

Rapport 2019/49 | For Flytoget AS



Hvem betaler?

Provenyvirkninger av endringer i tilbringertilbudet til Oslo Lufthavn

Dokumentdetaljer

Tittel	Hvem betaler? Proventvirkninger av endringer i tilbringertilbudet til Oslo Lufthavn
Rapportnummer	2019/49
ISBN	978-82-8126-445-8
Forfattere	Tor Homleid og Steinar Strøm
Prosjektleder	Tor Homleid
Kvalitetssikrer	Ingeborg Rasmussen
Oppdragsgiver	Flytoget AS
Dato for ferdigstilling	5. desember 2019
Tilgjengelighet	Offentlig
Nøkkelord	Proveny, trafikantnytte, samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Om Vista Analyse

Vista Analyse AS er et samfunnsfaglig analyseselskap med hovedvekt på økonomisk utredning, evaluering, rådgivning og forskning. Vi utfører oppdrag med høy faglig kvalitet, uavhengighet og integritet. Våre sentrale temaområder er klima, energi, samferdsel, næringsutvikling, byutvikling og velferd. Vista Analyse er vinner av Evalueringsprisen 2018.

Våre medarbeidere har meget høy akademisk kompetanse og bred erfaring innenfor konsulentvirksomhet. Ved behov benytter vi et velutviklet nettverk med selskaper og ressurspersoner nasjonalt og internasjonalt. Selskapet er i sin helhet eiet av medarbeiderne.

Forord

Vista Analyse er engasjert av Flytoget AS til å beregne provenyvirkninger (reduisert overskudd i transportselskapene og/eller økt behov for offentlige kjøp) av endringer i rammebetingelsene for det kollektive tilbringertilbudet til Oslo Lufthavn Gardermoen. Arbeidet er gjennomført i november / desember 2019.

I Vista Analyse er arbeidet utført av Steinar Strøm og Tor Homleid, med sistnevnte som prosjektleder. Ingeborg Rasmussen har kvalitetssikret arbeidet. Øyvind Brekke har vært oppdragsgivers representant i arbeidet og har bidratt med nyttige innspill underveis. Vi takker for et behagelig samarbeid.

5. desember 2019

Tor Homleid

Partner

Vista Analyse AS

Hvem betaler?

Innhold

Sammendrag og konklusjoner	5
1 Innledning.....	7
1.1 Bakgrunn	7
1.2 Metode	7
1.3 Rapportens oppbygging	8
2 Metode og forutsetninger	9
2.1 Reisemønster	9
2.2 Billettpriser	10
3 Tilbringermarkedet.....	12
3.1 Flytogstrekningen Oslo Lufthavn – Drammen	12
3.2 Viken og Østlandet for øvrig	13
4 Integrrert tilbringertjeneste	15
4.1 Utgangspunktet	15
4.2 Provenytap på mer enn 500 mill. kroner per år	15
4.3 Sikker kostnad, usikker nytte	16
4.4 Alternative løsninger for redusert trengsel	18
5 Lavere billettpriser	20
5.1 Utgangspunkt	20
5.2 Provenytap på 3-400 mill. kroner per år	21
5.3 Markedsvirkninger av lavere billettpriser	22
6 Integrrert tilbringertjeneste og lavere billettpriser	23
Vedlegg.....	25
A Markedsandeler, tilbringertrafikk	25
B Beregninger av provenyvirkninger	30

Figurer

Figur 1-1	Fordeling av beregnede provenyvirkninger mellom Staten og lokale myndigheter (Oslo kommune og Viken fylkeskommune).	6
Figur 2-1	Enkeltbillettpriser, 2019	10
Figur 3-1	Markedsandeler i tilbringertilbudet, Flytogstrekningen Oslo Lufthavn - Drammen	12
Figur 3-2	Markedsandeler i tilbringertilbudet utenom Flytogstrekningen	13
Figur 4-1	Fordeling av provenytab ved integrering av tilbringertjenesten i øvrig togtilbud.....	16
Figur 5-1	Enkeltbillettpriser med 20 pst. reduserte billettpriser	20
Figur 5-2	Fordeling av provenytab ved 20 pst. reduksjon i billettpriser	21
Figur 6-1	Fordeling av provenytab ved integrering av tilbringertjenesten og 20 pst. reduksjon i Ruters billettpriser	24

Tabeller

Tabell 2-1	Fordeling av reiser på stasjoner, Flytogstrekningen	9
Tabell 2-2	Gjennomsnittlige billettpriser, Flytogstrekningen	11

Sammendrag og konklusjoner

Flytogtilbudet utfordres av forslag til betydelige endringer i rammebetingelsene for driften av tilbringertilbudet. Konkret gjelder det forslag om å integrere Flytogets tilbringertilbud i det ordinære regiontogtilbudet i Osloområdet og forslag om å redusere prisene på enkeltbilletter med 20 pst. innenfor Oslo og Akershus (Viken).

I denne rapporten har vi beregnet provenyvirkninger av de foreslåtte endringene, enkeltvis og i kombinasjon. Vi finner at en integrering av Flytoget i det ordinære regiontogtilbudet vil medføre et provenytap på noe over 500 mill. kroner per år. Av dette vil 120 mill. kroner dekkes av Viken fylkeskommune, resten av Staten. 20 pst. reduksjon i billettpriser (forutsatt både for Ruter og Flytoget) gir et beregnet provenytap på om lag 300 mill. kroner per år, fordelt med 85 mill. kroner på Viken og resten på Staten. For Viken gjelder beregnet provenytap kun tilbringertrafikk til/fra Oslo Lufthavn.

Kombinasjon av endringene gir et beregnet provenytap på 700 mill. kroner per år, dvs. noe mindre enn summen av det vi beregner separat for de to endringene. Den store forskjellen er at fordelingen mellom Viken fylkeskommune og Staten endres, Viken må i dette tilfelle bære mer enn halvparten av provenytapet (310 mill. kroner per år).

Flytoget utfordres av endringer i rammebetingelser

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å vurdere konsekvenser av å integrere Flytogets tilbringertilbud i det ordinære togtilbudet i Osloområdet. Forslaget om integrering av Flytoget i det øvrige togtilbudet er primært begrunnet ut fra et ønske om at kapasiteten i transportsystemet i større grad skal brukes til å dekke andre grupper reisendes behov. Forslaget vil innebære at Flytogtilbudet, slik vi kjenner det i dag, erstattes av et regiontogtilbud som betjener Oslo Lufthavn med billettpriser og materiell tilsvarende det Vy i dag benytter i regiontogene i Osloområdet.

Både i Oslo kommune og Viken fylkeskommune har det politiske flertallet vedtatt målsettinger om å redusere billettprisene for kollektivreiser. I Oslo er det uttrykte målet at billettprisene skal reduseres med 20 pst. mens Viken vil ha et felles billettsystem for hele den nye fylkeskommunen og i samarbeid med Oslo redusere billettprisene betydelig. Forslaget innebærer at prisforskjellen mellom Flytoget og konkurrerende tilbringertilbud med offentlig støtte vil øke betydelig og reduserer Flytogets inntektsmuligheter. For å opprettholde dagens markedsandeler må også Flytogets billettpriser settes med.

Provenyvirkninger av endringene

Både integrering av tilbringertjenesten i det ordinære kollektivtilbudet og reduserte billettpriser innenfor Ruter-området får store økonomiske konsekvenser for Flytogets eiere (Staten ved Næringsdepartementet) og de myndigheter som bevilger midler til offentlig kjøp av transporttjenester (Staten ved Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Viken fylkeskommune). Oslo kommune og Viken fylkeskommune berøres fordi lokale myndigheter må dekke differansen mellom lokalt vedtatte kollektivtakster og det nasjonale takstregulativet som i dag ligger til grunn for Statens avtale med Vy.

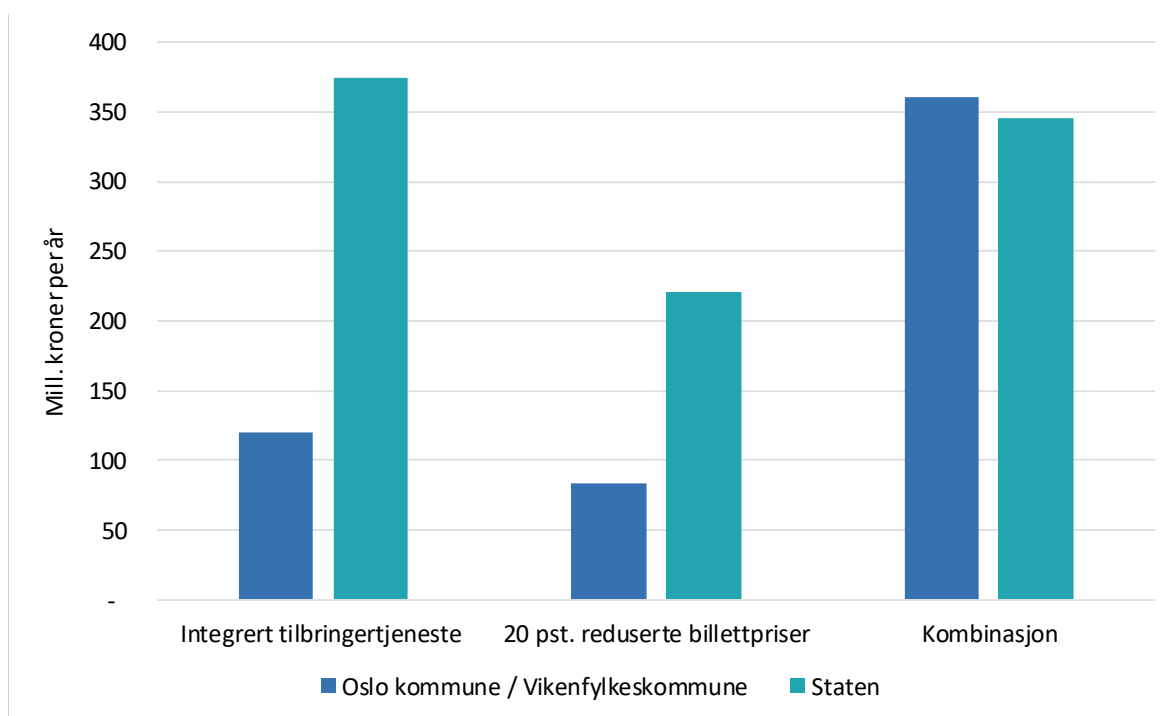
I dette arbeidet har vi beregnet konsekvenser for offentlige budsjetter av mulige endringer i rammebetingelser for tilbringertrafikken. I tillegg til en integrert tilbringertjeneste og reduserte billettpriser ser vi også på virkningene av en kombinasjon av de to endringene. Vi beregner følgende provenytab:

- Integrert tilbringertjeneste (Ruter billettpriser for alle tilbringerreiser): 500 mill. kroner per år. (12,1 mrd. kroner neddiskontert over en periode på 40 år)
- 20 pst. reduserte billettpriser (Ruter og Flytoget): 300 mill. kroner per år. (7,3 mrd. neddiskontert over en periode på 40 år)
- Integrert tilbringertjeneste og 20 pst. reduserte billettpriser (Ruter): 700 mill. kroner per år. (16,9 mrd. kroner neddiskontert over en periode på 40 år).

Vikens andel av provenytabet øker dersom både integrering og lavere Ruterpriser gjennomføres.

