



Jernbane-
direktoratet

Togets andel i takstsamarbeids- avtalene

Rapport

Dokument nr: [Dokumentnr]

Dato: 4. mars 2026

Utarbeidet av Kjetil Vrenne	Saksnummer #####
Godkjent av NN	Journalpostnummer #####
Dato 03.10.2025	Versjon 02
Endringslogg: Endret etter innspill fra Rogaland fylkeskommune, Vestland fylkeskommune og Ruter	

Innhold

Sammendrag	4
1 Innledning.....	5
2 Billettpriser på reiser med tog	6
2.1 Generelt om priser på togreiser	6
2.2 Om takstsamarbeidsavtalene	6
2.3 Helintegreerte takstsamarbeid	6
3 Takstsamarbeidsavtalene – kort historikk	8
3.1 Takstsamarbeidsavtalen med Oslo og Akershus (Ruter)	8
3.2 Takstsamarbeidsavtalen med Kolumbus (Nord-Jæren).....	8
3.3 Takstsamarbeidsavtalen med AtB og Trøndelag fylkeskommune (Trøndelag).....	9
3.4 Takstsamarbeidsavtalen med Skyss	10
4 Togets andel i takstsamarbeidsområdene	12
4.1 Om datagrunnlaget	12
4.2 Antall reiser	12
4.3 Gjennomsnittlig reiselengde og transportarbeid	12
4.4 Kostnader	13
4.5 Kostnader per passasjerkilometer	14
4.6 Estimerte billettinntekter	14
4.7 Behov for fylkeskommunal finansering.....	16
4.8 Oppsummering.....	17
5 Videre arbeid.....	18
5.1 Aktuelle områder for nye helintegreerte takstsamarbeid	18
5.2 Utfordringer knyttet til dagens helintegreerte takstsamarbeidsavtaler	18
5.3 Evaluering av takstsamarbeidsavtalen i Oslo og Akershus.....	18
6 Vedlegg 1: Nærmere om Jærbanen (Rogaland)	19
7 Vedlegg 2: Innspill til rapportutkast.....	20
7.1 Vestland.....	20
7.2 Ruter (Oslo/Akershus)	21
7.3 Rogaland fylkeskommune	22

Sammendrag

Denne rapporten beskriver togets rolle i de områder hvor Jernbanedirektoratet har inngått helintegrerte takstsamarbeidsavtaler. I de fire samarbeidsområdene gjelder fylkeskommunale billetter og priser på toget.

Direktoratet har inngått slike avtaler med Ruter (Oslo og Akershus), Kolombus (Nord-Jæren), AtB (Trøndelag) og Skyss (Vestland). Avtalene er et viktig virkemiddel som kan benyttes for å nå overordnede nasjonale transportpolitiske mål, og derfor arbeider Jernbanedirektoratet for at takstsamarbeid skal omfatte stadig større deler av landet. Avtalene gjør det enklere for kundene å velge kollektivtransport, spesielt i byområder med stort reisevolum, der mange benytter tog i kombinasjon med, eller i tillegg til, andre kollektive transportmidler.

Avtalene har ført til betydelig økning i togtrafikken i de områdene hvor det er inngått helintegrerte takstsamarbeidsavtaler de ti siste årene. Over 50 millioner reiser årlig skjer nå med tog til fylkeskommunal pris, tilsvarende over 70 prosent av alle togreiser i Norge.

En konsekvens av avtalene er at takstmyndigheten overføres fra togoperatør til fylkeskommune ved avtaleinngåelse. Takstene for fylkeskommunal kollektivtrafikk er som regel lavere enn togets ordinære takster, slik at prisen for reiser med tog går ned. Fylkene betaler togoperatør en godtgjørelse per reise eller passasjerkilometer på fylkeskommunal billett. Differansen mellom hva fylket betaler til togoperatør og inntektene fra reiser med toget til fylkeskommunal takst, kalles takstdifferansen.

I Rogaland og Trøndelag finansierer man takstdifferansen gjennom byvekstavtaler. Dette innebærer at avtalene ikke gir økt finansieringsbehov for fylkeskommunene, men krever lokalpolitisk prioritering av midlene. Midlene er begrensede og skal brukes til mange ulike tiltak for å nå nullvekstmålet. Taksttiltak er vanskelige å reversere, og ved suksess kan det oppstå behov for ytterligere finansiering som ikke kan dekkes med statlige midler fra byvekstavtaler og bompengeforlik.

Rapporten viser at togets andel av det samlede kollektivtilbudet i områder med helintegrerte takstsamarbeid i 2024 utgjør:

- 10 prosent av antall kollektivreiser
- 26 prosent av transportarbeidet
- 21 prosent av billettinntektene
- 9 prosent av fylkeskommunenes kostnader til kollektivtrafikk
- 2 prosent av tilskuddsbehovet (fylkeskommunale kostnader – fylkeskommunale billettinntekter)

Rapporten skal gi et faktabasert grunnlag for videre dialog mellom stat og fylkeskommuner om de økonomiske konsekvensene og bærekraften i dagens modell.

1 Innledning

Jernbanedirektoratet har inngått rute-, takst- og billettsamarbeidsavtaler i de fleste fylker det går tog. Denne rapporten omhandler de helintegreerte takstsamarbeidene, hvor fylkeskommunens billetter og priser også gjelder på toget.

Dette samarbeidet gjør det lettere for kundene å velge å reise kollektivt. Spesielt viktig er dette i større byregioner med mange reisende der andelen som bytter transportmiddel underveis er stor. Helintegreerte takst- og billettsamarbeid mellom tog og øvrig kollektivtrafikk har vi i dag i Oslo og Akershus, på Jærbanen i Rogaland og i Bergen og Trondheim bysoner.

Takstsamarbeidsavtalene er et viktig virkemiddel som kan benyttes for å nå overordnede nasjonale transportpolitiske mål. Derfor arbeider Jernbanedirektoratet for at takstsamarbeid skal omfatte stadig større deler av landet, inkludert reiser på tvers av fylkeskommunale grenser. Siden fylkeskommunale takster er lavere enn togets ordinære takster, betyr det lavere priser for togkundene. I Rogaland og Trøndelag finansieres takstdifferansen gjennom byvekstavtalene, slik at fylkeskommunenes kostnader (forskjellen mellom godtgjørelsen til togoperatør og fylkeskommunale billettinntekter fra reiser med toget) ikke øker som følge av takstsamarbeidsavtalene.

Når det gjelder passasjerutvikling har takstsamarbeidsavtalene vært en suksess, og medført en betydelig økning i reiser med toget. Dette gir økte billettinntekter, men også større godtgjørelse fra fylkeskommunene til togoperatør. Det er særlig økningen i godtgjørelsen til togoperatør som fylkeskommunene mener verken er økonomisk bærekraftig eller rettferdig. Dette er et synspunkt som togoperatør trolig ikke deler.

Målet med denne rapporten er å gi et godt grunnlag for en faktabasert diskusjon mellom stat og fylkeskommune om de økonomiske konsekvensene av takstsamarbeidsavtalene.

Et utkast til rapporten ble sendt til de berørte fylkeskommunene mot slutten av 2025. Vi har mottatt innspill fra Vestland fylkeskommune, Rogaland fylkeskommune og fra Ruter på vegne av Oslo og Akershus. Disse innspillene er nå innarbeidet i denne versjonen, og innspillene til rapporten er i sin helhet gjengitt i vedlegg i vedlegg 2.

Vestland fylkeskommune påpekte at båt og ferge bør tas ut av sammenligningen, blant annet fordi disse transportformene har et vesentlig høyere kostnadsnivå enn landbasert kollektivtransport. Rapporten er justert i tråd med dette.

Rogaland fylkeskommune mener at billettinntektene som genereres av togreisene er lavere enn det Jernbanedirektoratet har beregnet. I rapporten viser vi derfor også effekten av å legge deres anslag til grunn.

2 Billettpriser på reiser med tog

2.1 Generelt om priser på togreiser

Jernbanedirektoratet har gjennom trafikkavtalene gitt togoperatørene ansvaret for å fastsette billettpriser, innenfor gitte rammer. For å sikre politisk kontroll med prisnivået, fastsetter Jernbanedirektoratet en maksimalpris for enkeltbilletter og 30-dagersbilletter i trafikkavtalene med togoperatørene. Denne prisrammen angir den høyeste prisen operatørene kan ta for ordinære togreiser på en gitt strekning. Togoperatørene kan fritt tilby egne billetter og priser innenfor rammen.

I områder der fylkeskommunale billetter også gjelder på tog, er det fylkeskommunen som fastsetter prisene. Disse prisene besluttet politisk, og det er et mål å holde kollektivprisene lave for å oppnå nullvekst i privatbilbruken. I gjennomsnitt ligger fylkeskommunale priser lavere enn de ordinære togprisene.

Når man inngår nye takstsamarbeidsavtaler, overføres prisansvaret fra togoperatøren til fylkeskommunen.

