

**Flytoget AS**Jernbanetorget 1  
Postboks 19 Sentrum  
0101 OSLOTelefon: 23 15 90 00  
Faks: 23 15 90 01  
Kundetelefon: 815 00 777Bane NOR SF  
[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

Att.:

[flytoget@flytoget.no](mailto:flytoget@flytoget.no)  
[www.flytoget.no](http://www.flytoget.no)Dato: 13.10.22  
Henvendelse til: Trine Pande-Rolfen/Vetle Dahl Gundersen  
Deres ref.: saksnr. 202202045  
Dok.nr.:  
Kopi til:

## **Flytogets hørings svar til Network Statement 2024**

Flytoget har gjennomgått høringsutkastet til Network Statement for 2024 og gir i dette brev våre kommentarer.

Flytoget har gjennom flere år påpekt at hørings svar ikke blir svart ut eller avklart av Bane NOR i årlige høringsprosesser. Flytoget er tilfreds med at Bane NOR i etterkant av høringen på Network Statement 2023 innkalte alle jernbaneforetakene til et høringsmøte, samt at Bane NOR innkaller til både samrådsmøte og høringsmøte for Network Statement 2024.

### **Flytoget har følgende spesifikke kommentarer til Network Statement 2024:**

#### **Del 1 – Generell informasjon**

##### **1.1.2 Jernbanesektoren i Norge**

Flytoget ønsker å gjøre Bane NOR oppmerksom på at det er en feil i figuren. Mantena AS er eid av nærings- og fiskeridepartementet og ikke samferdselsdepartementet slik tegningen angir.

##### **1.3.2 Rettslige forhold**

Flytoget henviser til ordlyd i 1.3.2.1 som sier «*i henhold til norsk lovgivning er Network Statement et rent informativt dokument. Det betyr at informasjon i Network Statement ikke er juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR.*» Flytoget ønsker å påpeke at vi står ved vårt syn som angitt i hørings svar til tidligere versjoner av Network Statement om at Network Statement inneholder så mange definisjoner av tjenesten og partenes rettigheter at dette dokumentet bør være juridisk bindende for Bane NOR. Ikke minst fordi Bane NOR også bruker Network Statement til å stille krav til jernbaneforetakene som vi oppfatter er rettslig bindende for jernbaneforetakene. Vi vil følge opp vårt syn videre i den pågående prosessen med revisjonen av AST.

#### **Del 2 – Infrastruktur**

Flytoget har ingen spesifikke kommentarer til denne delen.

#### **Del 3 – Tilgangsbetingelser**

Flytoget har ingen spesifikke kommentarer til denne delen.

## Del 4 - Kapasitetsfordeling

Endringer i Network Statement 2024, fra høringsbrev:

### Ruteplan / kapasitetsfordeling:

- Nytt vedlegg; [Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling](#) (erstatte dagens vedlegg)
- Rapport; Beskrivelse av modell for ruteleiekonflikt
- Modell for håndtering av ruteleiekonflikt
- Kap. 4.2.2 Årlig kapasitetsfordeling – oppdatert oversikt med endring i ansvar/roller
- Kap. 4.5.1.5 Tidsplan for kapasitetsfordelingsprosessen er oppdatert
- Nytt kap. 4.10 Prinsipper for kapasitetsfordeling i godskorridorene

Flytoget er tilfreds med at Bane NOR innfører en ny, transparent modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling, da vi håper at dette vil kunne føre til at man utnytter samfunnsøkonomisk analyse i større grad enn i dag, og i samsvar med blant annet høringsnotatet til nåværende jernbaneforskrift (s. 15-16): «*En for utstrakt bruk av prioriteringsrekkefølgen i § 9-5 kan få som konsekvens at samfunnsnyttige togtenester [...] feilaktig kan få lavere prioritet i mange situasjoner enn det de egentlig skal ha hvis man tar hensyn til togenes samfunnsnytte. Det er også uheldig at søkere vegrer seg for å søke om attraktive ruteleier fordi de ikke tror de vil få dem tildelt.*»

Vi har imidlertid følgende innspill til modellen:

- **Modellen ser bort fra nytteeffekter knyttet til leverandør- og komfortpreferanser**  
Ulike deler ved merkevare-, komfort- og serviceelementet er årsaken til at Flytoget, til tross for nærmest identisk reisetid med Vy, fortsatt har en betydelig markedsandel for tilbringerreiser til Oslo Lufthavn. Den nye modellen tar, i motsetning til dagens modell for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling, ikke hensyn til dette.  
  
