonale trafikken. Den eneste forskjellen er at det per i dag ikke går systemtog til/fra Sverige med våtbulk.

For blokktoget blir mulige segmenter:

- Malmtoget
- Tømmer- og flistog
- Andre systemtog

For tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis blir mulige segmenter:

- Kombi- og vognlasttog som er direktetog
- Kombi- og vognlasttog som er kombinert trafikk

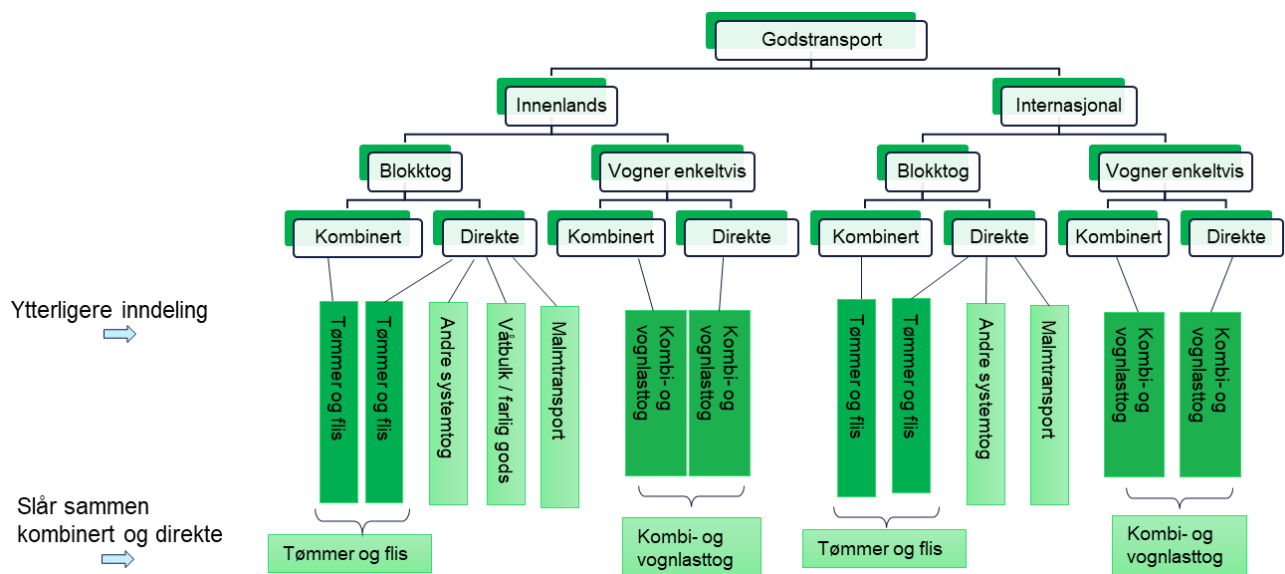
4.3.4 Samlet vurdering av segmenter i godstransport

Jernbaneforskriften stiller krav til at infrastrukturavgifter skal være ikke-diskriminerende og basert på samme prinsipper over hele nettet. I sitt vedtak av 13. desember 2024 peker Statens jernbanetilsyn på dette i forbindelse med Bane NORs markedssegmentering, blant annet i første påleggspunkt i vedtaket: «*Dersom Bane NOR finmasker inndelingen i markedssegmenter etter varer og passasjerer, skal samme prinsipper brukes for alle tjenester og trafikk på nettet de forvalter.*»

I denne markedssegmenteringen har Bane NOR lagt vekt på kundenes krav til kvalitet og om transporttjenestene ut fra kvalitetskrav er substitutter for kundene eller ikke. For kunder av kombitog er transporttjenestene nære substitutter. For kunder av systemtog er ikke alle transporttjenester nære substitutter. Derfor er kombitog ett marked som ikke skal inndeles ytterligere, mens anvendelsen av samme prinsipper for systemtog har ført til ytterligere inndeling.