2.2 Om takstsamarbeidsavtalene

Jernbanedirektoratet inngår ulike typer samarbeidsavtaler med fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper. Avtalene varierer i hvor stor grad togtilbudet er integrert i det fylkeskommunale kollektivsystemet:

- Helintegrert samarbeid: Fylkeskommunens billetter og priser gjelder på toget
- Valgfri bruk av tog og buss med samme billett: Kombinasjonsbillett for tog og øvrig kollektivtransport
- Tilvalg på togbilletten: Full togpris pluss fylkeskommunal tilslutningspris som gir tilgang til øvrig kollektivtransport
- TogBuss: Prioriterte bussruter tilpasset togets avganger, med videre reisegaranti

Omfang/samarbeidsnivå blir bestemt sammen med fylkeskommune/administrasjonsselskap, og kan være ulikt i forskjellige markedsområder, også innad i samme fylkeskommune/region. For sist oppdaterte oversikt: [totaloversikt over takst- og billettsamarbeidene](#).

Denne rapporten omhandler kun de helintegrerte takstsamarbeidene.

2.3 Helintegrerte takstsamarbeid

Når fylkeskommunens billetter og priser gjelder på tog, blir det mer attraktivt for kundene å velge kollektivtransport. Dette er særlig viktig i byområder med et stort antall reisende og mange som bytter transportmiddel.

Helintegrerte avtaler finnes i dag i Oslo og Akershus, på Jærbanen i Rogaland, og i bysonene Bergen og Trondheim¹. Over 50 millioner reiser med tog per år skjer i de helintegrerte takstsamarbeidsområdene til fylkeskommunal pris. Dette utgjør litt over 70 prosent av alle reiser med tog innenfor de trafikkavtalene Jernbanedirektoratet har inngått.

¹ BVA Trondheimsområdet/Miljøpakken Byvekstavtaleområdet Sone A.

Takstsamarbeids- område	Reiser 2024	Reiser 2023	Endring i antall	Endring prosent
Ruter	44,8	44,1	0,7	1,5 %
Kolumbus	5,8	5,1	0,8	14,8 %
AtB	1,4	1,1	0,3	27,2 %
Skyss	1,0	0,8	0,2	26,3 %
Sum	53,0	51,1	1,9	3,8 %
I trafikkavtalene	75,1	71,4	3,7	5,2 %
Andel	70,6 %	71,5 %		-0,9 %

Tabell 2-1: Antall reiser i de helintegreerte takstsamarbeidsområdene og i trafikkavtalene (reiser med Flytoget og andre kommersielle togoperatører ikke medregnet)

Jernbanedirektoratet mener helintegreerte takstsamarbeid, er et godt virkemiddel som kan bidra til at overordnede nasjonale transportpolitiske mål kan nås. Det er derfor ønskelig å inngå slike avtaler i flere deler av landet, også på tvers av fylkesgrenser.

Takstsamarbeidsavtalene tar utgangspunkt i at togoperatørene får godtgjørelse fra fylkeskommunen etter togets ordinære priser². Siden fylkeskommunale priser er lavere enn togets ordinære priser, er ikke fylkeskommunens inntekter fra reiser med tog store nok til å dekke hele godtgjørelsen til togoperatør. Differansen mellom fylkeskommunale inntekter fra reiser med tog, og godtgjørelsen til togoperatør kalles takstdifferansen.

I Rogaland og Trøndelag finansieres takstdifferansen gjennom byvekstavtaler. Det innebærer at avtalene ikke fører til økt finansieringsbehov for fylkeskommunene, men krever lokalpolitisk prioritering av midlene. Midlene er begrensede og skal brukes til mange ulike tiltak for å nå nullvekstmålet. Taksttiltak er vanskelige å reversere, og ved suksess kan det oppstå behov for ytterligere finansiering som ikke kan dekkes med statlige midler fra byvekstavtaler og bompengeforlik.

Den fylkeskommunale finansieringen av togreiser i takstsamarbeid skiller seg fra det øvrige kollektivtilbudet ved at fylkeskommunen betaler togoperatør en stykkpris per reise eller passasjerkilometer. Det innebærer at passasjervekst gir en direkte og umiddelbar merkostnad. I den øvrige kollektivtrafikken, som er basert på bruttokontrakter, påvirker ikke passasjervekst kostnadene før det eventuelt må settes inn økt kapasitet.

For trafikkøkning etter avtaleinngåelse blir godtgjørelsen fra fylkeskommunen til togoperatøren noe redusert per reise eller passasjerkilometer. Rabatten som gis til fylkeskommunen kan være fast eller gradvis økende med økt volum. Der togselskapet får godtgjørelse per reise, settes den vanligvis likt med estimert fylkeskommunal pris for togreisen.

Rabattene man gir er blant annet begrunnet slik:

- Utnyttelse av ledig kapasitet på toget fører ikke til økte kostnader for togoperatøren, og da er det ikke rimelig at fylkeskommunen betaler full pris.
- Det er lettere å inngå takstsamarbeidsavtaler dersom økt trafikk på toget ikke medfører økt finansieringsbehov for fylkeskommunen (eller gjennom byvekstavtaler). Dette oppnår man ved å sette godtgjørelsen til togoperatøren lik estimert fylkeskommunal billettinntekt for trafikkøkningen.

² Kommentar fra Kolumbus: basert på maksimalpris for enkeltbilletter og 30-dagersbilletter

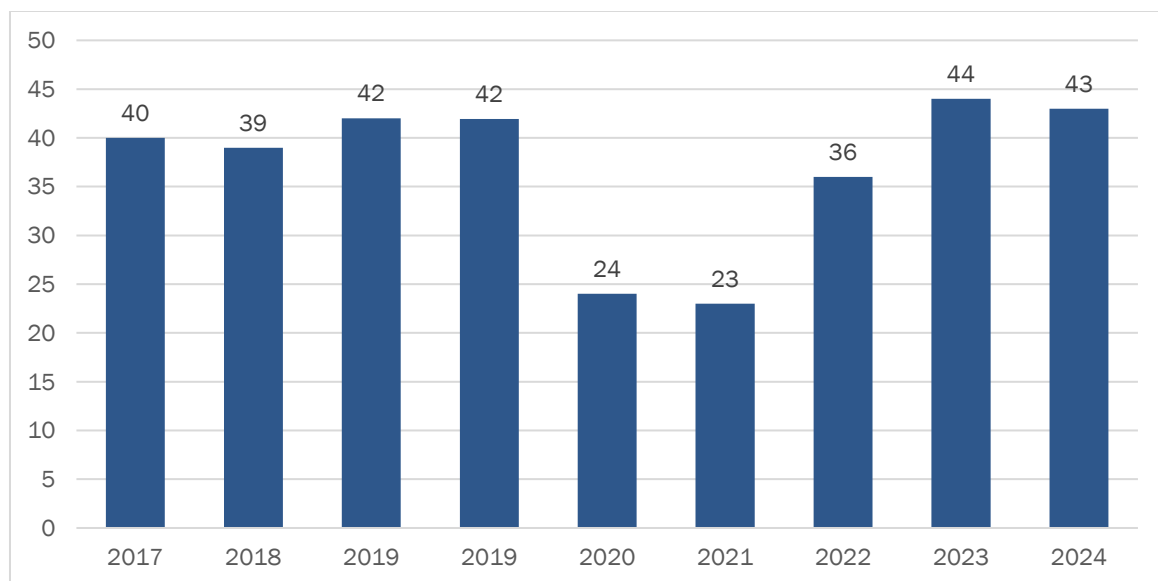
3 Takstsamarbeidsavtalene – kort historikk

3.1 Takstsamarbeidsavtalen med Oslo og Akershus (Ruter)

Forløperen til dagens takstsamarbeid ble etablert 1. november 1975, og omfattet fra starten kun 30-dagersbilletter. Fram til Ruter ble opprettet i 2008, ga avtalen rett til å bruke tog med billetter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk for reiser i eller mellom Oslo og Akershus, og Sporveiens billetter for alle kollektivreiser internt i Oslo.

Etter etableringen av Ruter og innføringen av felles billettsystem 1. oktober 2011, ble takstsamarbeidet videreført i den nye pris- og sonestrukturen. Fram til 1. januar 2024 ble togoperatør kompensert som om togets ordinære takster hadde vært gjeldene.

