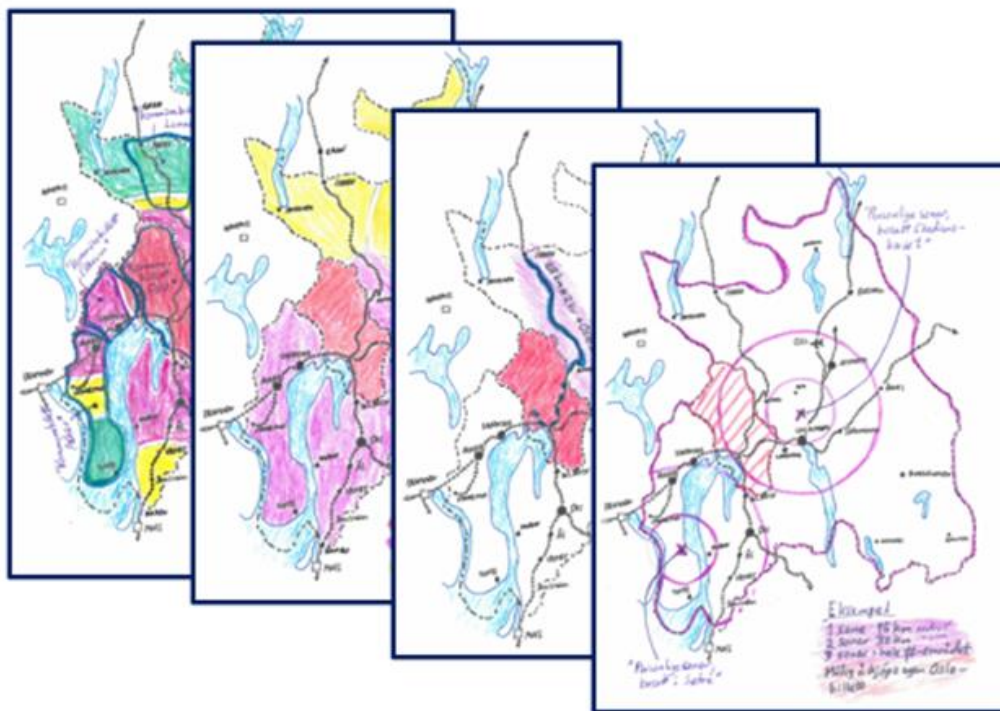


Utredning av prismodeller

Fase I



Forord

Denne rapporten er utarbeidet av administrasjonen i Akershus fylkeskommune på oppdrag fra fylkesråden for samferdsel. Formålet har vært å sammenfatte kunnskap om prismodeller som kan bidra til å redusere problemene med sonekysning på korte kollektivreiser i Akershus, og skal være et grunnlag for en sak til fylkesrådet for å avklare hvilke løsninger som er aktuelle å utrede videre i samarbeid med Oslo kommune og Ruter.

Arbeidet er gjennomført på relativt kort tid, i perioden mai-august 2024, og er basert på kunnskap fra utredningen «Ny prismodell i Oslo og Viken» som TØI/ADL utarbeidet i 2022. TØI har i tillegg utarbeidet et nytt generelt notat «Prismodeller for et mer differensiert offentlig transporttilbud» som vi har støttet oss på.

Ruter har bidratt med billettstatistikk og trafikkdata, prismodell-beregning av økonomiske effekter av en forenklet sonemodell, og det meste av det som er omtalt om juridiske forhold og teknisk gjennomføring. Ruter har ellers bidratt løpende med nyttige kommentarer til arbeidet, samt med synspunkter og innspill til tekst som er direkte knyttet til Ruters rolle og perspektiver.

Parallelt med dette arbeidet har Ruter, på oppdrag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, utarbeidet et eget notat om en egen Oslosone. Dette notatet er ment å utfylle denne rapporten.

30. september 2024,

Thomas Tvedt, fylkesdirektør for samferdsel

Sammendrag

Rapporten har på skjematisk nivå vurdert alternative løsninger til dagens sonebaserte prismodell for å kunne redusere pris-forskjeller mellom sammenliknbare reisestrekninger i Akershus. Fire forenklete modeller viser et handlingsrom, og mulige konsekvenser for ulike hensyn.

Alle modellene lar seg finansiere innenfor dagens tilskuddsnivå, fordi Oslo og Akershus som prismyndighet kan regulere takstene og sikre nødvendige inntekter. Hvis Oslo ikke ønsker økte billettpriser, og Akershus ikke kan finansiere endringer med økte tilskudd, vil det trolig bli behov for å etablere en egen takstzone for Oslo. Dette må i så fall utredes og avklares nærmere sammen med Oslo, jfr. eget notat fra Ruter om Oslosone.

Ingen modeller gir, isolert sett, vesentlig økte kollektivandeler, fordi etterspørselen er lite prisfølsom. Kvaliteten på kollektivtilbudet og tiltak rettet mot bilbruk har større effekt på kollektivandelene.

Rundt halvparten av kollektivtrafikken i Akershus skjer med tog på Ruters takster, og medfører at prismodellene må sikre tilstrekkelig med inntekter fra togreiser. Dette begrenser handlingsrommet for utforming av sonebaserte modeller, og kan gi høy pris på lange bussreiser i en distansebasert modell.

Det kan skje store endringer innenfor transportsektoren i årene framover. Det er fremdeles uklart hvilke mobilitetsformer det offentlige vil få ansvar for, og hvordan nye mobilitetsformer vil bli priset. En stor omlegging av prismodellen er kostbart og tidkrevende. Hvilke modeller som skal utredes videre bør derfor også vurderes i lys av om vi per i dag har tilstrekkelig kunnskap om fremtidens behov.

Tidsperspektivet for en mulig gjennomføring vi avhengige av hvor omfattende endringer det legges opp til, og dette må utredes nærmere. Innføring av separat kommunebillett i Akershus vil trolig være enklest å få til, og kan tenkes å bli gjennomført i løpet av 2026.

	Fordeling/randsone-effekt	Kunde-perspektiv	Nullvekstmål og fremtidens mobilitet	Gjennomføring
Kommunebillett som et tillegg til dagens sone-struktur	Det blir mulig å reise på 1 sone-billett internt i alle kommuner. Alle andre reiser vil skje på samme vilkår, og med tilnærmet samme priser, som i dag.	Fjerner irritasjon blant de som i dag har sonespang på reiser i egen kommune. Nytt billett-produkt kan gjøre tilbudet litt vanskeligere å forstå.	Små endringer ift. dagens modell, noe økt kollektiv-bruk i berørte kommuner. Gir tid for mer kunnskap før en systemomlegging tilpasset ny mobilitet.	Enkel gjennomføring, men forutsetter ID-basert betalingsteknologi som tidligst kan innføres 2026. Bør koordineres med evt. egen Oslo-sone.
5 soner i Akershus + en sone i Oslo (dagens sone 1 eller en ny Oslo kommune-sone)	Hver delregion i Akershus blir egen sone (Follo, Vest, N-Romerike, Ø-Romerike, Hadeland) → alle lokale reiser innenfor Akershus på en-sone-billett. Soneprisen øker noe og gjør korte reiser dyrere, mens lange reiser blir rimeligere (færre soner), noe som også øker prisspranget mot nabofylker.	Enkelt å forstå, samme logikk som tidligere.	Små endringer ift. dagens modell, noe økt kollektiv på delregionale reiser, økt pris på andre reiser gir motsatt effekt. Gir tid for mer kunnskap før en systemomlegging tilpasset ny mobilitet. .	Noe mer omfattende gjennomføring. Vil kreve betydelige økte tilskudd for å unngå økte takster. Takst-økning vil trolig kreve egen Oslo-sone, og framdriften vil da avhenge av dette.
Avstandsbasert i Akershus + en sone i Oslo	Fjerner randsoneeffekter Korte reiser blir rimeligere, lange reiser med buss blir dyrere, fordi distanseprisen må tilpasses kostnader ved togreiser.	Øker kompleksiteten i prismodellen. Det kan bli en utfordring å finne en god løsning for ikke-digitale reisende.	Redusert pris på korte reiser og ingen sonespang bidrar noe til økte kollektivandeler. Stor systemendring som vi ikke er sikre på er tilpasset fremtidens mobilitet.	Krever omfattende endring av betalingsteknologi (inkl. ID-basert). Teknologiske løsninger og fremdrift må utredes nærmere.
Personlig sone Mulig å kombinere med en fast sone for Oslo.	Gir reduserte priser for de som i dag rammes av «tilfeldige» sonespang. Mange korte reiser blir trolig litt dyrere, fordi soneprisen må økes når en større andel reiser kan skje på en-sone-billett. Lange reiser med buss blir dyrere, fordi soneutstrekning/priser må tilpasses tog. Interne reiser i vidstrakte kommuner vil trolig kreve flere-sone-billett.	Øker kompleksiteten i prismodellen. Det kan bli en utfordring å finne en god løsning for ikke-digitale reisende.	Færre tilfeldige sonespang bidrar til noe økte kollektiv-bruk. Stor systemendring som vi ikke er sikre på er tilpasset fremtidens mobilitet.	Krever omfattende endring av betalingsteknologi (inkl. ID-basert). Teknologiske løsninger og fremdrift må utredes nærmere.

Innhold

Forord	1
Sammendrag	2
Bakgrunn og formål	5
1. Dagens situasjon.....	5
Dagens prismodell	5
Samspillet mellom tog og øvrig kollektivtrafikk	6
Finansiering mellom tre offentlige myndigheter.....	7
Sammenheng mellom prisnivå og reisemønster.....	8
Nasjonale rammebetingelser	10
2. Egenskaper ved prismodeller	11
Sone – avstand – tid («grunnstamme»)	11
Ulike priselementer	12
Billettprodukter	12
3. Konsekvenser og hensyn	14
Offentlig økonomi.....	14
Fordelingsvirkninger	16
Nullvekstmålet.....	17
Sømløst for de reisende.....	19
Fremtidens mobilitet	19
Teknologisk gjennomførbarhet og juridiske begrensninger	21
4. Noen eksempler på nye prismodeller	21
Modell 1. «Kommunebillett» som et tillegg til dagens sonemodell.....	22
Modell 2. Fem delregionale soner.....	24
Modell 3. Avstandsbasert betaling i Akershus.....	26
Modell 4. Personlig sone	29
5. Samlet vurdering, veien videre.....	32
Oppsummering av de fire eksemplene	32
Veivalg, spørsmål til drøfting	35
Veien videre	37

Bakgrunn og formål

Prismodellen for Ruter-området er felles for Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten gjennom takstsamarbeidet og Togavtalen.

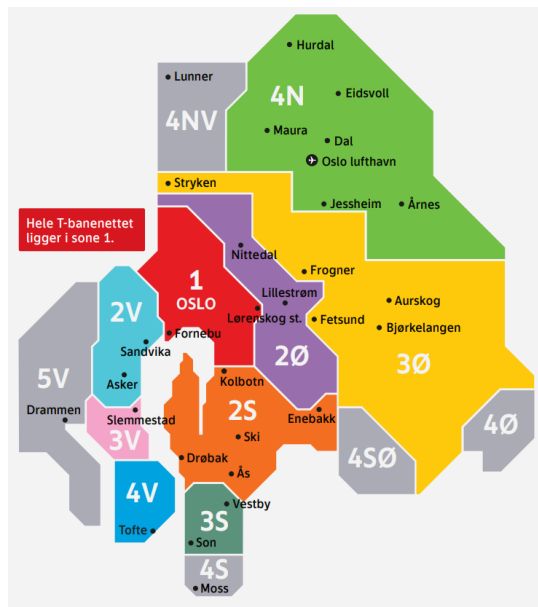
Fylkesrådet ønsker å endre dagens prismodell for kollektivtrafikken, blant annet for å redusere ulemper ved randsoneeffekter. Dette notatet tar opp viktige hensyn som må behandles når det utredes nye løsninger for prismodellen i Ruter-området, og viser fire eksempler på mulige løsninger og deres fordeler og ulemper.

Notatet skal gi beslutningsgrunnlag for videre utredningsarbeid.

1. Dagens situasjon

Dagens prismodell

Dagens prismodell har i hovedsak ligget fast siden 2011 i forbindelse med at Ruter ble opprettet i 2008. Den gang ble det besluttet å bygge videre på sonemodellen for *Stor-Oslo lokaltrafikk*, men med langt færre og større soner (fra 77 til 8). Det ble gjort en mindre justering i 2014/15, ved at to soner i Follo ble slått sammen. I 2020 ble Røyken og Hurum føyd til som ordinære soner i vest, og i 2023 ble det føyd til en sone 4 NV for Jevnaker og Lunner sammen med en utvidelse av sone 3Ø for å ivareta likhet i antall soner og avstand til Oslo. I dag er Oslo og Akershus delt inn i 10 soner, og i tillegg noen skyggesoner for å ivareta trafikk som Ruter ivaretar til/fra andre fylker.



Prismodellen er bygget opp med like produkter og priser, basert på en oppstartssone og fast påslag for økende antall soner per reise. Systemet gjelder for hele Ruters virkeområde, og innebærer at Oslo og Akershus må komme til enighet om prisenivå og billett kategorier. Siste års priskampanjer og rabatter for Sone 1 er gjennomført som unntak fra gjeldende prismodell.

Sonemodellen er bygget opp med Oslo som utgangspunkt. Soner i Akershus legger seg på i omtrent lik avstand fra Oslo. Sentrale kriterier har vært å oppnå omtrent lik pris for lik avstand til Oslo, og å

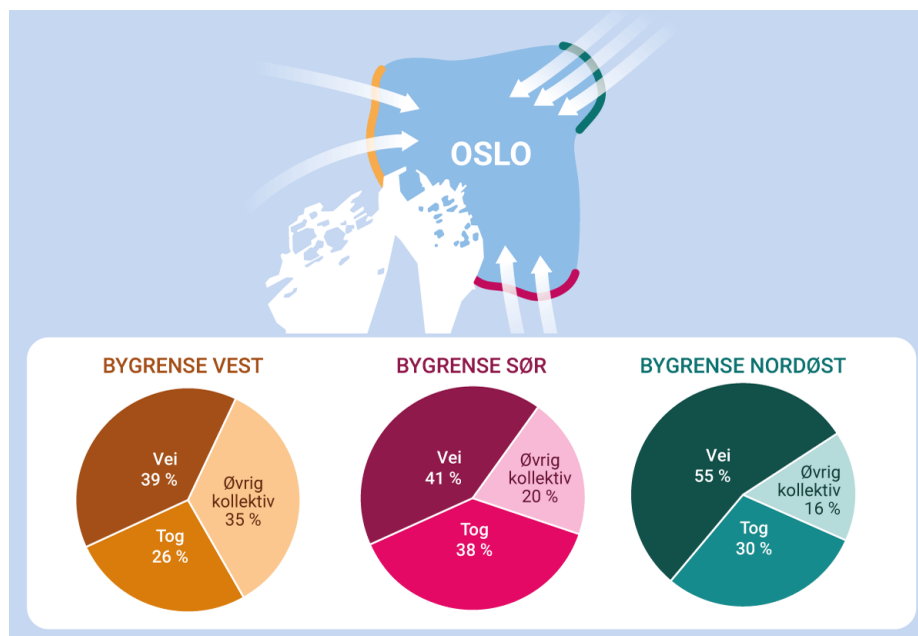
unngå sonegrenser i knutepunkter. Noen sonegrenser har hele tiden gått gjennom kommuner, men antallet økte etter kommunereformen.

