

Prismodell for prising av stasjoner

1. Bakgrunn

I 2020 gjennomførte Bane NOR et prosjekt for prising av stasjonstjenester. Denne rapporten omhandler datagrunnlag, resultater og generelt hvilke vurderinger som ble gjort i dette arbeidet. Systematisk prising av stasjonstjenestene ble første gang innført 1.1.2018. I den forbindelse ble det utarbeidet en «tjenestekatalog» med tilhørende priser. I tjenestekatalogen ble det opplyst om at kostnadskalkylene skulle oppdateres minst hvert fjerde år. Det er bakgrunnen for at Bane NOR nå har en ny gjennomgang av prisene for stasjonstjenester. Prisene omtalt i denne rapporten vil være gjeldende fra 1. januar 2022.

1.1 Rettslig grunnlag

Stasjoner for passasjerer er en jernbanerelatert tjeneste etter jernbaneforskriften § 4-2 bokstav a). Den som yter denne tjenesten, plikter å yte den på ikke-diskriminerende vilkår til alle jernbaneforetak. Det følger av jernbaneforskriften § 6-9 (2) at “Avgiften som pålegges for sportilgang i serviceanlegg som nevnt i § 4-2 og for å utføre tjenester i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste”.

Det er opp til Bane NOR om det skal tas betalt for tjenesten stasjoner for passasjerer og hvor mye som skal tas betalt, så lenge maksprisbegrensningen i jernbaneforskriften § 6-9 (2) overholdes. I tillegg er det viktig at prising av tjenesten utformes på en slik måte at det ikke skjer brudd på kravet i jernbaneforskriften § 4-2 om at tjenesten skal ytes til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår.

Det er viktig å skille tjenesten stasjoner for passasjerer etter § 4-2 bokstav a) fra den minste pakken med tjenester etter jernbaneforskriften § 4-1 (minstepakken) og tjenester/ytelser som faller utenfor jernbaneforskriften (kommersielle tjenester). Minstepakken er underlagt særskilt prisregulering i jernbaneforskriften §§ 6-2 til 6-5, mens kommersielle tjenester kan prises til markedspris.

2. Stasjoner

2.1 Inndeling av tjenester på stasjoner

Som nevnt under punkt 1.1 er det viktig å avgrense stasjonstjenestene mot minstepakken og kommersielle tjenester.

Bildet under viser hvordan, etter Bane NORs forståelse, grensen går mellom stasjonstjenester og den minste pakken med tjenester.

Figur 1: Inndelingen i den minste pakken og stasjonstjenester.

Bildeblokk: den minste pakken og stasjonstjeneste - Network Statement

2.1.1 Den minste pakken med tjenester

Tilgangstjenestene ved stasjoner er knyttet til den minste pakken med tjenester, og er ikke priset ekstra gjennom stasjonstjenestene. For en illustrasjon av hva som inngår i den minste pakken se figur 1, der det som inngår i minstepakken er markert i rødt. Tilgangstjenestene inkluderer kostnader som knytter seg til slitasjerelatert fornyelse og vedlikehold av personperronger for av- og påstigning, atkomstvei for passasjerer samt sikkerhets- og teknisk utstyr på stasjoner som er knyttet til betjening av jernbaneinfrastrukturen. Disse kostnadene holdes utenfor beregningene av priser for stasjonstjenester.

2.1.2 Stasjonstjenester

Stasjonstjenester består av venterom/leskur, formidling av reiseinformasjon, egnede lokaler for billettsalg mv. Det er kun arealer på stasjoner som brukes av passasjerer som er inkludert i kostnadene.