Både for integrert tilbringertjenester og reduserte billettpriser dekkes store deler (70 – 80 pst) av provenytabet av Staten. Resten dekkes av Oslo kommune og Viken fylkeskommune gjennom Ruter. Kombinasjonen av de to endringene gir en helt annen fordeling. Oslo kommune og Viken får i dette tilfelle utgifter på mer enn 350 mill. kroner for å dekke differanse mellom VY's ordinære takster og Ruters billettpriser for tilbringertrafikken til/fra Oslo Lufthavn Gardermoen.

Figur 1-1 Fordeling av beregnede provenyvirksomheter mellom Staten og lokale myndigheter (Oslo kommune og Viken fylkeskommune).



I 2018 brukte Akershus fylkeskommune og Oslo kommune mindre enn 100 mill. kroner til sammen for å dekke differanser mellom VY's takstregulativ og de lokalt fastsatte prisene på Ruterbilletter. Gjennomføring av integrert tilbringertjeneste eller 20 pst. reduserte billettpriser vil doble dette beløpet. Dersom begge endringene gjennomføres må Viken fylkeskommune og Oslo kommune mange-doble beløpet som benyttes til takststøtte – og da har vi ikke inkludert virkninger for annen togtrafikk.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Jernbanedirektoratet har fått i oppdrag å vurdere konsekvenser av å integrere Flytogets tilbringertilbud i det ordinære togtilbudet i Osloområdet. Forslaget om integrering av Flytoget i det øvrige togtilbudet er primært begrunnet ut fra et ønske om at kapasiteten i transportsystemet i større grad skal brukes til å dekke andre grupper reisendes behov. Forslaget vil innebære at Flytogtilbudet, slik vi kjenner det i dag, erstattes av et regiontogtilbud som betjener Oslo Lufthavn med billettpriser og materiell tilsvarende det Vy i dag benytter i regiontogene i Osloområdet.

Både i Oslo kommune og Viken fylkeskommune har det politiske flertallet vedtatt målsettinger om å redusere billettprisene for kollektivreiser. I Oslo er det uttrykte målet at billettprisene skal reduseres med 20 pst. mens Viken vil ha et felles billettsystem for hele den nye fylkeskommunen og i samarbeid med Oslo redusere billettprisene betydelig. Forslaget innebærer at prisforskjellen mellom Flytoget og konkurrerende tilbringertilbud med offentlig støtte vil øke betydelig og reduserer Flytogets inntektsmuligheter. For å opprettholde dagens markedsandeler må også Flytogets billettpriser settes med.

Dersom forslagene gjennomføres, enkeltvis eller i kombinasjon, vil de få store konsekvenser for aktørene som i dag driver tilbringertrafikk til Oslo Lufthavn og for de offentlige aktørene som finansierer den delen av kollektivtilbudet som drives med offentlig kjøp. Hensikten med dette arbeidet er å synliggjøre konsekvenser knyttet til tilbringertrafikken av:

- 1) Integrert togtilbud
- 2) Enkeltbillettpriser ned 20 pst. (Ruter og Flytoget)
- 3) Kombinasjon av integrert togtilbud og reduserte billettpriser

1.2 Metode

For å beregne provenyvirkninger har vi tatt utgangspunkt i Avinors reisevaneundersøkelse blant flypassasjerer over Oslo Lufthavn. Basert på opplysninger om de reisendes bosted, reisemål og opplysninger om valg av transportmiddel til flyplassen, har vi etablert en oversikt over volumet av tilbringertrafikk med en geografisk inndeling tilpasset problemstillingene i dette arbeidet.

Provenyvirkninger defineres som endringer i utbetalinger til og innbetalinger fra de selskapene som er offentlig eid eller har transportavtaler med offentlig kjøp. Dette inkluderer:

- Flytoget som er eid av Næringsdepartementet og i dag driver separat tilbringertjeneste til Oslo Lufthavn uten offentlig kjøp.
- Vy (tidligere NSB) som er eid av Samferdselsdepartementet og hvor tilbringerreiser inngår som en del av den regionale togtrafikken. For å drive dette tilbudet mottar Vy offentlig kjøp fra staten og Ruter (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, fra 2020 Viken fylkeskommune).

For å finne endringer i proveny beregner vi transportselskapenes billettinntekter fra tilbringertrafikken i 2019. Deretter ser vi på konsekvensene av at tilbringertjenesten som i dag drives av Flytoget

integreres i det ordinære regiontogtilbudet. Vi legger da til grunn at billettprisene for alle reisende som i dag bruker Flytoget betaler billettpriser tilsvarende det reisende med Vy (Ruter-billetter) betaler i dag.

Provenyvirkningene fordeles på ulike offentlige aktører med utgangspunkt i reisemønsteret fra Avinors reisevaneundersøkelse. Datagrunnlaget gir også mulighet til å fordele provenyvirkningene mellom bo-satte og besøkende.

Det kan være kostnadsforskjeller mellom tilbringertilbudet som i dag drives av Flytoget og det tilbudet som gis når Flytoget integreres i det ordinære togtilbudet. Vi har ikke grunnlag for å anslå kostnadsforskjeller og ser bort fra dette i beregningene.

I tillegg til å beregne virkninger for et år basert på reisemønsteret i 2019 beregner vi nåverdier over 40 en periode på år med rentebane i tråd med Finansdepartementets forutsetninger. I beregningen forutsetter vi konstante realpriser og en årlig vekst i flytrafikken på 1 pst. gjennom beregningsperioden. Vi beregner også skattefinansieringskostnaden, som er det samfunnsøkonomiske tapet knyttet til redusert proveny. Denne utgjør 20 pst. av provenytapet med gjeldende forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser.

1.3 Rapportens oppbygging

I denne rapporten går vi i kapittel 2 gjennom metode for etablering av reisemønster for tilbringertrafikken og beregning av gjennomsnittlige billettpriser med Flytoget og andre togprodukter i ulike markedssegmenter. Metode for beregning av provenyvirkninger er dokumentert i vedlegg B.

I kapittel 3 gjennomgås reisemønster i tilbringermarkedet. Hovedvekten legges på Flytogstrekningen Oslo Lufthavn – Drammen, men vi ser også Viken og Østlandet for øvrig. Mer detaljerte oversikter over markedsandeler i ulike segmenter presenteres i vedlegg B.

Kapittel 4 – 6 inneholder beregninger av provenyvirkninger knyttet til integrert tilbringertjeneste til Gardermoen, 20 pst. reduserte billettpriser og kombinasjon av de to endringene. I tillegg til provenyvirkninger drøftes også kort mulige markedskonsekvenser av tiltakene, inkludert en vurdering av betydningen av differensiering av offentlige servicetilbud.

2 Metode og forutsetninger

2.1 Reisemønster

Avinors løpende reisevaneundersøkelse blant flypassasjerer benyttes som grunnlag for å etablere en geografisk fordeling av tilbringerreisene fordelt på hvilket tilbringertransportmiddel som benyttes til flyplassen. Vi skiller også mellom bosatte og besøkende. Reisemønster for 2019 er etablert på grunnlag av opplysninger om bosted og siste transportmiddel til lufthavnen for bosatte på Østlandet¹ og opplysninger om besøkssted og siste transportmiddel til lufthavnen for bosatte i andre deler av landet og utlandet.

Dette gir oss en trafikkmatrise med noe færre reiser enn samlet antall tilbringerreiser. Dette skyldes både at det er bosatte utenfor Østlandet som benytter Oslo Lufthavn som sin «bostedsflyplass» og at ikke alle besøkende skal til reisemål innenfor «Østlandet». Siden den viktigste hensikten med matrisen er å beregne inntektskonsekvenser for Flytoget av endringer i prisforutsetninger velger vi å kalibrere matrisen for Østlandet slik at antall reiser samsvarer med datagrunnlaget fra Avinor.

Vi har tilgang på data fra reisevaneundersøkelsen for perioden januar-september 2019. Anslag på årstrafikk finner vi ved å multiplisere med 12/9.

2.1.1 Fordeling av tilbringertrafikk, 2018

Tabell 2-1 Fordeling av reiser på stasjoner, Flytogstrekningen

Stasjon	Område
Lillestrøm	Nedre Romerike
Oslo S	Oslo (55 %)
Nationaltheatret	Oslo (25 %)
Skøyen	Oslo (5 %)
Lysaker	Oslo (5 %), Bærum (40 %)
Sandvika	Bærum (60 %)
Asker	Asker
Drammen	Drammen, Nedre Eiker

Kilde: Vista Analyse

I tillegg til soneinndelingen rundt Flytogstasjonen, er tilbringertrafikken fordelt på:

- to områder innenfor det som i dag omfattes av Ruters sonetakster, Øvre Romerike og Follo
- Fylkene (Østfold og Buskerud) som sammen med Akershus utgjør Viken fylkeskommune
- Øvrige fylker som vi har definert innenfor Oslo Lufthavns influensområde; Vestfold, Telemark, Oppland og Hedmark

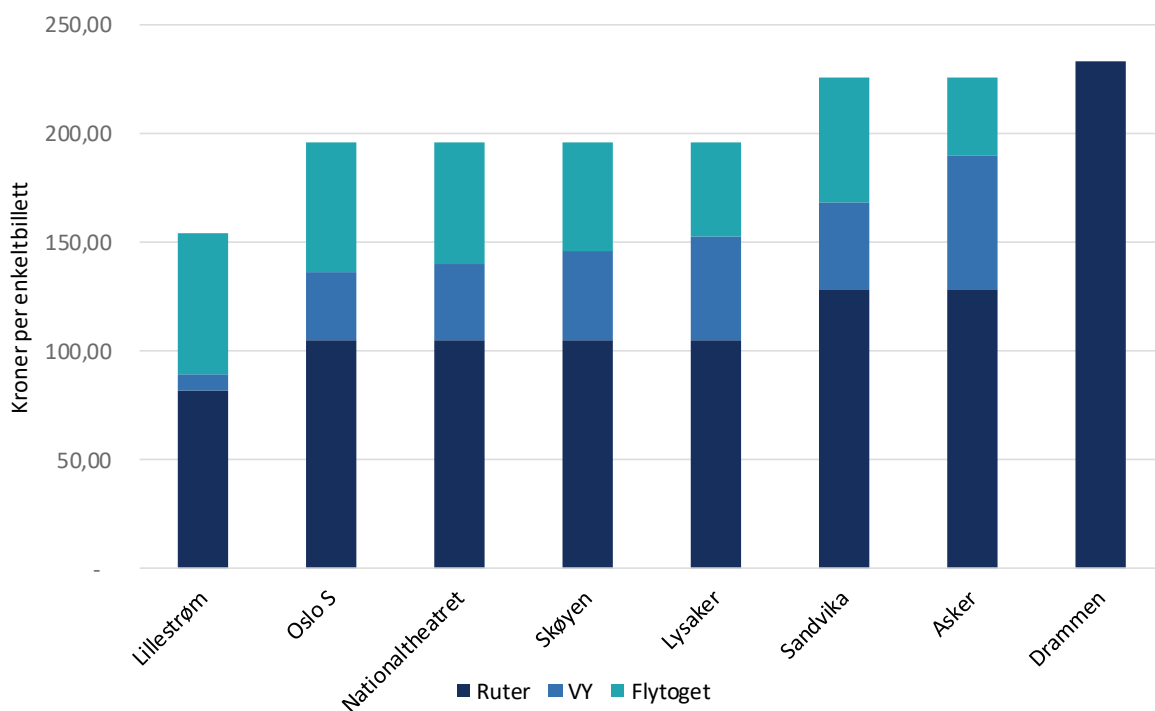
¹ Østfold, Akershus, Oslo, Oppland, Hedmark, Buskerud, Vestfold og Telemark.