Sonesystemet har fungert tilfredsstillende på reiser mellom Akershus og Oslo, der man som hovedregel betaler en pris som står i rimelig forhold til lengden på reisen. Etter sonesammenslåingen i Follo, har det dog oppstått en forskjell mellom sonetallet i Røyken og Hurum (nå del av Asker) og sonetallet i Follo på andre siden av Oslofjorden (3V mot 2S og 4V mot 3S).

For enkelte lokale reiser internt i Akershus, der lokale reiser innenfor en kommune kan krysse både en og to sonegrenser, er systemet mindre logisk.

Samspeillet mellom tog og øvrig kollektivtrafikk

Togtilbudet har stor betydning for transportavviklingen på Østlandet. Rundt en tredjedel av persontrafikken fra omlandet¹ i rushtiden skjer med tog, og toget sørger for over halvparten av kollektivreisene inn mot Oslo. Toget spiller en stor rolle for alle fylkene, men de fleste reisene skjer innenfor Ruters område.



Transport som krysser bygrensen til Oslo i morgenrush (07-08) 2023. Kilde: NTP 2025-2034 basert på automatiske passasjertellinger (Vy, Flytoget, Ruter) og trafikktall fra Fjellinjen, utarbeidet av Prosam.

Figuren viser fordeling av motorisert persontransport (bil og kollektiv) over bygrensa i morgenrush i 2023, fordelt på de tre hovedkorridorene. Passasjerer mellom Akershus og Oslo utgjør en hoveddel av de strømmene som er vist i figuren. Rundt 60 % av togtrafikken over bygrensa skjer på Ruterbillett², for øvrige (buss/T-bane og tog) skjer nesten all trafikken på Ruterbillett.

¹ Omlandet er Akershus, Østfold, Buskerud, Vestfold og deler av Innlandet. I praksis pendlingsomlandet til Oslo. I figuren utgjør trafikken mellom Akershus og Oslo hoveddelen av alle trafikktømmene.

² Vy oppgir at rundt 80 % av alle påstigninger på Vys togtilbud på Østlandet skjer innenfor Oslo og Akershus. Det betyr at 20 % av påstigningene skjer i de andre fylkene, der de fleste reisene har en returreise med påstigning i Oslo og Akershus. Dette gir grunnlag for et røft anslag på at rundt 60 % av togtrafikken skjer innenfor Ruter.

- Toget utgjør 65 % av antall kollektivreiser over bygrensa i sør. Busser fra Drøbak og båtsambandet til Nesodden utgjør en vesentlig del av øvrig kollektivtrafikk.
- Toget utgjør 66 % av antall kollektivreiser over bygrensa mot nordøst. Busspassasjerer fra Lørenskog, Rælingen, Nittedal og deler av Lillestrøm kommune utgjør en vesentlig del av øvrig kollektivtrafikk.
 - En vesentlig årsak til den høye personbilandelen i nordøst, er arbeidsreiser med personbil til de mange arbeidsplassene som er spredt rundt i Groruddalen og til dels inn i Lørenskog.
- Toget utgjør 43 % av antall kollektivreiser over bygrensa i vest. Busstrafikk til Fornebu, og fra Bærum og Slemmestad, og på T-banene i Bærum, utgjør en vesentlig del av øvrig kollektivtrafikk.

Toget spiller omtrent samme rolle for trafikk mellom Akershus og Oslo som T-banen har i Oslo. Det er svært krevende, kanskje umulig, å avvikle så store trafikkstrømmer uten sterke skinnegående systemer som rygggrad. Et dobbelt togsett med rundt 600 sitteplasser kan frakte opp mot 1100 passasjerer på den siste etappen inn mot Oslo, noe som tilsvarer kapasiteten til rundt 22 busser.

Gradvis oppbygging av region-togtilbudet med 10 min. frekvens inn mot Oslo, og lokaltoget med 15 min. frekvens, har gjort det mulig for Ruter å prioritere økt frekvens på lokale linjer som mater inn til toget, og som samtidig gir bedre tilbud på lokale reiser i Akershus. Dette betyr at mange av togreisene er en kombinasjonsreise buss-tog, eller Ruter-Vy, sagt på en annen måte. Dette samspillet har vært en viktig bakgrunn for et langvarig billettsamarbeid i Osloområdet.

For å møte veksten i behov for kollektivtransport, og gjøre det mulig å nå nullvekstmålet i byområdene, er det i kommende NTP lagt opp til at staten skal øke kapasiteten på jernbanen i byområdene der befolkningsveksten er størst, herunder på det sentrale Østlandet.

Statens årlige tilskudd til drift av togtransport på Østlandet er på rundt 3,4 mrd. kr per år.³ Det er vanskelig å fordele dette kjøpet mellom ulike områder på Østlandet. Linje 1 og 2, som i sin helhet er innenfor Ruters virkeområde, utgjør alene ca. 1,0 mrd. Et forsiktig anslag for tilskuddet i Ruters område er på 2 mrd. kr per år. Dette er på størrelse med fylkeskommunens årlige tilskudd til Ruter, inkludert bruk av bompenger.

Finansiering mellom tre offentlige myndigheter

Gjennom Rutersamarbeidet og Togavtalen gjelder noen finansieringsprinsipper for fordeling av inntekter og kostnader mellom partene som er knyttet opp mot prismodellen.

Ruter beskriver selskapets prinsipper for økonomisk styring mellom Ruter og eierne slik:

Overordnet har Ruter én selskapsøkonomi og behandler ikke inntekter og kostnader etter fylkes- eller soneregner i den løpende oppfølgingen og utviklingen av kollektivtilbudet.

Ruter utarbeider årlig et forslag til tilskudd for transporttjenester og budsjett for egenvirksomhet i henhold til økonomiplanrutiner fastsatt av Ruters styre. Utover justering med den kommunale prisindeksen fastsatt i statsbudsjettet, justeres tilskuddet for eventuelle varige eller midlertidige oppgaveendringer av vesentlig omfang, eventuelt tillegg for realvekst.

Dersom Oslo kommune (Oslo) eller Akershus fylkeskommune (Akershus) ønsker særskilte tiltak innen sitt geografiske område, kan dette gjennomføres med en øremerket del av tilskuddet,

³Vys mulighet til uttak av overskudd er avgrenset, og beløpet kan derfor bli noe lavere ved høyere trafikkvolum/billettinntekter enn forutsatt i avtalen.

eventuelt tilleggsbevilgninger, som følges særskilt opp. Hvis tiltaket innebærer vesentlige strukturelle endringer i pris- og sonesystemet og føringer på prisnivå, prisstruktur og de enkelte prisene, forutsettes enighet mellom Oslo og Akershus. Reis-rabatten og rimeligere 30-dagersbillett i sone 1 er nylige eksempler på dette, som har blitt finansiert gjennom tilleggsbevilgninger.

Hvis det gjøres pristiltak, som de to nevnte eksemplene, beregner man tilleggsbevilgning ved å estimere nedgang i billettinntekter som følge av tiltaket. Hvis det fører til inntektsreduksjon av sone 1-billetter, må Oslo gi tilleggsbevilgning i tråd med det, og hvis det fører til en reduksjon av billettinntekter for de øvrige sonene og sonerelasjonene i Ruter virkeområde, må Akershus dekke dette.

Ved vesentlige endringer av rutetilbud, bruk av materiell eller ruteomfang, beregner Ruter de økonomiske virkningene av dette. Endring av netto kostnader som følge av slike endringer, bæres av den Part (Oslo eller Akershus) i hvis område endringer oppstår. Elektrifisering av bussflåten er et nylig eksempel på en slik kostnadsøkning som har blitt finansiert gjennom tilleggsbevilgning.

Staten finansierer togtilbudet og har historisk mottatt billettinntekter fra Ruter, basert på en fordeling av Ruters billettinntekter mellom Ruter Oslo, Ruter Akershus, Vy og Vy Gjøvikbanen, og en beregning av takstdifferanse. Fra 2024 mottar Vy billettinntekter fra Ruter basert på en godtgjørelse av transportarbeid Vy har utført for reisende med Ruter-billett. Det er altså en incentivstruktur i modellen for godtgjørelse som belønner Vy om de utfører mer transportarbeid for reisende med Ruterbillett, og dermed er det også et incentiv for Vy til å forsøke å heve betalingsandel på togene.

Ruters ordinære billettinntekter var i 2023 om lag 4,7 mrd., hvorav rundt 1,3 mrd. ble overført til Vy iht. Togavtalen.

Akershus «andel» av samlede billettinntekter er ca. 45 %, men rundt halvparten av AFKs andel av billettinntektene gjelder togreiser og overføres til Vy. Siden bare rundt 10 % billettinntektene som gjelder Vy er interne togreiser i sone 1, er det særlig Akershus som vil få et økt finansieringsbehov hvis prismodellen utformes slik at billettinntekter fra togreiser reduseres.

Sammenheng mellom prisnivå og reisemønster

Det er i dag høy oppmerksomhet om prisnivået på kollektivtransport. Det er likevel viktig å huske at pris bare er en av mange faktorer som avgjør om folk velger kollektivtrafikk framfor bil eller andre transportformer.

Generelt er pris mindre viktig enn kvaliteten på tilbudet, gjennom faktorer som pålitelighet, frekvens, fart, tilgjengelighet, komfort og enkelhet. Hvor enkelt og rimelig det er å bruke bil på samme reise, har også stor betydning.

Pris kan være viktigere for å dytte de reisende over til kollektivbruk enn for å opprettholde vanen. Samtidig kan lav prising vri transporten bort også fra gange og sykling.

Som en generell tommelfingerregel i Ruters område (Ruters erfaringstall basert på egen statistikk), gjelder at 1 % reduksjon i billettprisene vil gi 0,3 % vekst i antall kollektivreiser (priselastisitet = -0,3), men ulikt fordelt på månedskort og enkeltreiser:

- Månedskortbrukere er i stor grad faste og «bundne» kollektivreisende som ikke har lett for å bytte over til andre transportmidler. 1 % redusert pris gir i snitt 0,2 % vekst i antall reiser.

- Enkeltbillettbrukere er mer sporadisk reisende, og reisene er i større grad fritidsreiser, med større mulighet for å velge reisemåte og omfang. 1 % redusert pris gir i snitt 0,4 % flere reiser.
- Det er også forskjeller på kort- og lang sikt. Generelt har folk litt større muligheter for å tilpasse sitt reisemønster på lang sikt. Bli det rimeligere å bruke kollektivtilbudet, kan f.eks. noen velge å bytte jobb eller bosted for å få bedre tilgang til kollektivtilbudet.

Det er viktig å huske på at elastisiteter er erfaringsbaserte gjennomsnittstall, og at effekter av planlagte tiltak helst bør vurderes med et blick på de reisestrømmene som konkret påvirkes. Setter man ned prisen på månedskort i et område hvor det er svært fordelaktig å bruke bil, og det kun er bundne kollektiv-brukere uten tilgang på bil som bruker månedskort, vil redusert pris neppe få samme effekt som en gjennomsnitts-elastisitet for hele Ruter-området tilsier.

Hvordan kollektivreisene fordeler seg i geografien, har stor betydning for å kunne beregne effekten av nye prismodeller. Hvis vi ser bort fra skolereiser, vet vi at det er lave kollektivandeler på interne reiser i Akershus og høye kollektivandeler på reiser mellom Akershus og Oslo, og særlig til/fra indre by. Dette henger sammen med hvor enkelt det er å bruke bil, og med ulik kvalitet i tilbudet (frekvens og flatedekning).

Reisevaneundersøkelser gjennom flere tiår har vist at kollektivtilbudet i Akershus i hovedsak for barn benyttes på skolereiser, og for voksne på reiser til/fra Oslo, og i mindre grad for lokale reiser i Akershus. Dette mønsteret gjenspeiler seg også i billettstatistikken. I tabellen nedenfor har vi trukket ut billettsalg for voksne (uten honnørrabatt), fordelt på enkeltbillett (inklusive Reis) og månedskort som er de to dominerende billettslagene.

Generelt kan kommenteres at rundt 75 % av voksen-billettene som selges i Ruters virkeområde gjelder interne reiser i sone 1, og rundt 25 % gjelder reiser mellom Akershus og Oslo og interne reiser i Akershus. Reiselengden i Akershus er i lengre enn i Oslo (ca. 2 soner i gjennomsnitt), slik at en fordeling basert på utført transportarbeid eller samlede billettinntekter vil ha en lavere sone 1-andel.

	Enkeltbillett		Månedskort	
	Antall/mnd.	prosent	Antall/mnd.	prosent
Interne reiser sone 1 (Oslo + Østre Bærum)	2 608 tusen	70,2 %	116 tusen	79 %
Interne reiser innenfor soner i Akershus	272 tusen	7,3 %	6,0 tusen	4,1 %
- herav i sone 2 områder.		5,9		3,4
- herav i sone 3 områder		0,3		0,1
- herav i sone 4 områder		1,1 %		0,6
Reiser mellom soner i Akershus	78 tusen	2,1 %	1,5 tusen	1,0 %
-herav til/fra sone 4N (inkl. OSL)		1,1		0,4
Reiser mellom sone 1 og soner i Akershus	756 tusen	20,3%	23 tusen	15,7 %
-herav sone 2 - Oslo		16,1		13,4
-herav sone 3 - Oslo		1,7		1,0
-herav sone 4 – Oslo		2,5		1,2
		100 %		100 %

Tabell: Kollektivreiser i Ruter-området fordelt på geografi og dominerende billettslag for voksne (eksklusive honnør). Kilde er Ruters billettstatistikk siste 6 måneder fram til 1. juni 2024. Data er reiser kjøpt gjennom Ruter-appen som står for 82 % av alle solgte billetter (Vy/Entur 13 % og reisekort 5 %).

Reiser mellom sone 1 og soner i Akershus er antakelig noe underrepresentert, fordi slike reiser (ofte med tog) trolig har noe høyere andel salg gjennom Entur enn for lokale reiser i Oslo eller Akershus.

