

Prising av stasjoner

Network Statement 2022

A large blue graphic with a diagonal pattern of white lines, creating a sense of movement and depth. The lines are thin and closely spaced, forming a grid-like structure that tapers towards the top right.

Høring

Prising av stasjoner

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	2
1.1 Rettslig grunnlag.....	2
2. Stasjoner.....	2
2.1 Inndeling av tjenester på stasjoner	2
2.1.1 Den minste pakken med tjenester	3
2.1.2 Stasjonstjenester	3
2.1.3 Kommersielle tjenester	3
2.2 Inndeling av stasjoner	3
2.2.1 Flerbruker- og enbrukerstasjoner	3
2.2.2 Tjenester på stasjonene	4
2.2.3 Prissystem.....	4
2.3 Kostnadsoversikt	5
2.3.1 Drift og vedlikehold, digitalisering og kundeinformasjon	5
2.3.2 Kapitalkostnader og rimelig fortjeneste.....	6
3. Resultater	7
4. Implementering og anbefalinger	8
5. Prisendringsmekanismer	8
6. Bibliografi	9
Vedlegg 1 – Oversikt over hvilke stasjoner som inngår i hvilke pakker	9
Vedlegg 2 – Oversikt over trafikkpakkene.....	12

1. Bakgrunn

I 2020 gjennomførte Bane NOR et prosjekt for pricing av stasjonstjenester. Denne rapporten omhandler datagrunnlag, resultater og generelt hvilke vurderinger som ble gjort i dette arbeidet. Systematisk pricing 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 pricing 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.

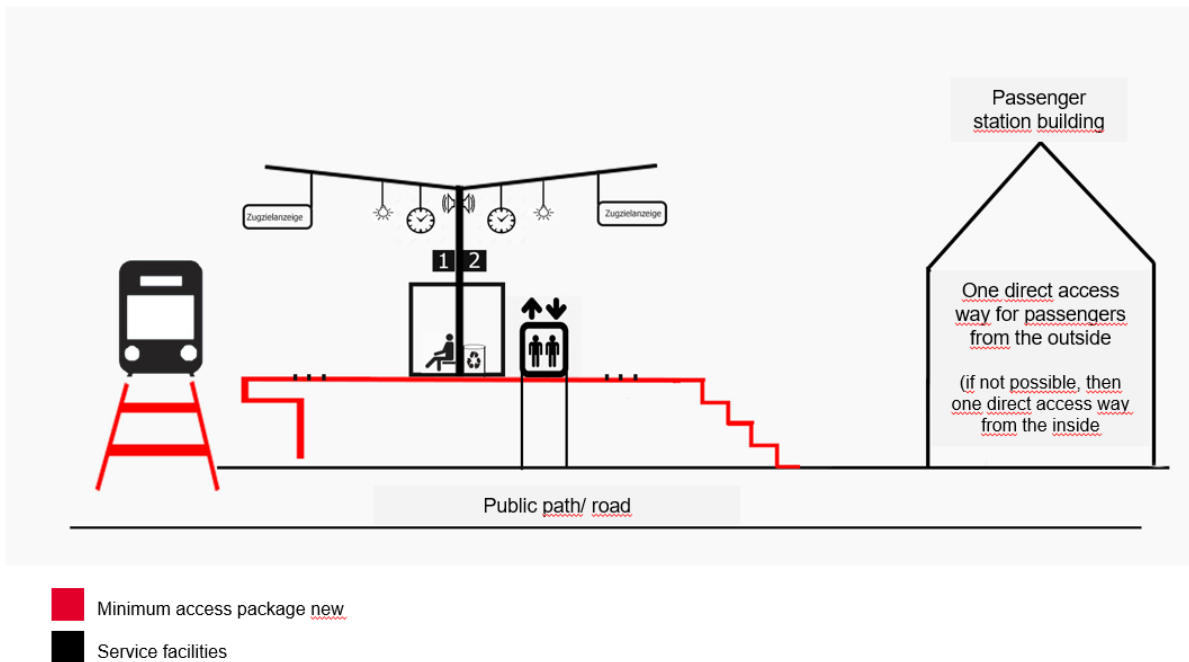
2. Stasjoner

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 vår forståelse, grensen går mellom stasjonstjenester og den minste pakken med tjenester.