2.2 Billetpriiser

Det er i dag store forskjeller i billettpriser til / fra Oslo Lufthavn mellom Flytoget og det konkurrerende togtilbudet som drives av Vy. Flytoget drives kommersielt, prisen på enkeltbilletter for voksne til/fra Oslo sentrum er 196,- kroner. Pris for enkeltbilletter fra Oslo Lufthavn til Oslo sentrum med Vy er i dag 105,- kroner, dvs. 91,- kroner tilsvarende 45 pst. under Flytogets billettpris. For å drive tilbudet mottar Vy støtte til offentlig kjøp av togproduksjon fra Staten og støtte fra Oslo kommune / Akershus fylkeskommune (gjennom Ruter) som gis for å opprettholde et lavere billettprinsnivå (Ruterpriser) enn det som gjelder i avtalen med Staten.

I Figur 2-1 vises enkeltbillettpriser i 2019 til/fra Oslo Lufthavn med Ruterbillett og med Flytoget. I tillegg vises beregnede priser med Vy uten støtte fra Oslo kommune / Akershus fylkeskommune. Disse er beregnet på grunnlag av billettpriser på andre strekninger med tilsvarende reiselengde hvor Vy ikke mottar støtte ut over den statlige.

Figur 2-1 Enkeltbillettpriser, 2019



Kilde: Vista Analyse

Forholdet mellom den blå (Vy) og turkise (Flytoget) delen av søylene i figuren kan benyttes som indikasjon på hvordan den offentlige støtten til Vy fordeles mellom lokale myndigheter og Staten. Basert på dette finner vi at den lokale støtten fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune øker med økende avstand til lufthavnen, mens det er mindre variasjoner i den statlige støtten.

For å beregne konsekvenser av integrert togtilbud og andre tilbudsendringer, må vi ta hensyn til at en del reisende ikke betaler full pris. Gjennomsnittlige billettpriser er derfor beregnet på grunnlag av priser for enkeltbilletter og anslag på andel som har tilgang til sosiale rabatter. Både for Flytoget og NSB er det lagt til grunn at 25 pst. av trafikantene reiser med sosiale rabatter. Vi forutsetter at andelen er lik for bosatte og besøkende. Trafikanter som er bosatt innenfor Oslo/Akershus og har Ruter månedsbilletter kan betale deler av tilbringerreisen med månedsbilletten. Ved reiser til/fra lufthavnen betales et

tillegg som avhenger av hvilke soner månedsbilletten er gyldig og antall soner fra månedsbillettsonen til Oslo Lufthavn. Reisende med månedsbillett i sone 1 (Oslo) betaler f.eks. et tillegg på 69,- kroner ved reiser til Oslo Lufthavn som ligger i sone 4N (23,- kroner * 3 soner). Vi mangler detaljerte opplysninger om bruken av månedsbilletter – og benytter følgende anslag:

- 40 pst. av reisende med Vy bosatt i Oslo og 25 pst. av bosatte i Akershus – og ikke benytter sosiale rabatter – har månedsbillett som gir grunnlag for lavere billettpris på Flytoget.
- Vi forutsetter videre at bosatte på Lillestrøm betaler et tillegg tilsvarende to soner (46,- kroner) mens bosatte som benytter andre stasjoner betaler et tillegg tilsvarende tre soner (69,- kroner). Implisitt har vi da forutsatt at de reisende har månedsbilletter som er gyldig også innenfor Oslo.

Med disse forutsetningene får vi gjennomsnittspriser for reisende med Vy og Flytoget til/fra stasjonene på Flytogstrekningen som vist i Tabell 2-2. Vi beregner en gjennomsnittspris på 174,- kroner for tilbringerreiser med Flytoget og 89,- kroner for tilbringerreiser med Vy. For reisende med Vy bidrar innslaget av reisende med månedsbilletter til at gjennomsnittsprisen blir lavere for bosatte sammenliknet med prisene for besøkende.

Tabell 2-2 Gjennomsnittlige billettpriser, Flytogstrekningen

	Flytoget	Vy, bosatte	Vy, besøkende	Vy, alle²
Lillestrøm	135,-	65,-	72,-	67,-
Oslo S	172,-	81,-	92,-	87,-
Nationaltheatret	172,-	81,-	92,-	87,-
Skøyen	172,-	81,-	92,-	87,-
Lysaker	172,-	81,-	92,-	86,-
Sandvika	198,-	101,-	112,-	102,-
Asker	198,-	101,-	112,-	103,-
Drammen	198,-	176,-	204,-	186,-
Gjennomsnitt	174,-	84,-	94,-	89,-

Kilde: Vista Analyse

² Basert på fordeling i RVU 2019

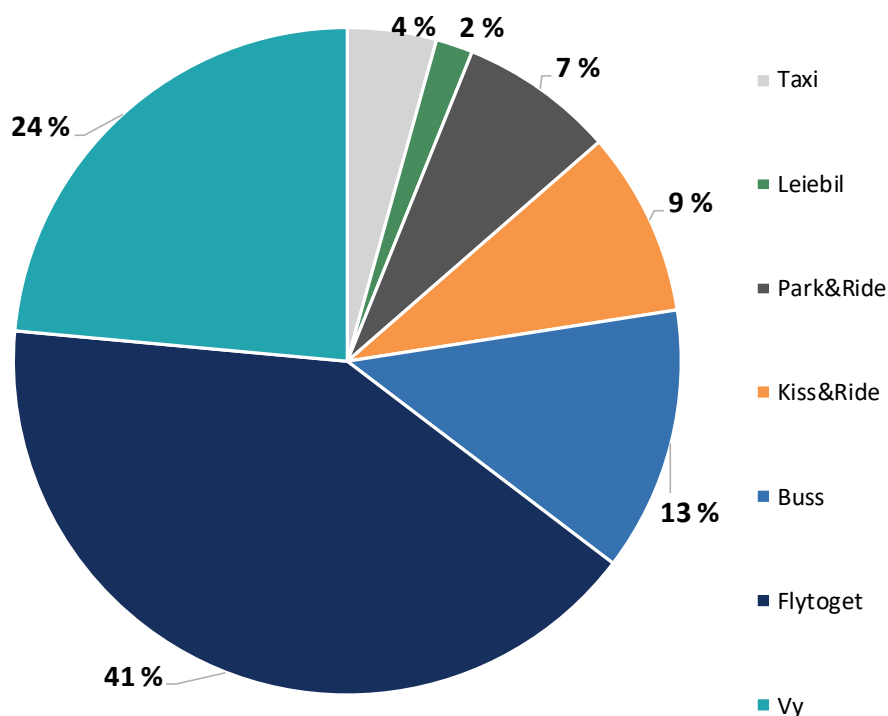
3 Tilbringermarkedet

Med forutsetninger som gjengitt i kapittel 2, får vi i alt 20,6 mill. tilbringerreiser til/fra Oslo Lufthavn i 2019. To tredeler av disse reisene er til/fra områder som ligger langs strekningen som betjenes av Flytoget, en tredel er til/fra Østlandet for øvrig. I dette avsnittet gir vi en oversikt over markedsandeler i tilbringertrafikken, en mer detaljert inndeling gis i vedlegg A.

3.1 Flytogstrekningen Oslo Lufthavn – Drammen

Kollektivandelen for tilbringerreiser på strekningen som betjenes av Flytoget er beregnet til 78 pst. Flytoget er den største aktøren i dette markedet, med 41 pst. av reisene, Vy har 24 pst. mens 13 pst. av tilbringerreisene foregår med buss. Mens Flytoget og Vy betjener de samme stasjonene, skiller tilbringerbussene seg ut med en bredere flatedekning. Tilbringertilbudet med buss bidrar derfor til høyere kollektivandel særlig til/fra områder som ligger et stykke unna jernbanestasjon og til/fra områder uten direkte togforbindelse.

Figur 3-1 Markedsandeler i tilbringertilbudet, Flytogstrekningen Oslo Lufthavn - Drammen



Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

Mens kollektivandelen blant bosatte langs Flytogstrekningen er 71 pst. er kollektivandelen blant besøgende 84 pst. Mens andelen som bruker Vy og busstilbud på strekningen er like stor blant bosatte som blant besøgende, har Flytoget en betydelig høyere markedsandel blant besøgende (48 pst) enn blant bosatte (34 pst.).

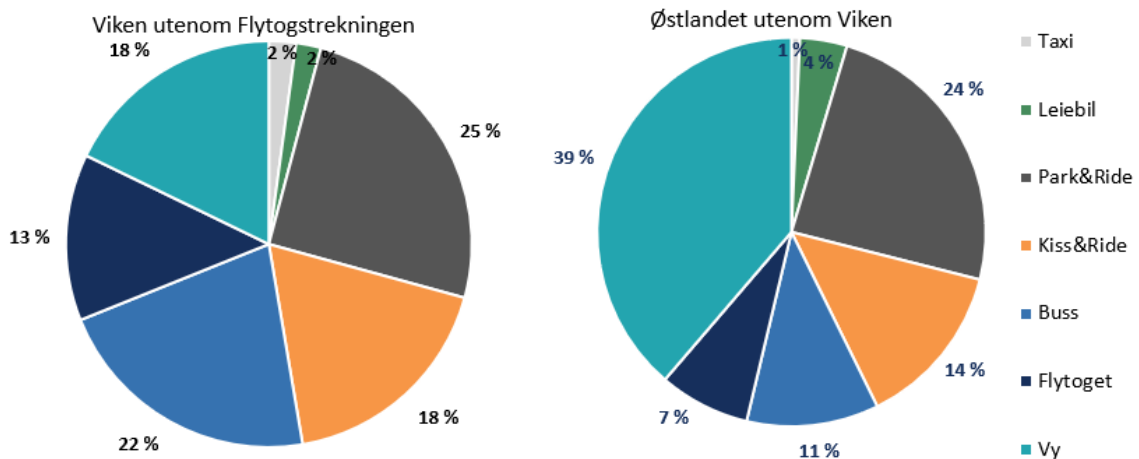
Til/fra Oslo, Bærum og Asker er samlet kollektivandel 80 pst, mens den er lavere til/fra områdene nærmest lufthavnen. Til/fra Nedre Romerike (Lillestrøm) er samlet kollektivandel under 50 pst, her blir nærmere 30 pst. av alle flyreisende kjørt til lufthavnen.

Flytoget og store deler av busstilbudet til/fra lufthavnen drives uten offentlig kjøp og har til sammen over halvparten av alle tilbringerreiser til Oslo Lufthavn og nærmere 70 pst. av alle kollektive tilbringerreiser innenfor Flytogstrekningen.

3.2 Viken og Østlandet for øvrig

Kollektivandelen i tilbringertrafikken til/fra Oslo Lufthavn er høy også for områder som ikke betjenes av Flytoget. Ser vi på den delen av Viken fylkeskommune som ikke er dekket av Flytoget (Øvre Romerike, Follo, Østfold og Buskerud utenom Drammen/Nedre Eiker) er kollektivandelen 53 pst. mens den til de øvrige fylkene på Østlandet (Oppland, Hedmark, Vestfold og Telemark) er 57 pst.