Noen kommentarer til tabellen:

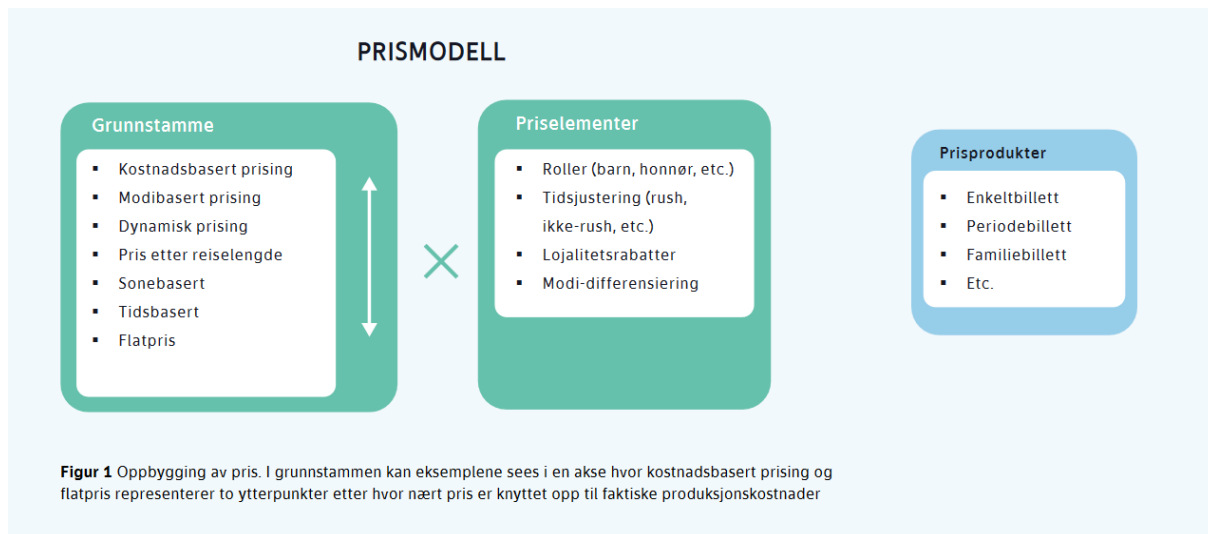
- Månedskort brukes relativt sett mest på interne reiser i Oslo, dernest på reiser mellom Akershus og Oslo som skyldes en høy andel arbeidsreiser med månedskort.
- Over 70 % av kollektivreisene i Akershus gjelder reiser t/f Oslo (68 % enkeltbillett og 75 % månedskort). Trolig er andelen noe høyere når billetter gjennom Vy/Entur er inkludert.
- Hovedtyngden av reiser i Akershus er knyttet til sone 2 områder.
 - For reiser t/f Oslo utgjør sone 2: 79 % av enkeltbillett / 86 % av månedskort
 - For soneinterne reiser i Akershus utgjør sone 2: 81 % av enkeltbillett / 83 % av månedskort.
- Det er en lav andel av kollektivreiser mellom soner i Akershus (2,1 % enkeltbillett og 1,0 % for månedskort).
 - Rundt halvparten av dette skyldes reiser til/fra sone 4N. For enkeltreiser skyldes nok dette i stor grad flyplasstrafikk. Trolig bidrar reiser blant ansatte på flyplassen til bruken av månedskort.
 - Underliggende statistikk viser ellers en overvekt av sonekryssende reiser i soner som er berørt av kommuneinterne sonekryssinger 2Ø-3Ø (internt i Lillestrøm kommune), og 2V-3V (internt i Asker kommune).

Nasjonale rammebetingelser

Oslo og Akershus er lokale kollektivmyndigheter og har gitt Ruter områdekonsesjon for å utforme og forvalte et felles tilbud. Lokale kollektivmyndigheter står iht. Yrkestransportloven fritt til å utforme prismodell og takster, men innenfor noen generelle rammer:

- Nasjonale minimumsrabatter for barn, studenter, vernepliktige og honnørrabatt.
- Krav om likeverdige og brukervennlige tilbud for de som ikke ønsker/evner å reise på digital billett. Både av hensyn til universell utforming og av hensyn til personvern.

2. Egenskaper ved prismodeller



Sone – avstand – tid («grunnstamme»)

Prismodellutredningen for Oslo og Viken (2022) viser tre hovedmåter å ta seg betalt for en mobilitetstjeneste:

- Soner, der et geografisk område er delt inn i soner med lik eller varierende pris per sone. Dominerende betalingsmodell for lokal kollektivtrafikk i byområder.
- Avstand, der man betaler per kilometer, lik pris per km eller varierende etter lengde. Standard for togtrafikk i Norge og i andre land, og for taxi, leiebil, m.fl.
- Tid, der man betaler for hvor lenge man benytter en tjeneste. Utbredt for el-sparkesykkel, bysykkel og i kombinasjon med avstand for leiebil.

En sonemodell er i utgangspunktet en grovmasket avstands-modell, der prisen øker etter avstand i sprang. Forrige generasjon sonemodell i Oslo-Akershus (77 små soner) lignet mer på en avstandsmodell enn dagens sonemodell, der korte reiser på tvers av soner fikk mindre utslag. Forenklet billettering var den gang en viktig grunn til å redusere antall soner.

Med avstandsmodell betaler man for reist distanse. Det er vanlig å kombinere et fastledd (innstegspris) med en pris per kjørte kilometer. En variant er å ha en minstepris på f.eks. 5 km som da også vil fungere som innstegspris. Kilometerprisen kan være lineær (lik pris per kilometer), eller degressiv slik at man betaler mindre per kilometer ved lange reiser.

En avstandsmodell kan baseres på reiste kilometer eller på avstanden i luftlinje (basert på GPS-teknologi). En fordel for de reisende med å basere prisingen på luftlinjen er at man unngår å betale for omveier som kan skyldes geografi eller linjeopplegget. Prising basert på reiste kilometer gjenspeiler i større grad det offentlige produksjonskostnader.

En tidsbasert modell gir reiserett for en viss mengde tid. Den gir liten mening for kollektivtrafikk i vårt område. Man vil betale mye mer per kilometer for en lokalbuss som ofte har gjennomsnittshastighet på 30 km/t sammenliknet med f.eks. regiontog som gjerne har over 100 km/t. Forsinkelser betales «dobbel» av kunden, både i form av tapt tid og økt billettpris. En ren tidsbasert modell er ikke vurdert videre i denne rapporten.

Fremvekst av sonemodell henger sammen med bruken av periodebilletter, i hovedsak månedskort, som betalingsform. Avstandsbaserte periodebilletter kan håndteres på en fast reiserute, slik det i dag gjøres for Vy-reiser med utgangspunkt utenfor Ruters område. I et byområde med et kollektivnett vil et periodekort for en fast strekning miste mye av sin verdi. Folk bruker tilbudet til ulike formål, og reisemønsteret kan være ulikt fra dag til dag.

Ulike priselementer

Grunnstammen i prismodellen modifiseres gjerne gjennom bruk av priselementer. Rapporten «Ny pris- og betalingsmodell for Oslo og Viken (2022)» viser 4 ulike priselementer:

- Tidsdifferensiering: F.eks. dyrere i rush, eller rimeligere utenfor rush.
- Rolle: Ulike grupper kan få forskjellig pris, f.eks. halv pris for barn.
- Lojalitet: Rabatter til de som bruker kollektivtilbudet ofte.
- Modi: Om f.eks. raske tog, hurtigbåt og ekspressbuss skal prises høyere.

Rabatter etter rolle kan håndteres uavhengig av valg av prismodeller, og drøftes ikke nærmere.

Tidsdifferensiering forutsetter at hver enkelt reise registreres for å ha effekt. Det kan kombineres med både sonemodell og avstandsmodell, men er vanskelig å kombinere med månedskort. I så fall at man må betale et «tillegg» for reiser i rush, eller lignende.

Månedskort (og årskort) er den dominerende lojalitetsrabatten i dag, med rundt halv pris sammenliknet med kjøp av enkeltbillett i Ruters område. Alternativer kan være en form for kvantumsrabatt som er innført med Reis, eller en form for capping der det er en øvre grense for hvor mye man betaler over en fastsatt periode (f.eks. per uke eller måned), i den sonen/strekningen rabatten er opparbeidet.

Differensiering på modi kan være aktuelt for å øke billettinntektene på tilbud som er kostbare å produsere (tog, hurtigbåt, ekspressbusser i rush) og som generelt har kunder med høy betalingsvillighet. Dette er også en forutsetning for å kunne skreddersy tidsdifferensiering til de transportformene som har kapasitetsutfordringer. Samtidig er det et ønske å få passasjerer over på effektive modi som tog og T-bane.

I Ruters område gjelder i tillegg en rabatt på lange reiser ved at man aldri betaler for mer enn 3 soner ved kjøp av månedskort, og aldri for mer enn 5 soner ved kjøp av enkeltbillett.

Billettprodukter

For reiser med tog, buss, m.v. i Ruter-området gjelder Ruters takster, med samme priser og billettyper om du kjøper gjennom Ruter-, Entur- eller Vy-appen; med reisekort eller papirbillett. Unntaket er reiser med Flytoget eller Flybussen, som har egne takster.

Det er to hovedtyper av billetter

- Enkeltbillett (inkl. «Reis»), makspris er 5 soner
- Periodebillett (dag, uke, måned, år), makspris er 3 soner

Enkeltbilletter og månedsbilletter er dominerende, og utgjorde hver ca. 46 % av billettinntektene til Ruter i 2023.

Det er høyest andel månedskort for reiser innenfor sone 1 (Oslo), noe som skyldes mer daglig bruk av kollektivtilbudet blant bosatte i Oslo. I gjennomsnitt brukes et månedskort for sone 1 på ca. 64 reiser

per måned, mens månedskort for andre soner (inklusive til/fra Oslo) brukes i gjennomsnitt på ca. 49 reiser per måned.

Reis-billetten er en ny form for enkeltbillett der man får inntil 40 % rabatt om man reiser ofte nok. Etter en innstramning av ordningen i april 2024, oppnår man over tid rundt 20 % rabatt hvis man reiser et par ganger i uka. For mange vil det trolig lønne seg å kjøpe månedskort om man reiser kollektivt litt mer enn tre dager i uka, men resemønsteret spiller inn. Blant annet om man reiser hyppig med fly fra Gardermoen, siden Reis også gir rabatt utenfor sonene hvor den opparbeides.

Dagens billettprodukter innebærer at man må bestemme seg på forhånd hvilken billetttype man skal kjøpe, dvs. det krever en form for planlegging av reiseaktiviteten noen uker fram i tid. Et alternativ, for å unngå en slik «stressfaktor», er å erstatte månedskortet med en form for «capping» eller pristak, der reiser innenfor en viss periode (dag, uke eller måned eller annet) blir gratis hvis man reiser mye. Capping er tatt i bruk flere steder, blant annet i London, Rogaland og av Vy utenfor Ruter-området.

Månedskort har tydelige fordeler med enkelhet for de reisende, særlig ved at man slipper å registrere hver reise. Capping eller Reis kan også tenkes å bidra til forenkling hvis de utvikles til systemer med kun en billetttype - «enkeltbillett» - som automatisk gjøres om til en periodebillett for et tidsrom eller gir økende rabatter (Reis) som erstatning for dagens månedskort. Ruter nevner også en bekymring for at en vridning mot å kreve flere aktive billettkjøp av de reisende kan øke andelen glemte billetter, og gi lavere betalingsandel.

Fremvekst av nye transportformer og et mer sammensatt resemønster (kollektiv noen ganger, delt selvkjøring på deler av reisen/noen dager, osv.), sammen med integrerte info/betalingsplattformer, vil kunne trekke i retning av at ulike transportmidler blir priset separat. En eventuell parallell til dagens månedskort kan da tenkes som en form for abonnement der tilbud som sparkesykkel, selvkjøring, hurtigtog, hurtigbåt og reiser i rushretning faktureres kunden som tilleggstjenester.

3. Konsekvenser og hensyn

Offentlig økonomi

Endring av prismodeller eller rabattstruktur vil kunne ha en økonomisk virkning på inntjeningen til Ruter og korresponderende tilskuddsbehov fra fylkeskommunen. Billettinntektene utgjør en stor andel av finansieringen av kollektivtrafikken.

Valg av prismodell kan få økonomiske konsekvenser knyttet til

- kortsiktige kostnader forbundet ved en eventuell endring av prismodellen
- fremtidige billettinntekter (inklusive via tog-avtalen)
- langsiktige kostnader forbundet med drift og investeringer
- risiko ved store endringer

Kostnader knyttet til selve endringen av prismodellen

Prismodellen virker gjennom et omfattende teknisk system for å kunne registrere reiser, informere om tilbud og priser, og sørge for betaling. Større endringer av prismodellen vil gi en engangskostnad knyttet til å legge om systemet, noe som må utredes og beregnes. Noen prismodeller kan kreve installasjon av nytt utstyr i kjøretøyene. Engangskostnaden ved endring av prismodellen kan være betydelige, og den tekniske utviklingen kan være tidkrevende.

Hvis en omlegging av prismodellen skal kombineres med at få- eller ingen får høyere billettpriser etter en omlegging, vil selve omleggingen få en varig mer-kostnad for fylkeskommunen. Forrige omlegging av modellen ble «smurt» av et kraftig løft i tilskuddet gjennom innføring av bompenger og mer fylkeskommunale budsjettmidler på i størrelsesorden 100 mill. 2012-kr, tilsvarende rundt 140 millioner 2023-kroner.

Fremtidige billettinntekter

I teorien vil alle prismodeller kunne sikre nok inntekter til å finansiere ønsket standard på kollektivtilbudet. Fylkeskommunen har monopol på lokal kollektivtrafikk, og, som nevnt tidligere, er etterspørselen relativt uelastisk, så en økning i billettprisen fører til en mindre reduksjon i antall kollektivreiser. Dermed følger det at billettinntektene vil stige mer enn reduksjonen i antall passasjerer når billettprisene øker. Om det er et populært tiltak blant befolkningen er et annet spørsmål, som kan tenkes å påvirke gjennomførbarheten. I denne rapporten er dette mer et spørsmål om noen prismodeller kan gjøre det enklere å sikre et ønsket nivå av billettinntekter.

Det er noen grupper av kollektivreisende i Akershus som kan antas å være mindre prisfølsomme enn andre, fordi de ikke har realistiske alternativer til kollektivtransport:

- a) reisende til/fra Oslo (arbeid og fritid),
- b) reisende til/fra OSL
- c) lav-inntektsgrupper uten tilgang på bil.
- d) skolereiser

For de siste to gruppene er det neppe ønskelig å hente ut maksimalt med billettinntekter.

Siden hovedtyngden av reiser til og fra Oslo skjer med tog, og majoriteten av disse er arbeidsreiser blant innbyggere med middels- og høy inntekt, kan prismodeller som gjør det mulig å opprettholde inntekter for slike togreiser bidra til å sikre inntekter. Togreiser er gjennomgående lange, slik at modeller med store soner vil bidra negativt, mens små soner og distansebaserte modeller gjør det

enkler å sikre nødvendige inntekter. Likeledes modi-baserte modeller, der det er mulig å ta høyere betalt for hurtige togtilbud eller båttilbud enn for eksempel buss.

Trafikk til/fra OSL skjer også i hovedsak med tog, og finansiering av tilbudet er best ivaretatt med modeller som kan sikre tilstrekkelige høye priser på lange togreiser. Flytoget har som et alternativt foreslått en egen tilleggs-sone for reisende til Gardermoen, noe som også kan være en løsning, men vil samtidig øke prisen for reisende til/fra Øvre Romerike, der flere busslinjer mater mot OSL. Med dagens prismodell vil de som har månedskort til Oslo unngå tilleggspris pga. pris-taket på 3 soner.

Langsiktige drifts- og investeringskostnader

Kostandene for kollektivtilbudet er preget av spisse rushtidstopper, og mye ledig kapasitet ellers. Prismodeller som bidrar til å spre trafikken over døgnet, kan bidra til å redusere driftskostnader, og på lengre sikt også investeringskostnadene.

Det er svært kostbart å sette inn ekstra materiell og personell for å løse rushtidstopper, enten dette er ekstra vognsett på tog- og T-bane, eller ekstra bussavganger. For eksempel er det lagt til grunn i Oslopakke-3 avtalen en planlagt dobling av frekvensen på Kolsåsbanen fra ca. år 2032 som vil koste Akershus fylkeskommune rundt 130 mill. i året i økte vognkostnader. Ny T-banetunnel gjennom Oslo er foreløpig estimert å koste rundt 30 mrd. med antydning ferdigstillelse rundt år 2040. Å kunne utsette behovet for en så stor investering med noen få år, kan gi betydelige økonomiske besparelser.

Avgjørende for å kunne redusere reiseomfanget i rush, er at reisen faktisk har en kostnad. Analyser av RVU-data (2013/14)⁴ viste at rundt 85 % av arbeidsreiser mellom Akershus og Oslo i 2014 skjedde med månedskort, altså en billett der påfølgende reiser ikke har noen pris etter at billetten først er betalt. Disse reisende har dermed kun tids- og komfortkostnader ved reisen. Andelen kan være noe lavere i dag som en følge av en liten økning av bruken av hjemmekontor og effekten av Reis-rabatten, men billettstatistikken tilsier at andelen fremdeles er meget høy.