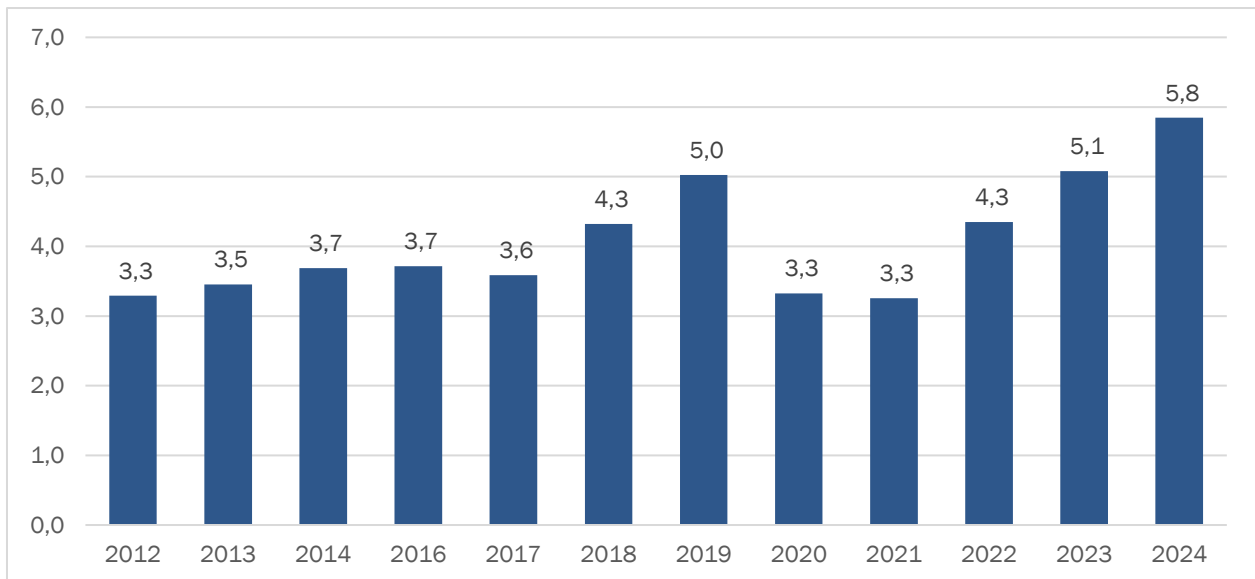
Fra 1. januar 2024 blir godtgjørelsen beregnet basert på antall passasjerkilometer med gyldig Ruter-billett innen Oslo og Akershus. Økning utover et definert grunnvolum blir godtgjort med en rabattert sats, kalt marginalsats.



Figur 3-1: Utvikling i antall reiser med tog internt i Oslo og Akershus (tall i hele millioner)

3.2 Takstsamarbeidsavtalen med Kolumbus (Nord-Jæren)

Nåværende avtale ble inngått i 2019 og innebærer at Kolumbus-billetter er gyldige på Jærbanen mellom Egersund og Stavanger. Periodebillettene fra Kolumbus kan også brukes på fjerntog innenfor det geografiske avtaleområdet mot et pristillegg. Fra 2018 til 2024 har antall reiser økt med 35 prosent, som man antar skyldes blant annet takstsamarbeidsavtalen. Til sammenligning har reiser med buss i Rogaland økt med 54 prosent i samme periode. En mulig forklaring kan være at rutetilbudet med buss har økt betydelig i denne perioden, mens passasjervekst på toget i stor grad har vært drevet frem av takstsamarbeidsavtalen og de reduserte prisene avtalen gir kundene på Jærbanen.



Figur 3-2: Utvikling i antall reiser med Jærbanen (tall i hele millioner)

Togoperatøren blir godtgjort per reise med to komponenter: billettinntekten og prisforskjellen mellom Kolumbus og togoperatørens takst. Prisen ved avtaleinngåelse ble fastsatt med utgangspunkt i en billettundersøkelse fra 2016.

Ved årsskiftet 2021/2022 ble prisen justert basert på ny informasjon om reiselengde. Det ble også innført en rabattert pris for reiser utover grunnvolumet fra 2018.

I 2025 ble det inngått en ny avtale basert på passasjerkilometer som gjelder fra desember 2027, når Vy overtar driften av trafikpakke 1 Sør (TP1).

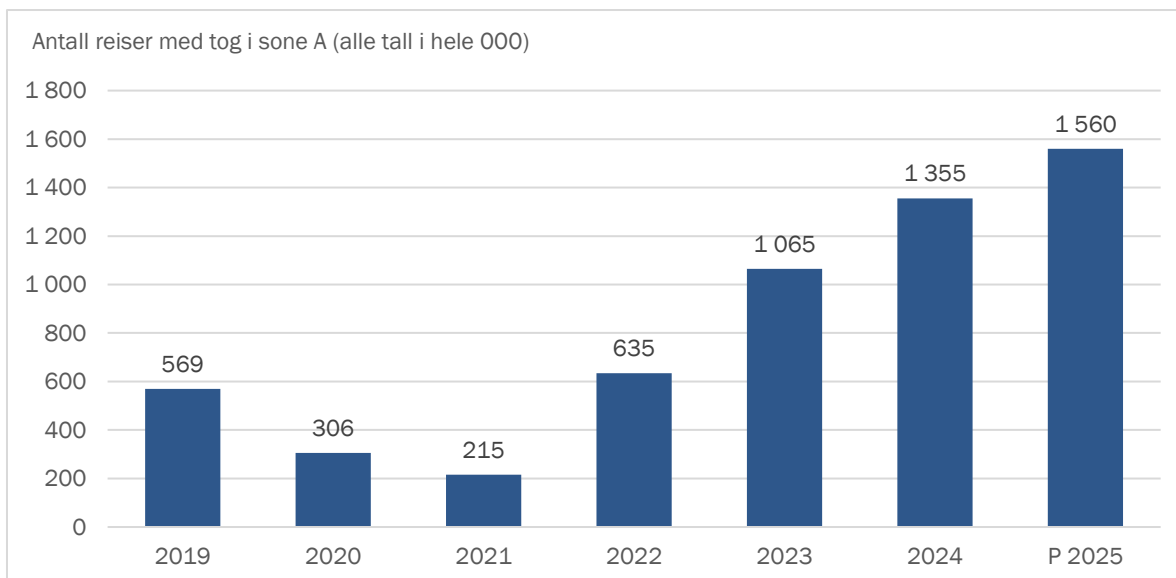
3.3 Takstsamarbeidsavtalen med AtB og Trøndelag fylkeskommune (Trøndelag)

Takstsamarbeidsavtalen mellom Jernbanedirektoratet, AtB og Trøndelag fylkeskommune ble inngått i august 2018, og erstattet en tidligere avtale om takstsamarbeid med NSB. Den nye avtalen trådte i kraft 7. juni 2020, samtidig med oppstarten av Trafikpakke 2.

Da avtalen trådte i kraft kunne AtBs periodebilletter brukes på Trønderbanen i sone A (Ler-Hommelvik per 1. januar 2018). Togoperatøren ble godtgjort med en avtalt pris per reise, basert på billettinntekten og prisforskjellen mellom AtB og togoperatørens takst.

Høsten 2021 ble sone A utvidet til å inkludere Hovin, Lundamo, Hell, Trondheim Lufthavn, Stjørdal, Skatval og Hegra, slik at hele byvekstområdet Melhus, Trondheim, Malvik og Stjørdal inngikk. I mars 2022 ble takstavtalen utvidet til også å gjelde enkeltbilletter fra AtB innenfor den utvidede sone A.

Takstsamarbeidsavtalen med AtB og Trøndelag fylkeskommune har bidratt til at antall reiser med tog i sone A nesten er tredoblet, ifølge passasjerstatistikken fra SJ Norge, med en tilhørende økning i godtgjørelsen AtB betaler til SJ Nord. AtB har stilt spørsmål ved kvaliteten på passasjerstatistikken fra SJ Nord og om det er rettferdig at godtgjørelsen, når togtilbudet SJ Nord leverer har vært uendret i perioden.



Figur 3-3: Antall reiser på år i sone A i Trøndelag (alle tall i hele 000). Tall for 2025 er prognose.

Høsten 2023 ble det gjennomført en billettundersøkelse på Trønderbanen for å kartlegge reisestrømmer og billettbruk. Basert på denne undersøkelsen ble avtaleprisen per reise med AtB-billett i sone A beregnet til 65,72 kroner ekskl. merverdiavgift (2024-kroner).

For reisevolum utover nivået i 2019 blir prisen rabattert med 58,69 prosent, som et tiltak for å dele gevinsten av økt trafikk. Rabatten innebærer at godtgjørelsen til togoperatøren per reise er lik fylkeskommunal inntekt per reise, dvs. at trafikkøkning ikke utløser et økt fylkeskommunalt finansieringsbehov.