Figur 3-2 Markedsandeler i tilbringertilbudet utenom Flytogstrekningen



Fordelingen på ulike transportmidler for Viken utenom Flytogstrekningen og Østlandet utenom Viken er gjengitt i Figur 3-2. Av figuren (venstre del) går det fram at buss er det viktigste kollektivtilbudet til/fra Viken utenom Flytogstrekningen mens VY's regiontog er klart størst til/fra Østlandet utenom Viken. En god del av de bosatte og besøkende også til/fra disse områdene oppgir Flytoget som siste transportmiddel til Lufthavnen. Vi antar at dette i stor grad har sammenheng med at det benyttes flere tilbringertransportmidler, f.eks. ved at reisende blir kjørt fra bosted/reisemål til en Flytogstasjon eller at reisen kombineres med andre formål (f.eks. reise fra hjemsted til arbeid, videre fra arbeid til lufthavn).

Andelen som reiser med buss til lufthavnen er klart høyest til/fra Øvre Romerike (lokale busslinjer) og Østfold (direkte ekspressbuss fra Fredrikstad) mens Vy og Flytoget begge har betydelige andeler av markedet til/fra Follo og Buskerud.

Til/fra Østlandet utenom Viken (høyre del av figuren) er Vy den dominerende aktøren i tilbringermarkedet med en andel på 39 pst. Disse fylkene har direkte regiontogtilbud (InterCity) til/fra lufthavnen. Andelen som benytter Flytog som siste transportmiddel er lavere, noe som antas å ha sammenheng med større avstand fra bosted/reisemål til lufthavnen.

Også til Viken utenom Flytogstrekningen og Østlandet utenom Viken er kollektivandelen betydelig høyere blant besøkende enn blant bosatte. Til/fra Viken utenom Flytogstrekningen er kollektivandelen 50 pst. blant bosatte og 63 pst. blant besøkende, til/fra Østlandet for øvrig er kollektivandelen 52 pst. blant bosatte og 69 pst. blant besøkende. Sammenliknet med Flytogstrekningen utgjør besøkende en mindre andel av tilbringerreisene til/fra begge disse områdene. En mindre andel av forskjellen i kollektivandel kan forklares av dette. Hovedårsaken til at kollektivandelen er over 20 pst. lavere er likevel at kvaliteten på det kollektive tilbringertilbudet er betydelig lavere sammenliknet med Flytogstrekningen.

4 Integrert tilbringertjeneste

4.1 Utgangspunktet

Forslaget om å integrere Flytogets tilbringertjeneste i det ordinære togtilbudet har bakgrunn i at spor-kapasiteten på deler av strekningen Oslo Lufthavn – Drammen er begrenset. En del avganger i det ordinære togtilbudet er overfylte (mange reisende med ståplasser) og det er begrensede muligheter til å sette inn flere avganger. Samtidig er det ledig kapasitet i en del Flytogavganger, særlig vest for Oslo S. Åpning av flytogene for reisende mellom alle stasjoner på strekningen Oslo Lufthavn – Drammen forventes å gi en bedre spredning av de reisende mellom avganger og dermed mindre trengsel i togene.

Forslaget om integrering innebærer at dagens Flytog byttes ut med andre togtyper (tilsvarende dagens regiontog) som har større kapasitet til håndtering av mange av- og påstigninger på hver stasjon og i mindre grad er tilpasset flyreisendes behov når det gjelder plass til bagasje mv.

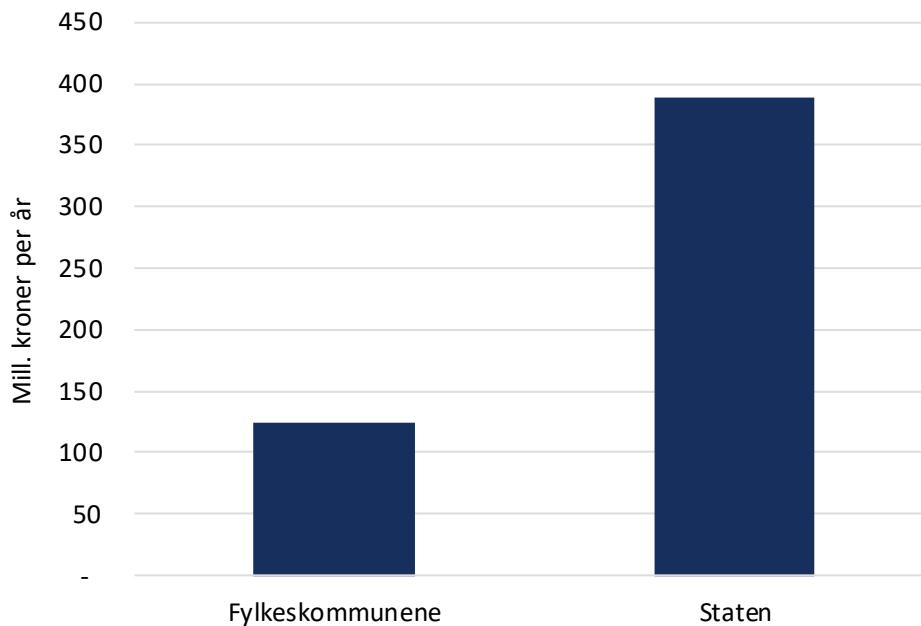
4.2 Provenytap på mer enn 500 mill. kroner per år

Med et integrert togtilbud vil dagens Flytogbrukere betale samme billettpriser som reisende med Vy, dvs. billettpriser som vist for Vy i Tabell 2-2. Reduksjonen i billettpriser vil dels måtte dekkes av staten i form av tapt overskudd i Flytoget og utgifter til offentlig kjøp fra det selskapet som skal drive tilbudet som etableres som erstatning for Flytoget.

Provenytap ved integrert tilbringertjeneste beregnes til 513 mill. kroner per år, tilsvarende 46 pst. av Flytogets billettinntekter med dagens takster. Noe over halvparten av provenytapet (273 mill. kroner) er knyttet til besøkende (bosatte utenfor Østlandet). Resten (240 mill. kroner) kommer bosatte på Østlandet til gode – og det aller meste av dette bosatte innenfor Oslo og Akershus.

Deler av provenytapet vil dekkes av Akershus (Viken) fylkeskommune og Oslo kommune gjennom Ruter fordi fylkeskommunene opprettholder lavere billettpriser enn det som ligger til grunn i avtalen mellom Vy og Staten om offentlig kjøp. Figur 2-1 kan illustrere denne fordelingen, forholdet mellom den blå (Vy) og turkise (Flytoget) delen av søylene i figuren illustrerer hvordan provenytapet fordeles mellom lokale myndigheter og Staten.

Figur 4-1 Fordeling av provenytap ved integrering av tilbringertjenesten i øvrig togtilbud.



Kilde: Vista Analyse

Provenytapet fordeles med 122 mil. kroner på Ruter mens 381 mill. kroner må dekkes gjennom økt offentlig kjøp og /eller redusert overskudd av operatøren av den integrerte tilbringertjenesten. Behov for økt offentlig kjøp dekkes av Staten ved Samferdselsdepartementet, bortfall av overskudd for Flytoget belastes Staten ved Næringsdepartementet.

I forbindelse med integreringen vil det påløpe kostnader knyttet til utskifting av togmateriellet som benyttes i tilbringertjenesten. Materiellet som er tilpasset tilbringertrafikk må flyttes til andre strekninger hvor det kan være egnet og erstattes med togmateriellet som i større grad er tilpasset behovene for pendlere rundt Oslo. Kostnadene ved å bytte ut materiellet (og andre tilhørende kostnader) er engangskostnader som belastes kjøper av togtilbudet (Staten) og kommer i tillegg til det årlige provenytapet.

Det kan være mulig å reetablere en separat tilbringertjeneste på et senere tidspunkt dersom integrering velges nå. Dette vil, i så fall, utløse nye kostnader knyttet til bytte eller tilpasning av togmateriellet som brukes på strekningen. Dersom vi betrakter integreringen som en permanent nedleggelse, kan nåverdien av provenytapet beregnes til 12,1 milliarder kroner, fordelt med 9,2 milliarder kroner på Staten og 2,9 milliarder kroner på Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune. Det er da forutsatt en kalkulasjonsrente på 4,0 pst., en beregningsperiode på 40 år og en årlig trafikkvekst på 1,0 pst.

4.3 Sikker kostnad, usikker nytte

4.3.1 Direkte virkninger

Provenytapet på mer enn 500 mill. kroner er en sikker virkning av å integrere Flytogets tilbringertjeneste i det øvrige togtilbudet i Osloområdet. I utgangspunktet er dette en overføring fra offentlig sektor (Staten, Oslo kommune og Viken fylkeskommune) til brukerne av tilbringertjenesten, og den samfunnsøkonomiske konsekvensen begrenses til effektivitetstapet ved å kreve inn et tilsvarende beløp i økte skatter.

I samfunnsøkonomiske analyser beregnes effektivitetstapet (skattefinansieringskostnaden) til 20 pst. slik at den reelle samfunnsøkonomiske kostnaden ved å øke subsidieringen av tilbringertrafikken med 513 mill. kan beregnes til 103 mill. kroner per år.

Billigere billetter, men redusert kvalitet i tilbringertilbudet

Full integrasjon har også den åpenbare gevinsten for de reisende til/fra lufthavnen at konsumentoverskuddet øker tilsvarende som følge av lavere priser for de reisende. Siden forskjellen mellom ulike tilbud blir mindre (eller fjernes helt) er det også en sikker virkning av avgangshyppigheten trafikantene står overfor i tilbringertilbudet vil øke og dermed ventetiden reduseres.

Når det gjelder de kvalitetsfaktorer som gjør at mange trafikanter i dag velger å betale mer for å reise med Flytogene, vet vi at:

- Fordelen med kortere reisetid blir borte når alle tog stopper på Lillestrøm
- Av- og påstigninger på alle stasjoner bidrar til mer forstyrrelser under reisen
- Fordelen med bedre punktlighet reduseres når alle tog skal ha av- og påstigninger på alle stasjoner og – i den grad noe av forskjellen beholdes – blir det vanskeligere å kommunisere hvilke avganger som er mest punktlig
- Det blir mindre sikker tilgang på sitteplass, særlig ved reiser til lufthavnen
- Det blir mer komplisert å gi god informasjon om rutetilbudet
- Det blir mindre plass til bagasje i togsettene
- Flytogets enkle betalingsløsninger faller bort når billettsalget integreres
- Reisegaranti i tilfelle toget er forsinket til flyplassen faller bort

Noen av disse problemene kan løses et stykke på vei med et integrert togtilbud, men langt fra alle. Nyttetapet knyttet til redusert kvalitet i tilbringertilbudet kommer til fratrekk i nytten dagens brukere av Flytoget har av lavere billettpriser. Det betyr at kvalitetsreduksjonen ved full integrasjon i togtilbudet til og fra Oslo Lufthavn reduserer trafikkanntnyten.

Ved å gjøre Flytoget likt de andre togtilbudene reduserer en kvalitetsvariasjonene i tilbringertjenesten. Et tegn på at reisende verdsetter slike variasjoner er det faktum at i dag er det en større andel som bruker flytoget enn Vy, til tross for at Vy er billigere. I 2018 var det 6.25 millioner som brukte Flytoget mot 3.48 millioner som brukte Vy. Snittprisen per reise ved bruk av Flytoget var 171,- kr mot 89,- kroner ved bruk av Vy. Nå kan en ikke uten videre anta at betalingsvilligheten for de kvalitative forholdene ved valg av Flytog fremfor Vy er lik prisdifferensen på 82,- kr per reise, men denne differensen gir en klar indikasjon på at det kan være en betydelig betalingsvillighet for de komfortelementene som Flytoget tilbyr. Samlet for Flytogets reisende (noe over 6 mill. reiser per år) tilsvarer den ekstra betalingsvilligheten for Flytoget det beregnede provenytapet på noe over 500 mill. kroner per år.