Figur 1: Inndelingen i den minste pakken og stasjonstjenester



Illustrasjonen er utarbeidet av andre europeiske infrastrukturforvaltere.

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 Flerbruker- og enbrukerstasjoner

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 VY¹ som kjørte passasjertog i Norge, var nesten alle stasjonene enbrugerstasjoner. I 2019 ble den første trafikkkpakken 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 336 stasjoner, der 14 var flerbrugerstasjoner og 322 var enbrugerstasjoner². Når SJ begynner å kjøre på Dovrebanen og flere trafikkkpakker lyses ut, kan det bli to flerbrugerstasjoner til. Bane NOR har derfor valgt å operere med 16 flerbrugerstasjoner og 320 enbrugerstasjoner³.

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.

2.2.3 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 336 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 2019⁴ 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

Flerbrugerstasjoner

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

Enbrugerstasjoner

Bane NOR har valgt en porteføljeprising for enbrugerstasjonene som tar utgangspunkt i trafikkkpakkene⁵. Det er i august 2020 ikke endelig avklart hvor mange trafikkkpakker det blir. De fire første pakkene er imidlertid bestemt, og det er dermed klart at det vil bli minimum fem pakker.

¹ Tidligere NSB

² Det er enkelte stasjoner der det sporadisk stopper flere tog, som turisttog, men siden det er snakk om veldig få avganger, regnes disse stasjonene som enbrugerstasjoner. Togene som sporadisk stopper på disse stasjonene betaler en pris per stopp tilsvarende gjennomsnittspris i porteføljen stasjonen hører til.

³ Se vedlegg 1 for en oversikt over hvilke stasjoner som defineres som flerbrugerstasjoner, og hvilken trafikkkpakke de resterende stasjonene hører til.

⁴ Grunnen til at det ikke brukes flere år i beregningen er både at datakvaliteten for 2018 er mangelfull, siden det har vært en overføring fra Rom Eiendom til Bane NOR AS, og at en ønsker mest mulig oppdaterte tall.

⁵ Se vedlegg 2

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.

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 incentivene 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 monitorer/anvisere
Kundeinformasjon	Kostnader knyttet til kundeinformasjon
Andre kostnader	Renovasjon, avfallshåndtering, toalett-kostnader, brannvern mv.
Kapitalbinding	Avkastning av kapital bundet i plattformer, bygninger, monitorer 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 vedlikehold⁶ 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 kostnadsgrunnet.

Kostnadene knyttet til kundeinformasjon er en del av stasjonstjenestene.

Digitaliseringskostnader knyttet til stasjoner består av informasjonselementer på stasjoner som monitorer/anvisere og informasjonssystemer som KARI⁷ og mobilapplikasjonen NÅ⁸.

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. Porteføljeprikingen 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 prosent⁹.

⁶ Det er kun kostnader knyttet til publikumsarealer som er inkludert

⁷ Bane NORs kunde- og trafikkinformasjonssystem

⁸ Viser om togene er i rute, om det er sporendringer eller om det er andre endringer

⁹ Ifølge en rapport fra IRG-Rail fra 2019 er en WACC-tilnærming den viktigste/vanligste metoden i EU for å beregne kapitalavkastning. I Bane NORs beregninger er følgende parametere brukt:

Risikofri rente er satt til en normalisert langsiktig rente, litt over 10-årig swap-rente; 1,8 prosent. Betaværdien er et mål som brukes til å bestemme volatiliteten til en eiendel i forhold til markedssituasjonen. Betaværdien er satt til 0,6. PwC sin årlige undersøkelse viser at risikopremien i det norske markedet var 5 prosent i 2019. Lånemargin over risikofri rente er satt til 1 prosent og belåningsgrad er 40 prosent. Dette resulterte i et avkastningskrav på 4,8 prosent.