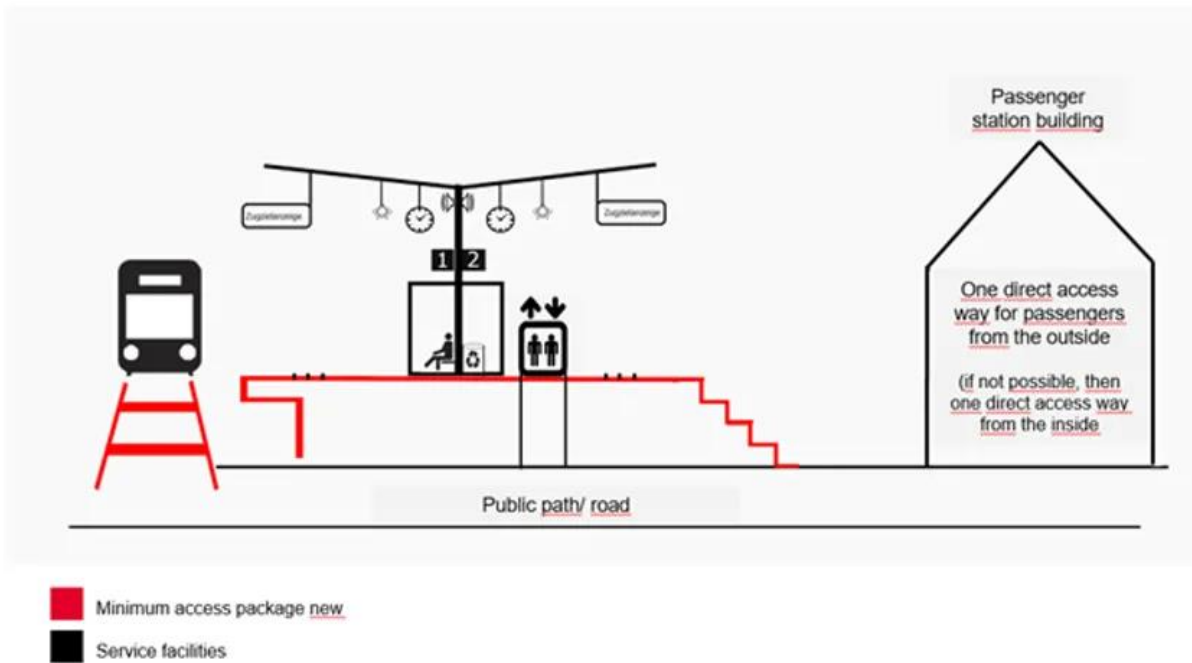
2.1.3 Kommersielle tjenester

Noen tjenester tilbyr Bane NOR jernbaneforetakene og de reisende på markedsmessige vilkår, dette gjelder blant annet parkering på stasjoner. Disse faller utenfor det som defineres som stasjonstjenester etter jernbaneforskriften § 4-2 a, og blir derfor ikke omtalt videre i denne rapporten.

2.2 Inndeling av stasjoner

2.2.1 Enbruker- og flerbrukerstasjoner

Jernbanenettet består av stasjoner som kun brukes av ett jernbaneforetak (heretter kalt enbrukerstasjoner) og stasjoner som brukes av flere jernbaneforetak (flerbrukerstasjoner). Da det tidligere i hovedsak var VY som kjørte passasjertog i Norge, var nesten alle stasjonene enbrukerstasjoner. I 2019 ble den første trafikpakken innført som åpnet for konkurranse på jernbanen innen persontrafikk. Fremover vil det komme flere pakker, og antall jernbaneforetak vil antagelig fortsette å øke. Dette medfører at antall stasjoner der flere operatører stopper vil øke. I januar 2020 var det totalt 334 stasjoner. Etter at SJ Norge har begynt å kjøre på Dovrebanen og flere trafikpakker etter hvert lyses ut, kan det bli totalt 37 flerbrukerstasjoner og 297 enbrukerstasjoner. Bane NOR har derfor valgt å operere med 37 flerbrukerstasjoner og 297 enbrukerstasjoner.



Figur 1: Inndelingen i den minste pakken og stasjonstjenester.

2.2.2 Tjenester på stasjonene

Bane NOR bestemmer hvilke enkeltelementer som inngår i stasjonstjenesten, og tjenestens kvalitet og standard. Jernbaneforetakene kan melde om behov og ønsker om tjenestens innhold, men Bane NOR beslutter på selvstendig grunnlag hvilke slike henvendelser som skal imøtekommes.

Jernbaneforetakene kan ikke reservere seg mot enkeltelementer som inngår i stasjonstjenesten. Dette følger samme prinsipp som da det ble innført et prissystem for stasjoner i 2018. Bane NOR har undersøkt muligheten for å endre denne modellen og gjøre noen deler av stasjonstjenesten frivillig. Etter en grundig gjennomgang er det klart at de fleste tjenester knyttet til stasjonene er nødvendige, enten av sikkerhetsmessige eller lovpålagte hensyn. Dermed vil det ikke være hensiktsmessig å skille ut noen deler av tjenesten, utover kommersielle tjenester, i en frivillig pakke.

