

TØI rapport 1233/2012

Julie Runde Krogstad
Nils Fearnley
Kjersti Visnes Øksenholt
Jørgen Aarhaug
Gisle Solvoll
Thor-Erik Sandberg Hanssen



UNIVERSITETET I
NORDLAND

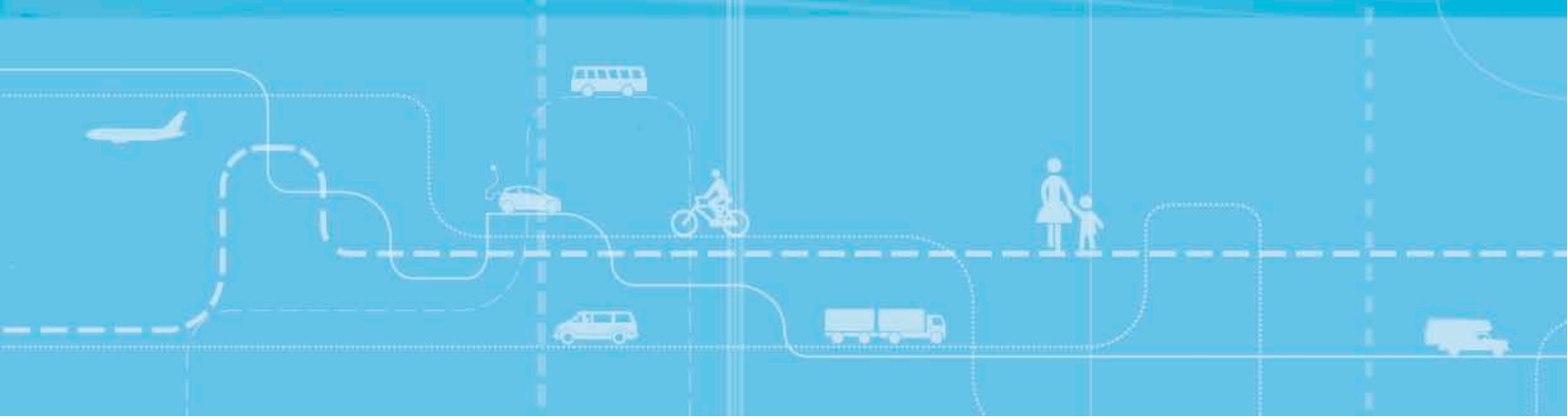
HANDELSHØGSKOLEN I BODØ • HHB
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi AS



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Nasjonalt takstsystem: Kan stykkevis og delt - bli helt?

Forprosjekt



Nasjonalt takstsystem: Kan stykkevis og delt - bli helt?

Forprosjekt

Julie Runde Krogstad, Nils Fearnley, Kjersti Visnes Øksenholt, Jørgen Aarhaug, Gisle Solvoll og Thor-Erik Sandberg Hanssen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Nasjonalt takstsystem: Kan stykkevis og delt - bli helt?

Title: Towards a national ticketing system in Norway?

Forfattere: Julie Runde Krogstad
Nils Fearnley
Kjersti Visnes Øksenholt
Jørgen Aarhaug
Gisle Solvoll
Thor-Erik Sandberg Hanssen

Author(s): Julie Runde Krogstad
Nils Fearnley
Kjersti Visnes Øksenholt
Jørgen Aarhaug
Gisle Solvoll
Thor-Erik Sandberg Hanssen

Dato: 10.2012

Date: 10.2012

TØI rapport: 1233/2012

TØI report: 1233/2012

Sider 71

Pages 71

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1387-7

ISBN Electronic: 978-82-480-1387-7

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration

Prosjekt: 3815 - Forprosjekt for nasjonalt takstsystem i kollektivtransporten

Project: 3815 - Forprosjekt for nasjonalt takstsystem i kollektivtransporten

Prosjektleder: Nils Fearnley

Project manager: Nils Fearnley

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Elektronisk billettering
Kollektivtransport
Takstsystem

Key words: Electronic ticketing
Fare systems
Public transport

Sammendrag:

I rapporten vurderer vi mulighetene for å harmonisere dagens ulike takstsystemer i kollektivtransporten til et felles takstsystem og skisserer en retning for videre arbeid. Alle elektroniske billetter har en verdidel som er interoperabel, altså anvendbar over hele landet. Vi anbefaler å gå videre med å gjøre denne verdidelen, den elektroniske pengepungen, til gyldig betalingsmiddel på all innenlandsk kollektivtransport. Det er en forutsetning at fylker og operatører samordner definisjonene av kundekategorier, som aldersgrenser for barn, ungdom, mv., og at det etableres en overordnet forretningsavtale mellom alle aktører.

Summary:

The objective of this report is to identify possibilities for a harmonisation of the many public transport fare systems in operation across Norway. All electronic tickets have an electronic purse ('pay as you go'), which is interoperable and can be used by all electronic ticketing systems adhering to the national standard. We recommend that this electronic purse be established as a valid means of paying for all public transport services across the country. A precondition is that definitions of passenger categories, like age limits for "children" etc, be harmonised, and that a framework commercial agreement be established between the operators.

Language of report:

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten er et forprosjekt som skal gi beslutningsgrunnlag for eventuelt videre arbeid med å få på plass et nasjonalt takstsystem. Det antas å være potensielle gevinster av en bedre samordning og harmonisering av takster mellom fylker, operatører og kollektive reisemidler. Samtidig ligger det sterke bindinger i at dagens myndighets- og takstansvar ønskes uendret. Med dette som bakgrunn og med det mål å identifisere muligheter og barrierer for fremtidig etablering av et nasjonalt system, har vi i rapporten kartlagt kollektivtransportmarkedene og gjennomført intervjuer med sentrale personer i alle fylker, i Samferdselsdepartementet, NSB og andre aktører. Til slutt staker vi ut retninger for veien videre, og gir anbefalinger i spørsmål som bør avklares i forkant av et eventuelt hovedprosjekt.

Prosjektet har vært finansiert av Vegdirektoratet etter mandat fra Samferdselsdepartementet, og som resultat av et seminar om nasjonalt takstsystem i kollektivtransporten i mai 2011. Oppdragsgivers kontaktperson Mette Hendbukt har fulgt arbeidet tett, og vi er takknemlige for hennes bidrag i form av nyttige innspill, god fagkunnskap og god koordinering av prosjektgruppen, som har fungert som en styringsgruppe for arbeidet. Rapportens innhold, metoder, analyser og funn, samt eventuelle feil, står for forfatterens regning. Prosjektgruppen har åpnet dører, gitt innspill til arbeidet og kommentert rapportutkast. Gruppen besto av: Anette Olshausen fra Vestfold fylkeskommune, Målfrid Vik Sønstabø fra Kollektivtrafikkforeningen, Gøran Eriksen fra Kollektivtrafikkforeningen, Terje Sundfjord fra NHO-Transport, Torkel Lappgård fra NSB, Svein Gjendemsjø fra NSB, Kjell Erik Eilertsen fra NSB, men representant for Vegdirektoratet i denne gruppa, samt koordinator Mette Hendbukt fra Vegdirektoratet. Vi takker alle for godt og nyttig samarbeid.

Denne rapporten er resultatet av et samarbeid mellom Transportøkonomisk institutt og Handelshøgskolen i Bodø (HHB) v/ Universitet i Nordland (UiN). På TØI har forsker Julie Runde Krogstad gjort hovedtyngden av arbeidet med planlegging, datainnsamling og analyser, med bidrag fra Kjersti Visnes Øksenholt, Jørgen Aarhaug og Nils Fearnley. Sistnevnte har vært prosjektleder og koordinator for arbeidet. Ved HHB har Gisle Solvoll og Thor-Erik Sandberg Hanssen bidratt. Avdelingsleder ved TØI, Frode Longva, har vært kvalitetsansvarlig.

Oslo, oktober 2012
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn og formål	2
1.2	Begrepsavklaringer	3
1.3	Datakilder og metodisk opplegg	6
1.4	Rapportens oppbygging.....	7
2	Kollektivtransporten i Norge	8
2.1	Organisering og samarbeid	8
2.2	Variasjon og omfang.....	12
2.3	Oppsummering.....	20
3	Takstsystemer og trafikkinntekter i norsk kollektivtransport	22
3.1	Transport utenfor det fylkeskommunale takstsystem.....	22
3.2	Fylkeskommunale takstsystemer	28
3.3	Trafikkinntekter i lokal kollektivtransport	34
3.4	Oppsummering.....	39
4	Mot en sammenhengende reise? Muligheter og begrensninger	40
4.1	Erfaringer fra utlandet: Muligheter	40
4.2	Det norske rammeverket: Begrensninger	45
4.3	Føringer i Håndbok 206	51
4.4	Hvilke utfordringer står prosjektet ovenfor?.....	52
4.5	Oppsummering: Sentrale funn	58
5	Anbefalinger for veien videre	59
5.1	Hovedfunn	59
5.2	Anbefalinger for et eventuelt hovedprosjekt.....	60
5.3	Hvordan lykkes?	63
6	Litteratur	65
7	Vedlegg	66
	Vedlegg 1: Liste over personer intervjuet	66
	Vedlegg 2: Intervjuguide (fylkene)	67
	Vedlegg 3: Oversikt over billettsystemer.....	69

Sammendrag:

Nasjonalt takstsystem: Kan stykkevis og delt - bli helt?

Forprosjekt

TØI rapport 1233/2012

Forfattere: Julie R. Krogstad, Nils Fearnley, Kjersti V. Øksenbolt, Jørgen Aarhaug, Gisle Solvoll og Thor Erik S. Hanssen
Oslo 2012, 71 sider

Alle elektroniske billetter har en verdidel som er interoperabel, altså anvendbar over hele landet. Denne rapporten anbefaler som første skritt å gå videre med å gjøre denne verdidelen til gyldig betalingsmiddel på all innenlandsk kollektivtransport. Det er en forutsetning at fylker og operatører samordner definisjonene av kundekategorier, som aldersgrenser for barn, ungdom, mv., og at det etableres en overordnet forretningsavtale mellom alle aktører.

Da flere kollektivselskaper innførte elektroniske billetteringssystemer på 2000-tallet, så man en mulighet til å samordne systemene, slik at kunden kunne reise med buss, båt og tog på en og samme billett. Man ønsket å legge til rette for *samordnet elektronisk billettering*, for å redusere barrierene skapt av ulike typer produkter, transportmidler, kollektivselskaper og myndighetsområder. Denne rapporten beskriver og kartlegger dagens situasjon med hensyn til takstsystemer og -nivåer, ansvarsdeling, barrierer og muligheter, med det formål å vurdere mulighetene for å harmonisere landets takstsystemer i kollektivtransporten.

Vi finner at det er betydelige variasjoner mellom fylker og kollektive transportmidler når det gjelder organisering og omfang av norsk kollektivtransport. Ansvaret for takstfastsetting i lokal kollektivtransport ble overført fra staten til fylkeskommunene i 1987. Takstsystemene har siden den gang utviklet seg i ulike retninger, noe som har ført til en betydelig variasjon i billettprodukter og takster. I tillegg opererer ekspressbussene med kommersielle takster, jernbanen med egne takster, riks- og fylkesvegferger med et statlig riksregulativ, mens hurtigbåtenes takstsystemer følger varierende normer.

Takstsystemene i fylkeskommunene varierer både når man ser på takstmodell (sone, enhetstakst, avstand) og takstberegningsregler. Likevel er det enkelte nøkkelprodukter som er rabatterte etter retningslinjer fra staten, som militær- og honnørrabatt. Tabell S.1 viser litt av variasjonen i takstmodell og -nivåer, mens tabell S.2 viser at det er mindre variasjon i definisjoner av kundekategorier. De fleste elektroniske systemene er levert av Fara, og kjøp av billett kontant på buss dominerer som salgskanal. Billettinntektenes andel av totale kostnader varierer betydelig, noe som betyr at en nasjonal takstsamordning vil slå utlukt ut i ulike fylker. Vi ser også at skolereisene utgjør et viktig inntektsgrunnlag i flere fylker. Rapporten viser at enkeltbillett voksen/barn/honnør utgjør om lag halvparten av selskapenes samlede billettinntekter i flere fylkeskommuner.