Månedskort stimulerer ikke til å begrense arbeidsreiser i rush (hjemmekontor noen ganger, samkjøring noen ganger, osv.), mens prismodeller basert på betaling per reise i større grad kan begrense antall reiser.

Prismodeller som tar utgangspunkt i å prise hver enkelt reise legger også til rette for å differensiere prisene basert på tidspunkt eller transportmidler. Hurtigbåten mellom Slemmestad og Aker Brygge har tre avganger om morgenen. Fram til nå er det kun den midtre avgangen har hatt tilnærmet fullt belegg. Med en differensiert prismodell kunne kapasiteten vært løst ved å ta noe mer betalt for hurtigbåt enn alternativet som er buss på samme strekning, og dermed redusere behovet for å sette inn en ekstra båt (som vil doble kostnadene) for å unngå fra-kjøring. Ytterligere skreddersøm kunne vært å prise den midtre avgangen noe høyere enn de to andre, på samme måte som flyet til Stavanger gjerne har litt høyere pris på 07-avgangen enn 08-avgangen.

Risiko ved store endringer

Ruter vil måtte legge inn en sikkerhetsmargin for å kunne håndtere en uventet inntektssvikt. Jo større endringer som gjøres i prismodellen, dess større vil usikkerheten om utslaget på billettinntekter være.

⁴ Lunke og Gregersen 2020, «Kollektivtakster og alternative prissystemer i Oslo, Akershus og Viken», TØI arbeidsdokument 51589, se side 10.

Tiltak som ligger tett på dagens system, og er enkelt forståelig for de reisende, vil kreve mindre risikopåslag. Det vil gjelde modell 1 (Kommunebillett) og modell 2 (Delregionale soner), fordi systemene ligger svært tett til dagens sonestruktur og logikk.

Tiltak som innebærer en mer fundamental endring i prismodell, fra sonebasert til avstandsbasert, eller som introduserer ny kompleksitet i prismodellen, vil kreve et større risikopåslag ved beregninger for å sikre Ruters økonomi og et forutsigbart tilskuddsbehov fra fylkeskommunene. Modell 3 (Distansebasert modell i Akershus kombinert med en Oslosone) introduserer ny kompleksitet ved at det kombinerer to modeller i ett sammenhengende kollektivnett. Dette kan oppleves kronglete og vanskelig for de reisende. Modell 4 (Personlig sone) kan anses som en hybrid mellom en fast sonestruktur og en ren distansebasert løsning. Innretningen på modellen er uklar, og den har dermed uklare utslag. Hvis man beholder sonestørrelser og -priser som i dag, vil modellen sannsynligvis gi lavere priser for de reisende, og lavere billettinntekter for fylkeskommunen, fordi den tilrettelegger for færrest mulig sonekryssinger ved å lage individuelle soner per reisende.

Etablering av Oslo som egen prissone gir en risiko for taktisk kjøp av to billetter som vil undergrave dagens inntektsfordelingsmodell. Dette vil bli nærmere behandlet i eget Ruter-notat om etablering av egen prissone for Oslo.

Fordelingsvirkninger

Det er en utbredt oppfatning at reduserte kollektivpriser har positiv inntektsfordelingseffekt. Her er det store forskjeller mellom Oslo og Akershus. I begge områder er det en gruppe med lav inntekt uten egen bil som vil dra nytte av reduserte priser, men for andre grupper er bildet forskjellig.

De største kollektiv-reise-strømmene i Akershus er arbeidspendling til Oslo, der midlere og høyere inntektsgrupper dominerer. I en studie av RVU-data for Oslo-området fra 2013/2014 kom det fram at høyere inntektsgrupper var overrepresentert på togreiser.⁵ En nærliggende forklaring er at bosatte i Akershus i nedre halvdel av inntektsskalaen (omsorg-, barnehage, skole, håndverk, m.v.) i større grad har arbeidsplass utenfor Oslo, der bil er dominerende reisemiddel.

Det er lite som tilsier at fritids-, handels- og besøksreiser fordeler seg veldig forskjellig. Grupper uten tilgang på bil med lav inntekt bruker kollektiv oftere også på slike reiser, men ellers er kollektivandelene på slike reiser lave for alle inntektsgrupper. Unntaket er reiser til/fra Oslo (og til OSL), men det er neppe slik at lavinntektsgrupper er overrepresentert på fritidsreiser til/fra Oslo.

Dette betyr at en generell reduksjon av kollektivprisene neppe vil utjevne inntektsforskjeller blant innbyggere i Akershus, samlet sett. Det er ikke gjennomført mer detaljerte studier av fordelings effekter av kollektivsatsing i Oslo og Akershus enn nevnt over, men gitt at mange med lav inntekt uten tilgang på bil jobber i egen kommune eller i en nabokommune, og fordi andre reiseførmål i stor grad skjer lokalt, vil trolig prismodeller som reduserer kostnadene ved å reise lokalt være de som har best fordelings effekt. Tilsvarende kan prismodeller som gjør det dyrere å reise langt med tog også bidra til inntektsutjevning. I praksis ved at økte billettinntekter på lange reiser kan gjøre det mulig å tilby lavere priser på lokale reiser.

Er det en geografisk inntektsfordelingsdimensjon? I de ytre kommunene av Akershus er avstandene ganske store. Siden de fleste daglige reiser skjer lokalt, vil lavinntektsgrupper uten bil bosatt i periferien være tjent med prismodeller som ikke priser lokale reiser etter en generell avstands-pris, der prisen på lokale bussreiser i stor grad vil være bestemt av prisnivået for lange togreiser. Bussturen

⁵ Artikkel i tidsskriftet Samferdsel januar 2020, «Tilskudd til kollektivtrafikk medfører noe omfordeling mellom rik og fattig, men er alt i alt lite egnet for et slikt formål», Jørgen Aarhaug og Nils Fearnley,

fra Tofte til kommunesenteret Asker sentrum er omtrent like lang som togturen mellom Oslo og Gardermoen. Bussreisen fra Bjørkelangen til regionsenteret Lillestrøm er nesten like lang.

Nullvekstmålet

Målet om å ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange er bekreftet gjentatte ganger, senest i reforhandlingene av Oslopakke 3 som ble ferdigstilt våren 2024. Målene i dagens Oslopakke 3-avtale er nedfelt i St. meld. Nr. 17 (2008-2009) og Prop. 86 S (2016-17).

Økt kollektivbruk er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i biltrafikken. Prisnivået, herunder valg av prismodell, kan til en viss grad øke kollektivandelene og dermed bidra til å unngå vekst i veitrafikken. Samtidig som en for lav prising av kollektivreiser vil kunne bidra til en uheldig vridning fra gange og sykling til kollektivtransport.

Reisevaneundersøkelser viser at det generelt er lave kollektivandeler i Akershus sammenliknet med Oslo, og at det er særlig arbeidsreiser og skolareiser som foretas kollektivt blant bosatte i Akershus.

Kollektivandelen for arbeidsreiser er på hele 30 %, men gjennomsnittet trekkes mye opp av reiser til/fra Oslo indre by, og er også høyere for reiser til sentrale knutepunkter i Akershus enn for mer lokale reiser. En reisevaneundersøkelse blant ansatte i (nye) Asker kommune fra 2019, viste at kollektivandelen var 15-16 % for ansatte i daværende Asker kommune, men bare 6 % for ansatte i Røyken kommune og 2 % for ansatte i Hurum kommune. (Urbanet rapport 123/2019).

Det er også noe høyere kollektivandeler for daglige fritidsreiser enn for andre reiseformål («Handel/service» i tabellen). En del av forklaringen er trolig at det også her er en betydelig andel reiser til Oslo sentrum som skjer kollektivt, av samme grunn som for arbeidsreiser. Ikke minst innbyggere i de de folkerike omegnskommunene benytter seg mye av kulturtilbudet i Oslo.

km/reise og % av reiser	Reiseformål, daglige reiser	Gange/sykel	Kollektiv	Bilfører	Passasjer (i bil)
11, 4 km, 28 %	Handel/service	16 %	6 %	66 %	11 %
21,9 km, 22 %	Arbeid	10 %	30 %	55 %	4 %
12,9 km, 21 %	Fritid (ikke ferie-reiser)	42 %	10 %	33 %	13 %

Tabell: Reisemiddelfordeling daglige reiser blant bosatte i Akershus 2018/2019 for de tre største reiseformålene i nasjonal RVU. Kilde: Prosamrapport 242.

I Akershus er det konkurranseforholdet mellom bil- og kollektivtrafikk som vil ha størst betydning for effekten av reduserte kollektivpriser. I Oslo, med godt utbygd linjenett og høy frekvens, kan reduserte priser i større grad enn i Akershus føre til at folk bytter fra sykkel/gange til kollektiv på korte reiser.

For en stor andel av reisene som foretas i Akershus, er bil mye raskere enn å bruke kollektivtransport. Dette forklarer de lave kollektivandelene på nesten alle andre strekninger enn til/fra Oslo indre by.

Generelt vet vi at kvaliteten på kollektivtilbudet (frekvens, samlet reisetid, m.v.) har større betydning enn pris, og at tiltak direkte rettet mot å redusere biltrafikken har enda større effekt.⁶ I valget mellom å bruke bil eller kollektiv, er samlet reisetid dør til dør viktig for de aller fleste. Kostnaden for reisen

⁶ Hvis pristiltak må finansieres ved å redusere tilbudet, kan derfor vinninga gå opp i spinninga mht. redusert biltrafikk

(billettpris, bompenger, etc.) spiller også inn, men utgjør for mange en lavere «kostnad» enn tidsbruken.⁷

Hvis prisreduksjon skal få betydning på slike reisevalg, må konkurranseforholdet generelt vris kraftig i favør av kollektivtransport. Dette kan for eksempel gjøres gjennom restriktive tiltak som økte kostnader for parkering, bompengesnitt, kollektivfelt og lignende. Ruter argumenterer for delt bestillingstransport som en nøkkel for å øke kollektivandelene fra dagens nivå, og mener vi er i ferd med å nærme oss «taket» for å hvor høye kollektivandeler det er mulig å oppnå med tradisjonelle, stive kollektivlinjer. På sikt kan man også se for seg at bestillingstransporten blir selvkjørende, slik Ruter planlegger å teste ut i Groruddalen. Det skal sterke doser av virkemidler til for å øke markedsandeler der bilen dominerer, og prisen på kollektivreiser er neppe den viktigste.

Hvilke reiser er dagens kollektivtransport i nærheten av å kunne konkurrere med bilen?
(reiser der det er sannsynlig at pristiltak/prismodeller kan redusere biltrafikken)

- På reiser til/fra Oslo sentrum/indre by (og til/fra OSL) er det i dag svært høye kollektivandeler for bosatte i Akershus, men samtidig et begrenset potensial for ytterligere økning.
- På reiser til/fra ytre bydeler i Oslo og til/fra de største knutepunktene i Akershus som Sandvika, Fornebu og Lillestrøm er det høyere kollektivandeler enn gjennomsnittet i Akershus, og mulig å se for seg en ytterligere dreining i favør av kollektiv.

Arbeidsreiser er gjerne «tidskritiske» (rekke barnehage, møter, faste rutiner i hverdagen), noe som tilsier at kvaliteten på kollektivtilbudet har større betydning enn pris. Differensierte prismodeller som tillater å ta mer betalt for-, og dermed kunne tilby-, et raskere kollektivtilbud kan tenkes å bidra til å redusere bilbruken ut over dagens høye andeler til/fra Oslo. På lengre sikt kan differensiert prising gjøre det enklere å finansiere bestillingstransport på tvers av stive linjer, noe som i større grad kan bidra til å erobre markedsandeler der privatbilen i dag dominerer.

For reiser inn til knutepunkter i Akershus, og ytre bydeler i Oslo, kan prismodeller som reduserer ulempene med sonekryssinger ha en viss betydning, i de tilfeller et prishopp pga. sonekryssing er utslagsgivende for om man velger bil eller kollektiv på en kort reise.

For majoriteten av bosatte i Akershus er det trolig lite aktuelt å kjøpe månedskort på grunn av et lokalt reisebehov. Bilen brukes til mange gjøremål, og det handler om å velge kollektivt “noen ganger” når dette er konkurransedyktig mot bil. Dette tilsier at prismodeller som gir rimelige priser på enkeltreiser kan bidra positivt til å redusere bilbruken på andre reiser enn arbeidsreiser til/fra Oslo, der månedskortet er dominerende. Dette kan også være tilfelle for lokale arbeidsreiser der bil velges mht. hverdags-logistikken. For mange kan det være mer realistisk å erstatte bilreisen noen dager i uka enn å bli «faste» kollektivpendler. For eksempel småbarnsforeldre som kan bytte på å hente/levere i barnehagen.

Målet om å unngå vekst i veitrafikken er del av et større mål om å redusere klimautslipp og forbruk av naturressurser. For den overordnede målsettingen vil det derfor også ha betydning hvor mye ressurser som brukes på kollektivsystemet, både drift og infrastruktur. Prismodeller som bidrar til økt utnyttelse av kollektivsystemet vil derfor bidra positivt. Differensierte prismodeller, som tar utgangspunkt i at hver reise prises for seg, gjør det mulig å variere prisen mellom tidspunkt på døgnet og mellom ulike kollektivformer etter kapasitet. Månedskort med enhetlig pris for alle transportmidler, og ingen pris for reisen etter at månedskortet er betalt, er i dette perspektivet en mindre gunstig løsning.

⁷ De fleste som har hatt månedskort på tog pga. arbeidsreise til Oslo vil kjenne seg igjen. Svært få benytter kollektivtrafikk på lokale reiser selv om dette er helt gratis når månedskortet er betalt.

Sømløst for de reisende

Det er viktig at kollektivtilbudet oppleves som helhetlig og enkelt å forholde seg til for de reisende. Både tjenestetilbudet, brukergrensesnittet og pris påvirker kundens opplevelse av enkelhet.

Sonesystemer har vært godt egnet for å forenkle billettering i kollektivtransporten, spesielt i større nettverk av transporttilbud innenfor et system som i Ruters område.

Det er under 10 år siden papirbilletter ble faset ut i Ruter og app-basert reiseplanlegging og billettering ble gjennomført. App-basert billettering, eller andre elektroniske billettsystemer, gir grunnlag for helt nye måter å tenke på når det gjelder takster. Det er sannsynlig at kravet om en enkel underliggende prismodell er mindre gjeldene når prisen kan regnes ut elektronisk og vises på kundens skjerm, i forkant av reisen og etterskuddsvis basert på utført reise.

Erfaringer med Ruters Reisbillett, der prisen kan variere fra gang til gang, er at kunden aksepterer en «dynamisk» løsning. Tilsvarende erfaring er gjort i Rogaland, der prisen per reise er basert på kjørt distanse med en variabel kvantumsrabatt. Prisen fastlegges etterskuddsvis basert på en ganske komplisert underliggende prismodell, med capping/pristak slik at de reisende ikke betaler mer enn de ville gjort hvis de hadde kjøpt enkeltbillett eller periodebillett. Det er trolig slik at prismodellen kan være komplisert hvis den er basert på en logikk som de reisende aksepterer, og at de får relevant informasjon om hva reisen koster. Den positive responsen på de to forsøkene må dog ses i lys at begge ble gjennomført i kombinasjon med økte tilskudd, der ingen opplevde en prisøkning, og at forsøket med avstandsbasert prising foreløpig brukes av under 10 % av de reisende i Rogaland.