Prissystem

Prisen knyttet til stasjonene skal reflektere kostnadene med et tillegg for rimelig avkastning. Et alternativ kunne vært å sette pris lik kostnad for hver enkelt stasjon, der man ville endt opp med om lag 334 unike priser. Grunnen til at Bane NOR ikke gjør det slik er blant annet at det ville gitt veldig stor prisdifferanse mellom stasjonene. I tillegg bruker Bane NOR kostnadsdata for 2019 i beregningen av prisene. Siden det kan være forskjell fra år til år er det mer hensiktsmessig å ha en porteføljeprising. Prisen i hver gruppe i porteføljen vil da tilsvare gjennomsnittsprisen i den respektive gruppen.

2.2.3.1 Porteføljeprising

Enbrugerstasjoner

Bane NOR har valgt en porteføljeprising for enbrukerstasjonene som tar utgangspunkt i trafikkpakkene . Det er i august 2020 ikke endelig avklart hvor mange trafikkpakker det blir. De fire første pakkene er imidlertid bestemt, og det er dermed klart at det vil bli minimum fem pakker. Enbrukerstasjonene ble derfor delt inn i fem grupper i estimeringen av prisene. Dersom det for eksempel ender opp med å bli seks trafikkpakker, vil pakke fem og seks få samme gjennomsnittspris per stasjon. En fordel ved å dele inn stasjonene i trafikkpakker er at et jernbaneforetak kun betaler for de stasjonene de stopper på, og at det ikke er noen subsidiering av enkelte stasjoner.

Flerbrukerstasjoner

Flerbrukerstasjonene vil grupperes sammen i en portefølje. Kostnadene vil fordeles mellom jernbaneforetakene utfra hvert jernbaneforetaks andel av antall planlagte stopp i årlig ruteplan.

2.2.3.2 Prisenhet

Det vil bli en årlig abonnementsbasert prising på alle stasjoner, både enbruker- og flerbrukerstasjoner. Pris per selskap vil bli bestemt utfra selskapets andel av totalt antall stopp ifølge ruteplan. Det å gå fra et system der man betaler per stopp til et med abonnement kan gi økt forutsigbarhet for Bane NOR og jernbaneforetakene. Det vil også forhindre at prisene for stasjoner reduserer insentivene til jernbaneforetakene til å øke antall avganger. Det er ellers liten sammenheng mellom kostnadene knyttet til stasjoner og antall stopp.

2.3 Kostnadsoversikt

2.3.1 Drift og vedlikehold, digitalisering og kundeinformasjon

Kostnadene skal prises maksimalt ut fra kostnaden knyttet til å yte tjenesten, inkludert rimelig fortjeneste. Det er kun kostnader for drift og vedlikehold av stasjonsarealer brukt av passasjerer som skal inkluderes. Stasjonsarealer som ikke brukes av passasjerer f. eks tekniske rom, txp-rom osv. er ikke tatt med i beregningen.

Tabell 1: Kostnadselementer inkludert i beregningen av prisene

Kostnadselement	Beskrivelse
Offentlig rom	Kostnader i Bane NOR knyttet til publikumsarealer
Renhold	Utvendig og innvendig renhold
Vedlikehold	Korrektivt og forebyggende vedlikehold av stasjonen
Sikkerhet	Egne og innkjøpte vaktholdstjenester, overvåkning mv.
Utvendig belysning	Energikostnader til belysning
Annen elektro	Andre energikostnader; herunder plattformvarme
Snøbrøyting/strøing	Brøyting og strøing av plattformer og tilkomstarealer

Informasjonssystemer	Kostnader knyttet til kundeinformasjonssystemer og monitører/anvisere
Kundeinformasjon	Kostnader knyttet til kundeinformasjon
Andre kostnader	Renovasjon, avfallshåndtering, toalettkostnader, brannvern mv.
Kapitalbinding	Avkastning av kapital bundet i plattformer, bygninger, monitører og annet teknisk utstyr

Tabell 2: Kostnader fordelt på ulike områder

	2019
Drifts- og vedlikeholdskostnader	408 144 240
Administrative kostnader knyttet til stasjoner	35 000 000
Digitaliseringskostnader	19 993 989
Kostnader knyttet til kundeinformasjon	40 987 282
Avskrivningskostnader	30 100 000
Rimelig avkastning	25 642 825
Sum kostnader	559 572 923

Kostnader knyttet til drift og vedlikehold av stasjonene utgjør den desidert største delen av kostnadene. Her inngår blant annet vaktmestertjenester, renhold, husleie og vakthold.