Tabell S.1: Takstmodeller, enkelt- og månedskortpriser for buss i 2012. Basert på rapportens tabell 3-6.

Fylke	Sonelengde	Antall soner	Enkeltbillett voksen én sone uten rabatt (kr)	Månedskort voksen én sone (kr)	Tillegg enkeltbillett ny sone (kr)	Maksimal betaling (kr)
Østfold	Kommune	17	30	650	10	50
Akershus	Variabel	8	30	620	20	110
Oslo	-	1			-	30
Hedmark	Variabel	73	31	540	15	121
Oppland	5 km	472	34	450	6-7	Ingen
Buskerud	Variabel	5	30	820	20	108
Vestfold	Variabel	28	30	620	5	45
Telemark	Variabel	14	31	690	6-13	209
Aust-Agder	Variabel	83	30	740	15-17	Ingen
Vest-Agder	Variabel	65	35	760	12-16	258
Rogaland	Variabel	136	27	630	6-11	75
Hordaland	Variabel	500	27	660	7-10	Ingen
Sogn og Fjordane	3 km	-	27	580	5-6	Ingen
Møre og Romsdal	6 km	310	30	630	5	Ingen
Sør-Trøndelag	Variabel	300	33	600	9	170
Nord-Trøndelag	6 km	470	30	380	7-8	163
Nordland	10 km	339	32	740	5-16	300
Troms	10 km	230	28	640	15-20	300
Finmark	3 km	191	35	580	5-6	1001

Tabell S.2: Oversikt over dominerende produkter i 2012. Basert på rapportens tabell 3-7.

Produkter/prinsipper	Dominerende definisjon
Enkeltbillett	16-66 år
Periodebillett	Periode på 30 dager. Ulike varianter.
Barn (B)	Alder 4-15 år. Periode- og enkeltbillett
Ungdom (U)	Alder 16-19 år. Periodekort
Ung voksenkort (UV)	Alder 20-29 år. Kun seks fylker har produktet som periodekort
Student (S)	Store variasjoner i aldersgrupper omfattet, bostedskrav
Honnør: 67/ufør/blind/ektefelle	Likt overalt. Periode- og enkeltbillett
Sykkel/ hund	Barnetakst sykkel. Varierende for hund (barnetakst/gratis)

Hva er så potensialet for å utvikle et nasjonalt takstsystem? Følgende funn og suksesskriterier er fremtredende:

- Handlingsrommet er begrenset av en del regler og normer, som vi må anta for gitt. Dette gjelder bl.a. konkurranselovgivning, skoleskyss og forvatningsorganisering (eierskap, ansvarsdeling og lignende).
- Klare forutsetninger for et nasjonalt takstsystem inkluderer høy, lokal fleksibilitet med hensyn til takstpolitikk, lite administrasjon og effektiv og rettferdig avregning av inntekter.
- Det er ikke aktuelt å sentralisere takstfastsettelsen. Lokal kontroll over fastsettelse av takstnivå, takstmodell og takststruktur oppleves som helt fundamentalt for både fylkene, jernbanen og kommersielle aktører.
- Reisepenger, altså verdidelen i billetten, er allerede etablert som generelt betalingsmiddel for elektroniske billetter som lagres i reisekort. Muligheten for å

benytte reisepenger som betaling også for grensekryssende reiser med flere transportører, er ønsket av aktørene. Denne løsningen ligger alt inne i løpet for Håndbok 206.

- Behov og potensial for å få flere til å reise kollektivt bør kartlegges og vil være et viktig grunnlag for arbeidet videre. Det finnes flere grader mellom felles produkter og kun felles reisepenger, og det bør arbeides for løsninger som kan utnytte de mulighetene som ligger i elektronisk billettering. På denne måten kan kunden dra nytte av en mer fleksibel og rettferdig billettering.
- Definisjonen av ulike kundekategorier både kan og bør harmoniseres. Dette gjelder blant annet aldersgrenser for barn, definisjon av ”student” og så videre. En slik harmonisering kan være en nødvendig betingelse for at et nasjonalt takstsystem, uansett utforming, kan fungere. Men det kan medføre endringer i billettinntekter i forhold til inntektene i dag.
- Det bør arbeides for å etablere felles og harmoniserte forretningsavtaler mellom aktørene. Disse kan ligge til grunn som rammeverk for eventuelle mer detaljerte, bilaterale avtaler mellom fylkene og mellom fylker og andre aktører, som jernbane og ekspressbuss.
- Staten bør ta en aktiv rolle og være en tydelig tilrettelegger. Staten bør videre legge til rette gjennom å forenkle premissene for takstsamarbeid mellom NSB og annen kollektivtransport.
- Nasjonal reiseplanlegger kan være et viktig suksesskriterium ved at trafikanter skaffer informasjon om fylkeskryssende kollektivtilbud her.
- De fleste kollektivreiser foregår med buss i by, og kun en liten andel av reisene er fylkesgrensekryssende når vi ser bort fra Oslo/Akershus. Over 50 prosent av landets kollektivreiser gjennomføres i hovedstadsområdet. Dette indikerer at behovet er begrenset, og vil være størst i storregioner, spesielt på det sentrale Østlandet.

Det er mulig at bedre integrerte takstsystemer vil kunne føre til økt reisevirksomhet på tvers av fylkene, men om dette gir stor nok effekt til at det gir en positiv kost/nytte-effekt må undersøkes nærmere før eventuelle tiltak iverksettes. Endring i takstsystemene vil kunne gi kunden en mer fleksibel og riktig billettering enn dagens papirbaserte takstsystemer gir.

Det fins allerede en del samarbeid fylker imellom, og til dels mellom fylker og NSB/ekspressbusser, som kan videreutvikles. Det er også generell oppslutning om og (lokal)politisk vilje til å arbeide for harmonisering. Aktørene ser særlig behov for bedre billettintegrasjon mellom fylkene og NSB, noe som er vanskelig i dag

Et avgjørende element for oppslutningen rundt arbeidet vil være kartleggingen av kundens behov og nytte. Dette vil være premissgivende for hvor langt aktørene vil være villige til å gå. Vi anbefaler en slik kartlegging som første skritt i et eventuelt hovedprosjekt.

1 Innledning

Vi reiser lengre enn før, og oftere på tvers av fylkesgrenser. Den gjennomsnittlige lengden på arbeidsreisen har økt med litt over 3 km siden 1985. Økningen har vært størst i spredtbygde strøk, mens arbeidsreisen er lengst i pendlingsområdet Oslo (Hjorthol 2012:14). Den økte reiseaktiviteten og flere pendlere gjør at regionene i større grad utvikler seg til naturlige arbeids- og reisemarkeder på tvers av fylkesgrenser. Samtidig er det et politisk mål at det økte transportbehovet i byområder skal tas av miljøvennlige transportmidler.

Billettering er en viktig del av reisen for mange kollektivreisende, som i dag kan oppleve kollektivtransportsystemet som stykkevis og delt mellom ulike myndigheter og selskaper. Da flere kollektivselskaper innførte elektroniske billetteringssystemer på 2000-tallet så man en mulighet til å samordne systemene, slik at kunden kunne reise med buss, båt og tog på en og samme billett. Man ønsket å legge til rette for *samordnet elektronisk billettering*, for å redusere barrierene skapt av ulike typer produkter, transportmidler, kollektivselskaper og myndighetsområder. En viktig forutsetning for å lykkes med dette er å forenkle og harmonisere dagens takstsystemer, slik at de tilpasses elektronisk billettering (Statens vegvesen 2011:7).

Bruk av teknologi i kollektivtrafikken er økende. I tillegg til elektronisk billettering, er informasjonssystemer som sanntid og reiseplanleggere tiltak som gjør kollektivreisen mer attraktiv for den reisende. Det arbeides i dag med applikasjoner på mobiltelefon både når det gjelder planlegging av reisen og kjøp av billett. Nasjonal reiseplanlegger er en portal som utarbeides i regi av Statens vegvesen, hvor de reisende vil få ny og bedre samordnet informasjon om mulige reisevalg, alternativer og kostnader knyttet til dette. Det er da naturlig at kunden får mulighet til å undersøke pris og bestille billett for en sammenhengende reise på tvers av geografi, selskaper og transportformer. Dette krever imidlertid en form for harmonisering av dagens takstsystemer.

I dag er fastsettelse av takster i lokal kollektivtrafikk et fylkeskommunalt ansvar, og takstene settes ofte på politiske vilkår. Transport som krysser fylkesgrenser og landsdeler, drives hovedsakelig av NSB, ekspressbusselskaper eller hurtigbåter, og takstene settes på kommersielle vilkår. Mange aktører, ulike målsetninger, inntjeningsgrunnlag som er sårbare for endringer og ulike rammebetingelser, er noe av det som gjør det utfordrende å samordne dagens takstsystemer. I denne rapporten vil vi først og fremst kartlegge hvilke hovedtrekk som finnes i kollektivtrafikkens takstsystemer. Videre vil vi beskrive hva som kan begrense en harmonisering av dagens systemer, men også hvilke muligheter og alternativer som finnes - for at stykkevis og delt kan bli helt.

1.1 Bakgrunn og formål

1.1.1 Forprosjektet inngår i en nasjonal kollektivstrategi

Arbeidet med samordnet elektronisk billettering er en del av regjeringens nasjonale kollektivstrategi. I Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 (St.meld. nr.16) heter det at ”regjeringen vil oppfordre og bidra til å tilrettelegge for samordning av kollektivtilbud og billettsamarbeid mellom ulike kollektivformer i og mellom fylker og regioner”. I dette ligger det blant annet arbeid med overgang mellom alle typer lokaltransport og NSBs tilbud, som vil være fordelaktig for de reisende. Arbeidet står også nevnt i Transportetatens forslag til nasjonal transportplan 2014-2023.

Statens vegvesen har siden 2001 arbeidet med elektronisk billettering gjennom Håndbok 206. Arbeidet har lagt det tekniske grunnlaget for elektroniske billettsystemer i norsk kollektivtrafikk. Med Oslo og Akershus-prosjektet som utgangspunkt¹, fanger Håndbok 206 opp alle takstprinsipper som finnes i de ulike fylkeskommunene. For å utveksle informasjon og avregne billettinntekter mellom de tre ulike systemene som ble anskaffet i Oslo-prosjektet, ble det utformet et baksystem eller interoperabilitetssystem. Systemet er overbyggende, noe som innebærer at ulike systemer kan hekte seg på og fungere som en del av et samordnet billettsystem. Systemet driftes i dag av Interoperabilitetstjenester AS (IO), som eies av Ruter, NSB og noen av landets fylkeskommuner. IO skal ivareta alle spørsmål knyttet til interoperabilitet i elektronisk billettering. Etter hvert som de tekniske standardene for elektronisk billettering ble fastsatt, fikk man forståelse for at det i tillegg måtte utarbeides merkantile standarder, som innebærer samordning av avtaleverk og takstsystemer.

Vi har i dag mer erfaring med innføring av elektronisk billettering enn vi hadde for ti år siden. Kompliserte takst- og sonesystemer har ofte vært den største barrieren for å kunne utnytte det potensialet som ligger i elektronisk billettering. I flere tilfeller er de gamle takstsystemene overført til elektronisk form, noe som har gjort det vanskelig å samordne systemet med andre selskaper. Dette er for eksempel erfaringen fra Oslo og Akershus (se Krogstad 2010). En av lærdommene er at man ved overgang til elektronisk betaling bør tilpasse takstsystemene, som tidligere har vært utformet med hensyn til papirbasert billettering (Welde 2009). Det å tilpasse takstsystemene innebærer å benytte seg av de *mulighetene* elektronisk billettering gir. Elektroniske billettsystemer gir grunnlag for helt nye måter å tenke på når det gjelder takster, og kan gi en mer fleksibel bruk av pengene som er lagt inn på billettmediet enn det de tradisjonelle billettkategoriene gir. Dette kan bidra til å gi passasjerene en riktigere pris enn dagens takstsystemer tillater.