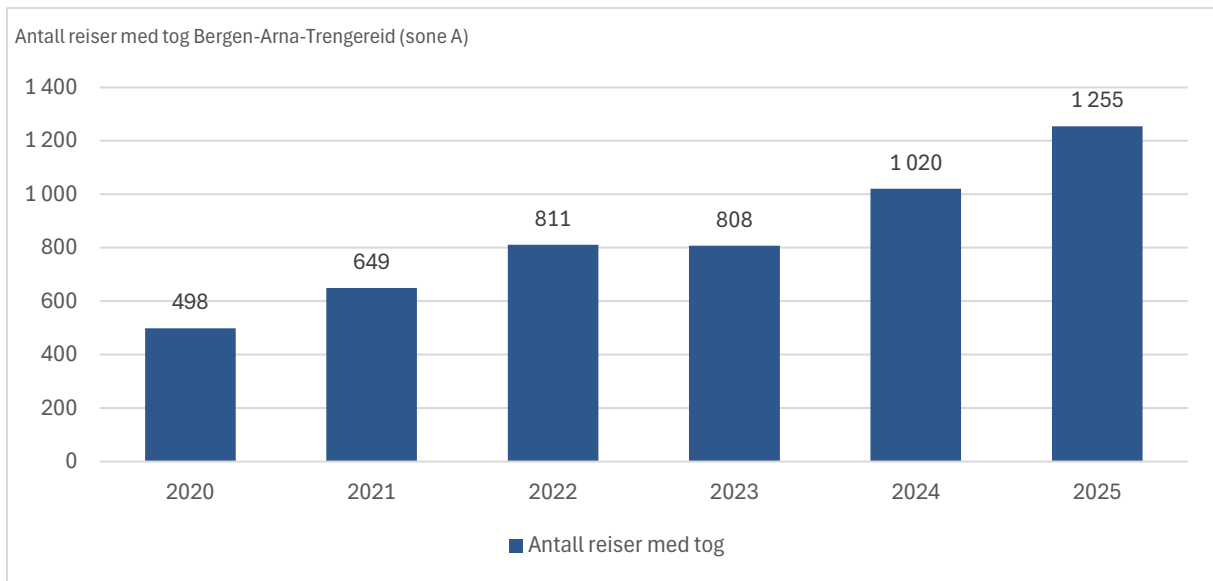
3.4 Takstsamarbeidsavtalen med Skysst

Dagens takstsamarbeidsavtale mellom Jernbanedirektoratet og Skysst ble inngått i mars 2019, og trådte i kraft ved oppstarten av Trafikkkpakke 3 i desember 2020. Alle Skysst-billetter gir reiserett på tog i sone A, som omfatter reiser med lokal- og regiontog mellom stasjonene Bergen, Arna og Trengereid. For reiser med regiontog i andre soner på strekningen Bergen stasjon–Voss, og til eller fra sone A, gjelder Skysst sine periodebilletter (7-dagers, 30-dagers og 180-dagersbilletter). 30-dagersbillett Ungdom kan benyttes på regiontog på strekningen Bergen stasjon–Myrdal.

Skyss godtgjør togoperatøren med en fast pris per reise. Denne skal tilsvare inntekten togoperatøren ville hatt om det nasjonale takstregulativet for togbilletter hadde vært benyttet (TEN-takst³). Avregningsprisen justeres årlig den 1. februar med prognosen for kjerneinflasjon (KPI-JAE) for innværende år, publisert i juni foregående år, pluss ett prosentpoeng.

For trafikkvekst over fem prosent sammenlignet med trafikkvolumet i 2021 blir godtgjørelsen redusert per reise i tråd med avtalt tabell. Når dobbeltsporet mellom Arna og Bergen åpner (åpnet 8. mai 2024), skal et nytt nullpunkt for trafikkvolum fastsettes basert på antall reiser med Skysst-billetter i første kalenderår etter åpningen, det vil si kalenderåret 2025.

³ TEN står for takstenheter, hvor 1 takstenhet normalt sett er 1 kilometer



Figur 3-4: Utvikling i antall reiser i takstsamarbeidet med Skyss (tall i hele 1000)

4 Togets andel i takstsamarbeidsområdene

Dette kapitlet beskriver togets betydning i de helintegreerte takstsamarbeidsområdene. Vi ser på hvor stor andel toget utgjør av det samlede kollektivtilbudet, målt i:

- antall reiser (påstigninger)
- transportarbeid (passasjerkilometer)
- billettinntekter
- kostnader (godtgjørelse til togoperatør)

Analysen omfatter ikke kapasitet målt i plass- eller setekilometer, fordi bare deler av togkapasiteten blir brukt til interne reiser i samarbeidsområdene.

Tallene gjelder for 2024, og toget sammenlignes med det samlede fylkeskommunale kollektivtilbudet (eks. båt og ferge). Båt og ferge utgjør 11,2 millioner reiser, og ved å holde disse utenfor er det totale antallet reiser som inngår i analysen redusert fra 581 til 570 millioner.

4.1 Om datagrunnlaget

Analysen bygger på data som Transportøkonomisk institutt (TØI) har innhentet på vegne av Kollektivtrafikkforeningen, data fra Jernbanedirektoratet om reiseaktivitet og økonomiske betingelser knyttet til takstsamarbeidsavtalene, i tillegg til årsrapporter fra Ruter, AtB, Kolumbus, Skyss og Go-Ahead Nordic.

4.2 Antall reiser

I 2024 ble det gjennomført 570 millioner kollektivreiser (ikke inkludert båt og ferge) i områder med helintegreert takstsamarbeid – dvs. i Oslo og Akershus, Rogaland, Trøndelag og Vestland. Av disse var 52 millioner togreiser i Oslo og Akershus, Jærbanen i Rogaland, og bysonene i Bergen og Trondheim, tilsvarende ti prosent av totalen. Togets andel er høyest på Nord-Jæren (14 prosent) og i Oslo/Akershus (11 prosent).

Antall reiser (i hele millioner)	Totalt	Ruter	Kolumbus	AtB	Skyss
Antall reiser med FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	519	348	35	51	84
Antall reiser med tog i helintegreerte takstsamarbeid	52	43	5,9	1,4	1,3
Totalt antall reiser (eks båt og ferge)	570	391	41	53	85
Prosentandel tog	9,9 %	11,0 %	14,3 %	2,7 %	1,5 %

Tabell 4-1: Antall reiser med fylkeskommunal kollektivtransport, antall reiser med tog og antall kollektivreiser totalt, samt andel med tog (tall i millioner og %)

4.3 Gjennomsnittlig reiselengde og transportarbeid

Reiser med toget er i gjennomsnitt betydelig lengre enn reiser med øvrig fylkeskommunal kollektivtransport. I de helintegreerte takstsamarbeidsområdene er gjennomsnittlig reiselengde med tog 21 kilometer, mens det med fylkeskommunal kollektivtransport er 5,8 kilometer.

Gjennomsnittlig reiselengde	Totalt	Ruter	Kolumbus	AtB	Skyss
Snitt reiselengde FK-kollektivtransport (eks båt og ferge)	5,8	4,6	5,7	10,4	7,9
Snitt reiselengde tog i helintegrerte takstsamarbeid	21,0	21,44	16,95	33,06	9,47
Snitt reiselengde totalt (eks båt og ferge)	7,2	6,5	7,3	11,0	7,9

Tabell 4-2: Gjennomsnittlig reiselengde fylkeskommunal transport, tog og totalt

Toget står for 26 prosent av det samlede transportarbeidet for kollektivtransporten i takstsamarbeidsområdene sett under ett. I Oslo og Akershus utgjør toget 36 prosent av totalt antall passasjerkilometer, og i Rogaland 32 prosent av totalt antall passasjerkilometer.

Passasjerkilometer 2024	Totalt	Ruter	Kolumbus	AtB	Skyss
Passasjerkilometer FK-kollektivtransport (eks båt og ferge)	3 005	1 606	203	530	667
Passasjerkilometer tog i helintegrerte takstsamarbeid	1 079	921	100	46	12
Sum passasjerkilometer (eks båt og ferge)	4 084	2 527	303	576	679
Prosentandel tog	26 %	36 %	33 %	8 %	1,8 %

Tabell 4-3: Passasjerkilometer

4.4 Kostnader

Samlede kostnader for fylkeskommunene til kollektivtransport i samarbeidsområdene var 19,7 milliarder kroner i 2024. Av dette utgjorde godtgjørelse til togoperatører 1,7 milliarder kroner (9 prosent). Størst var andelen i Ruters område hvor godtgjørelse til togoperatør utgjorde 12 prosent av Ruters totale kostnader (eks. båt). Statlige tjenestekjøp kommer i tillegg for togtrafikkens del. Statens kjøp av persontransport med tog var i 2024 på 4,9 milliarder kroner, for landet sett under ett. Tabell 4-4 viser med andre ord ikke de samlede kostnadene for toget i takstsamarbeidsområdet, men bare den delen av kostnadene som dekkes av fylkeskommunene.

Kostnader	Totalt	Ruter	Kolumbus	AtB	Skyss
Kostnader FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	18 023	11 155	2 216	1 762	2 890
Fylkeskommunale kostnader tog i helintegrerte takstsamarbeid	1 747	1 485	164	61	37
Totale kostnader (eks båt og ferge)	19 770	12 640	2 380	1 823	2 927
Prosentandel tog	9 %	12 %	7 %	3,4 %	1,3 %

Tabell 4-4: Kostnader totalt og for tog (tall i millioner kroner og i prosent)

4.5 Kostnader per passasjerkilometer

Dersom vi fordeler kostnadene fylkeskommunene betaler for togtilbudet i takstsamarbeidsområdene på passasjerkilometer, får vi kostnadene per passasjerkilometer. I snitt betaler fylkeskommunene i de fire takstsamarbeidsområdene 1,6 kroner per passasjerkilometer. Tilsvarende tall for øvrig fylkeskommunal kollektivtrafikk er 6 kroner.

I snitt koster fylkeskommunal kollektivtransport noe over fire ganger så mye per passasjerkilometer som en passasjerkilometer med tog i takstsamarbeidsområdene. Det er imidlertid viktig å være klar over at fylkeskommunene kun dekker en del av kostnadene til drift av persontog i disse områdene. Den totale kostnaden for tog i helintegrerte takstsamarbeid er derfor vesentlig høyere enn de fylkeskommunale kostnadene vist i tabellen under.