Administrative kostnader knyttet til den ikke-kommersielle delen av stasjonsdriften og en andel felleskostnader er også inkludert i kostnadsgrunnlaget.

Kostnadene knyttet til kundeinformasjon er en del av stasjonstjenestene.

Digitaliseringskostnader knyttet til stasjoner består av informasjonselementer på stasjoner som monitører/anvisere og informasjonssystemer som KARI og mobilapplikasjonen NÅ.

Tabell 2 viser de totale kostnadene. Kostnadene per stasjon varierer ut fra standard, størrelse mv. I tillegg vil behovet for snømåking, strøing osv. være forskjellig fra stasjon til stasjon. Kostnadene til drift og vedlikehold på den enkelte stasjon varierer også fra år til år. Når kostnadsberegningene tar utgangspunkt i kun ett år, 2019, vil variasjonen i kostnadene mellom stasjonene ikke nødvendigvis være representative for de påfølgende årene. Porteføljeprieringen vil redusere denne variasjonen.

2.3.2 Kapitalkostnader og rimelig fortjeneste

Det er to komponenter som utgjør kapitalkostnader og rimelig fortjeneste; avskrivninger og et tillegg for rimelig fortjeneste.

2.3.2.1 Avskrivninger

Bokførte avskrivninger av bygninger og infrastruktur knyttet til stasjoner var 30,1 millioner kroner i 2019. Avskrivninger av tekniske rom på stasjoner og annen infrastruktur som ikke brukes av passasjerer er ikke med i våre beregninger.

2.3.2.2 Rimelig fortjeneste

Jernbaneforskriften § 6-9 (2) inkluderer også «en rimelig fortjeneste». Rimelig fortjeneste defineres her som rimelig avkastning på investert kapital. Bane NOR har brukt en WACC-tilnærming for å beregne kapitalkostnaden. WACC nominelt før skatt endte på 4,8 prosent .

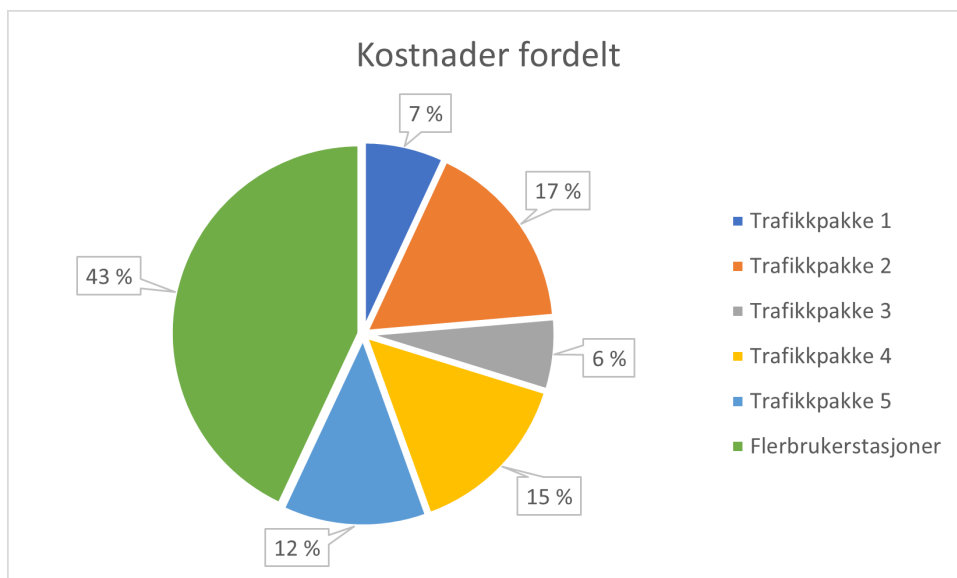
3. Resultater

Når enbrugerstasjonene segmenteres etter trafikkpakker og flerbrugerstasjonene grupperes sammen, blir det til sammen 6 ulike priser for stasjonstjenestene. Det er ganske stor forskjell på pris per stopp mellom de rimeligste og de dyreste gruppene av stasjoner, men dette reflekterer at det er stor forskjell i kostnadene.