Ansvar for takstfastsetting i lokal kollektivtransport ble overført fra staten til fylkeskommunene i 1987. Takstsystemene har siden den gang utviklet seg i ulike retninger, noe som har ført til en betydelig variasjon i billettprodukter og takster. Enkelte fylkeskommuner har i dag mange hundre kombinasjoner av billettyper og kompliserte regelverk som kunden må forholde seg til. Samtidig har det skjedd en betydelig reduksjon i antall soner i flere fylkeskommuner de siste åra. Flere fylker på Østlandet har forenklet sine takstsystemer betydelig, med det nye takst- og sonesystemet i Oslo og Akershus som det fremste eksempelet.

¹ I dette prosjektet var alle takstmodeller representert: Enhetstakst (Oslo), sonetakst (Akershus) og avstandsbasert takst (NSB)

Det å gjøre tilpasninger krever kunnskap om dagens situasjon. Hvordan er takstsystemene i kollektiv-Norge utformet? Hva er det som kan begrense mulighetene for endring, og hvilke alternativer finnes?

1.1.2 Problemstillinger

I denne rapporten vil vi beskrive og kartlegge dagens situasjon med det formål å vurdere mulighetene for å harmonisere dagens takstsystemer i kollektivtransporten. På bakgrunn av kunnskap om dagens situasjon vil vi kunne skissere en retning for det videre arbeidet.

De overordnede problemstillingene kan oppsummeres som følger:

- *Hvordan er takstsystemene i norsk kollektivtransport i 2012?*
- *Hvilke endringer er det mulig (og ønskelig) å gjennomføre i kollektivtransportens takstsystemer med utgangspunkt i gjeldende myndighets- og takstansvar?*
- *Hvilke problemstillinger vedrørende takstsamordning vil det være viktig å utrede nærmere i et hovedprosjekt?*

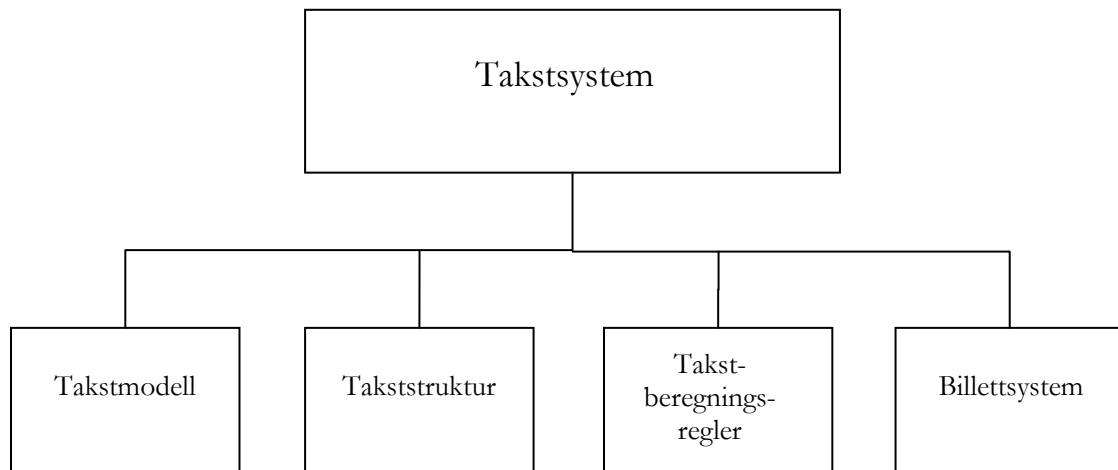
Vi definerer kollektivtransport som land- og sjøbasert persontransport og inkluderer ikke lufttransport i prosjektet. Det gjeldende myndighets- og takstansvar i kollektivtransporten ligger hos den enkelte fylkeskommune. I tillegg setter NSB, ekspressbusselskaper og hurtigbåtselskaper egne takster. I noen områder utgjør slike kommersielle aktører en del av det lokale kollektivtransporttilbudet, og den enkelte fylkeskommune betaler selskapene kompensasjon for å ta på lokale passasjerer. Prosjektet er et forprosjekt, og vil danne grunnlag for å vurdere hvilke problemstillinger som bør utredes videre i et eventuelt hovedprosjekt.

1.2 Begrepsavklaringer

For å forstå hva som menes i ulike sammenhenger kan det være behov for å nyansere begrepet takstsystem.

Vi vil foreta en kartlegging i fire dimensjoner for å få frem de viktigste likheter og ulikheter ved de forskjellige takstsystemene. Først vil vi se på *takststrukturen*, for å kartlegge hvilke produkter som finnes og hva slags rabatter som tilbys hos de ulike aktørene. Videre vil vi beskrive *takstmodellen* og *takstberegningsreglene*, som innebærer prinsipper for hvordan takstene beregnes og prisnivået hos de enkelte aktørene. Til slutt er det en forutsetning at *billettsystemet* til de enkelte aktørene kan samordnes på det tekniske plan.

Begrepsavklaringen er illustrert i Figur 1-1.



Figur 1-1 Begrepsavklaring

Vi legger til grunn at et takstsystem omfatter kategoriene Takstmodell, Takststruktur, Takstberegningsregler og Billettsystem. Disse kategoriene sammenfaller i noen grad med elementene som er brukt i standard formel for prisberegning som er lagt til grunn i Håndbok 206. Her beregnes prisen for en reise eller transporttjeneste ut fra følgende generelle formel:

$$\text{Pris} = \text{Basispris} \times K_{\text{rute}} \times K_{\text{kundekategori}} \times K_{\text{type reisebevis}} \times K_{\text{tid}} \times K_{\text{service/ kvalitet}} \times K_{\text{retning}} + \text{Administrativ korreksjon}$$

I Håndbok 206 er det lagt til grunn at de tre første elementene må tas i bruk i et elektronisk billettsystem, mens de øvrige kan defineres ulikt i hvert enkelt system. Dersom man skal samordne takstsystemene må imidlertid også de øvrige elementene harmoniseres slik at prisen for en strekning blir den samme uansett i hvilket fylke/soner man starter reisen, dersom fylkene/sonene faller inn under ulike prisnivå.

Takstmodell

De vanligste takstmodellene tar utgangspunkt i enten enhetstakster (en fast billettpris uavhengig av reiselengde), et avstandstakstsystem (billettprisen øker ”matematisk” med reiselengden som overstiger en fastsatt minstelengde) eller et sonetakstsystem (billettprisen øker for hver sonegrense som passerer, der sonene kan være svært ulik i utstrekning).

Elementet K_{rute} faller inn under denne kategorien. Her defineres minste mulige reise-strekning som en reise innenfor samme sone i et sonebasert system og en kryssing av en sonegrense eller én kilometer i et strekningsbasert takstsystem.

Takststruktur

I begrepet takststruktur vil det være naturlig å inkludere de reiseprodukter (med produktdefinisjoner) som tilbys (enkeltbilletter, periodekort, verdikort m.m) samt de rabattordninger som er mulig å benytte seg av.

Elementet $K_{\text{kundekategori}}$ faller inn under denne kategorien. I et elektronisk system vil prisen korrigeres i de tilfellene kunden ikke faller inn under kategorien voksen. Det er Samferdselsdepartementet og fylkeskommunen som til enhver tid bestemmer definisjonen av de ulike kundekategoriene.

Takstberegningsregler

I begrepet takstberegningsregler ligger prinsippene for prisberegning av en reise samt betalingsbetingelser og øvrig regelverk knyttet til bruken av den aktuelle tjenesten.

Elementene K_{type} reisebevis, K_{tid} , K_{service} og kvalitet og K_{retning} hører inn under denne kategorien. Disse innebærer muligheter for ulike typer rabattordninger som ikke nødvendigvis er knyttet til billetttype. K_{type} reisebevis innebærer at prisen kan korrigeres i henhold til hvilken type reisebevis som benyttes, for eksempel at kunden får 10 prosent rabatt på enkeltbillett ved betaling med elektronisk reisekort. K_{tid} innebærer at prisen kan korrigeres for at en reise forgår på en spesiell tid på døgnet. Et eksempel kan være rushtidsavgift på kollektivtransport, ved at reiser utenfor rushtiden blir rimeligere. K_{service} og kvalitet kan benyttes dersom man ønsker å korrigere for om reisen har en spesiell service eller kvalitet, for eksempel dersom et selskap opererer med ulike klasser på en tog eller bussreise. K_{retning} kan gjøre det mulig at kunden får rabatt ved kjøp av tur-retur-billett.

Billettssystem

Billettssystemet vil kunne beskrives med type system (billetteringsmaskiner og programvare) og navn på leverandør av systemet. I tillegg vil det være naturlig å inkludere aktuelle billettmedium (måter kunden kan dokumentere at reisen er betalt på).

Endring i de fire dimensjonene innenfor et takstsystem vil i ulik grad gripe inn i det gjeldende myndighets- og takstansvaret. *Takststrukturen* hvor produktdefinisjoner og rabatter inngår vil kunne påvirke aktørenes inntektsgrunnlag, og kan således være problematisk å harmonisere. Det samme vil i større grad gjelde for *takstberegningsreglene*, da disse direkte vil påvirke inntjeningen. Handlingsrommet begrenses av institusjonelle betingelser som for eksempel finansiering, lokale behov/ønsker og eksisterende lover og regler. I tillegg vil mer praktiske begrensninger spille inn, som billetteringsutstyr, avregning og administrasjon.

Kundeperspektivet står sentralt dersom man skal harmonisere takstsystemer. Det å kunne reise med ett kort på tvers av fylkesgrenser eller å kunne bestille en samlet billett fra A til B, antas å gjøre det enklere å reise kollektivt. På denne måten kan barrierene for å velge buss fremfor bil senkes, og flere ta i bruk kollektivtransportnettet. Vi vet lite om *hvor* store barrierer mangel på harmoniserte takstsystemer utgjør, og hvor mange flere reisende en samordning vil føre til. Dette må i tilfelle kartlegges gjennom en separat undersøkelse og blir for omfattende innenfor rammene av denne rapporten.

1.3 Datakilder og metodisk opplegg

Rapporten bygger på data som er innhentet fra dokumenter og aktørene selv.

Først og fremst har vi samlet inn data om takstsystemer og hovedprodukter fra de ulike fylkeskommunene/administrasjonsselskapene. Skjemaet ble oversendt fylkeskommunene via e-post sommeren 2012 og inneholdt tabeller som de ulike kontaktpersonene utfylte og returnerte. På denne måten fikk vi data om nøkkelegenskaper ved billettsystemene og eventuelle spesielle bestemmelser knyttet til dette. Vi etterspurte også data om forretningsreglene hos de ulike aktørene. Skjemaene vi benyttet er tilsvarende de skjemaene Østlandssamarbeidet benyttet da de i januar 2012 gjorde en tilsvarende innsamling for sine fylker. De fleste taksttabeller har også vært tilgjengelig via internett. Vedlegg 3 viser et utdrag fra de detaljerte svarene vi mottok.

I tillegg til dette fant vi det nyttig å etterspørre tall for salg av de mest sentrale billettypene slik at vi kunne få et bilde av hvor stor andel disse utgjør av det totale salget. Det har vært utfordrende for noen selskaper å ha gode nok tall på dette, vi har derfor mottatt datamateriale av varierende kvalitet. For å få frem variasjon i billettinntekter og lignende hos de ulike fylkeskommunene, har vi benyttet tallmateriale fra KOSTRA. Dette er foreløpige tallestimater som rapporteres før årsrapporten ferdigstilles, og kan derfor være noe unøyaktige. Vi vurderer det likevel som at estimatene gir en rimelig beskrivelse av situasjonen, som er godt nok til å illustrere forskjeller mellom de ulike fylkeskommunene.

En sentral del av datainnsamlingen har bestått av intervjuer med de ulike aktørene. Intervjuene er gjennomført i løpet av sommeren 2012 og har foregått personlig eller via telefon. Vi har intervjuet representanter fra alle 19 fylkeskommuner/administrasjonsselskaper, NSB, Samferdselsdepartementet, ekspressbusselskaper og ferjeselskaper². Referatene fra intervjuene er blitt kvalitetssikret av respondentene. Dette har skjedd ved at aktørene har fått anledning til å lese gjennom, kommentere, forklare og oppdatere informasjon i etterkant av intervjuene. Selv om de intervjuede personene representerer sine selskaper og organisasjoner og har svart på deres vegne, er det sannsynligvis uunngåelig at de også innimellom har gitt uttrykk for personlige vurderinger og preferanser.