Flere avganger og mindre trengsel for andre togpassasjerer

Dersom tilbringertrafikken integreres med øvrig togtilbud og det åpnes for av- og påstigninger på alle stasjoner, vil reisende innenfor strekningen Lillestrøm – Drammen få et bedre togtilbud. Strekningen betjenes i dag med avganger hvert 10. minutt. Flere avganger har derfor begrenset betydning for hvor lenge passasjerene må vente på neste avgang. Den viktigste virkningen av integreringen vil derfor være at reisende fordeles bedre mellom ulike avganger slik at det blir mindre trengsel i avganger med høyt belegg.

4.3.2 Tap av diversitet reduserer nytten av det samlede tilbudet

Tap av diversitet i transportsystem er også drøftet i internasjonal litteratur, to eksempler er: Todd Litman (2001), You Can Get There From Here: Evaluating Transportation Choice, *Transportation Research Record 1756*, 32-41: «A transport system must be diverse in order to serve diverse demands, including the needs of people who cannot, should not or prefer not to drive. Multimodal planning that increases transport system diversity tends to increase efficiency, equity and resilience.» Liknende konklusjoner finner en hos Pareekh, P., Mitra S and Majumdar, B.B. (2017): Quantifying Dimensions of Transportation Diversity: A City-Based Comparative Approach, *Transportation Research Procedia* **25**, 3174-3187.

Ellis, I.O. og Norheim, (2018): Trafikantenes vurderinger av egenskaper ved togtilbudet til og fra Oslo Lufthavn, UA Rapport 114/2018, har foretatt en undersøkelse av betalingsvillighet for ulike komfortelementer ved reiser med Flytoget i forhold til reiser med NSB (nå Vy). I denne verdsettingsundersøkelsen ble 1570 reisende intervjuet (940 hadde brukt Flytoget og 630 NSB (Vy)). I rapporten konkluderes det med:

«Analysene har avdekket at ulike trafikantgrupper har forskjellig vektlegging av hvilke faktorer som er viktige ved et togtilbud til og fra Oslo Lufthavn, og det er en klar selvseleksjon i valget mellom Flytoget og NSB, dvs. at passasjerene som legger størst vekt på høy standard, frekvens og kort reisetid reiser med Flytoget og de som legger vekt på lav pris velger NSB. Det er ikke overraskende, men bildet er kanskje tydeligere enn forventet på forhånd. Det er derfor viktig å skreddersy de to togtilbudene som er tilpasset preferansene til de ulike trafikantgruppene, og unngå å utforme et gjennomsnittstilbud som ikke treffer noen av de to markedssegmentene. De kan styrke potensialet mot andre transportmåter enn tog fordi det også er en konkurransesituasjon mellom tog og andre tilbringertjenester som flybuss, taxi og egen bil. I dette prosjektet har vi kun sett på det innbyrdes forholdet mellom de to ulike togtilbudene. I utformingen av et eventuelt framtidig togtilbud til Oslo Lufthavn er det viktig å ta hensyn til alle transportformer for å ha en mest mulig hensiktsmessig rolledeling mot annen tilbringertransport. Ved en videreutvikling av tilbringertransporten til Oslo Lufthavn er det viktig å ivareta mange av Flytogets egenskaper dersom det blir aktuelt å utforme et slikt integrert tilbud, dvs. å opprettholde et tilbud som oppleves som først og fremst er et tilbringertilbud til og fra Oslo Lufthavn framfor at det framstår som en helt integrert del av det øvrige togtilbudet. Det siste kan fort bli et tilbud hvor mange av fortrinene til Flytoget, som flertallet i dag setter pris på, forsvinner.»

Bortfall av diversiteten i togtilbudet til og fra Oslo Lufthavn kan også gjøre at bruk av bil i stedet for tog blir mer foretrukket.

4.4 Alternative løsninger for redusert trengsel

Integrering av tilbringertilbudet i regiontogtilbudet på Østlandet vil bidra til redusert trengsel i togtrafikken rundt Oslo. Samtidig vet vi at trengselsproblemene omfatter begrensede tidsrom og strekninger og at det er store variasjoner i belegg mellom ulike linjer og mellom avganger i samme linje.

- Diversifisering av tilbudet kan også brukes som et virkemiddel for å fordele passasjerer mellom ulike tilbud (som Flytoget er et eksempel på) eller mellom ulike avdelinger i samme tog (komfortavdelinger, stillevogn etc.). Med en bevisst styring av rammebetingelser kan diversifisering også brukes som et virkemiddel til å fordele trafikk mellom ulike linjer og avganger. Dette kan gjøres

ved å tilpasse prisforskjeller mellom togprodukter med ulike kvaliteter og/eller ved å regulere tilgangen til togene. Av- og påstigningsbegrensninger benyttes i dag for å unngå lokalreiser i fjern-tog.

- Det kan tenkes andre løsninger på bruk av (knapp) sporkapasitet som også vil kunne bidra til redusert trengsel, f.eks.:
 - Identifisere løsninger som gjør det mulig å løfte de mest belastede avgangene (fra InterCity-strekningene) ut av det eksisterende tilbudet med 10 minutter mellom avgangene på strekningen Asker – Lillestrøm.
 - Frigjøre kapasitet i Oslotunnelen ved å gå tilbake til tidligere løsning hvor halvparten av Flytogene kun betjente strekningen Oslo S – Oslo Lufthavn.
 - Vurdere fordelingen av avganger mellom nye og gamle dobbeltspor med sikte på bedre balanse mellom kapasitet og etterspørsel.

5 Lavere billettpriser

5.1 Utgangspunkt

Oslo kommunes byråd som er valgt for perioden 2019-2023 har gjennom Byrådserklæringen signalisert at kollektivtakstene vil bli redusert i samarbeid med Viken fylkeskommune:

«Det skal alltid lønne seg å velge miljøvennlig og derfor vil byrådet kutte billettprisene i samarbeid med Viken. I første omgang vil vi kutte prisene på enkeltbilletter med 20 pst. og utvide familierabatten.»

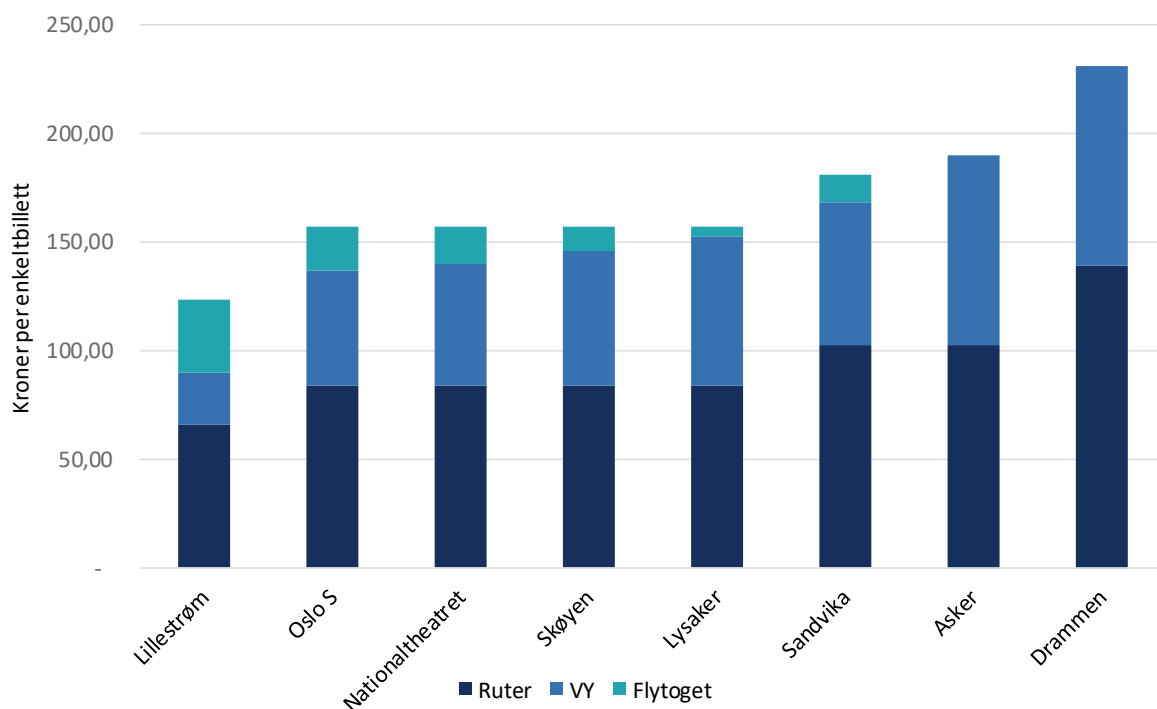
I Samarbeidsplattform Viken, som flertallet i fylkeskommunen vil styre etter, står det om kollektivtrafikk blant annen følgende:

«Fylkesrådet vil ta initiativ for å utvikle et felles billettsystem med Oslo, for hele Viken. I samarbeid med Oslo vil vi redusere kollektivprisene betydelig.»

I dette avsnittet ser vi på provenyvirksomheter av en billettprisreduksjon på 20 pst. for enkeltbilletter innenfor området som omfattes av Ruters billettpriser. Vi legger til grunn at også Flytoget reduserer sine billettpriser med 20 pst. for å opprettholde dagens markedsandeler innenfor tilbringertrafikken.

I tillegg til virkninger innenfor det området som i dag omfattes av Ruters billettpriser ser vi også på konsekvenser av harmonisering av billettpriser innenfor Viken fylkeskommune og en billettprisreduksjon på 20 pst. ut over dette.