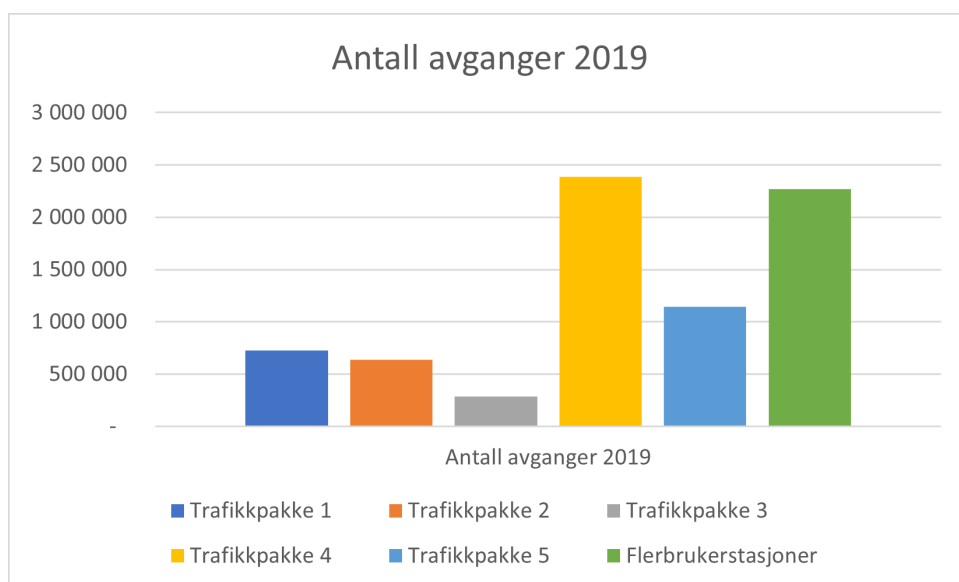
Tabell 3 Kostnad og pris per stasjon

Trafikkpakke	Sum kostnader	Antall avganger 2019	Kostnad per avgang
Trafikkpakke 1	38 807 095	726 769	53
Trafikkpakke 2	93 465 818	635 385	147
Trafikkpakke 3	34 407 907	285 593	120
Trafikkpakke 4	82 299 303	2 387 425	34
Trafikkpakke 5	69 837 078	1 144 612	61
Flerbrugerstasjoner	240 755 723	2 270 309	106

Porteføljen med flerbrugerstasjonene har færrest stasjoner, men som det kommer frem i figur 2, er over en tredjedel av kostnadene knyttet til flerbrugerstasjonene. Prisen per stopp blir likevel ikke høyest i denne gruppen, siden det er mange avganger på disse stasjonene. Se figur 3 for antall avganger per portefølje.



Figur 2: Kostnader fordelt på flerbrukerstasjoner og trafikpakker



Figur 3: Antall avganger per portefølje i 2019

4. Implementering og anbefalinger

Resultatene omtalt i rapporten vil være gjeldende fra og med ruteplan 2022, og rapporten inngår i høringen av Network Statement 2022.

Bane NOR har valgt å gå for en segmentering av stasjonene basert på trafikpakker. Denne segmenteringen vil sikre at ingen jernbaneforetak subsidierer andre, og hver aktør betaler en pris som tilsvarer kostnaden.

Prissystemet vil være basert på årsabonnement ift. planlagt årlig ruteplan. På enbrugerstasjonene vil det jernbaneforetaket som stopper på den enkelte stasjon betale kostnaden knyttet til stasjonen. På flerbrukerstasjonene vil årlig pris per

jernbaneforetak bli bestemt utfra antall planlagte stopp ifølge ruteplan. Denne løsningen vil gi forutsigbarhet både for Bane NOR og jernbaneforetakene. Man unngår også å skape økonomiske insentiver til å ha færre stopp på enkelte stasjoner. Når det heller ikke er noen særlig sammenheng mellom kostnadene på en stasjon og antall stopp, er abonnementsprising en god løsning.

5. Prisendringmekanismer

Bane NOR SF legger i utgangspunktet opp til at prisene justeres periodisk. Ved vesentlig bedre grunnlagsdata eller andre større endringer vil prisene imidlertid kunne endres på bakgrunn av dette.