Det er i dag krav om et likeverdig tilbud til ikke-digitale kjøp som påvirker hvilke løsninger man kan velge, eller kan kreve en opprettholdelse av parallelle systemer. Prismodellen i Rogaland er gjennomført ved at man parallelt har videreført den gamle sonebaserte modellen som også er et alternativ for ikke-digitale brukere. Det vil være kostbart å opprettholde to parallelle systemer, og det må derfor undersøkes nærmere hvordan ikke-digitale brukere skal sikres et likeverdig tilbud.

Generelt vil det bidra til enkelhet om de reisende slipper å ta stilling til hvilken billettype som «lønner seg for dem» før en kollektivreise foretas. Systemer basert på kun en type billett (enkelbillett), kan bidra til dette. Rabatter kan i stedet beregnes ut fra reiseomfang (som Reis), og eventuelt suppleres med en form for capping (som i Rogaland). En kombinasjon av dynamisk rabatt (opp og ned, som i Reis) og capping er ikke kjent fra noe annet sted, og må i så fall utredes.

Eventuell innføring av to ulike prismodeller (sone og distanse), og ulike priser i Oslo og Akershus, kan gjøre systemet vanskeligere å bruke. Særlig hvis det oppstår en situasjon der det kan lønnes seg å kjøpe separate billetter, og kunden fristes til løpende å måtte vurdere ulike kombinasjoner.

Fremtidens mobilitet

Samferdsel preges nå av store omveltninger, med data- og kunstig intelligens som sentrale teknologiske drivere. Skjerpede miljø- og klimakrav danner et bakteppe. Mye har allerede skjedd som følge av elektrifisering, men trolig ser man bare konturene av hvordan persontransport vil bli løst om 10-20 år.

Det er ikke gitt at tradisjonell kollektivtransport vil spille den samme rolle som i dag, og det er viktig å vurdere hvordan en ny prismodell kan fungere opp mot nye mobilitetsløsninger. Et større mangfold av løsninger vil kunne favorisere mer differensierte prismodeller, tilpasset de ulike mobilitetsformers egenart og kostnadsstruktur.

Ruter, Vy og flere andre miljøer ser for seg en utvikling som vil være preget av et komplekst samspill mellom ulike miljøvennlige transportformer, framfor tidligere skarpe skiller mellom biltransport på den ene siden- og kollektiv/sykkel/gange på andre siden:

- Lavfrekvente kollektivlinjer på kryss og tvers krever mye ressurser uten å tilby god mobilitet, og vil gradvis få redusert betydning/omfang.
- Høyfrekvente kollektivlinjer vil fortsatt løse store passasjerstrømmer mest effektivt, og vil spille en viktig rolle innenfor- og inn mot byene.
- Fleksibel fellestransport A-B, og som mating mot høyfrekvente kollektivlinjer, får økt betydning gjennom automatisering av kjøretøy og digitale kundegrensesnitt.
- Fremvekst av integrerte mobilitetsplattformer (MaaS, og lignende) som gir passasjerene tilgang til mange transportformer i samme info-/betalingskanal (app på mobil, e.l.).
 - En enkelt reise kan bestå av en selvkjøringstjeneste fra et sted nær bostedet til en jernbanestasjon, deretter en togreise med en sparkesykkeltur i enden.
 - Reiser gjennom uka kan skje kollektivt en dag, og med samkjøring en annen dag.

Et sammensatt tilbud med mange aktører kan vanskelig organiseres og finansieres uten at hver enkelt ledd i reisekjeden prises separat. Dette for å kunne balansere tilbud/etterspørsel, og for at hver bidragsyter får nødvendig betalt for sine tjenester. Behovet for differensiering vil også kunne gjelde for tjenester i offentlig regi, gitt at kostnadsnivået per kilometer kan være ganske ulikt, for eksempel mellom fleksible selvkjøringsløsninger og høyfrekvente kollektivlinjer.

Transporttilbud i mindre autonome kjøretøy vil trolig ha en kostnadsstruktur som ligger nærmere taxi enn tog og buss. Det er vanskelig å tenke seg fast pris for store soner – eller månedskort - for taxi. Slike tilbud vil trekke i retning av prismodeller som kan løse en form for avstandsbasert betaling.

Prising av det som tilsvarer dagens linjebaserte kollektivtransport kan løses med ulike prismodeller, som i dag, men store rabatter og subsidier kan komme til å bli vurdert i et nytt lys. Hvis samfunnet, slik Ruter har argumentert for, erstatter en stor andel av dagens personbiltransport med fleksibel og delt transport, vil dette måtte skje på en så effektiv måte at innbyggerne kan betale det meste av kostnaden selv. Offentlige midler vil ellers ikke strekke til. Dette kan også gi press i retning av noe mer effektiv prising av linjebasert kollektivtransport som da vil være en av flere miljøvennlige reisemåter.

Differensierte kostnader, med tilhørende pengestrømmer, vil gjøre det krevende å tilby et månedskort der mange ulike transport er inkludert, og interessen for månedskort som kun gjelder kollektivreiser vil kanskje synke når en større andel av reisene skjer med en miks av transportformer.

Rabattordninger basert på reiseomfang kan være en mer aktuell løsning (jfr. Reis), fordi den kan tilpasses mange ulike transportformer. Ulike abonnementsordninger er også mulig å se for seg.

Teknologisk gjennomførbarhet og juridiske begrensninger

Endringer i pris- og sonestruktur må ta hensyn til juridiske krav og har varierende teknologiske krav og utfordringer som må løses før endringene kan gjennomføres i praksis.

Juridiske begrensninger

Dokumentet inneholder noen overordnede juridiske vurderinger av et par hovedkriterier; likebehandling og diskriminering. Dette går ut på at reisende har rett på å kjøpe billett, til lik pris som andre betalingsmåter, uavhengig av om de kjøper gjennom app eller reisekort. Det skal også være mulig å reise anonymt, og det skal være mulig å ikke måtte bruke app.

Når det kommer til juridiske vurderinger er det viktig å nevne, som for de andre vurderingene, at dette er midlertidige vurderinger. Grundige og endelige vurderinger vil man eventuelt måtte komme tilbake til i en senere, grundig utredning.

Teknologisk

For flere av de vurderte prismodellene enten kreves, eller bør, ID-basert billettering (IDB) implementeres i Ruters systemer for å tilrettelegge for en systemendring. IDB innebærer at billetter, eller «reiseretter», lagres i en skyløsning hvor den er knyttet til en kundekonto som er lagret i den samme skyløsningen. Det er grunnen for at det også kalles konto-basert billettering. Kundens billett-bærer, som i dag kan være et reisekort eller en app på mobiltelefonen, vil i IDB fungere som ID-bærer, slik at kunden får tilgang til sin kundekonto, reiseretter og betalingsmåter i skyløsningen. En overgang til IDB vil kreve en del videreutvikling, både hos Ruter og Entur.

Når all informasjon om kundens reiserett er lagret i et sentralisert system, og ikke lenger direkte i billett-bæreren, åpner det for en mye mer fleksibel tilnærming til moderne billettløsninger for kollektivtransporten. Reiserettens gyldighetsperiode, gyldighetstidsrom og gyldighetsområde vil da kunne endres ved behov, og også i sanntid. IDB vil dermed kunne åpne for mer dynamisk prising.

4. Noen eksempler på nye prismodeller

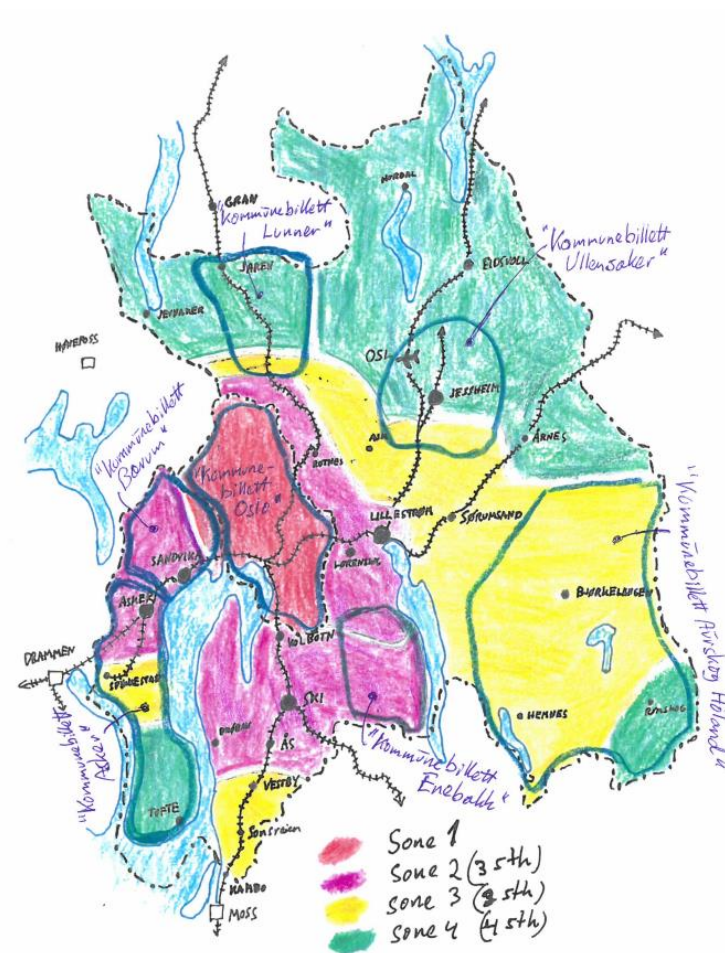
I dette kapitlet presenteres fire eksempler på fremtidige prismodeller som kan tenkes å løse problemet med sone-kyssinger på lokale reiser i Akershus som har vært et utgangspunkt for arbeidet.

Hensikten er å strekke ut lerretet og vise hvordan prinsipielt forskjellige modeller kan få ulike konsekvenser for offentlig økonomi, fordelingseffekter og andre hensyn som er belyst i foregående kapittel. Det er gjort forenklete regnestykker som illustrerer prisutslag og konsekvenser for ulike grupper ved en proveny-nøytral gjennomføring (med dagens tilskuddsnivå).

Det er også mange andre mulige varianter, noe som i en viss grad blir belyst i neste kapittel.

Hvordan man løser en eventuell egen sone for Oslo kommune kan få store konsekvenser for prismodellen for hele Ruters område. Dette blir belyst i eget notat. Eksemplene nedenfor er pragmatisk tilpasset ulike løsninger for en Oslo-sone. Ulike varianter er mulig.

Modell 1. «Kommunebillett» som et tillegg til dagens sonemodell



Modell 1 har som utgangspunkt å lage et parallelt prissystem til dagens sonestruktur.

Dagens sonemodell videreføres med felles takster for Oslo og Akershus, men i tillegg innføres en «kommunebillett» slik at alle innbyggere i Akershus kan reise på en-soner-billett innenfor egen kommune (enkeltbillett og månedskort).

Modellen kan også åpne for at Oslo kommune gis mulighet for å styre egen prissetting (egen «Oslobillett») for reiser som skjer innenfor Oslo kommunes grenser.

Det vil ikke være mulig å «skjøte» på en kommunebillett med «tilleggssoner». Dette betyr at for en reise mellom Akershus til Oslo må man velge mellom ordinær billett eller å kjøpe to separate billetter.

Offentlig økonomi

Provenytapet ved å innføre en kommunebillett i Akershus antas å være svært beskjedent. Tilbudet kan også gi noen flere lokale reiser som vil kunne redusere dette provenytapet. Billettstatistikken viser at reiser mellom soner i Akershus utgjør en liten andel av kollektivreisene i Ruters område (2,1 % for enkeltbilletter og 1,0 % for månedskort), og av dette utgjør kommuneinterne reiser bare en liten andel.

Den største utfordringen er om Oslo (hvis modellen kombineres med en egen kommunebillett for Oslo) skulle velge å innføre svært lave billettpriser. Da vil det oppstå en situasjon der det på reiser fra Akershus til Oslo vil lønne seg å kjøpe to billetter, en i Akershus og en «billigbillett» for Oslo. Med dagens inntektsfordeling vil dette sannsynligvis gi et betydelig inntektstap for Akershus, men konsekvensene må videre utredes i samarbeid med Ruter. Med dagens priser oppstår situasjonen med pris på enkeltbillett i Oslo under ca. 30 kr, og pris på månedskort under ca. 700 kr.⁸

⁸ Med et unntak for lange reiser over 3 soner med månedskort, fordi gevinsten ved en gratis sone vil veie tyngre enn gevinsten ved å kjøpe to billetter

Fordelingseffekter

En «kommunebillett» vil løse dagens problem med kommuneinterne sonegrenser, og vil ellers gi ubetydelige endringer for billettprisene, forutsatt at man unngår en situasjon der det innføres så lave separate priser i Oslo at det gir tilpasninger med skjøting av billetter.

Modellen reduserer ikke billettprisen på korte reiser på tvers av sonegrenser i kommunegrensene.

Nullvekstmålet

Modellen fjerner prissprangene på kommuneinterne reiser i de kommunene som er berørt av dette, og kan bidra til noe redusert bruk av privatbil.

Sømløst for de reisende

Bygger videre på dagens system som kundene kjenner godt, enkelt å forholde seg til for kunden.

Prismodellen kan bli noe mer komplisert ved at det legges en kommunebillett på toppen. Hvis man får til en løsning, som i Rogaland, hvor billett-appen automatisk velger den billettypen som er gunstigst for kunden, vil modellen neppe fremstå som vanskelig for kunden.

Det er særlig innføringen av egen prissone for Oslo som vil gjøre prismodellen mer kompleks, hvis dette ender opp i en situasjon med å vurdere skjøting av billetter opp mot ett samlet kjøp.

Fremtidens mobilitet

Modellen viderefører en sonebasert modell som fungerer rimelig godt med dagens kollektivtilbud. Det kan være en fordel å få mer kunnskap om fremtidige mobilitetsløsninger før det gjøres mer fundamentale endringer av prismodellen.

Teknologisk gjennomførbarhet

Kommunebillett vil kreve en tilpasning og utvidelse av dagens betalingsplattform, og av informasjonssystemene rundt dette. Det kreves også innføring av ID-basert billettering (IDB).

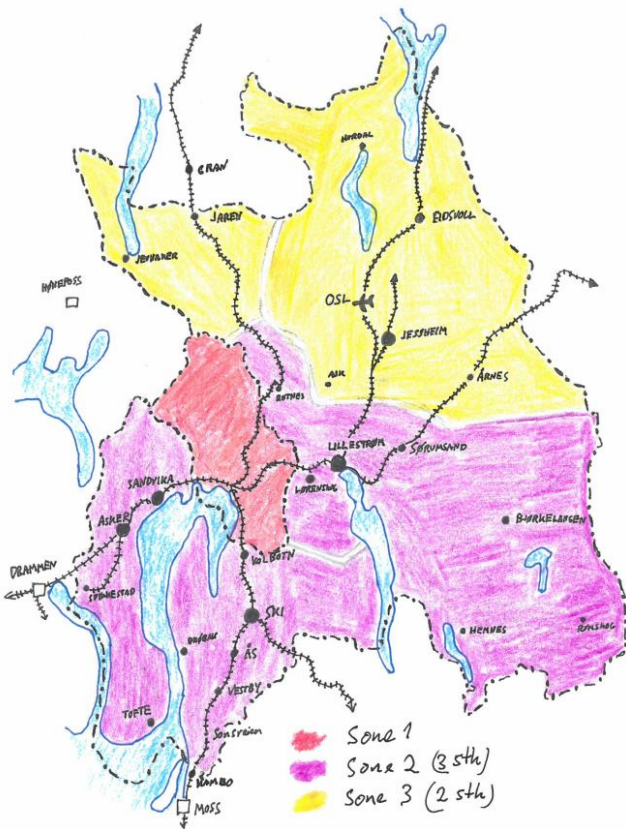
Hvis kommunebillettene, for eksempel en kommunebillett for Oslo kommune, innebærer separat prising, er det en ekstra dimensjon i omleggingen. Det vil i tillegg være andre konsekvenser, som kunde- og forretningsmessige endringer, se egen utredning om Oslosone for mer informasjon om dette.