Ved hjelp av gjennomgangen så langt er det identifisert en rekke mulige segmenter i godstransporten på det norske jernbanenettet. Antallet kan imidlertid reduseres dersom noen av de mulige segmentene inneholder transporttjenester som ikke er vesentlig forskjellige fra kundens ståsted.

Vi anser at det ikke er vesentlig forskjell i hvordan kundene betrakter transporttjenester ut fra om de er kombinert trafikk (dvs. har markedsmessige stopp underveis) eller direktetog, så lenge tjenestene uansett dekker behovet for å få fraktet varene til bestemmelsesstedet. Kombi- og vognlasttog innen disse to kategoriene kan derfor slås sammen, og det kan også tømmer- og flistog, som illustrert i Figur 4-2.



Figur 4-2 Sammenslåing av kombinert trafikk og direktetog for ellers like transporttjenester

Det er noen gjennomgående forskjeller mellom innenlands og internasjonal trafikk. Internasjonal trafikk må søke tilgang til ruteleier fra flere infrastrukturforvaltere, og må forholde seg til flere ulike avgiftsregimer. I tillegg kan det forekomme forskjellige krav til transportene i ulike land, for eksempel tekniske krav til materiell. På denne bakgrunn mener Bane NOR at det er relevant å skille mellom internasjonal og innenlands trafikk. I praksis kan det være at markedssegmenter for innenlands og internasjonal trafikk vil kunne ha samme påslagssats, hvis forholdene i segmentene for øvrig er like.

Tabell 4-2 Markedssegmentering for godstrafikken

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)
Kombi- og vognlasttog	Kombi- og vognlasttog
Tømmer- og flistog	Tømmer- og flistog
Malmtransport	Malmtransport
Våtbulk/farlig gods	Andre systemtog
Andre systemtog	

Forklaring på hva slags type transporter som inngår i de ulike segmentene er vist i kapittel 7.

5 Persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse

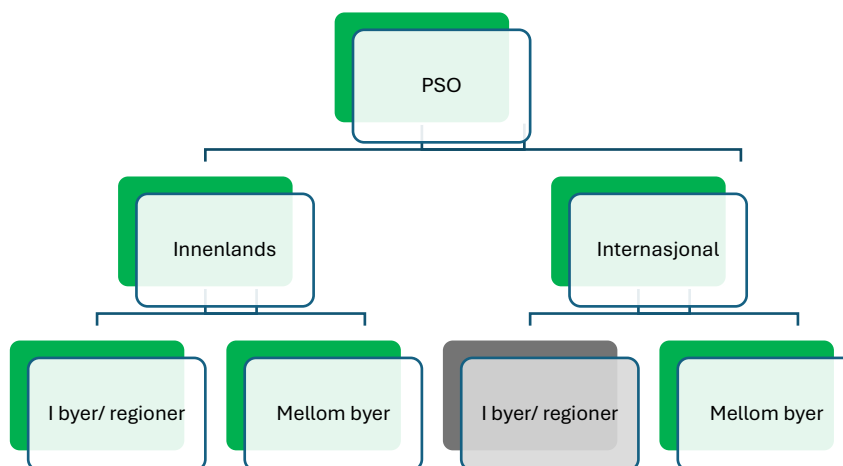
5.1 Trinn 2: Mulige segmenter

I minimumsinndelingen i trinn 1 ble persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse skilt ut som en av tre hovedkategorier.

På trinn 2 brukes punktene i lista fra § 6-3 (3) for å komme fram til mulige markedssegmenter innen persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse. Flere av punktene gjelder kun godstog. De som gjelder persontog er:

- c innenlands trafikk og internasjonal trafikk
- e persontransport i byer eller regioner og persontransport mellom byer
- g regelmessig og sporadisk togtrafikk

De mulige kombinasjonene for persontransport under offentlig tjenesteytelse er vist i Figur 5-1. Skillet mellom sporadisk og regelmessig trafikk er ikke funnet relevant. Persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse har krav til antall avganger og følger rutetabell. Sporadiske avganger forventes derfor ikke.