Periode mm	Beskrivelse
Femårig justering	Kostnadskalkylene oppdateres minimum hvert femte år basert på tilsvarende eller forbedrede metoder, og der mer oppdaterte data kan brukes som grunnlag i estimeringen.
Årlig justering	<p>Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp (1):</p> $P_{t+1} = P_t \cdot \left(\frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$ <p>Bildeblokk: Prisformel hensetting - Network Statement</p> <p>der:</p> <p>P_{t+1} = pris neste år P_t = pris inneværende år KI_{Q2} = SSBs indeks pr. annet kvartal for inneværende (t) og foregående (t-1) år</p> <p>Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, men den gir stor forutsigbarhet for togselskapene, da neste års priser vil være klare tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på indeksen underveis i året.</p>
Nye, ombygde eller nedlagte objekter	Dersom det i forbindelse med nye anlegg, ferdigstilles nye objekter eller større ombygninger av objekter, samt nedleggelse av gamle i fireårsperioden, skal dette tas inn i kostnadsgrunnlaget når anlegget/objektet tas i bruk eller tas ut av bruk.

6. Bibliografi

Bane NOR SF, Tjenestekatalog Endelig 17.03.2017

Independent Regulators' Group – Rail, IRG–Rail, Subgroup Charges for Service Facilities
“An overview of charges and charging principles for passenger stations, 25.11.2019

PwC, «Risikopremien i det norske markedet», desember 2019
<https://www.pwc.no/no/publikasjoner/pwc-risikopremie-2019.pdf>

Samferdselsdepartementet, «Jernbaneforskriften», 20 12 2016. [Internett]. Available:
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-20-1771?q=jernbaneforskriften>.

Independent Regulators' Group – Rail, Subgroup Charges for Service Facilities, “Initial report

On the charging principle of Article 31 (7) of Directive 2012/34/EU”, 25. November 2019

Jernbanedirektoratet, inndeling i trafikkpakker:
<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/togkonkurranse/aktuelle-konkurranser/>

Europaparamentet, «2012/34/EU - Om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde», 21 11 2012. [Internett]. Available:
https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/jernbane/hoering_02122013/hdirective212.pdf

Vedlegg 1 – Oversikt over hvilke stasjoner som inngår i hvilke pakker

Flerbruker	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Pakke 5
Asker	Arendal	Alvdal	Arna	Alna	Auli
Bjørnfjell	Audnedal	Atna	Bergen	Askim	Berekvam
Brumunddal	Blakstad	Auma	Bolstadøyri	Billingstad	Blaker
Dombås	Breland	Bellingmo	Bulken	Bleiken	Blomheller
Dovre	Brusand	Bergsgrav	Dale	Blommenholm	Bodung
Drammen	Bryne	Berkåk	Evanger	Bondivann	Brakerøya
Eidsvoll	Bråstad	Bjerka	Finse	Bryn	Dal
Fredrikstad	Bø	Bjorli	Flå	Eidsberg	Darbu
Gardermoen	Bøylestad	Bodø	Geilo	Eina	Eidsvoll Verk
Halden	Drangedal	Drevvatn	Gjerdåker	Fjellhamar	Fetsund
Hamar	Egersund	Dunderland	Gol	Gjøvik	Flåm
Hokksund	Flaten	Elverum	Hallingskeid	Gran	Frogner
Hunderfossen	Froland	Evenstad	Haugastøl	Grefsen	Gulskogen
Katterat	Ganddal	Fauske	Hønefoss	Greverud	Haga
Kongsberg	Gausel	Glåmos	Kløve	Grorud	Hauersetser
Kongsvinger	Gjerstad	Grong	Ljosanbotn	Grua	Holmestrand
Kvam	Gyland	Gudå	Mjølfjell	Gullhella	Håreina
Lillehammer	Hellvik	Haltdalen	Nesbyen	Hakadal	Jessheim
Lillestrøm	Jåttåvågen	Hanestad	Reimegrend	Hanaborg	Kjosfossen
Lysaker	Klepp	Harran	Seimsgrend	Harestua	Kløfta
Moelv	Kristiansand	Hegra	Skiple	Haugenstua	Larvik
Moss	Lunde	Heimdal	Stanghelle	Hauketo	Leirsund
Myrdal	Mariero	Hell	Trengereid	Heggedal	Lier
Narvik	Marnardal	Hjerkinn	Upsete	Heia	Lindeberg
Nationaltheatret	Moi	Hommelvik	Urdland	Holmlia hp	Lunden
Nordagutu	Nelaug	Hovin	Ustaoset	Hvalstad	Mjøndalen
Oslo S	Neslandsvatn	Ilseeng	Vaksdal	Høn	Nerdrum
Otta	Nodeland	Jørstad	Vieren	Høvik	Nisterud
Ringebu	Nærbø	Kongsvoll	Vikersund	Høybråten	Nordby
Rombak	Ogna	Koppang	Voss	Jaren	Notodden
Sandvika	Paradis	Kopperå	Ygre	Kambo	Porsgrunn
Sarpsborg	Rise	Kotsøy	Ørneberget	Kjelsås	Reinunga
Ski	Sandnes	Kvål	Øyeflaten	Knapstad	Rånåsfoss