3. Resultater

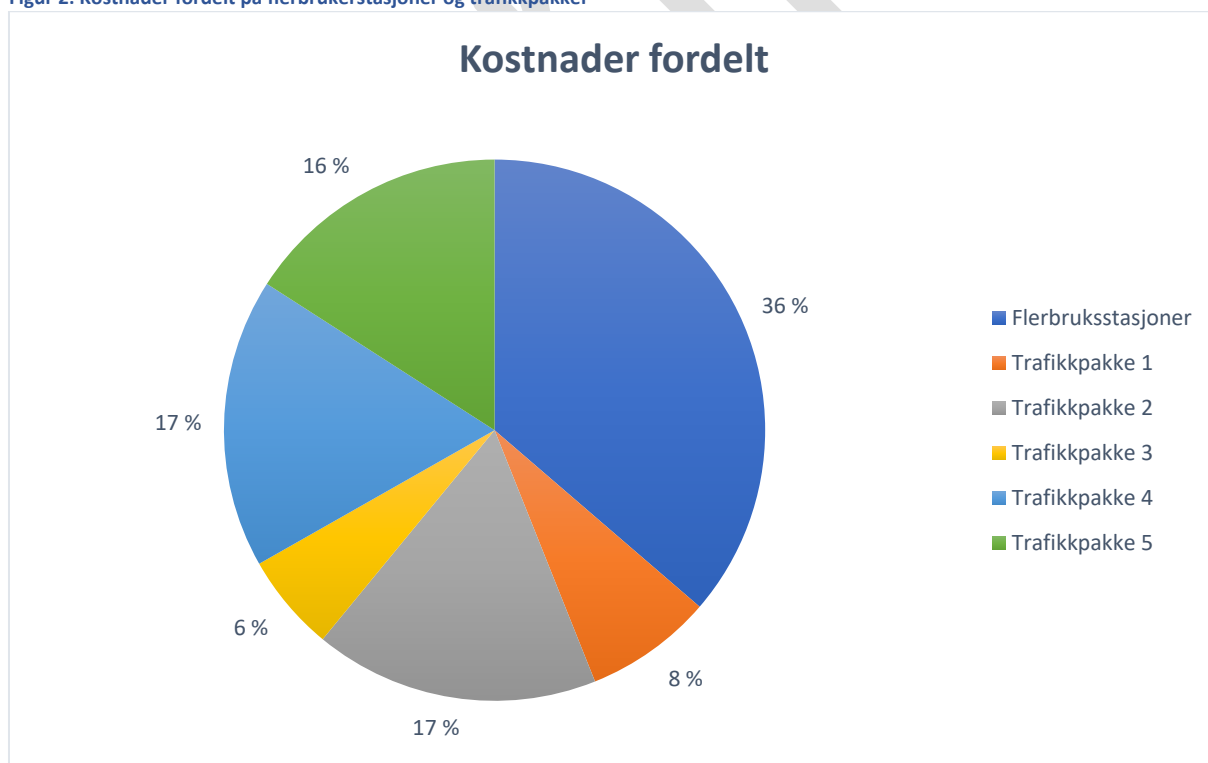
Når enbrugerstasjonene segmenteres etter trafikkpakker og flerbrugerstasjonene grupperes sammen, blir det til sammen 6 ulike priser for stasjonstjenestene. Det er ganske stor forskjell på pris per stopp mellom de rimeligste og de dyreste gruppene av stasjoner, men dette reflekterer at det er stor forskjell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