Figur 5-1 Mulige segmenter for persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse

Grå bokser indikerer inaktive segmenter. For persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse er det ingen grensekryssende trafikk som går innen byer eller regioner.

5.2 Trinn 3: Kriterier

På trinn 3 skal de mulige segmentene på nederste rad i Figur 5-1 undersøkes nærmere med tanke på eventuell ytterligere inndeling eller sammenslåing. Vi vil først klargjøre hvilke kriterier disse vurderingene skal bygge på.

Målet er å skille mellom ikke-substituerbare transporttjenester og gruppere sammen de som er innbyrdes substituerbare. Kriteriene skal i størst mulig grad være entydige og observerbare. Både kostnader ved å levere transporttjenestene, deres markedspris, krav til kvalitet samt type passasjerer er vurdert som kriterier.

Bane NOR har sett nærmere på forskjeller i kostnader. Disse ble anslått ved hjelp av enhetskostnader fra nyttekostnadsverktøyet SAGA (tilgjengelig fra Jernbanedirektoratets nettsider), trafikkdata fra Bane NOR og togtyper fra Norske Togs nettsider. Det ble funnet store variasjoner, men med stor usikkerhet om forutsetningene og uten klare konklusjoner å trekke med hensyn på

forskjeller mellom type transporttjeneste. Bildet er sammensatt med ulike drivere som for eksempel at gammelt materiell gir høyere vedlikeholdskostnader og dieseldrift bidrar til høyere kostnader enn elektrisk drift. Som følge av usikkerheten og mangelen på klare konklusjoner har Bane NOR valgt å ikke bruke forskjeller i kostnader som segmenteringskriterium.

Når det gjelder forskjeller i markedspris for transporttjenestene er det ikke mulig å knytte selskapenes billettinntekter til de enkelte transporttjenestene utfra offentlig tilgjengelige data, med unntak av Flytoget. I tillegg til billettinntekter kan offentlig vederlag betraktes som en inntekt operatøren har ved å levere transporttjenesten ved offentlig kjøp. Utgangspunkt for vederlagene finnes i trafikkavtalene, men eventuell bonus og malus utover dette er ikke kjent. Inntekt fra offentlig kjøp i regnskapsdata kan heller ikke knyttes til de enkelte transporttjenestene. Markedspris for tjenestene kan derfor vanskelig brukes som kriterium.

Bane NOR har derfor valgt å fokusere på krav til kvalitet, som er observerbart. Forskjeller i type passasjerer og krav til kvalitet henger sammen. Eksempelvis kan passasjerer på lengre fritidsreiser ha andre krav til fasiliteter om bord enn passasjerer på daglige pendlerreiser. Krav til kvalitet kan omfatte egenskaper ved trafikken, som stoppmønster, reisetid og punktlighet. Det kan videre omfatte fasiliteter om bord, som tilgjengelig sitteplass, bagasjeplass, soveplass og serveringstilbud.

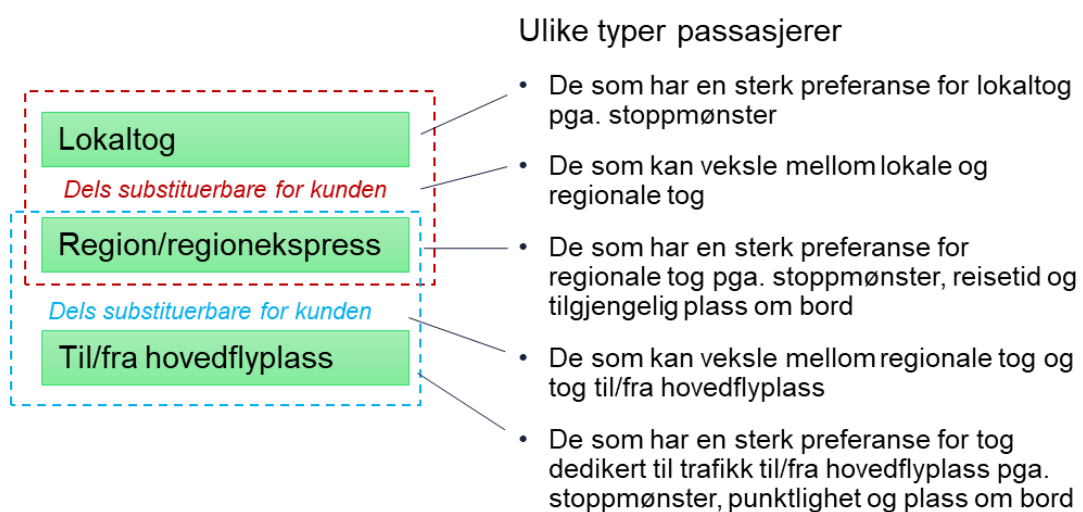
5.3 Trinn 3: Segmenter i persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse

Det er tre mulige segmenter som skal undersøkes nærmere, nemlig de tre aktive segmentene i nederste rad i Figur 5-1: Innenlands trafikk i byer eller regioner, innenlands trafikk mellom byer, og internasjonal trafikk mellom byer.

5.3.1 Innenlands trafikk i byer eller regioner

Innenlands trafikk i byer eller regioner omfatter lokaltog, regiontog, regioneक्सpresstog, flytog til/fra hovedflyplass og turismebaserte tog. På turisttogene er selve togturen attraksjonen. Krav til stoppmønster og reisetid er annerledes enn for de øvrige togene, ettersom turen i seg selv er formålet med reisen. Turisttog kan derfor skilles ut som et eget segment.

I Figur 5-2 ser vi nærmere på substituerbarhet mellom lokale tog, regionale tog og tog til/fra hovedflyplass. Som figuren illustrerer, er det noen passasjergrupper som opplever lokale tog og regionale tog som substitutter og andre ikke. Noen opplever regionale tog og tog til/fra hovedflyplass som substitutter og andre ikke.



Figur 5-2 Substituerbarhet mellom togtilbud i innenlandstrafikk i byer og regioner

Svaret på om disse transporttjenestene er substitutter kan være både ja og nei. For å ta stilling til dette har vi sett nærmere på forskjeller i kvalitetskrav og også sett hen til andre relevante kriterier.

Tog til/fra hovedflyplass skiller seg fra de øvrige regionale og lokale togene ved at dette er et eget konsept som er rettet kun mot de som skal til og fra hovedflyplassen, tilpasset dette markedets kvalitetskrav. I retning til flyplassen har toget ikke avstigning før Oslo Lufthavn, og i retning fra flyplassen er det ikke påstigning etter Oslo Lufthavn – et stoppmønster som bidrar til effektivitet og mer pålitelig reisetid. Det er også andre særskilte tilbud til de reisende, som mulighet til å sjekke inn bagasje. Dersom vi ser på kriteriet markedspris for transporttjenesten skiller også tog til/fra hovedflyplass seg ut ved at takstene ikke er underlagt de samme kravene som trafikken med offentlig kjøp, og billettprisene ligger vesentlig høyere enn for regiontog som trafikkerer samme strekning.

Innenlands persontransport i byer eller regioner består dermed av følgende mulige segmenter:

- Lokale og regionale tog
- Tog til/fra hovedflyplass
- Turismebaserte tog

Fra og med rutetermin 28 (R28) skjer det to endringer i avtaleforholdet mellom Jernbanedirektoratet og togselskaper når det gjelder disse mulige segmentene. Tog til/fra hovedflyplass opphører som en egen togtjeneste og blir integrert i det øvrige regiontogtilbudet. Turismebaserte tog opereres ikke lenger som en offentlig tjenesteytelse med konsesjonsavtale, men kan operere uten trafikkavtale. Følgelig vil disse to segmentene bli inaktive fra R28. Dagens trafikk i segmentet til/fra hovedflyplass vil da inngå i segmentet lokale og regionale tog (første kulepunkt ovenfor), og trafikk i segmentet turismebaserte tog (tredje kulepunkt ovenfor) flyttes til «Andre persontog» i segmentet for innenlands turismebaserte tog (se kapittel 6).