Vi har benyttet oss av en semistrukturert intervjuguide³ med åpne spørsmål. Da dette er et forprosjekt, har vi valgt å beholde et bredt perspektiv på mulige løsninger og alternativer for vegen videre. En slik åpen tilnærming kan ha gjort det utfordrende for respondentene å forstå hva et nasjonalt takstsystem kan innebære. Konkrete forslag til løsninger er uansett ikke forprosjektets formål, og vil utredes nærmere i et eventuelt hovedprosjekt.

² Se vedlegg 1.

³ Se vedlegg 2

1.4 Rapportens oppbygging

Vi har ovenfor gått gjennom bakgrunnen for prosjektet, problemstillinger, begrepsforståelse og metode. Nedenfor gis en kort beskrivelse av de resterende kapitlene i rapporten.

Kapittel 2 gir en oversikt over kollektivtransporten i Norge. Vi tar for oss organisering og omfang av ulike transportmidler. I tillegg presenteres produksjonen innenfor buss, båt og ferjetransport.

I *kapittel 3* går vi gjennom de ulike takstsystemene og inntektene i lokal kollektivtransport.

Kapittel 4 beskriver hvilke begrensninger og muligheter de ulike aktørene peker på ved innføring av et nasjonalt takstsystem. Dette systematiseres i en SWOT⁴-matrise. På grunnlag av dette drøfter vi hvilke barrierer og muligheter som kan tenkes og prege veien videre.

I *kapittel 5* vil vi oppsummere og konkludere, men først og fremst stille de gode spørsmålene som kan stake ut veien videre.

⁴ SWOT – *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*

2 Kollektivtransporten i Norge

I dette kapitlet vil vi gi en oversikt over organisering og omfang av kollektivtransporten i Norge. Vi kan dele kollektivtransporten inn i lokal og fylkesgrensekryssende transport, hvor transportmidlene varierer fra båt til skinne- og busstransport. Norge er et variert land både i topografi og befolkningstetthet, og de enkelte fylkeskommunene driver kollektivtransport ut fra svært ulike betingelser. Aller først vil vi se nærmere på myndighetsorganisering i henholdsvis lokal og fylkesgrensekryssende kollektivtransport.

2.1 Organisering og samarbeid

2.1.1 Lokal kollektivtransport

Det er fylkeskommunene som har ansvaret for kollektivtransport innenfor sitt fylke. Det finnes ulike variasjoner i hvordan de ulike fylkeskommunene har valgt å organisere kollektivtransporten.

Noen fylkeskommuner organiserer kollektivtransport og kjøp av transporttjenester som en integrert del av fylkeskommunens (samferdselsavdelingens) virksomhet, mens andre organiserer den i et eget administrasjonsorgan. Det er også forskjellig hvordan kontraktene mellom fylkeskommunen og operatørene eller administrasjonsselskapet reguleres, eksempelvis gjennom brutto- eller nettokontrakter.

Bruttokontrakter innebærer at inntektene fra billettsalget blir overført til fylkeskommunen, som kjøper tjenesten. Dette betyr at fylkeskommunen tar inntektsrisikoen og ansvaret for all planlegging, mens operatørene beholder kostnads- og produksjonsrisikoen⁵. Nettokontrakter kjennetegnes ved at operatøren beholder alle billettinntektene og bærer på denne måten både inntekts- og kostnadsrisikoen. Tilskuddet tilsvarer i prinsippet forskjellen mellom billettinntektene og kostnadene forbundet med ruteproduksjonen.

Utviklingen på 2000-tallet har vært at stadig flere fylkeskommuner har opprettet egne administrasjonsorganer for planlegging og kjøp av kollektivtransporttjenester. Samtidig har det vært en overgang fra netto- til bruttokontrakter og økt bruk av anbud ved innkjøp av disse transporttjenestene. Dette innebærer at ansvar og kompetanse for ruteplanlegging, markedsføring og tilbudsutvikling i større grad er blitt overført fra operatører til offentlige organer, som offentlig eide administrasjonsselskaper eller fylkeskommunale foretak. Samtidig innebærer det at

⁵ I tillegg er det vanlig med ulike mellomløsninger, der for eksempel bruttokontrakter inkluderer ulike kompensasjonsindekser som gjør at deler av kostnadsrisikoen blir delt mellom operatørselskap og fylkeskommune. Se for eksempel Bekken mfl.(2006).

fylkeskommunene i de fleste sammenhenger har valgt å opprette et eget administrasjonsorgan for å ivareta disse funksjonene (Osland m.fl. 2008:17).

Tabell 2-1 *Kjøpsform i ulike fylkeskommuner*

Dominerende kontraktsform	Myndighetsorganisering	
	Integrert i fylkeskommunen	Administrasjonsselskap, foretak eller fylkeskommunalt foretak
Bruttokontrakter	Nordland, Hordaland, Østfold,	Vestfold, Rogaland, Troms, Sør-Trøndelag, Oppland, Hedmark, Oslo og Akershus, Vest-Agder, Buskerud
Nettokontrakter	Aust-Agder, Nord-Trøndelag, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Finnmark	Telemark

Tabell 2-1 gir en oversikt over organisasjons- og kontraktsformer i de forskjellige fylkeskommunene. Det er viktig å merke seg at *dominerende kontraktsform* ikke er ensbetydende med at dette er den eneste kontraktsformen fylkeskommunene opererer med, men den kontraktsformen som er benyttet for størst andel av rutetilbudet. Hedmark og Oppland er kanskje de fylkeskommunene med størst kombinasjon av brutto- og nettokontrakter. Bruttokontraktene oppgis imidlertid å være de største kontraktene som er inngått for de rutene som har størst passasjergrunnlag.

Lokal skinnegående transport som T-banen, Oslotrikken, Bybanen og Gråkallbanen er alle integrerte i det fylkeskommunale takstsystemet. T-banen og trikken i Oslo driver på forhandlede bruttokontrakter, mens Bybanen og Gråkallbanen er anbudsutsatt. Hurtigbåtruter er organisert gjennom en større andel nettokontrakter med operatørene enn hva som er tilfelle når det gjelder bussruteproduksjonen. Etter hvert som flere båtruter anbudsutsettes og nye anbudsrunder gjennomføres, er det sannsynlig at omfanget av bruttokontrakter vil øke.

2.1.2 Fylkesgrensekryssende kollektivtransport

Fylkesgrensekryssende transport drives i dag stort sett på kommersielle vilkår av ekspressbusselskaper eller NSB.

Ekspressbusser

Fylkesgrensekryssende ekspressbusser er fra 2003 i praksis fullt ut liberalisert med fri etableringsrett. Det som er igjen av den tidligere behovsprøvingen går utelukkende mot eventuell fylkesintern transport i regi av fylkeskommunen. I motsetning til fylkeskommunal transport drives ekspressbussene hovedsakelig på kommersielt initiativ. Dette innebærer at det i praksis er begrenset offentlig styring av næringen (Aarhaug mfl. 2011:1).

Ekspressbusslinjer utfører i tillegg lokal kollektivtransport i mange deler av landet, og ofte i samarbeid med de aktuelle fylkeskommunene. Det er imidlertid utfordringer knyttet til forskjellig billetteringsutstyr og regelverk mellom ulike fylkeskommuner, men også politiske prioriteringer. Dette merkes særlig av ekspressbusselskapene fordi deres linjer i hovedsak (konsesjonskrav) går mellom fylker, selv om mye av trafikken

på enkelte linjer kan være fylkesintern. Det er også forskjeller mellom ulike linjer i ett fylke, avhengig av om fylkeskommunen har gjort avtale med selskapet eller ikke for de aktuelle linjene (Aarhaug mfl. 2011:22-3).

De viktigste ekspressbusselskapene som opererer i Norge er Nor-Way Bussekspress (som ikke kjører busser selv, med unntak av enkelte flybusser, men markedsfører ekspressbusser kjørt av ulike medlemselskaper), Nettbuss⁶, Norgesbuss, Fjord1, Tide, Veolia, Boreal, Telemark Bilruter, Jotunheimen og Valdresruten bilselskap (JVB) og Unibuss⁷. Disse selskapene er også i stor grad de samme som driver lokal busstransport på kontrakt med fylkeskommunen.

Som en konsekvens av at ekspressbusselskapene driver kommersielt, får de også sette sine egne takster og rabattordninger, med egne definisjoner av ulike kundegrupper. Noen selskaper, som Lavprisekspressen og Bus4You, opererer også med forhåndsbestilte billetter over internett, og utøver en grad av yield management hvor billettprisen avgjøres av knappheten på billetter.

Jernbane

Jernbanesektoren i Norge og internasjonalt har gjennomgått til dels omfattende endringer de siste tjue årene. I hovedsak har endringene gått ut på å bryte opp statseide integrerte jernbaneselskaper med nasjonale monopol, ved å skille mellom infrastruktur eier og operatør og videre mellom persontransport og godstransport. Dette har gjort at flere selskaper nå er involvert. Likevel domineres persontrafikken på jernbane i Norge fortsatt av NSB-konsernet.

NSB er et aksjeselskap som er heleid av Samferdselsdepartementet. Selskapet opererer på nettokontrakt og setter takstene sine selv innenfor gitte rammer. Samferdselsdepartementet og NSB inngår en rammeavtale for kjøp av offentlige tjenester for en fireårsperiode. Avtalen legger overordnede føringer som aktivitetsnivå i togdriften, investeringsplan, produktivitetskrav, risikokompensasjon og beløp for totalt statlig kjøp. I tillegg fremforhandler partene hvert år en kjøpsavtale hvor den årlige totale bevilgningen for kjøp av jernbanetjenester fastsettes. Det viktigste unntaket er Gjøvikbanen på strekningen Gjøvik - Oslo, som ble konkurranseutsatt i 2004 og drives av NSB Gjøvikbanen AS (se Longva m.fl. 2010).

2.1.3 Samarbeid

På grunn av reisestrømmer på tvers av transportformer eller fylkesgrenser i sentrale strøk, har flere fylkeskommuner utarbeidet ordninger for samarbeid med andre selskaper eller fylkeskommuner. Det er imidlertid få fylkeskommuner som har utarbeidet et direkte og varig samarbeid og enda færre som har et takstsamarbeid.

Det er kun Oslo og Akershus som har et fullstendig takst- og produktsamarbeid på alle nivåer. En forutsetning for det nære samarbeidet var etableringen av et felles administrasjonsselskap (Ruter) i 2008. Med det nye takst- og sonesystemet som kom på plass i november 2011 kan kunden forholde seg til samme system på alle reiser innenfor området. Agderfylkene, samt Oppland og Hedmark har også et svært tett

⁶ Nettbuss har merkenavn som: TIMEkspressen, Bus4you, GoByBus og mange regionale merkenavn.

⁷ Unibuss driver ekspressbussvirksomhet med merkenavn som: Lavprisekspressen, Rygge-ekspressen, Torp-ekspressen og Vårnes-ekspressen.

samarbeid. Agderfylkene fikk høsten 2011 på plass felles definisjoner og priser på alt av periodekort. Oppland og Hedmark har etablert et samarbeid om felles definisjoner og priser på periodekort gjennom Innlandskortet. Takstene på enkeltbilletter bestemmes imidlertid i den enkelte fylkeskommune.

Trøndelagsfylkene har også et felles kort, T-kortet, som kan benyttes i begge fylkene. Det er imidlertid et begrenset takstsamarbeid mellom fylkene. Det er for eksempel ikke mulig å kjøpe et periodekort som er gyldig på all fylkeskommunal transport i begge fylkene. Det finnes imidlertid grenseoverskridende produkter som kan benyttes på ruter fra Sør-Trøndelag til Stjørdal i Nord-Trøndelag. Takstsystemene og prisnivået er imidlertid ulikt og bestemmes i hver av fylkeskommunene.