Tabell 3 Kostnad og pris per stasjon

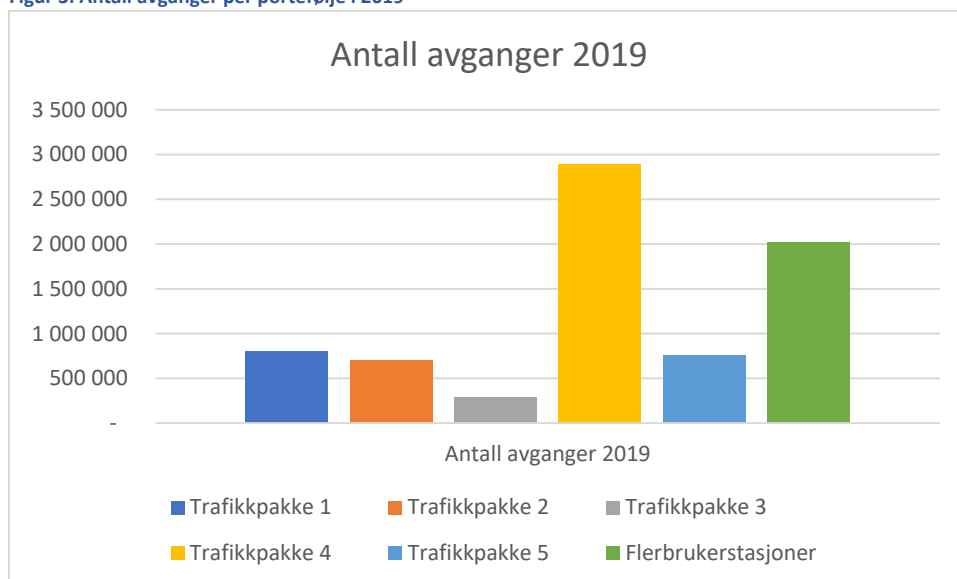
Portefølje	Sum kostnader	Antall avganger 2019	Kostnad per avgang
Trafikpakke 1	42 675 595	798 577	53
Trafikpakke 2	95 073 154	701 800	135
Trafikpakke 3	32 595 535	282 936	115
Trafikpakke 4	96 737 131	2 894 968	33
Trafikpakke 5	89 517 387	761 801	118
Flerbrugerstasjoner	202 974 122	2 022 767	100
Sum	559 572 923	7 462 849	75

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 flerbrugerstasjoner 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 trafikkkpakker. 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 enbrukerstasjonene 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. Prisendringsmekanismer

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	Mellom de femårige justeringene endres prisene årlig i henhold til en egnet SSB-indeks. Det benyttes kostnadsindeksen for drift og vedlikehold av veganlegg. Selve prisjusteringen foretas etter følgende prinsipp (1):

$$(1) P_{t+1} = P_t \cdot \left(\frac{KI_t^{Q2}}{KI_{t-1}^{Q2}} \right)$$

der: 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

Dette innebærer en prisjustering etterskuddsvis, men den gir stor forutsigbarhet for jernbaneforetakene, da neste års priser vil være klare tredje kvartal året før. Samtidig kan man følge med på indeksen underveis i året.

Nye, ombygde eller nedlagte objekter

Dersom det i forbindelse med nye anlegg bestilt av Jernbanedirektoratet, 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>

Samferdelsdepartementet, «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/hdirectiv_e212.pdf

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

Flerbrukerstasjoner	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Pakke 5
Asker	Arendal	Alvdal	Arna	Alna	Askim
Drammen	Audnedal	Atna	Bergen	Billingstad	Auli
Eidsvoll	Blakstad	Auma	Bolstadøyri	Bleiken	Berekvam
Gardermoen	Breland	Bellingmo	Bulken	Blommenholm	Bjørnfjell