5.3.2 Innenlands trafikk mellom byer

Innenlands trafikk mellom byer består av fjerntog. Siden geografi ikke er et relevant aspekt, regnes fjerntog på ulike strekninger til samme segment hvis de ellers er sammenliknbare.

Kunder av dagtog og nattog har forskjellig krav til kvalitet. På nattog tilbys gjerne både vanlige sitteplasser og ulike typer plasser for å sove (sovekupé, liggestoler eller liknende). Soveplasser har dessuten høyere markedspris. Mulige segmenter for fjerntog er dermed:

- Fjerntog – Dagtog
- Fjerntog – Nattog

5.3.3 Internasjonal trafikk mellom byer

Internasjonal trafikk mellom byer består også av fjerntog. Kunder stiller ulike krav til dag- og nattog, som nevnt under innenlands trafikk mellom byer. Mulige segmenter for fjerntog til/fra Sverige er dermed:

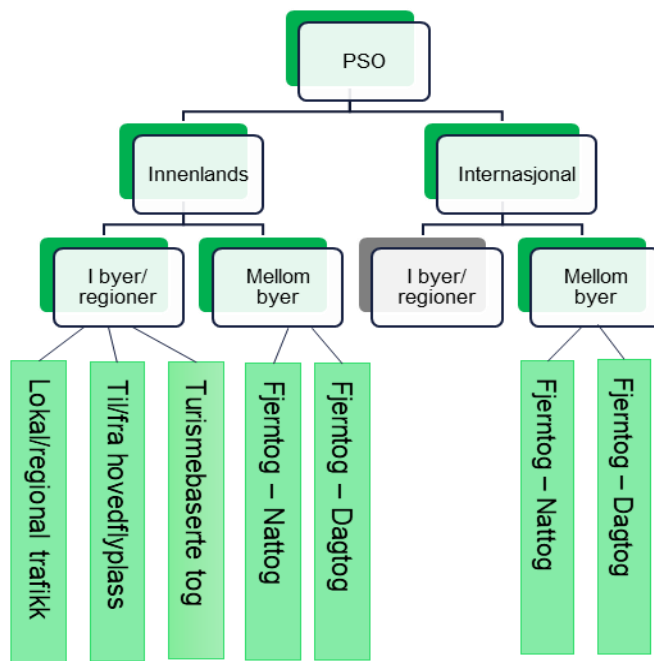
- Fjerntog – Dagtog
- Fjerntog – Nattog

Det har også vært vurdert ytterligere inndeling. Internasjonal trafikk mellom byer omfatter trafikk som er offentlige tjenesteytelser med offentlig kjøp. Det er imidlertid ulike trafikkavtaler her, noe som ikke er et segmenteringskriterium i seg selv, men som kan være av betydning for markedspriser og andre økonomiske betingelser ved å levere tjenestene. Én avtale er slik at trafikken på norsk side har samme type betingelser som i trafikkavtalene for innenlands trafikk med offentlig kjøp, det vil si at operatøren mottar vederlag fra Jernbanedirektoratet, at billettpriser er underlagt de samme takstbestemmelsene, og at avgiftsendringer blir kompensert. En annen avtale er slik at trafikken i sin helhet, inkludert norsk side, betales av Trafikverket, takster følger svensk system og avtalen med Jernbaneverket inneholder ikke noen bestemmelse om justering av vederlag ved avgiftsendringer.