Tabell fortsetter

Flerbruker	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Pakke 5
Skøyen	Sira	Lademoen	Ål	Kolbotn	Sande
Stabekk	Sirevåg	Langlete		Kråkstad	Sandefjord
Søsterbekk	Skeiane	Lassemoen		Langhus	Skarnes
Vinstra	Snartemo	Leangen		Ljan	Skien
	Stavanger	Ler		Lunner	Skoppum
	Stoa	Lerkendal		Lørenskog	Stange
	Storekvina	Lesja		Movatn	Steinberg
	Varhaug	Lesjaverk		Myrvoll	Stokke
	Vegårshei	Levanger		Mysen	Svingen
	Vennesla	Lilleby		Nittedal	Sørumsand
	Vigrestad	Lundamo		Nordstrand	Tangen
	Øksnavadporten	Lønsdal		Nydalen	Torp
		Løten		Nyland	Trykkerud
		Majavatn		Oppegård	Tuen
		Marienburg		Rakkestad	Tønsberg
		Melhus		Raufoss	Vatnahalsen
		Meråker		Reinsvoll	Vestfossen
		Mo		Roa	Årnes
		Mosjøen		Rosenholm	
		Mørkved		Rygge	
		Namssganko		Røyken	
		Oppdal		Råde	
		Opphus		Sagdalen	
		Os		Skotbu	
		Oteråga		Slependen	
		Reitan		Slitu	
		Rena		Snippen	
		Rognan		Solbråtan	
		Rognes		Sonsveien	
		Ronglan		Spikkestad	
		Rotvoll		Spydeberg	
		Røklund		Stryken	
		Røra		Strømmen	
		Røros		Tomter	
		Røstad		Tøyen	
		Selsbakk		Vakås	
		Singsås		Varingskollen	
		Skansen		Vestby	
		Skatval		Vevelstad	
		Skogn		Åneby	

Tabell fortsetter

Flerbruker	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Pakke 5
		Skonseng		Ås	
		Snåsa			
		Sparbu			
		Stai			
		Steinkjer			
		Steinvik			
		Stjørdal			
		Støren			
		Tolga			
		Trofors			
		Trondheim			
		Tverlandet			
		Tynset			
		Valnesfjord			
		Verdal			
		Vikhammer			
		Værnes			
		Ålen			
		Åndalsnes			
		Åsen			

Vedlegg 2 – Oversikt over trafikkpakkene

Trafikkpakke 1:

Sør, omfatter fjerntogene på Sørlandsbanen fra Oslo S via Kristiansand til Stavanger, lokaltog på Strekningen Stavanger - Sandnes - Egersund og Regiontog på Arendalsbanen.

Trafikkpakke 2:

Nord, omfatter fjerntogene på Dovrebanen som er en av landets hovedstrekninger. Det samme gjelder for trafikken på Nordlandsbanen, mens det er omfattende regiontrafikk i Trøndelag på Trønderbanen og i Østerdalen på Rørosbanen. I tillegg er også regiontrafikken på Raumabanen, Meråkerbanen over til Sverige og regiontrafikken på den nordligste delen av Nordlandsbanen med Saltenpendelen med i pakken.

Trafikkpakke 3:

Vest, består av Bergensbanen og Vossebanen.

Trafikkpakke 4:

Omfatter Drammenbanen, Askerbanen, Østfoldbanen, Østfoldbanen, Østre linje, Gjøvikbanen, Hovedbanen og Spikkestadbanen.

Bane NOR har definert alle andre stasjoner der kun ett jernbaneforetak stopper, som trafikkpakke 5.

Bane NOR 10. desember 2020