Omformulert er det et faktum at dersom nytteeffekter knyttet til leverandør- og komfortpreferanser var neglisjerbare forhold, ville ikke Flytoget hatt kunder – og dersom ikke modellen fanger disse forholdene opp vil dette kunne bli en dels selvpoppfyllende profeti, da det vil være en strekt forhøyet risiko for at vi ikke vil få tildelt tilstrekkelig gunstige ruteleier. Flytoget forventer at modellen utbedres til også å omhandle nytteeffekter knyttet til leverandør- og komfortpreferanser før denne tas i bruk.
- **For tilbringerreiser skal tidsverdiene for hovedtransportmiddel benyttes**  
I Jernbanedirektoratets egen veileder for samfunnsøkonomiske analyser er det et tydelig prinsipp om at det for tilbringerreiser er tidsverdiene for hoved-transportmiddelet som skal benyttes. Dette kommer også tydelig frem i dagens beskrivelse av samfunnsøkonomisk verdsetting i Network Statement. Vi kan imidlertid ikke se at den nye modellen er eksplisitt på dette. Vi forventer at dette utbedres i endelig versjon.
- **Samfunnets effektivitetstap ved skattefinansiering må hensyntas**  
Slik vi forstår modellen, hensyntar modellen kun antall passasjerer om bord og tilegner disse en tidsverdi for forbrukt tid. Modellen vil derfor konsekvent premiere subsidierte avganger, med der en ikke ubetydelig andel av reisende ikke egentlig har betalingsvilje til å foreta reisen – da på bekostning av tog med noe færre reisende, men der samtlige har betalingsvilje ut over den faktiske produksjonskostnaden. For å bøte på dette, må modellen, ta inn over seg et effektivitetstap for samfunnet med at for mange reiser gjennomføres med det subsidierte produktet, f. eks gjennom beregning av effektivitetstap ved skattefinansiering. Altså, dersom konsekvensen av en endring er at kunder går over fra et subsidiert produkt til et ikke-subsidiert produkt må dette fremkomme som en positiv effekt i modellen. Alternativt må man beregne alternativene ut ifra et tenkt utgangspunkt der de to produktene er identisk priset for den reisende. For å komme frem til dette kan man benytte seg av priseelastisiteter.

- **Egnethet for tilfeller der deler av reisen erstattes med alternativ transport**  
For at modellen skal være nyttig for bruk også i tilfeller der deler av reisen til en eller flere av de involverte aktørene må erstattes med alternativ transport, bør modellen bygges til å hensynta dette. Det bør også inngå en metodisk beskrivelse av fremgangsmåten for bruk av modellen i slike tilfeller.

Videre har vi følgende innspill til del 4:

- **4.3.1 Kapasitetsbegrensninger som påvirker trafikken**  
Dette kapitlet har nylig vært gjenstand for klage som Flytoget har vært involvert i. Bane NOR har av SJT blant annet fått kritikk for å benytte «gjeldende plan» som kriterium for omdirigering/reduksjon av trafikken. Videre fremstår kapitlet for oss rotete og inneholder en beskrivelse som vi sliter med å forstå at speiler de generelle reglene i kapasitetsfordelingsprosessen, som SJT i sitt vedtak viser til at skal benyttes, og som Bane NOR også viser til i nye pkt. 4.2.1.2 Midlertidige kapasitetsbegrensninger. Bane NOR bør beskrive nærmere hvordan de konkret vil involvere søkerne for å oppfylle jernbaneforskriftens vedlegg IV.

## Del 5 – Tjenester og priser

Endringer i Network Statement 2024, fra høringsbrev:

### Priser:

- Ny grunnpris fra R24 – rapport om metodikk og beregninger av direkte kostnader for prising av den minste pakken med tjenester
- Påslag – rapport om metodikk og beregninger av påslag for den minste pakken med tjenester
- Årlige prisjusteringer i henhold til SSBs kostnadsindeks for drift og vedlikehold av veganlegg. 2023 prisene kommer frem i fig. kapitler:
  - o 5.3.3 Priser for den minste pakken med tjenester
  - o 5.7.1 Ytelsesordning
  - o 5.8.1 Årlige prisjusteringer
  - o 7.3.2.4 Priser (Stasjoner)
  - o 7.3.3.4 Priser (Godsterminaler)
  - o 7.3.5.4 Priser (Hensetting)
- Kap. 7.3.10.4 Priser – beskrivelse av kostnader og betaling for bruk av dieselpåfyllingsanlegg

I stedet for å gi kommentarer til ulike kapitler i del 5 velger Flytoget å komplettere/stille seg bak flere av SJT sine kommentarer i [SJT's innspill til Bane NORs rapportutkast om nye infrastrukturavgifter](#), brev fra SJT til Bane NOR datert 26.09.22.