Gjennom å skille ut turismebaserte tog, tog til/fra hovedflyplass og «andre fjerntog som er offentlig tjenesteytelse», ville segmenteringen hatt et konsistent, gjennomgående skille mellom trafikk med offentlig kjøp fra Jernbanedirektoratet og trafikk som har trafikkavtale med direktoratet uten offentlig kjøp fra direktoratet. Men i segmenteringen har Bane NOR valgt å legge vekt på kundenes krav til transporttjenestene, og for å ivareta hensynet til likebehandling legges samme prinsipp til grunn gjennomgående i segmenteringen. For turismebaserte tog og tog til/fra hovedflyplass ble det funnet kvalitetskrav som begrunner at disse transporttjenestene er egne segmenter. For fjerntog til/fra Sverige kan vi ikke se at de nevnte forskjellene i avtaleyte fører til vesentlige forskjeller knyttet til transporttjenestenes kvalitet. Fra kundenes perspektiv er tjenestene substitutter når man ser bort fra geografi. Basert på dette beholdes fjerntog til/fra Sverige i samme segment uavhengig av om de har en avtale med offentlig kjøp fra Jernbanedirektoratet eller ikke.

5.3.4 Oppsummering av persontransport som er offentlig tjenesteytelse

Figur 5-3 og Tabell 5-1 oppsummerer resultatet av segmenteringen for persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse.



Figur 5-3 Segmenter innen persontransport omfattet av en offentlig tjenesteytelse

Som for gods (kapittel 4) mener vi at det er et relevant skille mellom innenlands og internasjonal trafikk, ettersom internasjonal trafikk bl.a. må forholde seg til to eller flere infrastrukturforvaltere, flere avgiftsregimer og potensielt også ulike krav til transportene. I praksis når det kommer til påslag for de ulike segmentene vil det kunne være flere av disse segmentene som har samme påslagssats.

Tabell 5-1 Markedssegmentering for persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse

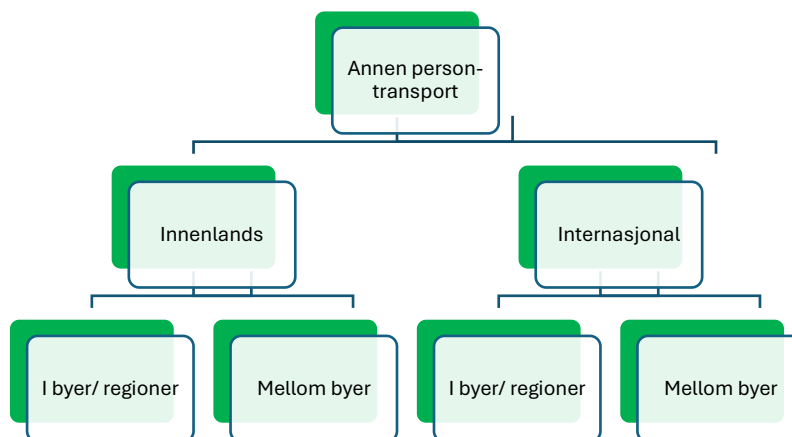
Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)
Lokal/regional trafikk	Fjerntog – Dagtog
Fjerntog – Dagtog	Fjerntog – Nattog
Fjerntog – Nattog	
Til/fra hovedflyplass	
Turismebaserte tog	

Forklaring på hva slags type transporter som inngår i de ulike segmentene er vist i kapittel 7.

6 Annen persontransport

6.1 Trinn 2: Mulige segmenter

På samme måte som i forrige kapittel om persontog som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse, skal vi nå bruke punktene fra § 6-3 (3) til å komme fram til mulige segmenter for andre persontog. Det gir kombinasjonene som er vist i Figur 6-1.



Figur 6-1 Mulige segmenter for annen persontransport

6.2 Trinn 3: Kriterier

På trinn 3 skal de mulige segmentene på nederste rad i Figur 6-1 undersøkes nærmere med tanke på eventuell ytterligere inndeling eller sammenslåing. Kriterier for vurderingene er de samme som for persontog som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse, se avsnitt 5.2.