Denne modellen vil kreve en del utvikling og ressurser, men relativt til de andre modellene er dette en av de med relativt lave kostnader og implementeringstid. Velges det å gå videre med å utrede kommunemodell, og den utredningen er ferdig til sommeren 2025, kommer ferdigstillingen av den tekniske omleggingen an på når det eventuelt vedtas å innføre Oslosone. Hvis det vedtas tett på levering av utredningen, kan det være mulig å implementere i løpet av 2026.

Juridisk gjennomførbarhet

Dette er trolig ikke problematisk, forutsatt at man innfører det i alle kommunene i Akershus som er berørt av interne soner. Den er trolig ikke diskriminerende, og er likebehandlende.

Modell 2. Fem delregionale soner



Modellen innebærer en videreføring av dagens sonesystem, men med færre soner for å eliminere de viktigste randsonene.

Eksemplet tar utgangspunkt i at antall soner i Akershus reduseres fra 8 til 5 slik at det blir større soner uten sonekryssinger internt i kommunene. Øvre Romerike og Hadeland får sone 3, for å ivareta inntekter på lange togreiser.

Modellen kan også kombineres med sonejusteringer slik at sone 1 blir en ren Oslo-sone.

Soneprisen i Akershus vil måtte øke med anslagsvis rundt 12 prosent for å sikre billettinntektene, slik at:

- Startsoner: $42 \text{ kr} + 12 \% = \text{ny pris } 47 \text{ kr}$.
- Tilleggssoner $27 \text{ kr} + 12 \% = 30 \text{ kr}$

Offentlig økonomi

Billettinntekter

Det er i utgangspunktet (teknisk) enkelt å regulere (øke) soneprisen slik at nødvendige inntekter sikres. Det kan bli en politisk utfordring, fordi en del reiser, særlig korte reiser, vil øke i pris i en situasjon uten kraftig økning i tilskuddet.

Hvis billettprisene ikke skal øke, kreves en årlig økning av tilskuddet til Ruter på ca. 250 mill. kr, basert på en foreløpig beregning i Ruters prismodell.

Modellen vil forsterke tilskuddsbehovet knyttet til flyplasstransport, fordi det blir en sone mindre mellom Oslo og Gardermoen, og kan aktualisere en løsning med egen flyplass-sone.

I praksis vil nok modellen forutsette opprettelse av en egen Oslo-sone eller en annen mekanisme for separat prissetting, fordi Oslo neppe vil godta at sone-prisen (med dagens enhetlige modell) vil måtte øke som følge av færre soner i Akershus.

Fordelingseffekter

En delregional sonemodell vil løse problemet med kommuneinterne sonegrenser, og vil i tillegg fjerne sonegrenser innenfor del-regionene. Ved en provenynøytral innretning kreves en økning av prisen per sone i Akershus for å kompensere for billettinntektstapet.

Fordelingsmessig vil en delregional sonemodell være gunstige for dem som i dag rammes av lokale sonegrenser, med unntak av de som i dag grenser til en annen sone, som etter innføring av ny modell

fortsatt vil grense til en annen sone. Arbeidspendlere fra dagens sone 3 områder vil komme gunstig ut, mens andre arbeidspendlere (korte og veldig lange) vil få en dyrere reise med månedskort. Lange reiser på enkeltbillett (3 soner eller mer) blir rimeligere.

- De fleste korte og mellomlange reiser (en og to soner), som det er mange av de befolkningstette områdene rundt Oslo, vil øke noe pris (anslagsvis 12%).
- En del korte reiser som i dag krysser en sonегrense, og som fjernes med sammenslåingen, får en betydelig redusert pris fra 69 kr til 47 kr.
- Noen korte reiser som ikke vil dra nytte av endringen, vil få et større sonespang enn tidligere.
- Lange reiser, som det er flest av i ytre områder, vil bli gjennomgående rimeligere.
 - Togreise fra Jessheim, Eidsvoll, Jaren, m.fl. til Oslo (4 soner i dag) vil med reduksjon til 3 soner få redusert pris fra 124 kr til 107 kr.
 - Togreise fra Vestby, Sørumsand, m.fl. (3 soner i dag) vil med reduksjon til 2 soner få redusert pris fra 97 kr til 77 kr.
 - En bussreise fra Sætre til Oslo (4 soner i dag) reduseres til 2 soner, fra 124 kr til 77 kr.
- Månedskort vil for de fleste bli noe dyrere, men rimeligere for de som får redusert antall soner.
 - Prisen for dagens sone 2 til Oslo øker med 12 %.
 - Prisen fra Øvre Romerike og Hadeland til Oslo øker med 12 % siden de fortsatt vil betale for 3 soner (sonetak).
 - Prisen for dagens sone 3 til Oslo (Sørumsand, Vestby, Slemmestad, Bjørkelangen, m.fl.) vil reduseres med rundt 22 % fra 2285 (3 soner) til ca. 1780 (2 soner)

Nullvekstmålet

Modellen fjerner prissprangene på noen korte lokale reiser, som lokalt bidrar til flere kollektivreiser, men i snitt vil billettprisene øke i sentrale områder, noe som kan gi en liten nedgang i kollektivreiser.

Modellen gir redusert pris på lange reiser som i hovedsak er lite prisfølsomme (en stor andel arbeidsreiser til/fra Oslo, reiser til/fra Oslo lufthavn), og antas å ha liten effekt på kollektivandelene.

Relative forskyvninger i prisene på månedskort (noen øker i pris, mens andre reduseres) vil trolig ha liten betydning for den totale bilbruken, siden kjøp av månedskort er lite prisfølsom.

Sømløst for de reisende

Dette tiltaket er en forenkling av dagens sonesystem som kundene kjenner godt. Omleggingen vil være enkel å forholde seg til for kunden. Tiltaket løser mye av de samme utfordringene som kommunesonene, men kan ha en liten fordel ved at den ikke øker kompleksiteten ved å introdusere et parallelt system.

Modellen bidrar til at lange togreiser blir rimeligere som forsterker prisforskjellene mellom Vy-takst fra nabofylkene og Ruters takster. Dette kan føre til at flere stimuleres til å skjøte billetter, eller å kjøre bil til nærmeste stasjon over fylkesgrensa, og slik sett bidra til et mindre sømløst tilbud på Østlandet.

Fremtidens mobilitet

En fordel ved å holde fast på en sonebasert modell, er at den fungerer rimelig godt med dagens kollektivtilbud, og at det kan være en fordel å få mer kunnskap om fremtidige mobilitetsløsninger før det gjøres mer fundamentale endringer av prismodellen.

Teknologisk gjennomførbarhet

I modellen med fem delregionale soner er det en del endringer som må gjøres i baksystemene, da man må endre det underliggende sonesystemet. Dette er omfattende arbeid. Mye av dette er man avhengig av å få Entur til å gjøre, men det krever også endringer hos Ruter (og Vy).

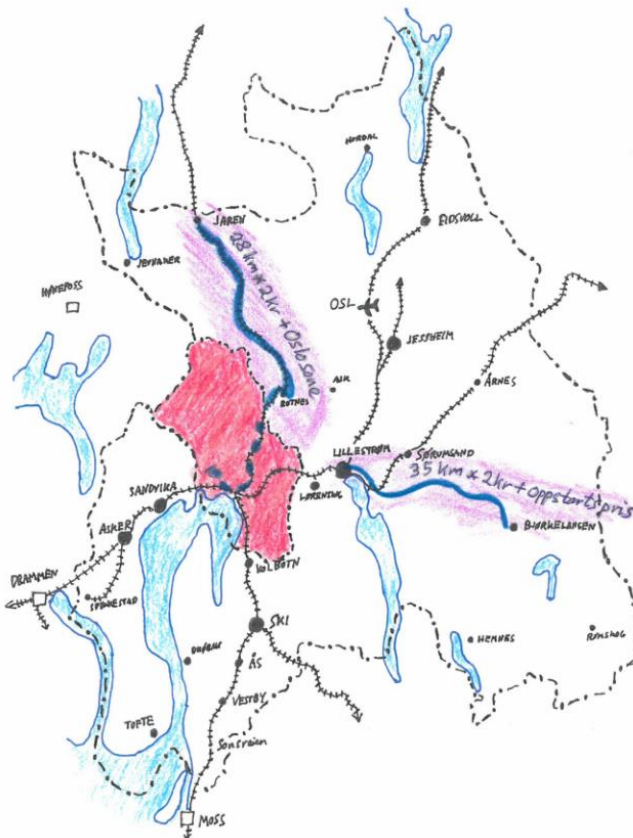
Trolig vil denne modellen kreve enda mer enn kommunemodellen. Et ønske om å samtidig etablere en egen Oslosone, hvor prisen kan settes annerledes enn i Akershus, kan kreve en vesentlig større omlegging, med betydelige kostnader. Da vil man blant annet måtte innføre IDB. Se egen utredning av Oslosone.

Juridisk gjennomførbarhet

Dette er trolig ikke problematisk. Det er gjort lignende endringer før, og det var ingen klager fra juridisk ståsted, men det var en del misnøye generelt på andre punkter.

Et moment er å ikke sette opp prisen for mye, da det må være en «rimelig endring». Rimelig kan f.eks. være mellom 20 % - 50 %, men det vil eventuelt være en skjønnsmessig vurdering.

Modell 3. Avstandsbasert betaling i Akershus



Eksemplet tar utgangspunkt i at Oslo ønsker å opprettholde en sonebasert løsning, og at det innføres lik km-basert prising for alle kollektivreiser i Akershus (tog, buss, mv.).

- Pris per km reise i Akershus: 2 kr
- Innstegspris: 30 kr /Oslosone
- Oslo-sone: 42 kr

Det er tatt som utgangspunkt at reisen betales per kjørt distanse, og ikke basert på distanse i luftavstand, jfr. omtale i kapittel to.

Offentlig økonomi

Det vil være mulig å regulere km-taksten og minstetaksten for å sikre tilstrekkelig inntekter. Togreiser utgjør rundt halvparten av reisene i Akershus, slik at kostnader for togreiser i stor grad vil være utslagsgivende for km-taksten. Dagens km-basert tog-sats ligger på rundt 40 kr de første 10 km,

deretter ca. 2,60 per km. En innstegspris på 30 kr og km-pris på 2 kr er brukt her som eksempel. For reiser som krysser Oslogrensa regnes sonetaksten for Oslo tilsvarende som innstegspris.

Det er mulig å tenke seg synkende km-pris for å unngå at lange reiser blir veldig kostbare, men handlingsrommet begrenses av at Vy må kompenseres mellomlegget for lange togreiser.

Avstandsbasert pris i Akershus i kombinasjon med sonepris i Oslo må avklares med hensyn til fordeling av billettinntekter mellom Oslo og Akershus for sonekryssende reiser til Oslo.

Fordelingseffekter

En distansebasert modell vil løse alle dagens problemer med sonespang på korte reiser internt i Akershus. Korte reiser som krysser sone 1 (til/fra Oslo) vil få et svært begrenset km-tillegg ut over prisen for en sone 1-billett.

Gitt en tilnærmet lineær km-takst, vil modellen heller ikke bidra til å forsterke forskjellene mellom Ruter-takst og fylkeskryssende Vy-takst på lange togreiser.

Den største endringen fra dagens situasjon, vil være at lange lokale reiser (buss på tvers) i Akershus kan få svært høy kostnad, med mindre man ikke samtidig innfører en form for differensiering mellom ulike transportformer.

Noen regneeksempler basert på de valgte forutsetningene:

- Togreise Jessheim-Lillestrøm (24 km), i dag 3 soner = 97 kr
Ny distansepris: $30 \text{ kr} + (24 \times 2 \text{ kr}) = \underline{78 \text{ kr}}$
- Togreise OSL- Oslo (40 km til Oslo grense), i dag 4 soner = 124 kr.
Ny distansepris: $42 \text{ kr} + (40 \times 2 \text{ kr}) = \underline{122 \text{ kr}}$
- Bussreise Bjørkelangen-Lillestrøm (35 km), i dag 2 soner = 69 kr
Ny distansepris: $30 \text{ kr} + (35 \times 2 \text{ kr}) = \underline{100 \text{ kr}}$
- Buss/tog Bjørkelangen Oslo (45 km til Oslo gr.), i dag 3 soner = 97 kr
Ny distansepris: $42 \text{ kr} + (45 \times 2 \text{ kr}) = \underline{132 \text{ kr}}$
- Bussreise Tofte-Asker sentrum (45 km), i dag 3 soner= 97 kr
Ny distansepris: $30 \text{ kr} + (45 \times 2 \text{ kr}) = \underline{120 \text{ kr}}$
- Togreise Kolbotn-Oslo (1 km fra Oslo grense), i dag 2 soner = 69 kr
Ny distansepris: $42 \text{ kr} + (1 \times 2 \text{ kr}) = \underline{44 \text{ kr}}$

Prismodellen vil også gi en fordel for direkteruter med buss/båt framfor mating mot toget, som kan bli en økonomisk utfordring for fylkeskommunen hvis det skulle legge press på linjeplanleggingen. F.eks. bussmating mot Ski stasjon framfor direkteruter med buss fra Frogn og Enebakk. Hurtigbåt fra Vollen (kortere vei over fjorden) vil få et betydelig fortrinn sammenliknet med buss hvis det ikke legges inn særskilt prising.

Fordelingsmessig vil et distansebasert system gi relativt lave priser for det nære omlandet til Oslo (Bærum, Lørenskog, Oppegård, Nesodden), omtrent uendret pris for litt lengre reiser i de radielle togkorridorene ut fra Oslo, mens lange bussreiser i de ytre delene av Akershus kan få vesentlig høyere takster enn i dag.

Nullvekstmålet

En avstandsbasert modell fjerner prissprangene for reiser i Akershus, og kan gi reduserte priser på korte kollektivreiser i sentrale deler av Akershus der kollektiv konkurrerer best mot bilen. Særlig i en kombinasjon med sterkere restriksjoner på bilreiser i de samme områdene.

På den annen side kan økte priser på lange lokale reiser bidra til dårligere mobilitet for bosatte i ytre deler av Akershus. Høye priser på lange lokale reiser kan også bidra til unødig dårlig utnyttelse av kapasiteten i de samme områdene hvor det gjennomgående er mye ledig kapasitet.

Sømløst for de reisende

Et avstandsbasert system forutsetter at reisende registrer av- og påstigning på hver enkelt reise. I Rogaland registreres avstigning automatisk, mens den reisende må registrere påstigning. Fram til et automatisk system er innført, vil dette medføre noe mer arbeid for de reisende, særlig sammenliknet med månedskortet der man slipper å validere for hver enkelt reise.

I ett nettverksbasert kollektivtilbud som Ruter er avstandsbasert prising i Akershus vanskelig å kombinere med månedskort, fordi den må gjelde kun for en unik strekning i Akershusdelen av reisen, mens den vil gjelde for hele nettverket (sone 1) i Osloenden av reisen. Dette betyr at reiser som avviker fra normalreisen innenfor Akershus vil måtte betales separat. Dette vil kunne fremstå som en ulempe sammenliknet med dagens situasjon.