- **Valg av SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg**  
Flytoget etterlyser, i likhet med SJT, en ytterligere forklaring på hvor relevant SSBs prisindeks for drift og vedlikehold av veganlegg er for jernbaneinfrastrukturkostnader ettersom denne prisindeksen synes å være utsatt for mye større svingninger enn SSBs konsumprisindeks.
- **Insentiver til jernbaneforetakene for å minimere slitasjen på infrastrukturen**  
Flytoget etterlyser er bedre forklaring på hvorfor BN endrer grunnavgiften fra brutto-tonn-km til tog-km. Når modellen går fra brutto-tonn/-km som i dag og over til tog-km så fjerner man en eksisterende mekanisme som gir jernbaneforetakene insentiver til å slite mindre på infrastrukturen. Det å fjerne den eksisterende mekanismen er i motstrid med det SJT etterlyser i kapittel 3.1.4 i sitt brev, hvor de nettopp etterlyser mekaniser som gir jernbaneforetakene insentiver til å ta valg som fører til at de sliter mindre på infrastrukturen.
- **Markedssegmentering og anbefalinger fra Oslo Economics**  
Flytoget mener at Bane NOR må ta SJTs kommentar «SJT mener Bane NOR bør vurdere om påslaget som de fastsetter for Flytoget fører til at selskapet taper kunder til Vy som er i PSO-segmentet. I så fall kan det bety at påslaget som er fastsatt for

*Flytoget gir Vy en konkurransefordel, eventuelt og vrir konkurransen til ulempe for Flytoget.»* til etterretning. Det er ingen tvil om at et påslag for markedsområde hovedflyplass som kun treffer Flytoget og ikke Vy vil gjøre at Flytoget taper kunder til Vy og vrir konkurransen til ulempe for Flytoget. Flytoget vil vurdere å benytte jernbaneforskriftens § 11-3 i tilfelle Bane NOR ikke tar hensyn til den konkurranseskjevheten som inntreffer mellom Vy og Flytoget i markedssegmentet.

I tillegg ønsker Flytoget å påpeke at utgiftsnivået ved å drive et jernbaneforetak påvirkes vesentlig av både økte infrastrukturavgifter og strømutgifter ved togkjøring i disse dager. Selv om togkundene i flyplasssegmentet er mindre prisfølsomme enn vanlige kollektivreisende er de ikke så lite prisfølsomme at de velger toget for enhver pris – spesielt ikke når togtrafikken i tillegg viser tendenser til vedvarende dårligere punktlighet som følge av hyppigere feil på infrastrukturen. Kollektivandelen til flyplassen vil gå ned når bil eller andre transportmidler oppleves som mer optimale. Dette forholdet må Bane NOR utrede ytterligere før påslaget for markedsområde hovedflyplass kan innføres.

- **Ramsey-tilnærming og markedsdata brukt til prognoser for trafikken fremover**  
Flytoget støtter SJTs oppfordring som sier «*Etter vår oppfatning bør Bane NOR blant annet bruke nyere markedsdata og mer relevant markedsinformasjon når dere analyserer markeder og beregner korrekte påslagssatser i de ulike markedssegmentene.*» Det er viktig at alle virkningene av pandemi, krig i Europa, strømpriser og endrede økonomiske forhold forstås og tas høyde for i beregning av avgifter. Videre er det viktig at jernbaneforetakene gis mulighet til å gi innspill om markedsmessige forhold knyttet til egen operasjon.

#### **Del 6 – Drift og trafikkstyring**

Flytoget har ingen spesifikke kommentarer til denne delen.

#### **Del 7 – Serviceanlegg**

##### **7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»**

Flytoget henviser til ordlyd «*JBF har selv ansvar for at alle tog/vogner er utstyrt med RFID-brikker i henhold til gjeldene prinsipper*», og ønsker å påpeke at Bane NOR ikke på noe sted har informert om hva gjeldende prinsipper er.

#### **Flytoget har følgende generelle kommentarer til Network Statement 2024:**

Bane NOR stiller flere krav til kjøretøy gjennom Network Statement og i Bane NORs egne regelverk, til tross for at Bane NOR i Network Statement kapittel 3.4.1 sier «*SJT gir tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. samtrafikkforskriften.*» og «*Nasjonale tekniske krav til kjøretøy kommer frem av kjøretøyforskriften.*». Flytoget ønsker å påpeke at det ikke er Bane NOR sin oppgave å stille krav til kjøretøy, da dette i sin helhet er regulert av lover og forskrifter. Et eksempel hvor Bane NOR stiller krav som ikke er hjemlet i lover og forskrifter er innenfor området klatrebarhet på kjøretøy.

Med vennlig hilsen  
For Flytoget AS

Trine Pande-Rolfsen  
direktør drift og teknisk