6.3 Trinn 3: Segmenter i annen persontransport

Innenlands trafikk i byer og regioner består av turismebaserte tog samt lokal og regional trafikk som ikke er avtalt med Jernbanedirektoratet. Turisttogene skilles ut i et eget segment på grunn av de særskilte kravene til stoppmønster og reisetid på slike togtilbud der selve turen er attraksjonen. Lokal og regional trafikk for øvrig kan for eksempel være avganger utover det som inngår i en trafikkavtale, eller at det kjøres lengre enn strekningen som er avtalt. Følgende segmenter er funnet:

- Turismebaserte tog
- Lokale og regionale tog

I innenlands trafikk mellom byer finnes fjerntogavganger som ikke er avtalt med Jernbanedirektoratet. Som for fjerntog under offentlig tjenesteytelse skilles det mellom dag- og nattog:

- Fjerntog – Dagtog
- Fjerntog – Nattog

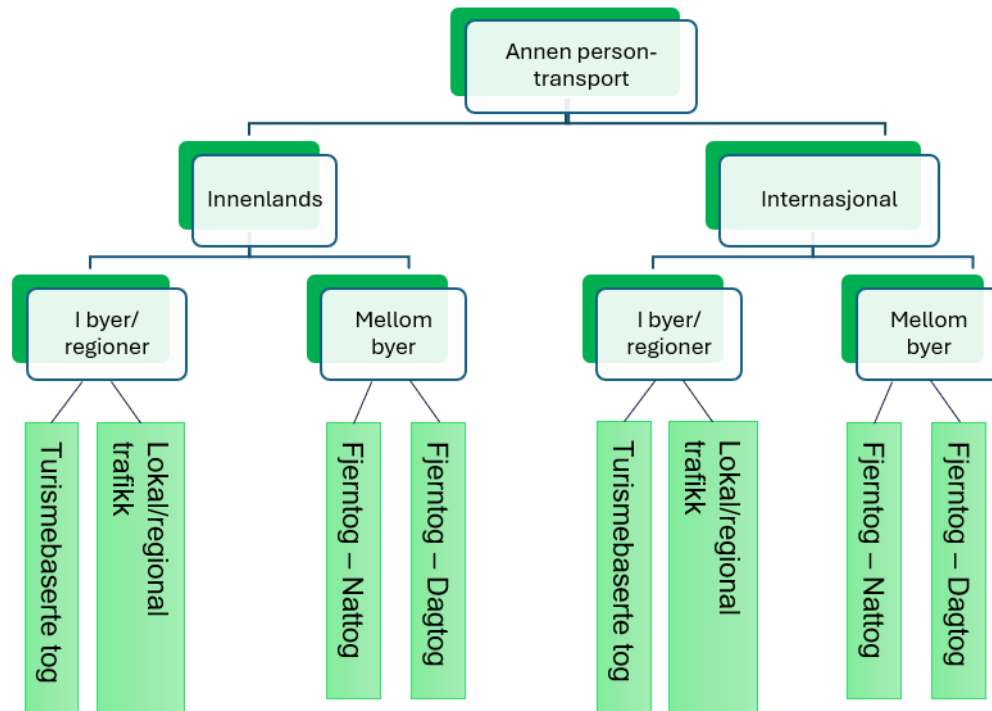
Internasjonal trafikk i byer eller regioner inneholder turisttog, samt tog til/fra Sverige som har egenskaper som regiontog og som ikke har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Sistnevnte er da i kategorien lokale og regionale tog.

- Lokale og regionale tog
- Turismebaserte tog

Internasjonal trafikk mellom byer består av fjerntog som ikke har trafikkavtale med Jernbanedirektoratet. Dette kan også inkludere forlengelser av avganger på trafikkavtaler slik at det kjøres en strekning som ikke omfattes av en trafikkavtale.

- Fjerntog – Dagtog
- Fjerntog – Nattog

Figur 6-2 og Tabell 6-1 oppsummerer resultatet av segmenteringen for annen persontransport.



Figur 6-2 Segmenter innen annen persontransport

Skillet mellom innenlands og internasjonal trafikk beholdes for å ta høyde for at det kan være forskjeller. Det samme gjelder skillet mellom dag- og nattog. I praksis når det kommer til påslag for de ulike segmentene vil det kunne være flere av disse segmentene som har samme påslagssats.