Kostnaden per passasjerkilometer i fylkeskommunal transport varierer avhengig av hvilket geografisk område man ser på, og størrelsen på trafikkgrunnlaget. Kostnaden til fylkeskommunal kollektivtransport per passasjerkilometer er derfor trolig vesentlig lavere i Oslo kommune, Nord-Jæren og i bysonene i Trondheim og Bergen.

Kostnad per passasjerkilometer	Totalt	Ruter	Kolumbus	AtB	Skyss
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	6,0	6,9	10,9	3,3	4,3
Fylkeskommunale kostnader tog i helintegrerte takstsamarbeid	1,6	1,6	1,6	1,3	3,1
Gjennomsnitt (FK kollektivtransport og tog, eks båt og ferge)	4,8	5,0	7,9	3,2	4,3

Tabell 4-5: Kostnader per passasjerkilometer (tall i kroner per passasjerkilometer og %)

4.6 Estimerte billettinntekter

I helintegrerte takstsamarbeid, der én og samme billett kan brukes på alle transportmidler og ikke kan knyttes direkte til et bestemt transportmiddel, må billettinntektene per transportmiddel estimeres. Slike estimater bygger vanligvis på billettundersøkelser, eventuelt supplert med data om billettsalg og passasjertall.

I denne rapporten benytter vi billettinntekter fra Ruters årsrapport for Oslo og Akershus, mens vi for de øvrige takstsamarbeidsområdene har lagt Jernbanedirektoratets anslag til grunn. Rogaland fylkeskommune har i sin kommentar til rapportutkastet oppgitt at de mener inntektene fra togpassasjerer i Rogaland er 71 millioner kroner. Dette er vesentlig lavere enn Jernbanedirektoratets anslag, som tilsier billettinntekter i størrelsesorden 146 millioner kroner i 2024.

Forskjellen illustrerer at aktørene kan ha ulike vurderinger av hvor store billettinntekter som kan tilskrives tog i takstsamarbeidsområdene, og at det er behov for en felles, omforent metode for slike beregninger.

Tabell 4–6 viser de samlede billettinntektene i de fire helintegrerte takstsamarbeidsområdene, samt et estimat for toginntektene. Beregningene inkluderer ikke eventuelle inntektsbortfall for fylkeskommunene som kan oppstå ved innføring av helintegrert takstsamarbeid. Dette gjelder situasjoner der reisende tidligere måtte kjøpe separate billetter for tog og fylkeskommunal kollektivtransport, men etter innføringen kan bruke én fylkeskommunal billett for hele reisen, også på strekninger der togbillett tidligere var nødvendig.

Tabellen viser at toget står for en betydelig del av billettinntektene både i Ruters område og i Kolumbus sitt område dersom Jernbanedirektoratets anslag benyttes. Selv med Kolumbus' lavere

anslag utgjør billettinntekter fra tog 13 prosent av totale billettinntekter i Rogaland. I AtB og Skyss er togandelen mindre, både i antall reiser og i inntekter.

Billettinntekter	Totalt		Ruter	Kolumbus		AtB	Skyss
	Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		
FK-kollektivtransport (eks båt og ferge)	5 861	5 936	3 890	407	482	697	867
Tog i helintegrerte takstsamarbeid	1 544	1 470	1 345	146	71	38	16
Sum billettinntekter (eks båt og ferge)	7 406	7 406	5 235	553	553	735	883
Prosentandel tog	21 %	20 %	26 %	26 %	13 %	5,2 %	2 %

Tabell 4-6: Inntekter totalt og for tog (tall i millioner og %)

Estimerte inntekter per reise med toget er vanligvis betydelig høyere enn reiser med fylkeskommunal transport. Dette skyldes delvis at togreisene er lengre, og går over flere takstsoner (med unntak av Trøndelag hvor alle togreiser i takstsamarbeidet foregår i sone A). En annen medvirkende faktor i Oslo og Akershus og i Trøndelag er togtrafikken til og fra flyplassen⁸. På disse reisene er en større andel reisende på voksen enkeltbillett, noe som bidrar til å løfte gjennomsnittsinntekten for toget. Et mulig unntak er reiser med tog på Jærbanen, dersom man legger Kolumbus sitt inntektsanslag til grunn. Det gir en noe lavere inntekt per reise med toget, enn reiser med øvrig fylkeskommunal transport.

Billettinntekt per reise	Totalt		Ruter	Kolumbus		AtB	Skyss
	Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		
FK-kollektivtransport (eks båt og ferge)	11,3	11,4	11,2	11,5	13,6	13,6	10,3
Tog i helintegrerte takstsamarbeid	29,9	28,5	31,3	24,7	12,0	27,2	12,2
Gjennomsnitt (eks båt og ferge)	13,0	13,0	13,4	13,4	13,4	14,0	10,3

Tabell 4-7: Billettinntekter per reise

Ser vi på billettinntekten per passasjerkilometer, er gjennomsnittlig inntekt per passasjerkilometer klart lavest i Trøndelag. Dette gjelder særlig inntekt per passasjerkilometer med tog, som ligger om lag 50 prosent lavere enn i de øvrige helintegrerte takstsamarbeidsområdene. Dette er en konsekvens av at sone A i Trøndelag er geografisk stor i utstrekning, noe som medfører lange togreiser innenfor én sone.

I Ruter og Kolumbus er reisene noe kortere enn i Trøndelag og togreisene går i større grad over flere soner, noe som gir høyere inntekt per passasjerkilometer, om man legger Jernbane-direktoratets estimerte billettinntekter for Jærbanen til grunn. Om man legger Kolumbus sitt inntektsanslag til grunn, er billettinntekten per passasjerkilometer noe lavere enn i Trøndelag.

⁸ For Oslo inkluderer ikke tallene Flytoget, kun reiser med lokal- og regiontog internt i Oslo og Akershus

For reiser med tog mellom Arna og Bergen er det ikke gjort egne beregninger av inntekt per reise. For disse reisene forutsettes det en inntekt per passasjerkilometer som er lik øvrig fylkeskommunal kollektivtransport.

Billettinntekter per passasjerkilometer	Totalt		Ruter	Kolumbus		AtB	Skyss
	Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		
FK-kollektivtransport (eks båt og ferge)	2,0	2,0	2,4	2,0	2,4	1,3	1,3
Tog i helintegrerte takstsamarbeid	1,4	1,4	1,5	1,5	0,7	0,8	1,3
Gj. snitt FK-kollektivtransport og tog (eks båt og ferge)	1,8	1,8	2,1	1,8	1,8	1,3	1,3

Tabell 4-8: Billettinntekt per passasjerkilometer (kroner per passasjerkilometer)

4.7 Behov for fylkeskommunal finansiering

Av fylkeskommunenes totale kostnader på 20 milliarder kroner (eks båt og ferge) ble 7,4 milliarder dekket av billettinntekter i 2024. Resterende 12,4 milliarder ble finansiert av fylkeskommunen og noe statlig finansiering. Av det samlede finansieringsbehovet går mellom 0,2 og 0,3 milliarder kroner til å dekke forskjellen mellom fylkeskommunal pris og godtgjørelsen til togoperatøren (den såkalte takstdifferansen).

Dette utgjør mellom 1,6 og 2,2 prosent av det totale finansieringsbehovet (eks båt og ferge) knyttet til fylkeskommunal kollektivtransport og tog i helintegrerte takstsamarbeidsområder, avhengig av om man legger Jernbanedirektoratets eller Kolumbus sitt anslag for billettinntektene på Jærbanen til grunn. Tallene inkluderer ikke statlig kjøp av persontransporttjenester fra togoperatørene.

Som tabellen under viser, fremstår det helintegrerte takstsamarbeidet på Jærbanen som betydelig mer kostbart for fylkeskommunen om man legger Kolumbus sitt inntektsanslag til grunn.

Kostnader – billettinntekter (=finansieringsbehov). Tall i millioner kr	Totalt		Ruter	Kolumbus		AtB	Skyss
	Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		Jdir inntekts-anslag	Kolumbus inntekts-anslag		
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	12 161	12 087	7 265	1 809	1 734	1 065	2 022
Fylkeskommunale tilskudd tog i helintegrerte takstsamarbeid	203	278	140	18	93	23	22
Totalt (eks båt og ferge)	12 364	12 364	7 405	1 827	1 827	1 088	2 044
Prosentandel tog	1,6 %	2,2 %	1,9 %	1,0 %	5,1 %	2,2 %	1,1 %

Tabell 4-9: Offentlig finansiering (tall i millioner og %)

Om man ser på differansen mellom kostnader og billettinntektene i forhold til antall passasjerkilometer, ser vi at behovet for offentlig finansiering (fylkeskommunal finansiering) er 20 ganger

høyere for fylkeskommunal kollektivtransport enn for toget samlet for de fire takstsamarbeidsområdene.

Dette skyldes lave kostnader per passasjerkilometer for toget, som til tross for relativt lav billettinntekt per passasjerkilometer, til sammen gir et lavt fylkeskommunalt finansieringsbehov per passasjerkilometer. Den statlige finansieringen av togtilbudet bidrar også til et lavere fylkeskommunalt finansieringsbehov. Takstavtalene gjør at fylkeskommunen maksimalt dekker forskjellen mellom togets ordinære priser og fylkeskommunal pris. Kostnader til togtilbudet utover det som dekkes av togets ordinære priser (brukerbetaling til FK-priser samt FKs finansiering av takstdifferansen) er statlig finansiert gjennom trafikkavtalene. Man kan litt forenklet si at toget allerede er «ferdig subsidiert», siden fylkeskommunens kostnad er reduksjonen i billettinntekter som oppstår når de lavere fylkeskommunale billettprisene også gjelder for reiser med toget.