De andre fylkeskommunene har noe samarbeid med hverandre eller avtaler med NSB eller ekspressbusselskaper. Ruter samarbeider med Østfold og Buskerud om enkelte busslinjer. Videre er det en del tilfeller hvor fylkeskommuner kjører enkeltruter inn i andre fylkeskommuner. Vestfold, Telemark og Buskerud hadde en periode et felles administrasjonsselskap, fram til Buskerud trakk seg ut i 2009 og etablerte et eget selskap. Dette samarbeidet har imidlertid i liten grad gått på takstsystemer, men mer på kompetansebygging og etablering av et felles fagmiljø.

Hordaland, Rogaland, Buskerud, Østfold, Sør-Trøndelag, Vestfold, Oslo og Akershus samarbeider med NSB om enkelte eller flere produkter. Oslo og Akershus har det tettteste samarbeidet, med overgang til tog for alle kundegrupper. Hordaland samarbeider med NSB om periodekort, hvor kunden må betale litt mer for et kort som kan anvendes både på buss og tog. Fordeling av trafikkinntekter skjer ved trafikkteilinger annet hvert år. I Rogaland er det fri overgang til tog for kunder som reiser med periodekort og ungdomskort, og noe påslag dersom man reiser med enkeltbillett. Billettsystemet er lagt opp slik at det er mer rasjonelt med flexipass enn periodekort dersom man kun reiser med buss.

I Sør-Trøndelag kan reisekortet brukes på tog på strekningen Ler-Hommelvik, dersom man kjøper kort for sone Stor-Trondheim. I Buskerud kan ungdomskortet brukes også på tog. Den samme ordningen gjelder i Vestfold, mot et tillegg i prisen. Begge fylkeskommunene betaler kompensasjon til NSB for ungdomskortreiser. Buskerud tilbyr også et periodekort for pendlere fra Drammen til Oslo, som inkluderer lokal buss i Drammen. NSB gir ingen rabatt på dette felleskortet. Østfold samarbeider med NSB slik at det er mulig for månedskortreisende til Oslo å kjøpe en tilleggsbillett for lokalreiser i Østfold. Tilleggsbilletten ligger på halvparten av en ordinær månedsbillett innenfor fylket.

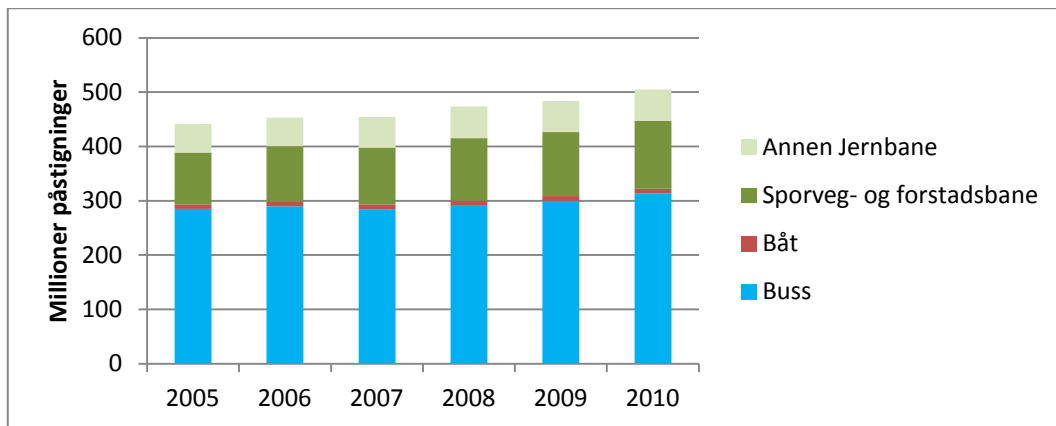
Flere fylkeskommuner uttrykker ønske om å samarbeide med NSB, men synes det er utfordrende da NSB krever full kompensasjon for tjenestene. Også enkelte fylkeskommuner som i dag samarbeider med NSB uttrykker ønske om et enda tettere samarbeid. En del fylkeskommuner samarbeider med ekspressbusselskaper. Dette er spesielt viktig i fylker med spredt bosetning som i Sogn og Fjordane, Telemark og Nord-Trøndelag.

Mange av samarbeidsordningene vi har omtalt her gjelder på tvers av transportformer *internt* i fylket. Vi har imidlertid sett at noen fylkeskommuner som Oslo og Akershus, Agderfylkene og Oppland og Hedmark har samordnet alle eller noen sentrale produkter på tvers av fylkesgrensene. I Trøndelag kan T-kortet brukes i begge fylker, men kunden kan kun kjøpe et sammenhengende produkt fra Trondheim til Stjørdal. I Buskerud og Østfold har man spesialtilpassede ordninger for pendlere mot Oslo. Utfordringer rundt grensekryssende reiser er dermed i stor

grad løst for de fleste kundegrupper i disse fylkene og for pendlere i Buskerud og Østfold.

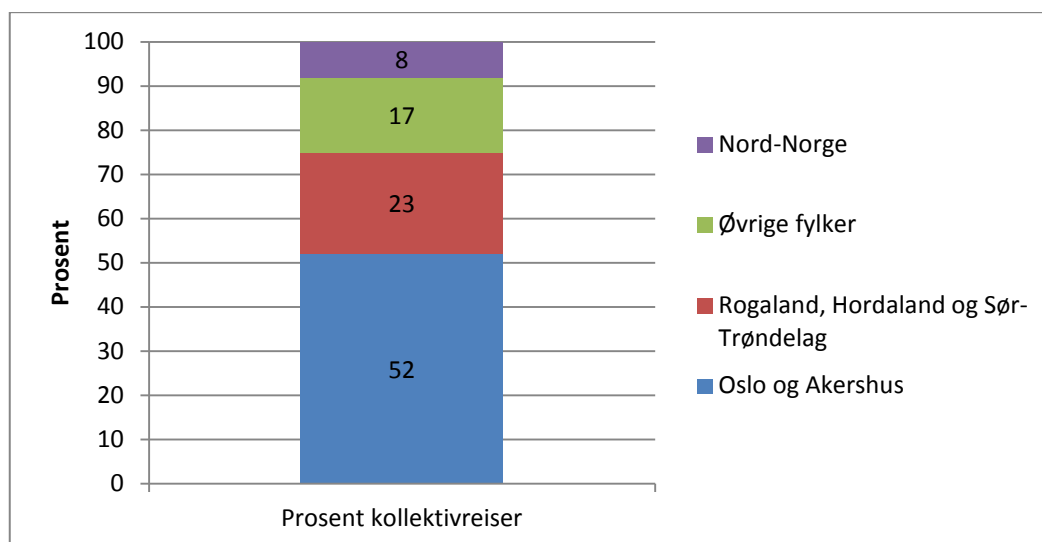
2.2 Variasjon og omfang

Kollektivreiser i Norge foregår stort sett med buss i og rundt byer, men også sporveg, forstadsbaner og jernbane transporterer mange reisende. Båttransporten er marginal i forhold til antall reiser, men er svært viktig i enkelte områder. Dette illustreres i Figur 2-1.



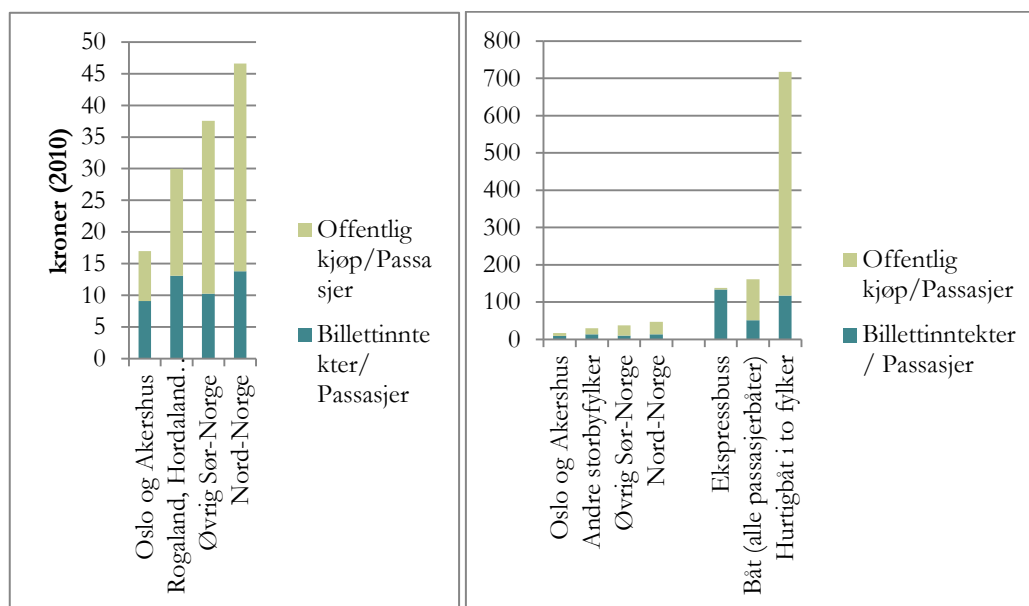
Figur 2-1 Millioner påstigninger på jernbane, sporvegs- og forstadsbaner, båt (passasjerbåter, minus Hurtigruta og ferger) og buss (alle busslinjer) (SSB 2012, Aarhaug mfl. 2012).

Figur 2-1 viser utviklingen i antall påstigninger, som er en indikator for antall reiser fordelt på kollektive transportmidler i Norge fra 2005 til 2010. Flytransport er ikke definert som kollektivt transportmiddel. Figuren viser en vekst i trafikkvolumet for både buss og skinnegående transport i perioden. Selv om båttransport er svært viktig i enkelte områder, utgjør denne verken det store transportvolumet eller den store veksten sammenlignet med de andre kollektive transportmidlene.



Figur 2-2 Kollektivreiser fordelt på startsted for reisen (RVU 2009, Aarhaug mfl. 2012).

Kollektivtransporten i Norge er nært knyttet til byer. Over halvparten av alle kollektivreiser finner sted i Oslo og Akershus når vi bruker reiser som enhet. Figur 2-2 viser fordelingen av kollektivreiser i Norge, og er basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i 2009. Her er reisemiddel definert som det reisemiddelet som ble benyttet på den lengste strekningen av reisen. Figuren er med andre ord basert på kollektivreiser, ikke påstigninger.



Figur 2-3 Billetttinntekter og offentlig kjøp per passasjer i 2010 (SSB, Ruter, TØI).

Det er en klar sammenheng mellom transportvolum og offentlig kjøp. Figur 2-3 viser at passasjerenes betaling per påstigning er overraskende lik i ulike deler av landet for lokal kollektivtransport. Samtidig er kostnadene per passasjer betydelig lavere i områder med mange passasjerer. Som en konsekvens av dette, er de offentlige tilskuddene per passasjer betydelig større i distriktsområder enn i de store byene.

Figuren skiller ikke mellom by og land, men mellom landsdeler. Figur a) viser fylkeskommunalt bestilt transport. Figur b) viser de samme søylene, men her er ekspressbusser og hurtigbåter⁸ inkludert. Ekspressbusser er i hovedsak kommersielt drevet, mens hurtigbåter stort sett er drevet med tilskudd. Felles for både ekspressbusser og hurtigbåter er at passasjerene i snitt betaler i overkant av 100 kroner per påstigning og at det dreier seg om reiser *mellom* byområder snarere enn reiser innenfor et byområde. Reiser med hurtigbåt gjennomføres i hovedsak til/fra regionsentre langs kysten.