Tabell 6-1 Markedssegmentering for annen persontransport

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)
Lokal/regional trafikk	Lokal/regional trafikk
Fjerntog – Dagtog	Fjerntog – Dagtog
Fjerntog – Nattog	Fjerntog – Nattog
Turismebaserte tog	Turismebaserte tog

Forklaring på hva slags type transporter som inngår i de ulike segmentene er vist i kapittel 7.

7 Oppsummering

Resultatet av markedssegmenteringen for godstransport, persontransport omfattet av offentlig tjenesteytelse og annen persontransport fra kapitlene foran, sammenstilles her. Tabellene forklarer også kort hva slags transporter som hører til de ulike segmentene.

Tabell 7-1 Markedssegmentering for godstransport

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)	Forklaring
Kombi- og vognlasttog	Kombi- og vognlasttog	<i>Alle kombitog og vognlasttog</i>
Tømmer- og flistog	Tømmer- og flistog	<i>Tømmertog, flistog og tømmer- og flistog</i>
Malmtransport	Malmtransport	<i>Malmtransporter, pr i dag på Ofotbanen og Nordlandsbanen</i>
Våtbulk/farlig gods		<i>Hele tog med farlig gods. Flydrivstoff, saltsyre m.m.</i>
Andre systemtog	Andre systemtog	<i>Annen tørrbulk enn malm, f.eks. kalkstein og sand. Andre systemtog, som flaskevann, avfall m.m.</i>

Tabell 7-2 Markedssegmentering for persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)	Forklaring
Lokal/regional trafikk		<i>L-, R- og RE-tog på trafikkavtaler med offentlig kjøp fra JDIR</i>
Fjerntog – Dagtog	Fjerntog – Dagtog	<i>F-tog på trafikkavtaler med offentlig kjøp fra JDIR</i>
Fjerntog – Nattog	Fjerntog – Nattog	<i>F-tog på trafikkavtaler med offentlig kjøp fra JDIR</i>
Til/fra hovedflyplass <i>Inaktivt fra R28</i>		<i>Pr i dag Flytoget</i>
Turismebaserte tog <i>Inaktivt fra R28</i>		<i>Pr i dag Flåmsbana, som har trafikkavtale men ikke offentlig kjøp.</i>

Tabell 7-3 Markedssegmentering for annen persontransport

Innenlands trafikk	Internasjonal trafikk (til/fra Sverige)	Forklaring
Lokal/regional trafikk	Lokal/regional trafikk	<i>Eventuelle avganger utover avtalt gjennom trafikkavtaler, og som ikke er turisttog</i>
Fjerntog – Dagtog	Fjerntog – Dagtog	<i>Avganger som ikke er avtalt gjennom trafikkavtaler. For eksempel Halden – Göteborg/ Malmø.</i>
Fjerntog – Nattog	Fjerntog – Nattog	<i>Avganger som ikke er avtalt gjennom trafikkavtaler.</i>
Turismebaserte tog	Turismebaserte tog	<i>Pr i dag Arctic Train / Northern Lights Train på Ofotbanen og Golden Train på Raumabanen</i>

8 Referanser

Bane NOR, 2026. *Påslag for den minste pakken med tjenester.*

EU-kommisjonen, 2025. *Interpretative guidelines concerning the setting up of charges for the use of infrastructure.* C/2025/2606.

EU-parlamentet og -kommisjonen, 2012. *Establishing a single European railway area.* EU-direktiv 2012/34.

Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften). Lovdata, 05.07.2021.

IRG-Rail, 2016. *Initial approach to market segment definition and criteria for an assessment of mark-ups in consideration of Directive 2012/34/EU.*

Jernbanedirektoratet. *T2033 Godstrafikk. Innspill til NTP2022-2033, ramme A og B.*

Oslo Economics, 2022. *Segmenter i persontrafikk og godstrafikk på norsk jernbane.*