Kostnad - billettinntekt (per pkm)	Totalt		Ruter	Kolumbus		AtB	Skyss
	Jdir inntekts- anslag	Kolumbus inntekts- anslag		Jdir inntekts- anslag	Kolumbus inntekts- anslag		
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	4,0	4,0	4,5	8,9	8,5	2,0	3,0
Fylkeskommunalt tilskudd tog i helintegreerte takstsamarbeid	0,2	0,3	0,2	0,2	0,9	0,5	1,8
Sum FK og tog (eks båt og ferge)	3,0	3,0	2,9	6,0	6,0	1,9	3,0

Tabell 4-10: Fylkeskommunalt finansieringsbehov per reise

4.8 Oppsummering

Gjennomgangen av togets andel i de helintegreerte takstsamarbeidsavtalene viser at selv om tog kun står for 10 prosent av reisene, utgjør toget over en fjerdedel av transportarbeidet. Togreisende genererer anslagsvis 20 prosent av billettinntektene, mens fylkeskommunenes godtgjørelse til togoperatør bare utgjør 9 prosent av fylkeskommunens samlede utgifter til kollektivtransport (eks båt og ferge). Dette innebærer at bare rundt 2 prosent av det fylkeskommunale finansieringsbehovet knyttet til kollektivtransport går til toget (for å dekke differansen mellom togets inntekter og fylkeskommunens godtgjørelse til togoperatør).

Tall i millioner	Reiser	Passasjer- kilometer	Kostnader	Billett- inntekter	Finansierings- behov
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	519	3 005	18 023	5 861	12 161
Tog i takstsamarbeid	52	1 079	1 747	1 544	203
Sum FK kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog	570	4 084	19 770	7 406	12 364
Prosentandel	Reiser	Passasjer- kilometer	Kostnader	Billett- inntekter	Finansierings- behov
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	90 %	74 %	91 %	79 %	98 %
Tog i takstsamarbeid	10 %	26 %	9 %	21 %	2 %
Sum FK kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell 4-11: Antall reiser, passasjerkilometer, billettinntekter, kostnader og tilskudd for fylkeskommunal kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog i takstsamarbeid i millioner, samt prosentandel for de samme

5 Videre arbeid

5.1 Aktuelle områder for nye helintegrerte takstsamarbeid

Flere fylker har uttrykt interesse for å etablere eller utvide helintegrerte takstsamarbeid:

- Østfold: Vurderer helintegrert takstsamarbeid internt i fylket
- Buskerud: Har uttrykt interesse for helintegrert takstsamarbeid internt i fylket
- Trøndelag: Vurderer utvidelse av dagens samarbeid til sone C6 eller hele fylket

5.2 utfordringer knyttet til dagens helintegrerte takstsamarbeidsavtaler

Fylkeskommunene står overfor økte kostnader i kollektivtransporten, noe som gjør de økonomiske konsekvensene av takstsamarbeidene mer sentrale. Dette har ført til større oppmerksomhet rundt grunnlaget:

- Hvor store er billettinntekter fra togpassasjerene? Og hvordan har billettinntektene utviklet seg sammenlignet med fjoråret. Siden helintegrerte takstsamarbeid innebærer at alle billetter er gyldige på alle fylkeskommunale transportmidler som buss, trikk, bybane, metro, båt i tillegg til tog, må togets andel av samlede billettinntekter estimeres. Hvordan beregningene skal utarbeides må partene komme til enighet om.
- Hvor pålitelige er passasjertallene og beregningene som viser passasjerkilometer med fylkeskommunale billetter? Bli faktisk utvikling i trafikk og antall passasjerkilometer på fylkeskommunal billett på toget reflektert på en god måte?

Fylkeskommunene har også, gjennom en høringsuttalelse fra Kollektivtrafikkforeningen, stilt spørsmål ved om nettokontraktmodellen er rimelig og rettferdig. Er det rimelig at togoperatøren får økt godtgjørelse når flere benytter toget, selv om tilbudet er uendret?

Høringsuttalelsen ser også ut til å forutsette at ved overgang til en bruttokontraktmodell vil fylkeskommunens økonomiske bidrag til finansieringen av togtilbudet være knyttet til en fast prosentandel av kostnadene. Dette antar man vil gi fylkeskommunene mer forutsigbare kostnader.

5.3 Evaluering av takstsamarbeidsavtalen i Oslo og Akershus

I tillegg til det pågående arbeidet i Østfold og Buskerud, skal også den nye takstsamarbeidsavtalen for Oslo og Akershus evalueres. Da vil noen av utfordringene ved dagens avtale bli belyst.

6 Vedlegg 1: Nærmere om Jærbanen (Rogaland)

Rogaland fylkeskommune har i sin kommentar til rapportutkastet oppgitt at inntektene fra togpassasjerer i Rogaland er 71 millioner kroner. Dette er vesentlig lavere enn Jernbanedirektoratets anslag, som tilsier billettinntekter i størrelsesorden 146 millioner kroner i 2024.

Tabellene under viser togets rolle i Rogaland, både basert på Jernbanedirektoratets inntektsanslag (øverste tabell) og fylkeskommunen sitt inntektsanslag. Dersom man legger fylkets inntektsanslag til grunn øker finansieringsbehovet fra 18 til 93 millioner kroner per år.

Tall i millioner	Reiser	Passasjer-kilometer	Kostnader	Billett-inntekter	Finansierings-behov
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	35	203	2 216	407	1 809
Tog i takstsamarbeid	6	100	164	146	18
<i>Sum FK kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog</i>	41	303	2 380	553	1 827
Prosentandel	Reiser	Passasjer-kilometer	Kostnader	Billett-inntekter	Finansierings-behov
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	86 %	67 %	93 %	74 %	99 %
Tog i takstsamarbeid	14 %	33 %	7 %	26 %	1 %
<i>Sum FK kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog</i>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell 6-1: Antall reiser, passasjerkilometer, billettinntekter, kostnader og tilskudd for fylkeskommunal kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog i takstsamarbeid i millioner, samt prosentandel for de samme), basert på Jernbanedirektoratets inntektsanslag

Tall i millioner	Reiser	Passasjer-kilometer	Kostnader	Billett-inntekter	Finansierings-behov
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	35	203	2 216	482	1 734
Tog i takstsamarbeid	6	100	164	71	93
<i>Sum FK kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog</i>	41	303	2 380	553	1 827
Prosentandel	Reiser	Passasjer-kilometer	Kostnader	Billett-inntekter	Finansierings-behov
FK kollektivtransport (eks båt og ferge)	86 %	67 %	93 %	87 %	95 %
Tog i takstsamarbeid	14 %	33 %	7 %	13 %	5 %
<i>Sum FK kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog</i>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabell 6-2: Antall reiser, passasjerkilometer, billettinntekter, kostnader og tilskudd for fylkeskommunal kollektivtransport (eks båt og ferge) og tog i takstsamarbeid i millioner, samt prosentandel for de samme), basert på Kolumbus sitt inntektsanslag

7 Vedlegg 2: Innspill til rapportutkast

7.1 Vestland

Takk for moglegheita til å sjå over og bidra til å kvalitetssikre Jernbanedirektoratet sin rapport om toget si del i takstsamarbeidsavtalane!

Vi ser at det i berekningane er nytta tal for buss og bane når det gjeld passasjerkilometer og tal reiser, medan det for kostnad og inntekter er lagt til grunn samla tal for kostnader og billettinntekter. Dette gjer at forholdstala i berekningane gjort i rapporten ikkje blir samanliknbare.

Fylka har veldig ulike kostnadar til båt og ferje, og vi tenker det ikkje er relevant til samanlikning når det gjeld jernbanetransport. For Vestland sin del, som eit stort ferjefylke, vil det sjå ut som om vi får for låg belastning av takstsamarbeidet samanlikna med andre fylke/administrasjonsselskap som har langt mindre ferjekostnader.

Vår vurdering er at det er best å ta ut ferje og båt frå inntekts- og kostnadstala, og berre nytte tal for buss og bane, da det konsekvent er tal for buss og bane som er nytta for tal reiser og passasjerkilometer. Båt og ferje har vesentleg andre kostnadsnivå, og vi meiner difor at desse ikkje er eigna for direkte samanlikning i denne samanhengen (ein kan likevel argumentere for at bybåtane i Bergen er høgst samanliknbare med toget som pendlingstransport, men det kompliserer gjerne analysen dykkar unødvendig om de må inn og vurdere kva båtsamband i dei andre administrasjonsselskapa som skal vere med i samanlikninga og kva samband som fell utanom – i tillegg kjem problemet med passasjerkilometer – vi vil derfor tilrå å ta båt ut av reknestykket).