Videre vil trolig det å ha avstandsbasert i Akershus og sonemodell i Oslo oppleves mindre sømløst og mer komplisert for kundene å forholde seg til.

Fremtidens mobilitet

En distansebasert modell kan tenkes å være bedre tilpasset fremtidens kollektivtilbud enn en sonemodell, hvis utviklingen går i retning av å erstatte en betydelig del av dagens bussnett med et mer fleksibelt, bestillingsbasert tilbud. Bestillingstransport (selvkjørende på sikt) i stort omfang vil måtte prises med en form for avstandstakst, og da vil det gradvis bli ulogisk om man i tillegg skal betale for en kollektiv-sone man i liten grad benytter. En egen avstandsbasert takst for fleksibel transport + egen avstandsbasert takst for kollektivsystemet kan da være mer logisk⁹.

Teknologisk gjennomførbarhet

Avstandsbasert prising er blant de mest teknisk kompliserte løsningene og vil være krevende å utvikle. Dette er gjennomført i Rogaland, hvor man laget en annen app enn den ordinære billetteringsappen, men ikke i kombinasjon med sonesystem for en del av ruteområdet. En kombinasjon av avstandsbasert prising og sone i Oslo, vil være en kompliserende faktor.

For den tekniske gjennomføringen av den avstandsbaserte modellen må man definere og detaljere hva slags løsning man ønsker. Det innebærer både sikkerhetsaspekter ved modellen, hvordan man hensyntar analoge og anonyme brukere, hvordan man teknisk kan legge til rette for en løsning som er iht. lover og forskrifter, forretningsregler, og kommersielle- og kundemessige aspekter.

Eksempelvis vil en avstandsbasert modell gå bort fra et betalingsprinsipp vi har i dag, nemlig at reisende forhåndsbetaler, mens en avstandsbasert modell, som den i Rogaland, har etterskuddsvis betaling. Dette kan kreve nye hjemler for gjennomføring og implementering.

Videre vil det trolig i utviklingen måtte testes og kontrolleres i flere runder, og det vil trolig ikke være mulig å nå implementering i løpet av 2026. Denne modellen er en av de mest omfattende modellene, med de største omleggingene, og har en høy utviklingskostnad relativt til kommunemodell og delregionale soner.

⁹ Med en sonemodell vil de som tilfeldigvis bor langs høyfrekvente busslinjer få gratis mating fram til den samme jernbanestasjonen som andre må betale for med fleksibel transport.

Juridisk gjennomførbarhet

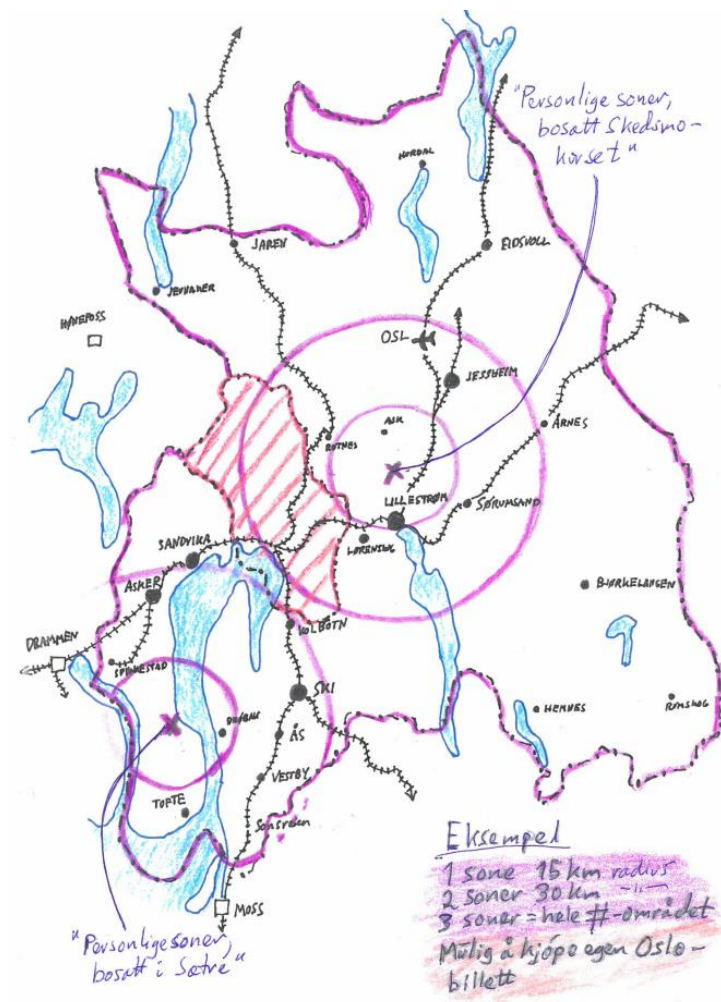
Avstandsbasert modell vurderes som utfordrende juridisk sett da man i utgangspunktet nok vil måtte behandle personopplysninger. Dette vil kreve mer utredning og vurderinger, men det kan være det går å få til en løsning for anonyme kunder.

En annen faktor er hvordan man sikrer analoge kunder likebehandling. Hvis det ikke lar seg løse på reisekortet, må man finne på en løsning som gir lik pris og eventuell rabatt.

Når det kommer til personvern er GPS f.eks. en utfordring i seg selv, og hvis vi har lange datastrenger eller mye kjøpsdata, kan det være nesten-identifiserende.

Til slutt er det et poeng om prisopplysning før kjøp. Det kan være prisen må forhåndsberegnes for kunden på en enkel måte. I løsningen til Kolumbus har de en reiseplanleggerfunksjon i appen for prisberegning man kan benytte seg om man vil, ellers trykker man bare «Gå på» og så beregnes prisen i systemet, uten at den reisende ser det før reisen.

Modell 4. Personlig sone



Personlig sone er en mellomting mellom avstands- og sonebasert system der den reisende selv definerer sitt avreisested og får angitt sonegrenser ut fra en satt avstand fra dette punktet. Hver enkelt person vil dermed oppleve å ha et individuelt sonekart.

Personlig sone har noe av egenskapene til en distansebasert modell, fordi betalingsprangene kommer i en forutsigbar avstand fra startstedet for reisen.

Dagens utfordringer med randsoneproblematikk vil være fjernet innenfor Ruters virkeområde. Effekten begrenses til situasjoner der man akkurat må krysse en sonegrense for å komme helt fram.

Modellen har vært i bruk i Skånetrafikken siden 2017 hvor sonene er delt opp i små, medium og store soner, målt i kilometer. De har de i tillegg definert flere bysoner som egne soner, slik at f.eks. Malmø teller som en enkelt sone, for på denne måten å kunne beholde den type fri overgang innenfor en enkelt sone som finnes innenfor sone 1 i Ruter i dag.

Det kan defineres forskjellige sone-størrelser i en personlig sone modell, med varierende gyldighet, slik som de reisende er vant til i Ruter i dag. I Skåne har sonene større radius i ytre deler av regionen enn i byområdet, for å kompensere for lengre reiseavstander og dårligere kollektivtilbud. Det er også mulig å kjøpe tilleggsbilletter for ytterligere soner om man har periodekort og skal foreta en reise utenfor sitt vanlige reisemønster. Et lignende system med personlige soner finnes også i Nederland, men det er ellers lite utprøvd. Dette har sannsynligvis noe sammenheng med at den nødvendige teknologien for et slikt system er ny og lite utprøvd.

Offentlig økonomi

Det vil være mulig å regulere soneprisen slik at tilstrekkelige billettinntekter oppnås. Ved en provenynøytral omlegging vil soneprisen måtte økes noe, fordi sonegrensene tilpasses individuelle reisemønstre som i snitt reduserer antall soner hver enkelt kunde betaler for. Størrelsen på denne prisøkningen vil avhenge sterkt av hvor mange soner systemet får, og hvor mange reisende som vil få redusert sonetall på sine reiser.

Fordelingseffekter

Personlig sone modellen vil i stor grad fjerne problemene med sonegrenser, og vil fullstendig fjerne problemet med korte sonekryssende reiser.

Avhengig av hvordan systemet utformes, kan det oppstå en situasjon der lange lokale reiser innenfor Oslo kommune (Grorud-Skøyen, eller lignende) vil kreve en to-sonebillett. Dette er i Malmø ivaretatt med å definere egne bysoner, til dels med separat prising.

Lange lokale reiser med buss i Akershus vil trolig bli relativt kostbare (tilsvarende som for en distansebasert modell), siden priser og soneutstrekning må tilpasses slik at det oppnås tilstrekkelige inntekter på lange togreiser uten å øke Ruters tilskudsbehov.

Nullvekstmålet

Reduserte problemer med sonegrenser på korte reiser i Akershus kan bidra til noe økte kollektivandeler, særlig hvis omleggingen kombineres med økte restriksjoner på biltrafikk. Eventuell økt sonepris vil virke motsatt, ved at andre reiser blir litt dyrere.

Sømløst for de reisende

Erfaringer fra Skåne tilsier at systemet oppleves som brukervennlig. Systemet kan forenes med periodebillett og enkeltbillett, og betinger ikke flere tilleggs-handlinger fra kunden enn å definere eget startpunkt og slutt punkt. Utenfor en bysone, i dette antatt å tilsvare dagens sone 1, vil den største endringen være kravet om å definere slutt punkt for reisen, og en eventuell vaneendring ved dynamiske grenser for fri overgang i Akershus.

Forutsetter et parallelt system for ikke-digitale kunder som vil gjøre systemet mer komplisert.

Fremtidens mobilitet

Til forskjell fra å videreføre en variant av dagens sonemodell, vil det å innføre en personlig-sone modell innebære en relativt stor systemomlegging som det kan være en fordel å vente med til man har mer kunnskap om i hvilken retning fremtidig mobilitet og kollektivtrafikk vil utvikle seg.

Teknologisk gjennomførbarhet

Personlig sone vil, i likhet med den avstandsbaserte modellen, være teknisk krevende å implementere, og det vil være flere forhold som må arbeides med. Som for den avstandsbaserte modellen er det spørsmål om innretningen av modellen, skal den for eksempel være dynamisk slik at den personlige sonen alltid har den reisendes posisjon som utgangspunkt, eller skal den være mer statisk og predefinert til grunnkretsen den reisende bor i. Dette vil ha stor innvirkning på hvor lang tid det vil ta å innføre modellen, i tillegg til momentene nevnt for den avstandsbaserte modellen med hensyn til analoge og anonyme brukere, hvordan man designer en sikker løsning, og mer. Den dynamiske modellen vil kreve betraktelig mer i utviklingskostnader enn den statiske.

Som for den avstandsbaserte modellen vil det trolig i utviklingen måtte testes og kontrolleres i flere runder, og det vil være svært krevende å nå implementering i løpet av 2026 med den statiske varianten, mens det trolig ikke vil være mulig med den dynamiske varianten.

Juridisk gjennomførbarhet

Den juridiske vurderingen av personlig sone avhenger av hvilken innretning man har på den, og vil kreve grundige vurderinger når detaljene i modellen er bestemt. Hvis det er en mer statisk modell hvor man selv definerer et personlig sonekart, behøver man ikke behandle personopplysninger eller GPS-posisjon. En slik modell vil trolig ha de øvrige egenskapene til dagens system eller regionale soner, og det vil trolig ikke være noen utfordringer fra et juridisk ståsted.

Hvis det derimot er en dynamisk modell, hvor man benytter seg av GPS-posisjon for å bestemme startpunkt for reisen og dermed sonegrensen for den aktuelle reisen, kan dette være en utfordring knyttet til personvern.

5. Samlet vurdering, veien videre

Dette forprosjektet har hatt som et viktig formål å utrede hvordan takst- og sonesystemet kan endres for å minimere randsoneeffekter i Akershus, og helst uten å øke offentlig tilskudd. Modellene er eksempler for å få fram muligheter og begrensninger om man skal endre på dagens system.

De fire modellene bidrar på forskjellig vis til å redusere randsoneeffektene. I en samlet vurdering er det viktig å veie gevinstene opp mot ulempene som kan følge med. For eksempel økte billettpriser for andre reisende, eller risiko for en betydelig oppsplitting av dagens enhetlige betalingsmodell i Ruter.

Oppsummering av de fire eksemplene

Offentlig økonomi

Alle de fire modellene vil kunne sikre billettinntekter og finansiering av kollektivtilbudet. Det offentlige vil kunne justere prisene til nødvendig nivå, siden etterspørselen etter kollektivtrafikk er relativt lite prisfølsom. Det må likevel tas hensyn til at det kan bli politisk vanskelig å gjennomføre modeller som gir store endringer i dagens situasjon, noe som indirekte kan gi behov for økte tilskudd.

For en modell med forenklet sonestruktur (modell 2) viser et enkelt estimat at tilskuddet må økes med rundt 250 mill. for å unngå økt sonepris/takster. En distansebasert modell med enhetlige takster (modell 3) vil trolig gi en betydelig økning av prisene for lange lokale bussreiser i ytre deler av Akershus. Hvis dette skal unngås, må tilskuddet fra fylkeskommunen økes betraktelig (ikke beregnet).

Distansebasert modell og Personlig sone (med Oslo som fast sone) innebærer at Oslo og Akershus bestemmer prisene i hvert sitt område, mens en forenklet sonemodell trolig kan få samme utfall, med mindre Akershus øker tilskuddet så mye at soneprisen ikke øker. Dette kan i neste omgang utløse et behov for å avklare konsekvenser for inntekts- og kostnadsfordeling mellom Oslo og Akershus, og må utredes nærmere. Se eget Ruter-notat om egen Oslosone.

Store endringer av prismodellen kan gi betydelige engangskostnader i form av planlegging, ny teknologi i kjøretøy, med mere. Dette kan være en fornuftig investering hvis omlegging bidrar til et system som løser fremtidige behov, men kan være bortkastet hvis man må gjøre nye endringer om noen år.

I et mer langsiktig perspektiv kan det tenkes at offentlige utgifter til drift- og investeringer i kollektivsystemet kan reduseres med prismodeller som åpner for mer fleksibel prising i forhold til ulike transportformer og rushtid/retning. Distansebasert prising og betaling per reise kan være viktige aspekter. Problemstillingen er i begrenset grad belyst i dette dokumentet.

Fordelingseffekter

Alle de fire modellene reduserer dagens pris-ulempen for korte lokale reiser som krysser sonegrenser, men ved provenynøytralitet kreves prisøkning for andre reisende for å kompensere for dette. Det er gjort forenklete overslag i beskrivelsen av modellene, men dette må utredes nærmere.

Kommunebillett (modell 1) løser kun grensekryssinger innenfor egen kommune, men samtidig er det nettopp dette som har skapt størst irritasjon blant innbyggere. Tiltaket vurderes som relativt rimelig, når det kommer til billettinntektsbortfall, og vil i liten grad medføre et behov for prisøkninger for å finansiere tiltaket.

Fem delregionale soner (modell 2) får positiv effekt for flere innbyggere ved at den fjerner interne grensekryssinger i alle delregioner. Samtidig vil en proveny-nøytral finansiering påvirke prisen på andre reiser. Modellen gir da rimeligere reiser for de relativt få som reiser langt, og noe dyrere reiser for de relativt mange som i dag reiser kort (en sone) og middels langt (to soner).