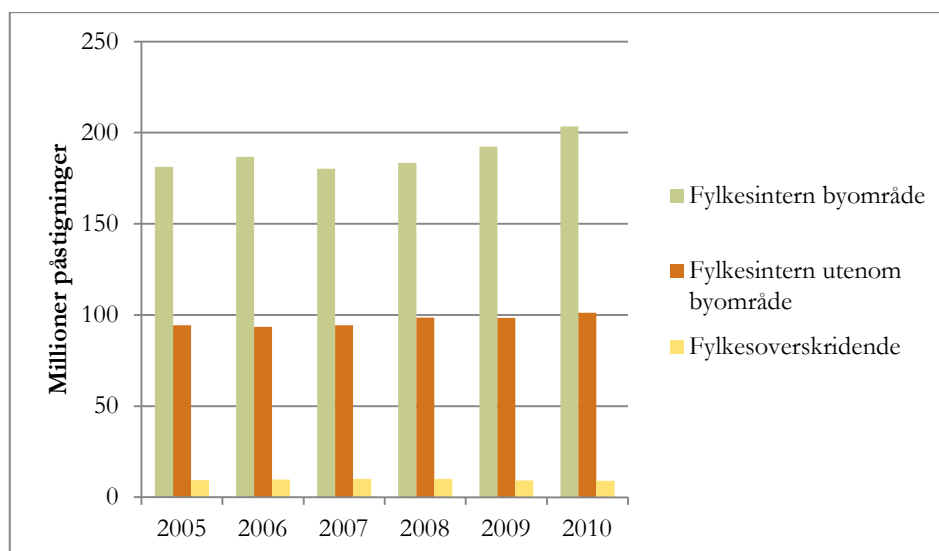
2.2.1 Busstransport

Busstransport er viktig i alle norske fylker, og er det kollektive transportmidlet som har klart størst volum i antall passasjerer (se Figur 2-1).

Det meste av den rutegående busstransporten i Norge er lokal og organiseres av den enkelte fylkeskommune, som kjøper transporttjenester fra trafikksekselskapene. I tillegg finnes det kommersielle aktører (ekspressbusser), som kjører langdistansetransport på tvers av fylkesgrenser. Vi kan skille mellom *lokale ruter* som går internt i et fylke, og ekspressbussruter eller *fylkesgrensekryssende ruter* som stort sett drives på rent kommersiell basis. I hovedsak er det de samme busselskapene som kjører lokale ruter på kontrakt for fylkeskommunene som også kjører kommersielle ruter mellom fylkeskommuner (Aarhaug mfl. 2011).

Volummessig er den klart største delen av busstransporten lokal busstransport innenfor et byområde. I kollektivtransportstatistikken opererer SSB med to kategorier, fylkesintern trafikk og fylkesintern trafikk innenfor byområdet. Byområdene er da definert etter kommunegrensene Nedre Glomma (Sarpsborg og Fredrikstad), Oslo (Oslo, Asker, Bærum, Nittedal, Oppegård, Lørenskog, Skedsmo og Ski), Drammen (Drammen, Nedre Eiker og Lier), Tønsberg (Tønsberg og Nøtterøy), Grenland (Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan), Arendal (Arendal og Grimstad), Kristiansand (Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne), Nordre Jæren (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg), Bergen (Bergen, Askøy, Fjell og Os), Ålesund (Ålesund og Skodje), Trondheim (Trondheim, Klæbu og Malvik), Bodø og Tromsø.

⁸ Hurtigbåttallene er et gjennomsnitt for tall fra to fylker, ikke alle hurtigbåtlinjer i landet. Landsgjennomsnittet ligger antagelig noe lavere, men er vanskelig tilgjengelig av statistiske hensyn.



Figur 2-4 Millioner påstigninger på fylkesinterne og fylkesgrensekryssende bussruter (SSB 2012).

Figur 2-4 viser hvordan busstransporten fordeler seg mellom by og land internt i et fylke og mellom fylker. I 2010 var det 203 millioner påstigninger i byområdene. Samtidig var det 101 millioner påstigninger utenfor byene og 9 millioner påstigninger på fylkesgrensekryssende linjer. Dette innebærer at påstigninger innenfor de definerte byområdene utgjør om lag 65 prosent av alle påstigninger. Fylkesinterne ruter utenfor byområdene utgjør om lag 32 prosent av totalt antall påstigninger, mens fylkesgrensekryssende kun utgjør 3 prosent. Figuren viser at kollektivbruken øker både i og utenfor byområdene, men at hovedveksten finner sted i byområdene.

Tabell 2-2 Vognkilometer og passasjerer, fordelt på fylker og fylkeskryssende busstrafikk.

	Mill. vogn km	Prosent	Mill pass	Prosent
Østfold	9,6	2,7	9,2	2,9
Oslo og Akershus	71,6	20,1	131,6	41,1
Hedmark	10,9	3,1	4,8	1,5
Oppland	12,3	3,4	6,2	1,9
Buskerud	13,0	3,6	10,3	3,2
Vestfold	9,2	2,6	8,5	2,7
Telemark	8,5	2,4	4,4	1,4
Aust-Agder	6,8	1,9	4,2	1,3
Vest-Agder	11,7	3,3	10,5	3,3
Rogaland	21,3	6,0	20,8	6,5
Hordaland	45,0	12,6	38,5	12,0
Sogn og Fjordane	9,4	2,7	4,0	1,3
Møre og Romsdal	20,0	5,6	11,1	3,5
Sør-Trøndelag	23,8	6,7	26,3	8,2
Nord-Trøndelag	7,7	2,2	4,5	1,4
Nordland	14,8	4,2	5,3	1,7
Troms	11,9	3,4	10,2	3,2
Finnmark	4,6	1,3	1,6	0,5
Fylkesgrensekryssende	44,2	12,4	8,3	2,6
	356,4	100,0	320,3	100,0

Tabellen viser at Oslo og Akershus og Hordaland er de største bussfylkene både i utkjørt produksjon og i antall passasjerer. Det er verdt å merke seg at Oslo og Akershus har en dobbelt så høy andel av passasjerene som av utkjørt distanse. Samtidig viser tabellen at den fylkesgrensekryssende, i hovedsak kommersielle trafikken utgjør en stor andel av produksjonen 12,4 prosent uten at passasjertallet er tilsvarende høyt. Dette forklares ved at passasjerene på fylkesgrensekryssende linjer reiser lengre.

2.2.2 Skinnegående transport

Skinnegående transport i Norge kan deles inn i sporveg, forstadsbaner og trafikk på hovedjernbanenettet. Sporveg og forstadsbaner består av trikk, t-bane og flytog i Oslo-området, Bybanen i Bergen og Gråkallbanen i Trondheim. På hovedjernbanenettet dominerer NSB persontrafikken.

Det ble transportert totalt 195 millioner passasjerer og 3 644 millioner passasjerkilometer på skinnegående transport i Norge i 2011 (SSB 2011). Av disse reiste om lag 70 prosent av passasjerene med sporveg og forstadsbaner, mens 30 prosent reiste på hovedjernbanenettet. Gjennomsnittlig reiselengde er imidlertid svært ulik, slik at persontransporten på hovedjernbanenettet er på hele 83 prosent av transportarbeidet, mens de resterende 17 prosentene ble gjennomført på sporveg og forstadsbanene.

Samlet passasjertall på sporveg og forstadsbaner var 136 millioner i 2011. Transportarbeidet var på 631 millioner personkilometer, noe som innebærer at gjennomsnittlig reiselengde var 4,6 kilometer. På hovedjernbanenettet ble det i 2011 transportert om lag 59,4 millioner passasjerer, hvorav NSB transporterte 51,3 millioner og andre jernbaneoperatører transporterte 8,1 millioner passasjerer.

Tabell 2-3 Antall passasjerer fordelt på ulike togstrekninger i Norge (SSB 2012)⁹

	Antall (mill.)		Andel reiser	
Lokaltog - alle strekninger	49,500		84,1%	
Lokaltog Oslo - Vest		11,325		19,2%
Lokaltog Oslo - Nord		18,996		32,3%
Lokaltog Oslo - Sør		12,872		21,9%
Lokaltog Stavanger		2,961		5,0%
Lokaltog Bergen		1,451		2,5%
Lokaltog Trondheim		1,039		1,8%
Lokaltog øvrig		0,856		1,5%
InterCity - alle strekninger	5,866		10,0%	
InterCity – Vest		2,813		4,8%
InterCity – Nord		1,494		2,5%
InterCity – Sør		1,559		2,7%
Regiontog - alle strekninger	3,503		6,0%	
Regiontog - Oslo-Bergen		1,128		1,9%
Regiontog Oslo- Kristiansand/Stavanger		0,902		1,5%
Regiontog Oslo-Trondheim/Røros		1,018		1,7%
Regiontog Trondheim-Bodø		0,455		0,8%
Totalt	58,869	58,869	100,0%	100,0%

Tabellen viser at 84 prosent av alle togpassasjerer reiser med lokaltog. Av disse reiser om lag 73 prosent med lokaltog i Oslo-området. Lokaltog er i hovedsak knyttet til funksjonelle byområder, som går på strekninger som er under 150 km fra det sentrale sentrum. Videre utgjør InterCitytrafikken Lillehammer-Skien og Halden-Oslo om lag 10 prosent av alle togpassasjerer, mens de resterende 6 prosent reiser på de lange regiontogstrekningene. På regiontogstrekningene reiser imidlertid passasjerene betydelig lengre, noe som utjevner fordelingen av transportarbeidet. Lokaltog utgjør 47 prosent av samlet antall passasjerkilometer, InterCity om lag 18 prosent mens regiontogene utgjør over 34 prosent.

⁹ Inkluderer ikke trafikk utført av utenlandske togoperatører.

Tabell 2-4 Transportarbeid med jernbane, strekninger (SSB 2012).

	Antall pass.km (mill.)		Andel	
Lokaltog -alle strekninger	1421		47,2%	
Lokaltog Oslo - Vest		235		7,8%
Lokaltog Oslo - Nord		683		22,7%
Lokaltog Oslo - Sør		288		9,6%
Lokaltog Stavanger		67		2,2%
Lokaltog Bergen		39		1,3%
Lokaltog Trondheim		85		2,8%
Lokaltog øvrig		25		0,8%
InterCity - alle strekninger	552		18,3%	
InterCity – Vest		239		7,9%
InterCity – Nord		181		6,0%
InterCity – Sør		133		4,4%
Regiontog - alle strekninger	1039		34,5%	
Regiontog - Oslo-Bergen		338		11,2%
Regiontog Oslo- Kristiansand/Stavanger		232		7,7%
Regiontog Oslo- Trondheim/Røros		314		10,4%
Regiontog Trondheim- Bodø		156		5,2%
Totalt	3013	3013	100,0%	100,0%

Tabell 2-3 og Tabell 2-4 indikerer at jernbane er viktigst i Oslo-området målt i passasjerandel og transportarbeid. Samtidig utgjør jernbanen et viktig transporttilbud, særlig for pendlere i områder med et lokalt/regionalt togtilbud.

2.2.3 Båttransport og bilferjer

Båttransport og bilferjer utgjør en liten del av det totale kollektivtransporttilbudet. Like fullt er passasjertransport til sjøs aktuelt i de fleste fylker. Det er kun i Hedmark det ikke finnes båtruter som fylkeskommunen har ansvar for. For noen fylker er slik transport en avgjørende del av kollektivtilbudet.

Båttransport (unntatt bilferjer)

Tabell 2-5 gir en oversikt over produksjonen (målt i utseilte km og antall reiser) i de 15 fylkene der båttransport er en del av kollektivtilbudet.

Tabell 2-5 Produksjon innenfor båttransport (ekskl. bilferjer) i Norge i 2011 (SSB/KOSTRA).

Fylke	Utseilte km	Andel utseilte km	Antall reiser	Andel reiser
Østfold	20 000	0,3 %	80 130	0,9 %
Oslo ¹⁰	80 000	1,2 %	1 000 000	11,8 %
Akershus	198 624	3,0 %	2 814 194	33,2 %
Vestfold	35 000	0,5 %	60 000	0,7 %
Telemark	130 000	2,0 %	357 307	4,2 %
Aust-Agder	75 079	1,1 %	38 141	0,5 %
Vest-Agder	3 000	0,0 %	30 000	0,4 %
Rogaland	612 000	9,3 %	774 067	9,1 %
Hordaland	826 000	12,6 %	732 630	8,7 %
Sogn og Fjordane	999 405	15,2 %	585 122	6,9 %
Møre og Romsdal	596 652	9,1 %	615 849	7,3 %
Sør-Trøndelag	668 352	10,2 %	529 655	6,3 %
Nord-Trøndelag	115 000	1,8 %	33 838	0,4 %
Nordland	1 231 980	18,8 %	462 511	5,5 %
Troms	646 247	9,80 %	299 797	3,50 %
Finmark	328 141	5,00 %	54 311	0,60 %
Sum	6 565 480	100,00 %	8 467 552	100,00 %

Som det fremgår av Tabell 2-5, utførte båter (primært hurtigbåter) i 2011 en produksjon på nesten 6,6 mill. rutekilometer. Nordland hadde den største andelen av utseilte km med knapt 19 prosent, men også i Hordaland og Sogn og Fjordane utføres det en betydelig båtproduksjon.