Flerbrukerstasjoner	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Pakke 5
Hokksund	Brusand	Bergsgrav	Dale	Bondivann	Blaker
Kongsberg	Bryne	Berkåk	Evanger	Brakerøya	Blomheller
Kongsvinger	Bråstad	Bjerka	Finse	Bryn	Bodung
Lillestrøm	Bø	Bjorli	Flå	Dal	Eidsberg
Lysaker	Bøylestad	Bodø	Geilo	Eina	Eidsvoll Verk
Myrdal	Darbu	Brumunddal	Gjerdåker	Fjellhamar	Fetsund
Nationaltheatret	Drangedal	Dombås	Gol	Fredrikstad	Flåm
Nordagutu	Egersund	Dovre	Hallingskeid	Frogner	Haga
Oslo S	Flaten	Drevvatn	Haugastøl	Gjøvik	Heia
Sandvika	Froland	Dunderland	Hønefoss	Gran	Hjuksebø
Skøyen	Ganddal	Elverum	Kløve	Grefsen	Holmestrand
Stabekk	Gausel	Evenstad	Ljosanbotn	Greverud	Holmlia hp
	Gjerstad	Fauske	Mjølfjell	Grorud	Håreina
	Gulskogen	Glåmos	Nesbyen	Grua	Katterat
	Gyland	Grong	Reimegrend	Gullhella	Kjosfossen
	Hellvik	Gudå	Seimsgrend	Hakadal	Knapstad
	Jåttåvågen	Haldalen	Skiple	Halden	Kråkstad
	Klepp	Hamar	Stanghelle	Hanaborg	Larvik
	Kristiansand	Hanestad	Trengereid	Harestua	Lerkendal
	Lunde	Harran	Upsete	Hauer seter	Lunden
	Mariero	Hegra	Urdland	Haugenstua	Melhus
	Marnardal	Heimdalen	Ustaoset	Hauketo	Mo
	Mjøndalen	Hell	Vaksdal	Heggedal	Mysen
	Moi	Hjerkinn	Vieren	Hvalstad	Narvik
	Nelaug	Hommelvik	Voss	Høn	Nerdrum
	Neslandsvatn	Hovin	Ygre	Høvik	Nisterud
	Nodeland	Hunderfossen	Ørneberget	Høybråten	Notodden
	Nærbø	Ilseeng	Øyeflaten	Jaren	Oteråga
	Ogna	Jørstad	Ål	Jessheim	Porsgrunn
	Paradis	Kongsvoll		Kambo	Rakkestad
	Rise	Koppang		Kjelsås	Reinunga
	Sandnes	Kopperå		Kløfta	Rombak
	Sira	Kotsøy		Kolbotn	Rånåsfoss
	Sirevåg	Kvam		Langhus	Sande
	Skeiane	Kvitfjell		Leirsund	Sandefjord
	Snartemo	Kvål		Lier	Skarnes
	Steinberg	Lademoen		Lindeberg	Skien
	Stoa	Langlete		Ljan	Skoppum
	Storekvina	Lassemoen		Lunner	Skotbu
	Varhaug	Leangen		Lørenskog	Slitu
	Vegårshei	Ler		Moss	Spydeberg
	Vennesla	Lesja		Movatn	Stavanger

Flerbrukerstasjoner	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Pakke 5
	Vestfossen	Lesjaverk		Myrvoll	Stokke
	Vigrestad	Levanger		Nittedal	Svingen
	Øksnavadporten	Lilleby		Nordby	Sørumsand
		Lillehammer		Nordstrand	Søsterbekk
		Lundamo		Nydalen	Tomter
		Lønsdal		Nyland	Torp
		Løten		Oppegård	Trondheim
		Majavatn		Raufoss	Trykkerud
		Marienburg		Reinsvoll	Tuen
		Meråker		Roa	Tønsberg
		Moelv		Rosenholm	Vatnahalsen
		Mosjøen		Rygge	Vikersund
		Mørkved		Røyken	Værnes
		Namsskogan		Råde	Årnes
		Oppdal		Sagdalen	
		Opphus		Sarpsborg	
		Os		Ski	
		Otta		Slependen	
		Reitan		Snippen	
		Rena		Solbråtan	
		Ringebu		Sonsveien	
		Rognan		Spikkestad	
		Rognes		Stryken	
		Ronglan		Strømmen	
		Rotvoll		Tøyen	
		Røklund		Vakås	
		Røra		Varingskollen	
		Røros		Vestby	
		Røstad		Vevelstad	
		Selsbakk		Åneby	
		Singsås		Ås	
		Skansen			
		Skatval			
		Skogn			
		Skonseng			
		Snåsa			
		Sparbu			
		Stai			
		Stange			
		Steinkjer			
		Steinvik			
		Stjørdal			

Flerbrukerstasjoner	Pakke 1	Pakke 2	Pakke 3	Pakke 4	Pakke 5
		Støren			
		Tangen			
		Tolga			
		Trofors			
		Tverlandet			
		Tynset			
		Valnesfjord			
		Verdal			
		Vikhammer			
		Vinstra			
		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.