Figur 5-1 Enkeltbillettpriser med 20 pst. reduserte billettpriser

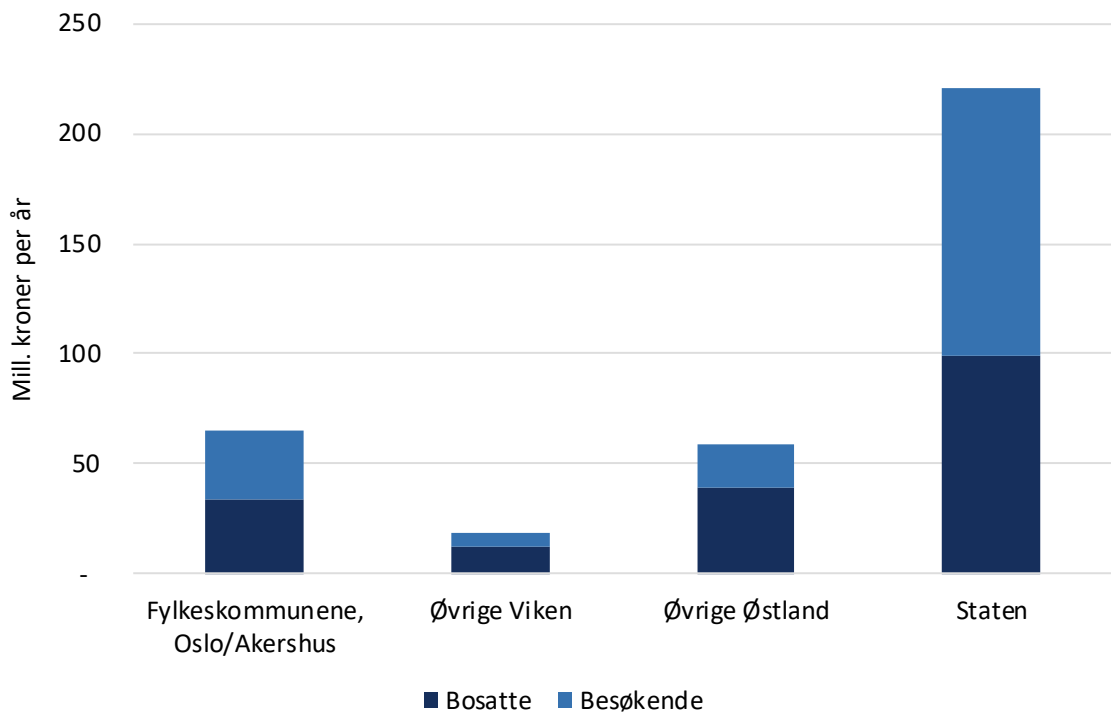


Kilde: Vista Analyse

Sammenliknet med dagens billettpriser (enkeltbilletter, vist i Figur 2-1), innebærer en billettprisreduksjon på 20 pst. at Flytogets priser reduseres ned mot de priser som gjelder i avtalen om offentlig kjøp mellom Vy og Staten. En reduksjon i billettprisene innenfor Ruterområdet på lokalt initiativ fører samtidig til at fylkeskommunene som finansierer Ruter må dekke opp mot 40 pst. av de satsene som ligger i avtalen mellom Vy og Staten. Billettprisene (enkeltbilletter) er illustrert i Figur 5-1. Mørk blå farge (Ruter) representerer billettprisen trafikantene må betale, mellomblå farge (Vy) dekker prisdifferansen opp til nivået i avtalen mellom Vy og Staten, mens turkis farge viser forskjellen opp til Flytogets billettpriser. Til/fra Asker og Drammen vil Flytogets billettpriser (med 20 pst. reduksjon) ligge noe lavere enn de prisene som gjelder i dagens avtale mellom Vy og Staten.

5.2 Provenytap på 3-400 mill. kroner per år

Figur 5-2 Fordeling av provenytap ved 20 pst. reduksjon i billettpriser



Vi beregner at provenytapet knyttet til en 20 pst. reduksjon av billettprisene for tilbringerreiser utgjør om lag 290 mill. kroner per år dersom tiltaket gjennomføres for Flytogets reisende og tilbringerreiser innenfor Oslo/Akershus + reiser til/fra Drammen i øvrige tog. En stor andel av provenytapet (220 mill. kroner) gjelder Flytoget. Dette tapet belastes Flytogets eier (Staten ved Næringsdepartementet). Resten (provenytapet for tilbringerreiser i øvrige tog innenfor Oslo/Akershus+Drammen), tilsvarende 66 mill. kroner per år må dekkes av Viken fylkeskommune. Også i dette tilfelle utgjør provenytapet knyttet til besøkende (fra utlandet og andre deler av Norge) noe over halvparten av beregnet provenytap.

Dersom også resten av Viken (Buskerud utenom Drammen og Østfold) får lavere billettpriser øker provenytapet for Viken fylkeskommune med 18 mill. kroner.

Dersom tilsvarende billettpriser også ble innført på togstrekningene i øvrige Østlandsfylker (Oppland, Hedmark, Vestfold, Telemark), ville provenytapet knyttet til tilbringerreiser til/fra Oslo Lufthavn alene utgjøre 58 mill. kroner per år.

Dersom reduserte billettpriser gjennomføres som et varig tiltak innenfor Oslo og Viken, kan nåverdien av provenytapet beregnes til 7,3 milliarder kroner, fordelt med 5,3 milliarder kroner på Staten og 2,0 milliarder kroner på Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune. Det er da forutsatt en kalkulasjonsrente på 4,0 pst., en beregningsperiode på 40 år og en årlig trafikkvekst på 1,0 pst.

Som grunnlag for anslaget på provenytnap har vi forutsatt at fordelingen av tilbringerreiser ikke endres som følge av lavere billettpriser på Flytoget og øvrige tog. Vi har forutsatt samme prosentvise reduksjon for Flytoget og øvrige tog, men i kroner er reduksjonen større for reisende med Flytoget enn reisende med andre tog. Vi vurderer at absoluttverdien av prisdifferansen har minst like stor betydning som den relative prisdifferansen for trafikanters valg mellom Flytoget og konkurrerende tilbringertilbud. Dersom Flytoget kan holde dagens markedsandeler ved å redusere billettprisene med samme kronebeløp som reduksjonen i Ruter-priser, reduseres provenytapet for Staten ned mot det halve sammenliknet med beregningene over.

5.3 Markedsvirkninger av lavere billettpriser

Forslaget om reduserte billettpriser er begrunnet ut fra et ønske om at det skal lønne seg å reise miljøvennlig – og dermed stimulere flere til å velge kollektive transportmidler. Dette kan være et godt virkemiddel i en del markeder, menseffekten er begrenset når markedsandelen i utgangspunktet er høy. Kollektivandelen i tilbringertilbudet er opp mot 80 pst. på strekningen som betjenes av Flytoget. Det kan derfor ikke forventes at reduserte billettpriser bidrar til særlig økning i markedsandeler for kollektivtilbudet innenfor Flytogstrekningen.

Utenfor Flytogstrekningen (øvrige Viken, øvrige Østland) vil lavere billettpriser i større grad kunne bidra til å øke kollektivandelen til/fra Oslo Lufthavn. Det er høy kollektivandel (55-60 pst) også i disse markedene, men klart lavere enn på Flytogstrekningen.

Lavere billettpriser på tog vil bidra til å styrke togtilbudets samlede konkurransekraft mot buss og øke togets markedsandel på bekostning av buss. Lavere billettpriser på tog vil kunne føre til at også busstilbudet til/fra Gardermoen vil måtte redusere billettprisene og dermed får et svakere økonomisk grunnlag. I den utstrekning dette fører til at busstilbudet reduseres (færre avganger, nedleggelse av utsatte linjer), kan det føre til at kollektivandelen i enkelte delmarkeder reduseres.

6 Integrert tilbringertjeneste og lavere billettpriser

Basert på de lokalpolitiske vedtakene om lavere billettpriser og samordning av takster innenfor Oslo og Viken fylkeskommune, har vi også beregnet samlede provenyvirkninger av de to tiltakene og hvordan disse fordeles mellom ulike aktører.

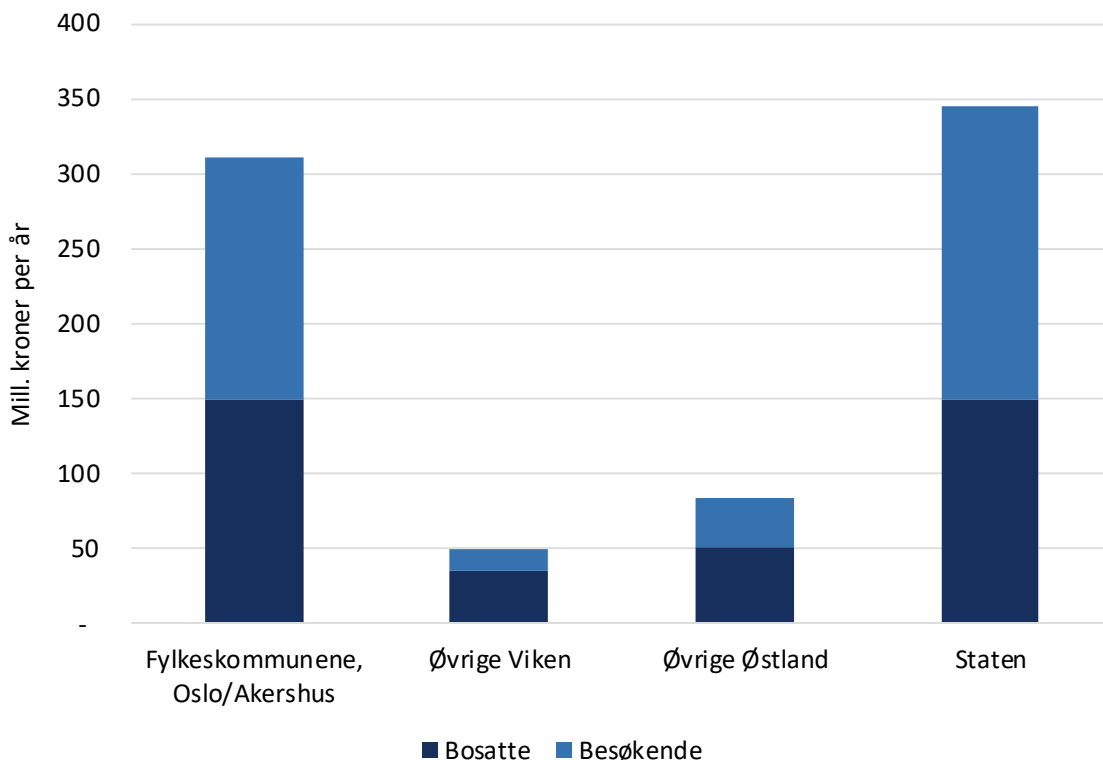
Forutsatt at kollektivandelen og fordelingen mellom buss og tog ikke endres, vil den samlede provenyvirkningen tilsvare summen av beregnede provenyvirkninger av integrert tilbringertjeneste og lavere billettpriser. Vi beregner da følgende provenytap:

- 656 mill. kroner per år for tilbringerreiser innenfor Oslo/Akershus (dagens Ruter-område) + Drammen
- 49 mill. kroner per år for tilbringerreiser til/fra Østfold og Buskerud (utenom Drammen) ved utvidelse av Ruter billettpriser til å omfatte hele Viken fylkeskommune.
- 81 mill. kroner per år dersom billettpriser tilsvarende Ruters prisnivå også utvides til Vestfold, Telemark, Oppland og Hedmark.

Samlet provenyvirkning blir dermed om lag 700 mill. kroner innenfor Oslo og Viken og nærmere 800 mill. kroner dersom hele Østlandet inkluderes.

Mens samlede provenyvirkninger tilsvarer summen av provenyvirkningene for hvert av tiltakene, vil fylkeskommunene bære en betydelig større andel når de to tiltakene kombineres.

Figur 6-1 Fordeling av provenyrtap ved integrering av tilbringertjenesten og 20 pst. reduksjon i Ruters billettpriser



Dersom reduserte billettpriser og integrert togtilbud gjennomføres som et varig, kan nåverdien av provenyrtapet beregnes til 16,9 milliarder kroner, fordelt med 8,3 milliarder kroner på Staten og 8,6 milliarder kroner på Oslo kommune og Akershus (Viken) fylkeskommune. Det er da forutsatt en kalkulasjonsrente på 4,0 pst., en beregningsperiode på 40 år og en årlig trafikkvekst på 1,0 pst.

Ruter mottok i 2018 om lag 3,6 milliarder kroner i offentlig kjøp. Om lag halvparten av dette kom fra Oslo kommune, en fjerdedel fra Akershus fylkeskommune, resten er byvekstavtalen (Staten) / Oslo-pakke 3. Ruter brukte i 2018 om lag 90 mill. kroner på å dekke mellomlegg mellom Ruter-takster og Vy's nasjonale takstnivå. Dette tilsvarer noe under 10 pst. av Vy's billettinntekter innenfor Ruter-området (Oslo/Akershus).