Distansebasert prising i Akershus med enhetlige takster for tog og lokaltrafikk (modell 3) fjerner alle soneregrenser i Akershus, men gir betydelige økte priser for lokale bussreiser i ytre deler av Akershus.

Effekten av personlig sone (modell 4) vil avhenge av system-designet. Den fjerner prissprang som følger av dagens stive soneregrenser. Fordelingseffektene vil trolig bli mye av de samme som for distansebasert prising, siden soneutstrekningen og priser må tilpasses toget mht. inntektssikring.

km	Strekning	Dagens pris	«Kommune-billett»	5 delregion-soner	Distanse-pris + Oslosone
1+	Kolbotn-Oslo	69,-	69,-	77,-	44,-
45	Tofte-Asker sentrum	97,-	42,-	47	120,-
60+	Tofte-Oslo	124,-	124,-	77,-	162,-
40+	Oslo lufthavn-Oslo	124,-	124,-	107,-	122,-
35	Bjørkelangen-Lillestrøm	69,-	69,-	47,-	100,-
24	Jessheim-Lillestrøm	97,-	97,-	77,-	78,-
41+	Jaren-Oslo	124,-	124,-	77,-	124,-
48+	Gran-Oslo, Vy-billett/+overgang	207/249,-	207/249,-	207/249,-	207/249,-
36+	Sonsveien-Oslo	97,-	97,-	77,-	114,-
42+	Kambo-Oslo, Vy-billett/+overgang	170/212,-	170/212,-	170/212,-	170/212,-

Tabell: Priser på enkeltbillett, dagens situasjon og i tre alternative modeller, gitt forutsetninger i rapporten. Avstandene er målt manuelt på kart etter kjørevei for tog og buss.

Tabellen over oppsummerer variasjoner i priseffekter mellom modellene for ulike reisestrekninger som er brukt som eksempler i rapporten. Personlig sone er ikke tatt med, siden priseffekter ikke er beregnet, men utslagene vi trolig ligge nærmest en avstandsbasert modell. For å vise effekten på reiser på tvers av fylkesgrensene, er vist Vy-priser (+ overgang Ruter i Oslo) for Gran-Oslo og Kambo-Oslo som i avstand bare er litt lengre enn Ruterbilletter for Jaren-Oslo og Sonsveien-Oslo.

Nullvekstmålet

Det er trolig beskjedne forskjeller mellom modellene, siden kvaliteten på kollektivtilbudet og restriktive tiltak for bilbruk har størst betydning for kollektivandelene.

Kommunebillett (modell 1) scorer muligens best på kort sikt, fordi den reduserer prisen på noen særlig kostbare lokale reiser uten å kreve nevneverdige prisøkninger på andre reiser. De andre modellene gir effekt for flere reiser som i dag krysser «tilfeldige» soneregrenser, men vil med provenynøytral finansiering øke prisene noe, og gi noe redusert kollektivandel på andre reiser. Hvis et modell-skift finansieres med økte tilskudd, vil det ha betydning om dette er friske midler eller om kvaliteten på kollektivtilbudet samtidig reduseres (frekvens, antall linjer, osv.).

I et mer langsiktig perspektiv kan det tenkes at mer fleksibel prising kan bidra til å spre «reisetoppene» utover i tid, og kanskje mer bruk av hjemmekontor, og på den måten tillate at man utsetter eller unngår store infrastruktur- og materiellinvesteringer. Distansebasert prising, betaling

per reise, kapasitet og rushretning kan være viktige aspekter. Problemstillingen er i begrenset grad belyst i dette dokumentet.

Sømløst for de reisende (kundeforspektivet)

Ruter fremstår i dag i stor grad som et enhetlig system hvor fylkesgrensen mellom Akershus og Oslo ikke er en barriere for reiser. En løsning som innebærer at Oslo og Akershus blir uavhengige prismyndigheter kan i seg selv redusere sømløsheten og kundens opplevelse av et samlet tilbud, særlig hvis det ender opp med så store prisforskjeller at det blir aktuelt å skjøte billetter.

Elektroniske billetter, informasjon og reiseplanlegging gjør at prismodeller kan være svært kompliserte i bakgrunnen og samtidig fremstå som brukervennlige for de reisende. Selv personlig sone (modell 4) kan være enkel å bruke, selv om det ikke vil være mulig for den reisende å forstå systemet som ligger bak. Den største utfordringen kan være den juridiske forpliktelsen til å gi et likeverdig tilbud til de som ikke reiser digitalt. Slik sett kan det være en fordel å vente med endringer som krever et omfattende tilleggs-system.

Fem delregionale soner i Akershus (modell 2) vil redusere prisen på lange togreiser innenfor Ruter, og vil øke pris-forskjellen mellom togreiser innenfor Ruter-området og togreiser fra nabofylkene.

Fremtidens mobilitet

Ruter argumenterer for at dagens rutegående kollektivsystem må suppleres – og kanskje stedvis erstattes av – et mer fleksibelt og bestillingsbasert tilbud for å kunne løse en vesentlig større andel av persontransporten enn dagens kollektivtilbud gjør. På sikt kan man se for seg at bestillingstransporten blir selvkjørende. Et mer fleksibelt og individuelt tilpasset tilbud vil måtte prises på annen måte enn dagens prismodell med enhetlige priser, store soner og periodebilletter.

Et slikt nesten «dør-til-dør» tilbud vil trolig kreve en form for distansebasert prising. Dette betyr ikke nødvendigvis at gjenværende tradisjonelle kollektivtilbud må prises på samme måte, men det vil bli behov for å vurdere endringer av hele prismodellen. Det kan være en fordel å avvente store og kostbare omlegginger av dagens prismodell til vi har mer kunnskap om hvilke nye løsninger som kommer, og i hvilken grad det offentlige får ansvar for å tilby mer fleksible transporttilbud.

Teknologisk gjennomførbarhet

Ruter vurderer at alle modellene er teknisk mulige å gjennomføre, men at gjennomføringstid og kostnader øker med omfang av endringer. Endring av dagens modell anbefales å skje etter at ID-basert billettering er innført, noe som tidligst kan skje i løpet av 2025.

Distansebasert prising i Akershus og Personlig sonemodell vil trolig kreve omfattende teknisk tilrettelegging og endringer av dagens system, og det er vanskelig å anslå tidsperspektiv for gjennomføring før en grundigere utredning er gjennomført.

En forenkling av dagens sone-modell er enklere å gjennomføre, men også denne modellen krever mye teknisk tilrettelegging som også vil omfatte endringer hos Entur og Vy.

Kommunebillett er enklest å gjennomføre, og kan tenkes innført i løpet av 2026. Kompleksiteten ved denne modellen øker hvis den skal kombineres med en egen Oslosone for en egen ordning med kommunebillett i Oslo.

Veivalg, spørsmål til drøfting

Oslo og Akershus som uavhengige prismyndigheter – kan et helhetlig tilbud forvitre?

Valg av prismodell vil få betydning for om Oslo og Akershus gjennom Ruter kan fortsette å tilby et integrert kollektivtilbud med felles takst- og sonestruktur. TØI har i en ny rapport (vedlagt) vist til London som eksempel på ulike takstprinsipper kan gjelde for ulike modi (buss og T-bane) innenfor et helintegrert tilbud (samme administrasjonsselskap), men vi kjenner ikke eksempler på at samme tilbud prises på forskjellig måter innenfor samme byområde. Vi beveger oss derfor inn i ukjent farvann.

En distansebasert modell og en personlig sonemodell, kombinert med Oslo som fast sone, trekker i retning av at Ruter splittes mellom to uavhengige prismyndigheter, og kan i ytterste fall føre til at tilbudet gradvis blir dårligere integrert og vanskeligere å forholde seg til for de reisende. Konsekvensene av dette bør utredes nærmere.

I praksis kan det også bli vanskelig å finansiere en forenklet sonemodell uten å øke soneprisen. Dette vil være i strid med Oslos ønsker om lavt takstnivå, og vil i så fall gjøre det vanskelig med felles takster.

En løsning med «kommunebillett» (modell 1) bygger i stor grad på at dagens modell videreføres. Samtidig kan løsningen åpne for at Oslo får et visst handlingsrom for å tilby lavere priser for reiser som skjer innenfor Oslo kommunes grenser. Dette gjør prismodellen mer komplisert (særbilletter innenfor noen kommuner i Akershus og innenfor Oslo), men man kan trolig videreføre felles takster for sonekryssende reiser.

Fortsatt felles takstsystem for tog- og lokal kollektivtrafikk?

Siden SL-samarbeidet ble etablert rundt 1980 har Oslo og Akershus vært takstmyndighet for statlig togtilbud med felles priser for tog og øvrig kollektivtransport i hovedstadsområdet. Dette har gjort det lettere å samordne tilbudet, og det har vært oppfattet som en fordel for kundene som ikke behøver å tenke på ulike takster, og kjøp av flere billetter.

Togtrafikken utgjør rundt halvparten av kollektivreisene i Akershus, og begrenser i stor grad handlingsrommet for å gjøre store endringer i dagens prismodell. Dette kommer særlig til uttrykk i en løsning med distansebasert prising, der kostnadene knyttet til togreiser gjør det nødvendig å holde en relativt høy km-pris. I praksis kan ikke satsen settes veldig mye lavere en statlig kilometer-takst.

Hvis prising av tog i større grad hadde blitt frikoblet fra annen lokal kollektivtrafikk, altså slik situasjonen i dag er i nabofylkene til Akershus, hadde det gitt flere muligheter for tilpasning av prismodellen i Ruter. For eksempel ville det da vært mulig å se på en løsning hvor all kollektivtrafikk i Akershus utgjør en stor sone, eventuelt at hele Ruter utgjør en felles sone, noe tilsvarende løsningen som er i Stockholm.

I Stockholm er riktignok lokal togtrafikk fylkets ansvar og innlemmet i SL-taksten, noe som er muliggjort ved en tydelig rolledeling mellom lokaltog «pendeltog» og nasjonalt/regionalt togtilbud. En mulig løsning kunne vært å innlemme lokaltoget (linje 1 og 2) i Ruters område, og overlate de andre linjene som går inn i nabofylkene til staten basert på distansebaserte prising. Dette har en åpenbar utfordring ved at regiontogene er en blanding av hurtiggående IC-tog og lokalstoppende linjer, særlig Kongsvingerbanen og Hovedbanen. Dette må i så fall utredes nærmere.

En mellomløsning kan være å beholde hele jernbanen innenfor Ruters takstsystem, men å innføre et prispåslag for de hurtige toglinjene, og eventuelt tilsvarende for ekspressbuss og hurtigbåt, dvs. en form for modi-differensiering innenfor Ruter. Dette vil redusere tilskuddsbehovet i Akershus, og gjøre det enklere å videreføre felles takstnivå med Oslo for det øvrige kollektivtilbudet. Trolig vil en slik løsning kreve en tydeligere rolledeling mellom ekspress- og lokalstoppende tilbud enn man har i dag.

Enkel justering eller omfattende endring av dagens prismodell?

Det er stor usikkerhet om hvor lang tid det vil kreve å legge om dagens prismodell. En stor omlegging kan ta flere år å forberede, og må forankres politisk i bystyret og fylkestinget, der begge parter må komme fram til enighet. En mindre korreksjon av dagens modell, som i notatet er eksemplifisert med modell 1 Kommunebillett, kan tenkes å bli avklart med sikte på innføring i løpet av 2026.

Det er stor usikkerhet om hvordan offentlig kollektiv-/mobilitetstilbud vil se ut i fremtiden, og derfor også usikkerhet om hvordan en prismodell bør se ut for å løse dette på en god måte. Det er også mye som må avklares for å finne gode løsninger for ikke-digitale brukere om man ønsker å innføre en teknisk komplisert prismodell.

Mye tyder på at pris-systemet på lengre sikt bør bli mer differensiert, og ha et innslag av distansebasert prising, men det finnes flere mulige løsninger for å regulere tilbud- og etterspørsel for ulike transporttilbud.

Store miljø- og klimautfordringer kan også gi et behov for å ta i bruk pris/marked mer målrettet, enn det som i dag er aktuelt å vurdere, for å effektivisere ressursbruken.

Erfaringer tilsier at prismodeller ligger fast over tiår. En stor systemomlegging bør derfor være vel gjennomtenkt med tanke på framtidens behov. Det må derfor drøftes grundig om vi i dag har nok kunnskap om de endringer i transportsystemet som vil komme i årene framover til å ta en beslutning om framtidens prismodell, eller om det i første omgang er bedre å gjøre en mindre systemtilpasning for å kunne utsette en stor beslutning noen år fram i tid med antatt bedre kunnskapsgrunnlag?

Endre billettprodukter?

Dette notatet har handlet mest om prismodeller, og i mindre grad om billettproduktene. Billettproduktene kan endres nokså uavhengig av hvilken prismodell som gjelder. Det er derfor mulig å gå videre med en utredning av nye billettprodukter selv om det i første omgang ikke gjøres fundamentale endringer av prismodellen.

Med fremtidig ID-basert billettering, som Ruter planlegger for, vil det trolig være mulig å erstatte dagens månedskort med en form for pristak/ capping, for eksempel som et supplement til dynamisk prising gjennom Reis. Som nevnt tidligere, kan en slik løsning bidra til forenkling for kunden, fordi man kun behøver å forholde seg til en type billett (enkeltbillett) der rabatter beregnes ut fra reiseomfang, eller annet. Samtidig vil det utgjøre en vaneendring for reisende som i dag har månedskort og som da må foreta et kjøp/ en registrering for hver reise. Andre gevinster er forbedret reisestatistikk og at man i betydelig grad vil unngå at reiser er «gratis» etter at en periodebillett er betalt.

Nye billettprodukter må også avklares med hensyn til ikke-digitale brukere.

Veien videre

Dette notatet, sammen med Ruters notat om egen Oslosone, er utformet som et forprosjekt med begrenset omfang og presisjonsnivå. Hensikten har vært å gi en oversikt over mulige løsninger og effektene av dem på viktige politiske hensyn, og gi et grunnlag for å sortere ut hva det skal brukes betydelig større ressurser på å utrede grundig. De fire prismodellene er ment som eksempler. Flere varianter er mulig, og er til dels belyst i dokumentet.

Oslo og Akershus er i dag felles takstmyndighet for Ruters område, noe som forutsetter enighet om alle endringer av prismodellen, store og små. I praksis betyr dette at videre utredningsarbeid også bør være tilstrekkelig forankret i begge politiske organer, fordi det vil kreve betydelig ressurser. Det er ikke noe poeng å utrede løsninger som ikke begge parter er innstilte på å gjennomføre.

Trolig vil en fase 2 med utredning av en eller flere prismodeller kunne settes i gang tidlig i 2025 hvis Oslo og Akershus kommer til enighet om hva som skal utredes i løpet av høsten. Det er ryddig at dette fattes som felles vedtak på generalforsamling i Ruter.

Utredningsarbeidet har i denne første fasen belyst effekter på ulike politiske mål og hensyn, selv om hensynet til fordelingseffekter knyttet til sonekryssinger var den mest uttalte politisk begrunnelsen for arbeidet. En politisk bestilling i neste fase bør helst være tydelig på hvilke mål man ønsker å oppnå med en endring av prismodellen, noe som vil kunne effektivisere utredningsarbeidet.

Vedlegg/referanser

1. *Ny prismodell for Oslo og Viken*, TØI/ADL 2022.
2. *Anmodning om utredning av endring av sonestrukturen i Oslo og Akershus*, Ruter 6/9-2024.
3. *Prismodeller for et mer differensiert offentlig transporttilbud*, TØI, foreløpig versjon september 2024 (endelig TØI-rapport 2048/2024).