Følgande tal bør nyttast for totale kostnader i tabell 4-7: 2927

Følgande tal bør nyttast for billettinntekter i tabell 4-5: 883.

Øvrige berekningar bør oppdaterast av direktoratet i rapporten, basert på nye tal. For Skyss sin del, vil t.d. prosentdel tog i tabell 4-5 da bli 2,1 %; i tabell 4-7: 1,2 %; og i tabell 4-9: 0,9 %. I sistnemnte tabell blir Skyss sin prosentdel tog samanliknbar mot Kolumbus og AtB (før ein tek bort ferje- og båtkostnadar og -inntekter for desse).

Ei relatert utfordring, er at de på kostnadssida har lagt inn dei fulle(?) kostnadane, mens de på inntektssida berre har lagt inn billettinntekter. Spesielt når båt/ferje utgjør så vesentleg del av kostnadane til Skyss, og så liten del av inntektene, vil geografi og strukturelle forskjellar mellom fylka vil slå ulikt ut også her.

Ei anna utfordring, som det er krevjande for oss å vurdere opp mot andre fylke og jernbanen – og som også vil krevje grundigare kvalitetssikring av eigne tal, er i kva grad avskrivningar er inkluderte i tala. Eg vil trenge meir tid til ei grundig gjennomgang med fleire avdelingar og undereiningar om vi skal sjekke om kostnadsbiletet er komplett der fylket eig noko av infrastrukturen og materiellet sjølv (bane), men indirekte betalar for avskrivning av bussar (og båtar/ferjer om de fortsett vil ha dette med) gjennom operatørkontraktane. Det er likevel ikkje sikkert at høgare presisjon her vil endre stort på output i analysen (prosentandelane).

Ta gjerne kontakt om de har spørsmål til våre vurderingar eller treng meir informasjon!

Med helsing

Stian Skår Ludvigsen

Seksjonsleiar

Økonomi og styring

Mobilitet og kollektivtransport



Tlf: 41 32 27 34

www.vestlandfylke.no

Ver merksam på at all dialog på e-post kan bli journalført.

7.2 Ruter (Oslo/Akershus)

Vi viser til høring om rapportutkastet «Togets andel i takstsamarbeidsavtaler» og takker for muligheten til å gi innspill. Ruter svarer i samråd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Vi har ikke konkrete tilbakemeldinger på tallene som er benyttet i rapporten, men ser det hensiktsmessig å knytte dette opp mot nullvekstmålet, som et overordnet mål.

Formålet med takstsamarbeidet mellom tog og lokal kollektivtrafikk i Oslo og Akershus er å gjøre det enklere, mer sømløst og brukervennlig for reisende i regionen. Altså, et felles takstsystem slik at samme billett/takst gjelder på både tog og lokal kollektivtransport innenfor Oslo og Akershus. Uten et slikt samarbeid måtte passasjerer som pendler, for eksempel fra Akershus med tog inn til Oslo og videre med buss eller T-bane, kjøpe flere billetter og forholde seg til ulike prissystemer. Dette ville skapt dyrere reiser, mer friksjon for kundene og lavere kollektivandeler.

Takstsamarbeidet er således et viktig element i arbeidet med å nå nullvekstmålet, som er et felles mål (og ansvar) for Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Ruters oppdrag er å legge grunnlaget for et helhetlig, rasjonelt og markedstilpasset kollektivtransportsystem i Oslo og Akershus, og bidra til en mer bærekraftig samfunnsutvikling innenfor de økonomiske rammene vi er gitt.

Som rapporten viser, er togreiser en viktig del av kollektivtilbudet i regionen vår og inntektsdelingen mellom Vy og Ruter er betydelig. Takstsamarbeidsavtalen er derfor trafikalt, strategisk og økonomisk en stor og viktig sak for oss.

Vi støtter derfor at det etableres et felles, faktabasert grunnlag for videre dialog om takstsamarbeidet og den økonomiske modellen. Avtalens viktighet gjør at vi mener at rapporten burde dekket mer enn det utkastet gjør, som elementer i avtalen og effekter av avtalen, samt drøftet ulike mål.

Slik utkastet nå foreligger, viser den bare deler av bildet, der inkludering av flere elementer vil bidra til å belyse totaliteten, og kompleksiteten, enda bedre. Eksempler er:

- Passasjerkilometer er en måte å fordele kostnader og inntekter på, mens påstigninger er en annen måte, som gir et annet svar.
- Krav til punktlighet og regularitet er ikke omtalt, men kan tenkes å være del av grunnlaget for oppgjøret.

- Fordeling av inntekter som følge av trafikkvekst kan løses på mange måter, og kan gjerne gis en bredere omtale. Beskrive ulike prinsipper og effekt på inntektsfordelingen.

Vi jobber gjerne sammen med dere i det videre arbeidet med rapporten.

Med vennlig hilsen

Knut Johannes Liland Hartveit

Seniorrådgiver, kommersiell avdeling

Ruter As

Kollektivtrafikk for Oslo og Akershus

Dronningens gate 40

Postboks 1030 Sentrum

NO-0104 Oslo

Resepsjon 22 05 70 99

www.ruter.no

7.3 Rogaland fylkeskommune

Tilbakemelding til Jernbanedirektoratet

16.01.25

Vi vil her komme med en noe mer utypende tilbakemelding enn den foreløpige vi har oversendt tidligere. Dette blir en administrativ tilbakemelding, politisk behandling har ikke vært tidsmessig mulig, noe som det heller ikke ligger til rette for ettersom notatet vi har mottatt kun er et foreløpig utkast. Dersom det blir en mer formell høringsrunde med bakgrunn i et ferdig notat vil vi selvsagt forbeholde oss muligheten til å gi en mer formell tilbakemelding.

Jærbanen er et særdeles viktig element i kollektivtransporten i Rogaland, og vi har alle en felles interesse av at dette fungerer godt.

Passasjerveksten har de senere år vært stor, men det er å merke seg at den største veksten kom etter at takstsamarbeidet ble etablert og takstene i realiteten ble kraftig redusert.

Fylkeskommunen vil også påpeke at dagens takstavgift fra vårt ståsted synes kostbar.

s.4-5:

I Rogaland og Trøndelag finansierer man takstdifferansen gjennom byvekstavtaler. Dette innebærer at avtalene ikke gir økt finansieringsbehov for fylkeskommunene, men krever lokalpolitisk prioritering av midlene. Midlene er begrensede og skal brukes til mange ulike tiltak for å nå nullvekstmålet. Taksttiltak er vanskelige å reversere, og ved suksess kan det oppstå

behov for ytterligere finansiering som ikke kan dekkes med statlige midler fra byvekstavtaler og bompengeforlik.

Når det gjelder passasjerutvikling har takstsamarbeidsavtalene vært en suksess, og medført en betydelig økning i reiser med toget. Dette gir økte billettinntekter, men også større godtgjørelse fra fylkeskommunene til togoperatør. Det er særlig økningen i godtgjørelsen til togoperatør som fylkeskommunene mener verken er økonomisk bærekraftig eller rettferdig. Dette er et synspunkt som togoperatør trolig ikke deler. Målet med denne rapporten er å gi et godt grunnlag for en faktabasert diskusjon mellom stat og fylkeskommune om de økonomiske konsekvensene av takstsamarbeidsavtalene.

Den lokale finansieringen av Jærbanen skiller seg fra det øvrige lokale kollektivtilbudet ved at fylkeskommunen, gjennom Kolumbus, må betale en stykkpris for hver nye passasjer. Dvs at passasjervekst har en direkte og umiddelbar merkostnad. I den øvrige kollektivtrafikken er passasjervekst primært en kilde til merinntekt og dermed lavere tilskudd inntil det eventuelt må settes inn økt rushtidskapasitet. Det er derfor ingen direkte sammenheng med reell marginalkostnad ved hver nye passasjer og den kostnaden den nye passasjeren påfører fylkeskommunen.

s.6

Jernbanedirektoratet har gjennom trafikkavtalene gitt togoperatørene ansvaret for å fastsette billettpriser, innenfor gitte rammer. For å sikre politisk kontroll med prisnivået, fastsetter Jernbanedirektoratet en maksimalpris for enkeltbilletter og 30-dagersbilletter i trafikkavtalene med togoperatørene. Denne prisrammen angir den høyeste prisen operatørene kan ta for ordinære togreiser på en gitt strekning.