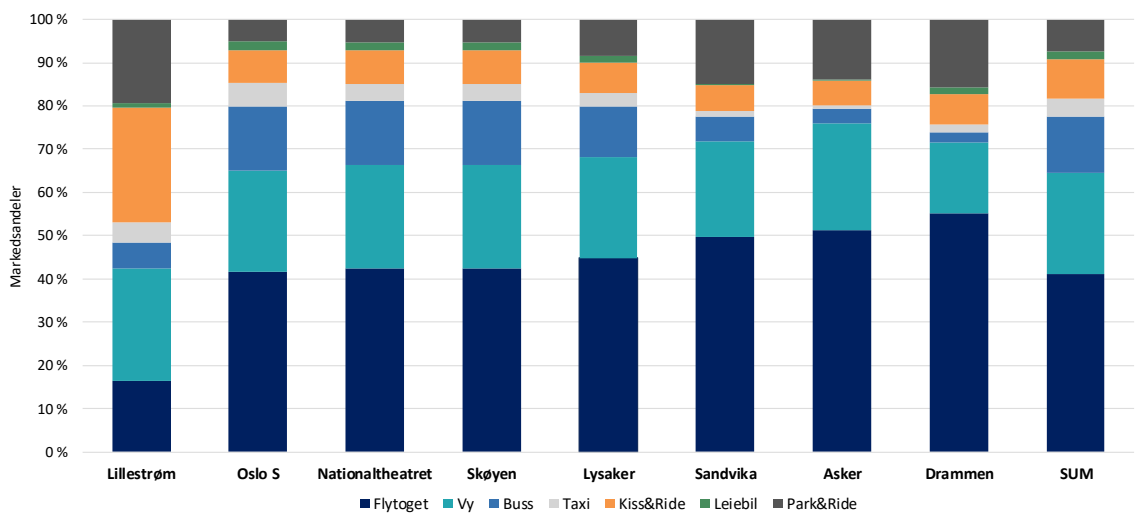
Vi kjenner ikke til detaljer i avtalen mellom Vy og Ruter og må derfor ta forbehold om at noe av det beregnede provenyrtapet på 311 mill. kroner per år for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune dekkes av Staten. Uansett vil en gjennomføring av integrert tilbringertjeneste kombinert med 20 pst. lavere priser på enkeltbilletter bety at takstkompensasjonen fra Ruter til Vy vil mangedobles.

Vedlegg

A Markedsandeler, tilbringertrafikk

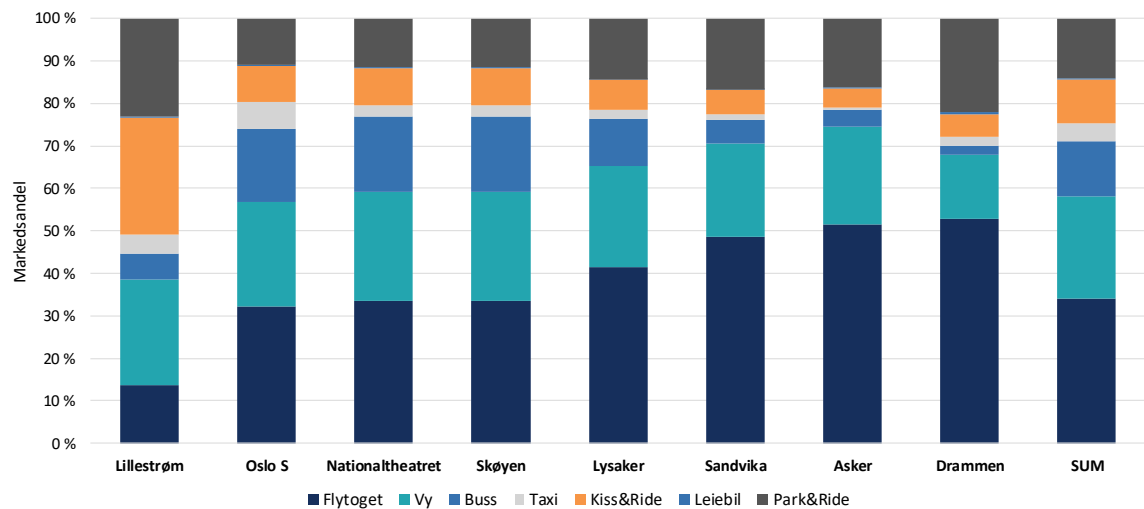
A.1 Flytogstrekningen, Oslo Lufthavn - Drammen

Figur V 1 Markedsandeler, Flytogstrekningen. SUM Bosatte og besøkende



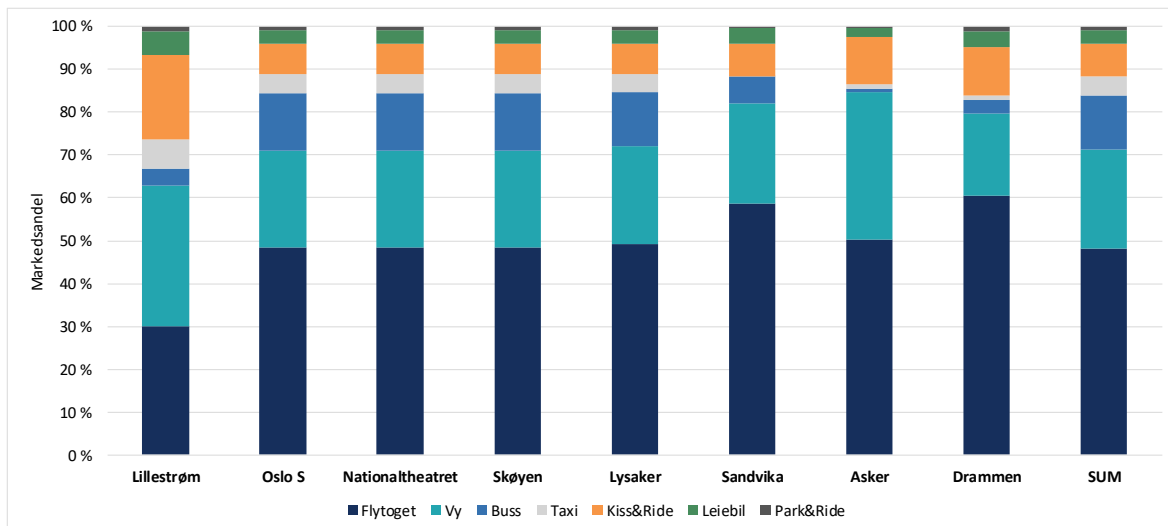
Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

Figur V 2 Markedsandeler Flytogstrekningen, bosatte.



Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

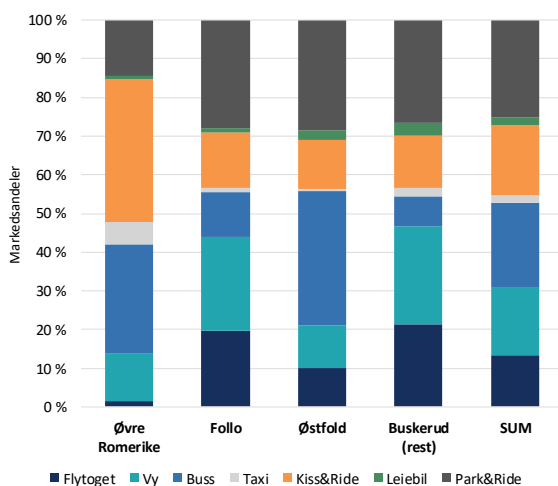
Figur V 3 Markedsandeler Flytogstrekningen, bosatte.



Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

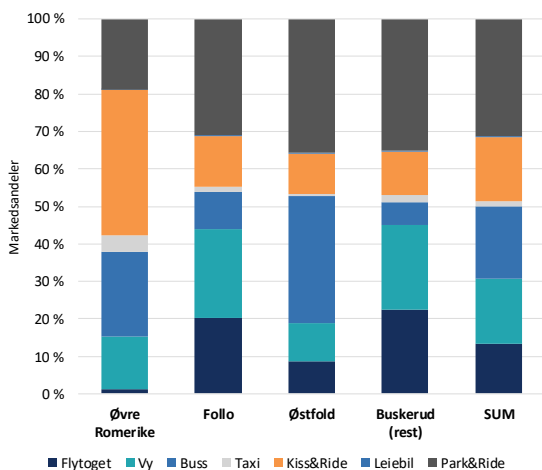
A.2 Flytogstrekningen, Viken utenom Flytogstrekningen

Figur V 4 Markedsandeler, Viken utenom Flytogstrekningen. Sum bosatte og besøkende.



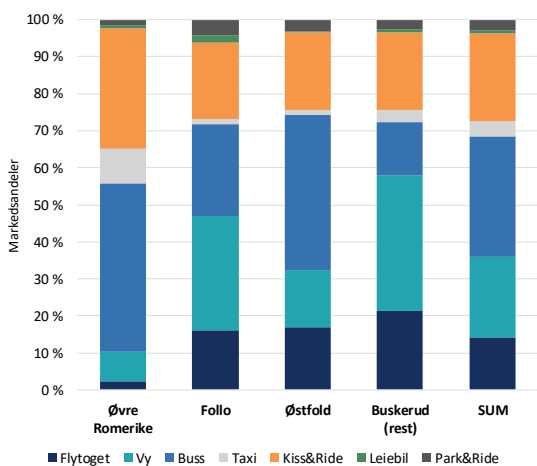
Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

Figur V 5 Markedsandeler, Viken utenom Flytogsrekningen. Bosatte.



Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

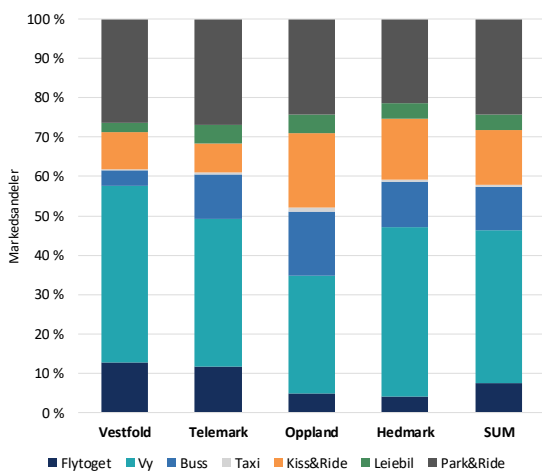
Figur V 6 Markedsandeler, Viken utenom Flytogsrekningen. Besøkende.



Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

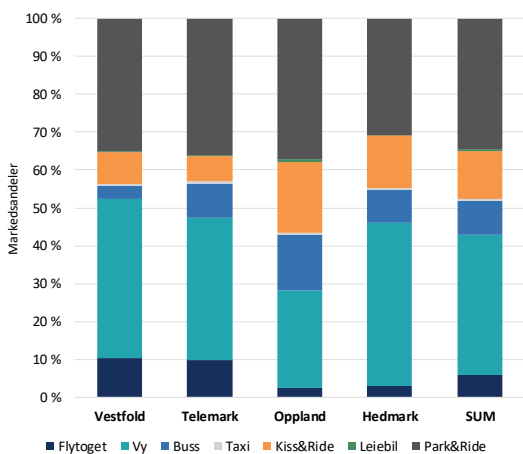
A.3 Østlandet utenom Viken

Figur V 7 Markedsandeler, Østlandet utenom Viken. Sum bosatte og besøkende.