Hvis vi måler produksjonen i antall reiser, blir imidlertid bildet betydelig annerledes. Totalt ble det gjennomført nesten 8,5 mill. reiser med rutebåt i Norge i 2011. Av disse reisene ble 3,8 mill. reiser gjennomført i Oslo og Akershus. Dette innebærer at Oslo og Akershus seiler opp som det store båtfylket med 45 prosent av antall gjennomførte reiser. Det skyldes det store antall reisende med Nesodd- og Askerbåtene (arbeidspendling til/fra Oslo) samt interne reiser i Oslo. Fordi strekningene i indre Oslofjord er ganske korte, utfører imidlertid Nesodd- og Askerbåtene samt internrutene i Oslo kun 4,2 prosent av norsk innenlandsk båtproduksjon målt i utseilte km.

Bilferjer

Selv om ferjene primært er å betrakte som en del av veien, frakter de noen steder en del kollektivreisende uten bil. Langs kysten og inne i fjordene fra Rogaland til Finnmark utfører ferjene et betydelig transportarbeid. I Norge er det 18 riksvegferjesamband og 100 fylkesvegferjesamband i drift i 2012. Statistikk over produksjonen på hvert av disse sambandene publiseres årlig i Håndbok 157

¹⁰ Produksjonen til båtutrustning som anløper Oslo (Nesoddbåtene) er registrert som ruteproduksjon i Akershus fylke.

(Ferjestatistikk) fra Statens vegvesen. Noen nøkkeltall for produksjonen innenfor ferjedriften i Norge i 2011 presenteres i Tabell 2-6.

Tabell 2-6 Produksjon med bilferjer i Norge i 2011 (Statens vegvesen, Ferjedatabanken).

Fylke ¹¹	PBE	Kjøretøy	Motorsykel	Personer	Turer
Østfold	3 320 973	1 639 356	15 985	1 574 060	37 373
Buskerud	132 953	100 833	2 011	68 769	21904
Vest-Agder	167 638	148 642	863	99 644	14 529
Rogaland	4 924 656	3 095 776	33 581	3 599 580	132 919
Hordaland	5 549 640	3 626 133	35 186	4 048 138	283 262
Sogn og Fjordane	3 784 926	2 246 457	22 353	2 495 089	207 075
Møre og Romsdal	9 813 746	6 121 604	56 118	5 851 051	432 882
Sør-Trøndelag	1 370 070	924 013	7 831	950 300	32 266
Nord-Trøndelag	359 973	268 992	1 429	260 062	45 000
Nordland	2 465 687	1 409 103	26 458	1 704 668	212 095
Troms	714 380	541 498	4 425	526 801	66 136
Finnmark	86 532	56 489	328	59 634	10 028
Sum	32 691 174	20 178 896	206 568	21 237 796	1 495 469

Antall personer er eksklusiv fører.

Som det fremgår av Tabell 2-6 var produksjonen med bilferjer i Norge i 2011 på totalt i underkant av 33 mill. personbilenheter (PBE)¹². Fylket med størst produksjon målt i PBE, var Møre og Romsdal som alene stod for om lag 30 prosent av det totale antall transporterte PBE. Samme år befraktet ferjene 20,2 mill. kjøretøy og ca. 207 000 motorsykler. Når det gjelder antall personer reiste drøyt 21 mill. med ferjene i 2011 (eks. førere av kjøretøy). Flest personer reiste med ferjene i Møre og Romsdal, fulgt av Hordaland og Rogaland. I fire fylker ble det i 2011 gjennomført over 200 000 avganger; Møre og Romsdal (432 882), Hordaland (283 262), Nordland (212 095) og Sogn og Fjordane (207 075). Samlet utgjorde turene i disse fire fylkene om lag 76 prosent av alle turene som ble gjennomført med bilferjer i Norge i 2011.

2.3 Oppsummering

Gjennomgangen av organisering og omfang av norsk kollektivtransport viser at variasjonene er betydelige.

Vi har sett at det er en trend mot å organisere kollektivtrafikken i egne administrasjonsorganer med bruttokontrakter i fylkeskommunene. Om lag halvparten av norske fylkeskommuner har i dag opprettet egne selskap eller foretak

¹¹ Det finnes et innlandsferjesamband (Randsfjordferja i Oppland) som går mellom Tangen og Horn. Dette sambandet er ikke med i statistikken til Statens vegvesen.

¹² Antall personbilenheter (PBE) er en størrelse som sier noe om hvor stor plass og hvor stor belastning det enkelte kjøretøy utgjør for fergen/fergedekket. PBE-begrepet gir mulighet for lettere å beregne produksjon i ferjedriften. Eksempelvis har en personbil <5m er PBE-verdi på 1,025, mens et vogntog lengre enn 19 m har en PBE-verdi på 10,682.

som kjøper inn transporttjenester. I tillegg opererer NSB og ekspressbussene som selvstendige kommersielle aktører. Det finnes noe samarbeid mellom de ulike aktørene i dag, men flere fylkeskommuner mener samarbeidet med nabofylket eller de kommersielle operatørene kunne vært bedre.

Dersom vi ser på den totale produksjonen av kollektivtransport i Norge, ser vi at de fleste reisene foregår med buss i og rundt byer. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at over halvparten av kollektivreisene i Norge foregår i Oslo og Akershus når vi bruker reiser som enhet. Dette bildet holder seg også når vi ser nærmere på tall for henholdsvis buss, jernbane og båttransport. Oslo og Akershus har over tredobbelt så høy andel av passasjerer som det nest største bussfylket i landet Hordaland. Videre viser tall for jernbanetransport at 84 prosent av alle togpassasjerer reiser med lokaltog, av dem reiser 73 prosent innenfor hovedstadsområdet. Til slutt seiler Oslo og Akershus også opp som det største båtfylket med 45 prosent av antall gjennomførte reiser i landet.

Dersom man teller transportarbeidet i stedet for antall passasjerer, blir imidlertid bildet annerledes og tallene noe jevnere. Dette er fordi man i et slikt regnestykke også tar med reiselengden, som naturlig nok er relativt kort i Oslo og Akershus. Med slike beregninger til grunn utgjør fylkesgrensende busstrafikk (ekspressbussene) 12,4 prosent av produksjonen uten at passasjertallet er tilsvarende høyt. Antall påstigninger for fylkesgrensekryssende transport utgjør kun 3 prosent.

Vi har sett at de fleste kollektivreiser foregår i sentrale strøk, og da spesielt i landsdeler med høy befolkningstetthet og store byer. Intercitytog og ekspressbusser utgjør den største andelen av lange regionale reiser. Det er sannsynlig at det vil være vanskeligere å få flere over på kollektive transportmidler jo lengre reiser det er snakk om. Ved reiser på tvers av landsdeler er det nærliggende å tro at mange vil benytte seg av fly eller privat bil. Dette kan tale for at man i første omgang bør satse på å forenkle takstsystemene i storregioner, da utbyttet av en enklere reise i slike områder vil være størst for kunden.

3 Takstsystemer og trafikkinntekter i norsk kollektivtransport

Takstmyndigheten for lokal kollektivtransport ligger til fylkeskommunen, og takstene blir i stor grad politisk bestemt. Da fylkeskommunene fikk full takstfrihet i 1987, gjaldt det alle produkter bortsett fra landsomfattende rabatter for barn, honnør og militær. Siden det har takstsystemene utviklet seg i ulike retninger. De kommersielle operatørene har også ulike takstsystemer, som er kommersielt fundert og ofte skiller seg fra fylkeskommunenes.

Grensene for hva som er lokal kollektivtransport og hva som er fylkesgrensekryssende kollektivtransport kan være vanskelig å skille og glir ofte inn i hverandre. I dette kapitlet konsentrerer vi oss hovedsakelig om de fylkeskommunale takstsystemene og fylkeskommunenes inntekter fra billettprodukter. Først vil vi imidlertid se nærmere på hvilken type transport som ikke er integrert i de fylkeskommunale takstsystemene.

3.1 Transport utenfor det fylkeskommunale takstsystem

Det er stort sett fylkesgrensekryssende transport som ikke er en del av de fylkeskommunale takstsystemene. Som vi har vært inne på tidligere eksisterer det imidlertid en del samarbeid mellom fylkesgrensekryssende operatører og fylkeskommunene, så en slik skillelinje er ikke alltid gitt. Operatører som er en del av lokal kollektivtransport, men som har et eget takstsystem er stort sett båttransport og ferjer.

Vi vil nedenfor kort skissere hovedprinsippene i takstsystemene til de operatører som opererer utenfor de fylkeskommunale takstsystemene.

3.1.1 Takstsystem tog

NSB har et avstandsbasert takstsystem, noe som innebærer at billettprisen avhenger av hvor lang reisen er. NSB har definert antall kilometer mellom hver enkelt stasjon i sitt rutenett.

Prisen beregnes på grunnlag av avstanden mellom stasjonen hvor den reisende går om bord på toget og stasjonen hvor den reisende går av toget. Man kan dermed si at NSB har et rent geografisk takstsystem som er likt for togtilbudet i hele landet. Dette innebærer at det i utgangspunktet skal være en klar sammenheng mellom reiselengde og pris, men som Tabell 3-1 viser er ”kilometerprisen” for en reise med ordinær billett fra Oslo til Bergen 20 % høyere enn den er for en reise fra Trondheim til Bodø.

Tabell 3-1 Pris per km for reiser med NSB til ordinær pris på utvalgte strekninger.¹³

Strekning	Fra-til	Ordinær pris (kr)	Lengde (km)	Pris kr/km
Dovrebanen	Oslo S - Trondheim S	809,-	492	1,64
Bergensbanen	Oslo S - Bergen	804,-	471	1,71
Rørosbanen	Hamar - Støren	687,-	431	1,59
Nordlandsbanen	Trondheim S - Bodø	1037,-	727	1,43

NSB har et stort nettverk og utstrakt samarbeid med fylkeskommunene. Billettsalg skjer via billettautomater, billettkontor på de største stasjonene, mobiltelefon og nettsalg, i tillegg til salg hos konduktør om bord på togene. NSB anvender et databasert billetteringssystem som kan håndtere ulike billettprodukter, noe NSB i og for seg allerede tilbyr i og med at mange av togreisene går gjennom flere fylker. En oversikt over billettkategoriene som kan kjøpes av NSB fremkommer av Tabell 3-2.

Tabell 3-2 Tilgjengelige billettyper ved reiser med NSB (www.nsb.no).

Billettype	
Ordinær billett	Kan kanselleres og refunderes frem til avreisetidspunkt.
Minipris	Et antall billetter på alle avganger med NSB Regiontog legges ut til 199, 299, 399 og 499 kr. Prisen vil variere over tid og få Miniprisbilletter er tilgjengelig på de mest populære avgangene. Billetten kan ikke avbestilles/endres eller refunderes.
Periodebillett	Periodebillett kan kjøpes for 7 dager, 30 dager eller 12 måneder. Billetten er refunderbar når det foreligger 100 % sykemelding i minimum 7 dager. Det trekkes et gebyr for denne tjenesten.
Barnebillett	Barn under 4 år reiser gratis, og ett barn fra 4 år og inntil fylte 16 år reiser gratis sammen med voksen med ordinær enkeltbillett. For øvrig får barn inntil 16 år 50 % rabatt på ordinær voksen billettpris.
Enkeltillett student	Elever som er 16 år og eldre og som innehar skolebevis får 25 % rabatt av ordinære priser. Studenter som fremviser legitimasjon og bekreftelse på betalt semesteravgift får 25 % rabatt på ordinære priser.
Periodebillett student	Studenter mellom 16 og 30 år får ca. 40 % rabatt ved kjøp av 30 dagers periodebillett. Legitimasjon og bekreftelse på betalt semesteravgift må fremvises. Rabatten gjelder ikke for 7 dagers periodebillett.
Honnør	Personer over 67 år, uføretrygdede, blinde og svaksynte får 50 % rabatt ved kjøp av ordinære billetter. Legitimasjon må fremvises.
Nasjonalt ledsagerbevis	Ledsagerbevis for funksjonshemmede som er utstedt av kommunen, gir 50 % rabatt til kortholderen og 50 % rabatt til ledsageren på ordinær voksen billett.
Militær	Vernepliktige i uniform får 90 % rabatt ved fremvisning av gyldig vernepliktshort. Vernepliktige i sivil får 50 % rabatt ved fremvisning av Forsvarets identitetskort.
Kundekort	Pris 750,-, gir 20 % rabatt på alle NSBs togavganger. Rabatten gjelder ikke ved lokale reiser innen Oslo og Akershus, i kombinasjon med andre rabatterte billetter, periodebilletter eller når prisen blir lavere enn minstetakst på 35 kr.
Klippekort	Kan kjøpes på betjente stasjoner og kundesenter.