Det synes da som om takst-incidentdelen av avtalen ikke har noen betydning i trafikkavtalen hva gjelder Jærbanen. Dersom differansen mellom Kolumbus-takster er opp til et teoretisk maksimum øker dette det lokale bidraget også maksimalt.

s.7

Takstsamarbeidsavtalene tar utgangspunkt i at togoperatørene får godtgjørelse fra fylkeskommunen etter togets ordinære priser. Siden fylkeskommunale priser er lavere enn togets ordinære priser, er ikke fylkeskommunens inntekter fra reiser med tog store nok til å dekke hele godtgjørelsen til togoperatør. Differansen mellom fylkeskommunale inntekter fra reiser med tog, og godtgjørelsen til togoperatør kalles takstdifferansen. I Rogaland og Trøndelag finansieres takstdifferansen gjennom byvekstavtaler. Det innebærer at avtalene ikke fører til økt finansieringsbehov for fylkeskommunene, men krever lokalpolitisk prioritering av midlene. Midlene er begrensede og skal brukes til mange ulike tiltak for å nå nullvekstmålet. Taksttiltak er vanskelige å reversere, og ved suksess kan det oppstå behov for ytterligere finansiering som ikke kan dekkes med statlige midler fra byvekstavtaler og bompengeforlik. For trafikkøkning etter avtaleinngåelse blir godtgjørelsen fra fylkeskommunen til togoperatøren noe redusert per reise eller passasjerkilometer. Rabatten som gis til fylkeskommunen kan være fast eller gradvis økende med økt volum. Der togselskapet får godtgjørelse per reise, settes den vanligvis likt med estimert fylkeskommunal pris for togreisen. Rabattene man gir er blant annet begrunnet slik:

- *Utnyttelse av ledig kapasitet på toget fører ikke til økte kostnader for togoperatøren, og da er det ikke rimelig at fylkeskommunen betaler full pris.*

- Det er lettere å inngå takstsamarbeidsavtaler dersom økt trafikk på toget ikke medfører økt finansieringsbehov for fylkeskommunen (eller gjennom byvekstavtaler). Dette oppnår man ved å sette godtgjørelsen til togoperatøren likt med fylkeskommunal pris for trafikkøkningen.

Det er korrekt at midlene fra byvekstavtalen er forutsetningen for at denne lokale subsidieringen av billettprisen har vært mulig. Det synliggjør samtidig sårbarheten ved at Jærbanens suksess fremover er helt avhengig av en reforhandlet byvekstavtale. Det er det lokale initiativet til å redusere takstene som de senere årene har bidratt mest til Jærbanens suksess.

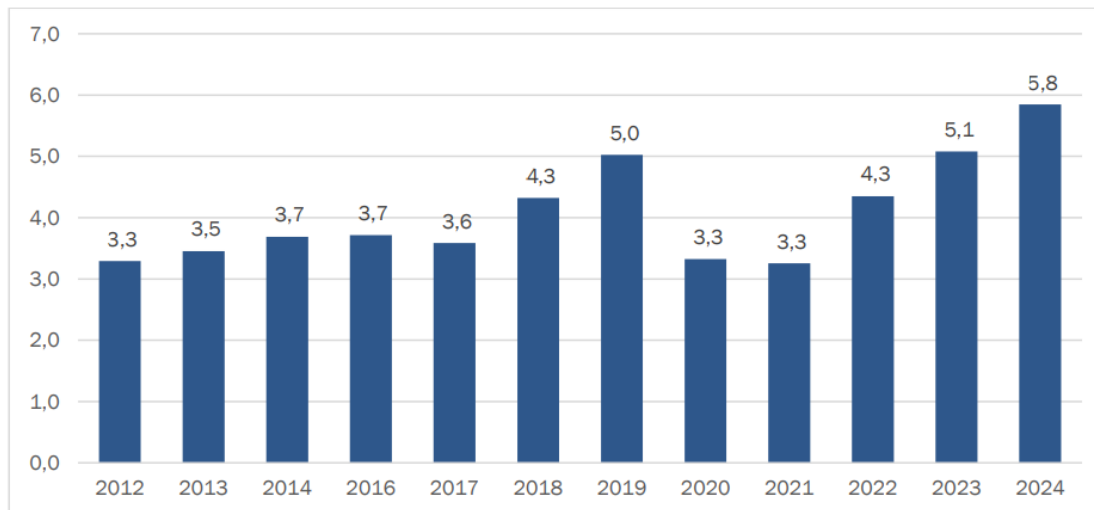
s.8

Avtalen ble inngått i 2019 og innebærer at Kolumbus-billetter er gyldige på Jærbanen mellom Egersund og Stavanger. Periodebillettene fra Kolumbus kan også brukes på fjerntog innenfor det geografiske avtaleområdet mot et pristillegg. Fra 2018 til 2024 har antall reiser økt med 35 prosent, som man antar skyldes blant annet takstsamarbeidsavtalen. Til sammenligning har reiser med buss i Rogaland økt med 54 prosent i samme periode.

At reiser med buss prosentvis har økt mer enn med Jærbanen kan ha en forklaring i at rutetilbudet med buss er betydelig økt i denne perioden, mens det ikke har vært tilfelle for tog. For Jærbanen har trolig taksnedsettelsen gjennom takssamarbeidet vært den drivende kraften i passasjerveksten, som figuren under kan indikere.

s.9

UTKAST – KUN TIL INTERNT BRUK



Figur 3-2: Utvikling i antall reiser med Jærbanen (tall i hele millioner)

Togoperatøren blir godtgjort per reise med to komponenter: billettinntekten og prisforskjellen mellom Kolumbus og togoperatørens takst. Prisen ved avtaleinngåelse ble fastsatt med utgangspunkt i en billettundersøkelse fra 2016. Ved årsskiftet 2021/2022 ble prisen justert basert på ny informasjon om reiselengde. Det ble også innført en rabattert pris for reiser utover grunnvolumet fra 2018. I 2025 ble det inngått en ny avtale basert på passasjerkilometer som gjelder fra desember 2027, når Vy overtar driften av trafikkpakke 1 Sør (TP1).

s.15

Kostnader til togtilbudet utover det som dekkes av togets ordinære priser (brukerbetaling til FK-priser samt FKs finansiering av takstdifferansen) er statlig finansiert gjennom trafikkavtalene. Man kan litt forenklet si at toget allerede er «ferdig subsidiert» når kostnadene tas inn i den andelen som fylkeskommunen skal dekke.

s.15: RFK tilskudd 18 mill.kr

Vi vil bare her påpeke at vi har litt ulike tall, som også tidligere bemerket. Dette bør avklares nærmere. Vi stiller oss for øvrig bak at de forholdene som fremkommer under bør sees nærmere på, selv om vi selvsagt ikke kan forskuttere fylkeskommunens syn på konkrete endringsforslag før de foreligger og har vært gjennom nødvendig administrativ og politisk behandling;

s.18

Fylkeskommunene står overfor økte kostnader i kollektivtransporten, noe som gjør de økonomiske konsekvensene av takstsamarbeidene mer sentrale. Dette har ført til større oppmerksomhet rundt grunnlaget:

- Hvor store er billettinntekter fra togpassasjerene? Og hvordan har billettinntektene utviklet seg sammenlignet med fjoråret. Siden helintegreerte takstsamarbeid innebærer at alle billetter er gyldige på alle fylkeskommunale transportmidler som buss, trikk, bybane, metro, båt i tillegg til tog, må togets andel av samlede billettinntekter estimeres. Hvordan beregningene skal utarbeides må partene komme til enighet om.
- Hvor pålitelige er passasjertallene og beregningene som viser passasjerkilometer med fylkeskommunale billetter? Bli faktisk utvikling i trafikk og antall passasjerkilometer på fylkeskommunal billett på toget reflektert på en god måte? Fylkeskommunene har også, gjennom en høringsuttalelse fra Kollektivtrafikkforeningen, stilt spørsmål ved om nettokontraktmodellen er rimelig og rettferdig. Er det rimelig at togoperatøren får økt godtgjørelse når flere benytter toget, selv om tilbudet er uendret? Høringsuttalelsen ser også ut til å forutsette at ved overgang til en bruttokontraktmodell vil fylkeskommunens økonomiske bidrag til finansieringen av togtilbudet være knyttet til en fast prosentandel av kostnadene Dette antar man vil gi fylkeskommunene mer forutsigbare kostnader.

I tillegg til det pågående arbeidet i Østfold og Buskerud, skal også den nye takstsamarbeidsavtalen for Oslo og Akershus evalueres. Da vil noen av utfordringene ved dagens avtale bli belyst.

Vi viser ellers til vår tidligere tilbakemelding og særlig punktet vedrørende størrelsen på billettinntektene;

Dersom vi skal få sett ordentlig på dette klarer vi ikke å gi et godt svar før i andre halvdel av januar. Men en rask og foreløpig tilbakemelding nå før jul er at Rogaland fylkeskommune også er av den oppfatning av at lokaltogtilbudet på Jærbanen er en særdeles viktig del av det lokale kollektivtilbudet på Nord-Jæren og mot Jæren og Dalane, og videre satsing på Jærbanen er helt avgjørende.

Det er imidlertid beklagelig at materiellsituasjonen nå er langt fra tilfredsstillende, hverken kapasitetsmessig eller standardmessig.

Kolumbus sine tall for billettinntekter fra togpassasjerer (71 mill.kr) er betydelig lavere enn det tallet som vises i rapporten (146 mill.kr, tab. 4-5). Vår oppfatning er derfor at det integrerte takstsamarbeidet på Jærbanen er betydelig mer kostbart for fylkeskommunen enn rapportutkastet kan gi inntrykk av.

Når det gjelder forholdene rundt endring i rutetider og muligheten for sømløs overgang buss/tog, så er endringer som gjør at avgangen på Jærbanen ikke har faste minuttall (dvs lik avstand mellom hver avgang) særlig uheldig når det skal etableres overgangsmuligheter til et busstilbud som har faste minutt-tall.