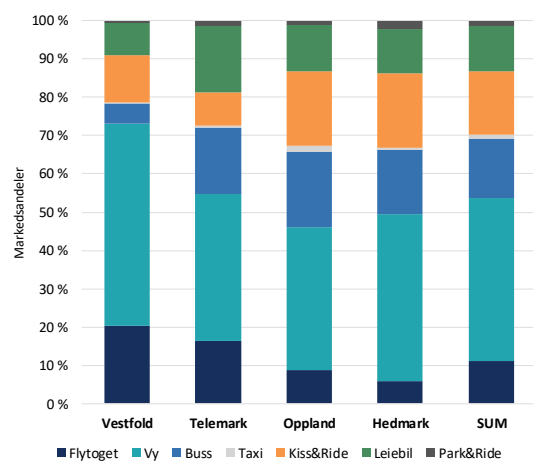
Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

Figur V 8 Markedsandeler, Østlandet utenom Viken. Bosatte.



Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

Figur V 9 Markedsandeler, Østlandet utenom Viken. Besøkende.



Kilde: Vista Analyse (basert på uttrekk av data fra Avinors reisevaneundersøkelse blant Flypassasjerer)

B Beregninger av provenyvirkninger

B.1 Provenyvirkninger

- 1) Etter full integrasjon
- 2) Etter 20 pst. reduksjon i alle billettpriser for Vy og Flytoget
- 3) Etter full integrasjon og 20 pst. reduksjon i alle billettpriser.
 - a) Ved full integrasjon taper det offentlige inntekter ved at Vy må kjøre til og fra Gardermoen til Ruters billettpriser, av Brekke kalt «tapte offentlig inntekter»
 - b) Ved full integrasjon må flytoget ha offentlig støtte for å kunne transportere personer til og fra Gardermoen, av Brekke kalt «subsidiebehov til Flytoget ved Ruterpris»

Tapte offentlige inntekter pluss subsidier til Flytoget er provenyvirkninger og det påløper også en skattefinansieringskostnad.

Provenyvirkningene skal fordeles på

- Oslo kommune og Viken fylkeskommune
- På brukergruppene fra Oslo, Viken, resten av Norge og utlandet.

B.2 Tapte offentlige inntekter ved at Flytoget kjører til Ruterpriser (fullt integrert tilbud)

La

$P_{V,s,b,r}$ være dagens pris reisende betaler med Vy, til og fra stasjon s og Gardermoen, som tilhører brukergruppe b og har rabattordning r .

Stasjonene s er Drammen, Asker, Sandvika, Stabekk, Lysaker, Skøyen, Nationaltheatret, Oslo S, Lillestrøm og Oslo lufthavn, Gardermoen.

$R_{s,r}$ er tilsvarende dagens pris med Ruter, brukergruppe er her mindre relevant

$N_{V,s,b,r}$ er antall reisende med Vy til og fra stasjon s og Gardermoen, som tilhører brukergruppe b og har rabattordning r .

Det offentlige inntektstapet for Oslo kommune er da (s tilhører Oslo):

$$(1) Y_{V,Oslo} = \sum_s \sum_b \sum_r (P_{V,s,b,r} - R_{s,r}) N_{V,s,b,r} ; \text{for } s \text{ i Oslo}$$

Det offentlige inntektstapet for Viken fylkeskommune er da (s tilhører Viken):

$$(2) Y_{V,Viken} = \sum_s \sum_b \sum_r (P_{V,s,b,r} - R_{s,r}) N_{V,s,b,r} ; \text{for } s \text{ i Viken}$$

Det samlede inntektstapet ved at Vy kjører til Ruterpriser er da:

$$(3) Y_V = Y_{V,Oslo} + Y_{V,Viken}$$

Tar vi hensyn til en skattefinanseringskostnad på 20 % så er tapet lik $1,2Y_V$.

Prisgevinsten fordelt på brukergrupper, kalt $Y_{V,b}$, er da:

$$(4) Y_{V,b} = \sum_s \sum_r (P_{V,s,b,r} - R_{s,r}) N_{V,s,b,r} \text{ for } b \text{ i Oslo, Viken, resten av landet, samt utlendinger}$$

Subsidiebehov ved at Flytoget kjører til Ruterpriser

Beløpene blir formelt tilsvarende som ovenfor, istedenfor fotskriften V , bruker vi nå F for Flytoget.

La

$P_{F,s,b,r}$ være dagens pris reisende betaler med Flytoget, til og fra stasjon s og Gardermoen, som tilhører brukergruppe b og har rabattordning r .

$R_{s,r}$ er tilsvarende dagens pris med Ruter, brukergruppe er her mindre relevant

$N_{F,s,b,r}$ er antall reisende med Flytoget til og fra stasjon s og Gardermoen, som tilhører brukergruppe b og har rabattordning r .

Det offentlige inntektstapet for Oslo kommune er da (s tilhører Oslo):

$$(1) Y_{F,Oslo} = \sum_s \sum_b \sum_r (P_{F,s,b,r} - R_{s,r}) N_{F,s,b,r} ; \text{ for } s \text{ i Oslo}$$

Det offentlige inntektstapet for Viken fylkeskommune er da (s tilhører Viken):

$$(2) Y_{F,Viken} = \sum_s \sum_b \sum_r (P_{F,s,b,r} - R_{s,r}) N_{F,s,b,r} ; \text{ for } s \text{ i Viken}$$

Det samlede subsidiebehovet ved at Flytoget kjører til Ruterpriser er da:

$$(3) Y_F = Y_{F,Oslo} + Y_{F,Viken}$$

Tar vi hensyn til en skattefinanseringskostnad på 20 % så er tapet lik $1,2Y_F$.

Prisgevinsten fordelt på brukergrupper, kalt $Y_{F,b}$, er da:

$$(4) Y_{F,b} = \sum_s \sum_r (P_{F,s,b,r} - R_{s,r}) N_{F,s,b,r} \text{ for } b \text{ i Oslo, Viken, resten av landet, samt utlendinger}$$

Totalt inntektstap for Oslo, Viken og samlet

For Oslo

$$Y_{Oslo} = Y_{V,Oslo} + Y_{F,Oslo}$$

For Viken

$$Y_{Viken} = Y_{V,Viken} + Y_{F,Viken}$$

Samlet, og med skattefinansieringskostnad (20 pst), her kalt Y :

$$Y = 1.2(Y_{Oslo} + Y_{Viken})$$

Tilsvarende kan en gjøre for prisgevinster etter brukergrupper.

B.3 20 pst. reduksjon i alle billettpriser

Tapte offentlige inntekter ved at Vy kutter priser med 20 pst

Det offentlige inntektstapet for Oslo kommune er da (s tilhører Oslo):

$$(5) X_{V,Oslo} = 0.2 \sum_s \sum_b \sum_r P_{V,s,b,r} N_{V,s,b,r} ; \text{ for } s \text{ i Oslo}$$

Det offentlige inntektstapet for Viken fylkeskommune er da (s tilhører Viken):

$$(6) X_{V,Viken} = 0.2 \sum_s \sum_b \sum_r P_{V,s,b,r} N_{V,s,b,r} ; \text{ for } s \text{ i Viken}$$

Det samlede inntektstapet ved at Vy kjører til Ruterpriser er da:

$$(7) X_V = X_{V,Oslo} + X_{V,Viken}$$

Tar vi hensyn til en skattefinansieringskostnad på 20 % så er tapet lik $1,2X_V$.

Prisgevinsten fordelt på brukergrupper, kalt $Y_{V,b}$, er da:

$$(8) X_{V,b} = 0.2 \sum_s \sum_r P_{V,s,b,r} N_{V,s,b,r} \text{ for } b \text{ i Oslo, Viken, resten av landet, samt utlendinger}$$

Subsidiebehov ved at Flytoget kutter priser med 20 pst

Beløpene blir tilsvarende som ovenfor, istedetfor fotskriften V, bruker vi nå F for Flytoget.

Det offentlige inntektstapet for Oslo kommune er da (s tilhører Oslo):

$$(5) X_{F,Oslo} = 0.2 \sum_s \sum_b \sum_r P_{F,s,b,r} N_{F,s,b,r} ; \text{ for } s \text{ i Oslo}$$

Det offentlige inntektstapet for Viken fylkeskommune er da (s tilhører Viken):

$$(6) X_{F,Viken} = 0.2 \sum_s \sum_b \sum_r P_{F,s,b,r} N_{F,s,b,r} ; \text{ for } s \text{ i Viken}$$

Det samlede subsidiebehovet ved at Flytoget kjører til Ruterpriser er da:

$$(7) X_F = X_{F,Oslo} + X_{F,Viken}$$

Tar vi hensyn til en skattefinansieringskostnad på 20 % så er tapet lik $1,2X_F$.

Prisgevinsten fordelt på brukergrupper, kalt $X_{F,b}$, er da:

$$(8) X_{F,b} = 0.2 \sum_s \sum_r P_{F,s,b,r} N_{F,s,b,r} \text{ for } b \text{ i Oslo, Viken, resten av landet, samt utlendinger}$$

Totalt inntektstap for Oslo, Viken og samlet

For Oslo

$$X_{Oslo} = X_{V,Oslo} + X_{F,Oslo}$$

For Viken

$$X_{Viken} = X_{V,Viken} + X_{F,Viken}$$

Samlet, og med skattefinansieringskostnad, her kalt X:

$$X = 1.2(X_{Oslo} + X_{Viken})$$

Tilsvarende kan en gjøre for prisgevinster etter brukergrupper.

Full integrasjon og 20 pst. reduksjon i alle billettpriser

For det første vil provenytapet være tapet ved full integrasjon, dvs

$$Y_{Oslo} + Y_{Viken}$$

pluss tapet ved at prisene kuttet med 20 pst, gitt full integrasjon, dvs

$$0.2(Y_{Oslo} + Y_{Viken})$$

Det samlede provenytapet, inklusive skattefinanseringskostnader (også 20 pst) kaller vi Z:

$$Z = [(Y_{Oslo} + Y_{Viken}) + 0.2(Y_{Oslo} + Y_{Viken})] + 0.2[(Y_{Oslo} + Y_{Viken}) + 0.2(Y_{Oslo} + Y_{Viken})] = (1.2)^2 (Y_{Oslo} + Y_{Viken}) = 1.44(Y_{Oslo} + Y_{Viken})$$

Som vist over kan dette brytes ned på Oslo og Viken og på brukergrupper.

Så langt har vi vist provenyvirkninger og uten atferdsendringer. Med atferdsendringer kan inntektene, gitt f.eks. full integrasjon og 20 pst. reduksjon i alle priser, gjøre at antall reisende med det integrerte togopplegget øker på bekostning av andre tilbringertjenester som buss og bil. Prisene med bruk av tog blir jo billigere. Vi har ikke hatt tid og anledning til å anslå virkningen av denne prisreduksjonen på antall reisende som kommer til fratrukk i tapet Z. Kaller vi den økte inntekten for I , så er da det justerte tapet

$$Z - 1.2I.$$

Over en levetid på 40 år og med 4 pst. realrente, faste realpriser og samme antall reisende som i dag er nåverdien av det justerte tapet

$$\frac{1 - (1.04)^{-40}}{0.04} [Z - 1.2I] = 5.2 [Z - 1.2I]$$



Vista Analyse AS
Meltzersgate 4
0257 Oslo

post@vista-analyse.no
www.vista-analyse.no