Som det fremkommer av Tabell 3-2 tilbyr NSB er rekke reiseprodukter på sine togruter.

¹³ Priser er hentet fra www.nsb.no. Lengde på de enkelte jernbanestrekninger er hentet fra www.wikipedia.no.

3.1.2 Takstsystem ekspressbuss

Ekspressbussene i Norge opererer på kommersiell basis med markedsbaserte takster. Det finnes derfor ikke noe enhetlig takstsystem innenfor ekspressbussnæringa. Norway bussekspress (NBE) samordner ikke takstene til sine medlemsselskaper. Selskapene baserer seg i hovedsak på salg gjennom forhåndsbestilte billetter over internett eller salg hos fører.

Selv om det ikke er etablert et felles takstsystem, har de ulike takstsystemene hos selskapene klare likhetstrekk. De fleste har et kilometerbasert takstsystem, mens det særlig for kortere linjer, som NBEs flybuss til Gardermoen benyttes et sonesystem. Det er også to selskaper som benytter seg av forhåndsbestilte billetter som prises etter prinsipper om dynamisk prising (yield management), som Lavprisekspressen og Nettbuss' Bus4You og GoByBus.

Tabell 3-3 Eksempel på tilgjengelige billetter på en ekspressbusstreking (valgt Sørlandsekspressen¹⁴).

Billetttype	Forklaring
Ordinær billett	Nettbilletter kan refunderes ved avbestilling inntil 24 timer før avreisetidspunktet som står på billetten. Tur/retur-billetter regnes som én billett og kan kun refunderes i sin helhet. Avbestilling av tur/retur-billetter må skje senest 24 timer før første avreisetidspunkt. Prisen varierer med distansen, men har 110 kroner som minimumstakst og 360 som maks. For de lengre stekningene ligger prisen i rommet 1,1 – 1,8 kr /km. Lavest for de lengste distansene ¹⁵ .
Barn	Barn under 4 år reiser fritt, når reisen foretas sammen med en voksen person. Barnetakst fra 4 til 16 år. Definert ut i fra distanse. Det gis ikke ytterligere rabatter på barnetakst. Barn/Skole/Student/Honnør rabatt ligger på mellom 33 og 45 prosent avhengig av strekning ¹⁶ .
Skole/Student	Rabatten for studenter ved universitet, høyskoler, akademier og elever ved offentlig godkjente skoler med minimum 3 mnd varighet. Studentmoderasjon gis til norske og utelandske studenter med studium i Norge eller utlandet med gyldig legitimasjon.
Honnør	Gis til personer som: Har fylt 67 år Mottar uførepensjon i folketrygden Er blinde Er ektefelle/samboer med og reiser sammen med person som har rett til honnørbillett etter pkt a),b) eller c). Det gis ikke rabatt til ledsager, unntatt døvblind + ledsager som regnes som én honnørreise.
Militærmoderasjon	Vernepliktige soldater (korp. El menige) inne til førstegangstjeneste samt befalskoleelever/militære lærlinger/ HV-mannskap og repetisjonsoldater på øvelser/kurs. -Vernepliktige soldater uten uniform innrømmes 50% rabatt. - Vernepliktige soldater i uniform innrømmes 90% rabatt.
Grupperabatter	Grupperabatter (f.o.m. 9,1 km) Mot forhåndsbestilling: 1 person gratis per 10 reisende i gruppe. Vennligst bestill minimum 24 t. før avreise (før kl. 1400 på ordinær virkedag).
Tur/retur	Ved kjøp av Tur/returbillett og er på mellom 14 og 18 prosent for voksenbilletter og mellom 5 og 28 prosent for barn/honnør/student.

¹⁴ <http://www.nor-way.no/priser/soerlandsekspressen-article2903-110.html>

¹⁵ Regnet ut ved distanse på et utvalg delstrekinger fra finn.no og takst fra <http://www.nor-way.no/priser/soerlandsekspressen-article2903-110.html>

¹⁶ Oppgitt i egen tabell.

På samme strekning kjører Lavprisenekspressen¹⁷ med en dynamisk prissetting.

Tabell 3-4 eksempel på takststruktur ved dynamisk prising.

Billetttype	Kommentar
Lavprisbillett	Billetten kan ikke endres. Koster mindre enn full fleks. (Oslo-Krisiansand 49 - 319 kroner. For Barn/Student/Militær/Honnør gir en maksimal pris 199 kroner for Lavprisbilletter på strekningen Oslo-Kristiansand).
Fullprisbillett	Fullprisbilletter (full fleks) har full fleksibilitet og kan avbestilles og endres inntil siste virkedag før avreise. Endringer og kanseleringen kan kun utføres på hverdager. Endringer må varsles enten over telefon (i kontortiden) eller e-post. Endringer eller kanselering må sendes innen 24 timer før avreise, også i helger. Avbestillingsgebyr pålydende 49 kroner tilkommer. Oslo-Kristiansand 360 kroner
Barn	Barn mellom 0 - 3 år tas med gratis i følge med en voksen, men må angis på reservasjonen. Fra fylte 3 år gjelder vanlig billettreservasjon. Barnebillett for barn under 16 år er kun gyldig sammen med legitimasjon.
Studentbillett	Studentbillett gis bare til studenter/elever som er 16 år og eldre sammen med gyldig studentbevis. Rabatten gjelder for studenter ved universitet, høyskoler, akademier, og lignende lærestedstasjoner, elever ved offentlige skoler og godkjente privatskoler av liknende art som de offentlige. Skolen må ha en varighet på minimum 3 måneder. Student rabatt skal bare gis når studenten/eleven deltar i ordinær undervisning, ikke ved spesialkurs, praktikantarbeid. For utenlandske studenter gjelder samme bestemmelser og krav til legitimasjonsom for norske studenter.
Militærbillett	Militærbillett gjelder kun for personer som er i førstegangstjeneste eller siviltjeneste og er kun gyldig ved reise i militær uniform eller ved fremvisning av vernepliktsbok.
Honnørbillett	Honnørbilletter gjelder for følgende passasjergrupper: Personer over 67 år, har gyldig honnørkort, blinde og døvblinde. Honnør billett gjelder ikke for ledsager. Førerhund for blinde samt politihunder befordres fritt.
Sjansebillett	Kjøpes på holdeplass, hvis det er kapasitet på bussen. Pris er lik fullprisbillett.

Som det fremgår av eksemplene i Tabell 3-3 og Tabell 3-4 har ekspressbusselskapene ulike prissetting og prisstruktur, men likevel mange likheter. Sørlandsekspressen har en prisstruktur som minner om den vi finner i NSB, men noe forenklet og med avrundede priser. Lavprisenekspressen benytter dynamisk prissetting, men har likevel moderasjoner, i form av lavere maksimalpriser for utvalgte grupper reisende.

3.1.3 Takstsystem båtruter

Det varierer hvorvidt båttransport er del av det fylkeskommunale takstsystemet. Det finnes mange mindre operatørselskaper innenfor båttransporten. Vi vil derfor ikke gå noe nærmere inn på de ulike takstsystemene disse benytter, men gi en oversikt over hvilke båtoperatører som inngår i fylkeskommunens takstsystem og hvilke som opererer med egne systemer.

Hvis vi ser litt nærmere på båtrutene i kystfylkene, så er takstsystemet til båtrutene i Akershus (4 passasjerruter; Aker Brygge-Nesoddtangen, Oslo-Slemmestad, Oslo-Nesodden vest, og Nesoddtangen-Lysaker) samt internrutene i Oslo integrert i

¹⁷ <http://lavprisenekspressen.no/index.php/lpe/reisevilkaar/Pkt.-14.-Billetter-og-gyldighet>

takstsystemet til Ruter. I Østfold har fylkeskommunen ansvaret for en båtrute til/fra Hvaler. Denne drives på nettokontrakt og er ikke en del av takstsystemet i fylket. Telemark har båtruter der takstsystemet er det samme som for bussrutene. I Vestfold har en to båtruter med sitt eget takstsystem. Aust-Agder har en kommersielt drevet ferjerute samt en ferjerute som mottar fylkeskommunale tilskudd, som i dag ikke er integrert i det fylkeskommunale takstsystemet.

Rogaland har flere hurtigbåtruter som opererer med et eget kilometerbasert takstsystem. Det samme gjelder også for Hordaland, med det unntak at en operatør anvender samme billetteringssystem som på buss. På hurtigbåtruten Bergen-Kleppestø betales kun busstakster. Sogn og Fjordane har et betydelig antall hurtigbåtruter. Passasjerene kan ikke benytte verdikort kjøpt på buss ved reiser med hurtigbåt, men et kombikort kan benyttes både på buss og hurtigbåt. I Florabassenget opereres det med et eget kort.

I Sør-Trøndelag har alle hurtigbåtrutene vært ute på anbud. I dag benyttes nettokontrakter, men en overgang til bruttokontrakter planlegges. T:kortet kan benyttes på hurtigbåtene. I Nordland kan Nordlandskortet benyttes på de hurtigbåtrutene som drives på bruttokontrakter. Her opereres det med de samme reiseprodukter som for buss. I Troms kan Tromskortet benyttes på hurtigbåt i tillegg til på buss. På hurtigbåt er det vanligst å benytte Tromskortet som et verdikort der penger trekkes fra kortet når en reise foretas. Det er bruttokontrakt på alle hurtigbåtruter med ett unntak. I Finnmark jobbes det med anbudsutsetting av både hurtigbåt- og bussruter. Hurtigbåtene har sitt eget takstsystem som ikke er samordnet med det øvrige kollektivtilbudet med buss.

3.1.4 Takstsystem for ferjer

Ferjene har et eget takstsystem ”riksregulativ for ferjetakster”, delt inn i 9 kjøretøygrupper (lengdegrupper) pluss MC, samt egne takster for passasjerer i kjøretøy og passasjerer som reiser uten kjøretøy. Takstene øker med sambandslengden, og er like for hele landet. Det koster altså det samme å frakte en personbil på et ferjesamband på 7 kilometer både i Møre og Romsdal og i Troms.

Selv om fylkeskommunene overtok flere ferjesamband fra staten ved forvaltningsreformen i 2010, har alle fylkeskommunene videreført det takstsystemet som i en årrekke har vært benyttet på riksvegferjene. Dette er i og for seg naturlig da de også benyttet dette takstsystemet på de ferjesambandene som var fylkesveisamband før forvaltningsreformen. For passasjerer uten bil som bruker ferjene som en del av fylkeskommunens kollektivtransportsystem, kan enda et takstsystem å forholde seg til komplisere reisen. Det at ferjene holdes utenfor takstsystemet for øvrig kollektivtransport i fylket skaper unødvendige barrierer for kollektivreisende og gjør samordnet billettering vanskelig.

Det har imidlertid vist seg å være utfordrende å endre riksregulativet, som inneholder flere komplekse rabattordninger for brukerne. Et utdrag fra riksregulativet for ferjetakster er vist i Tabell 3-5.

Tabell 3-5 Utdrag av riksregulativet for ferjetakster (Statens vegvesen).

RIKSREGULATIV FOR FERJETAKSTER												
Gjeldende fra 1. januar 2012 inkludert 8 % mva.												
Sone	Persontakster:		Takster for kjøretøy inkl fører etter kjøretøyets totale lengde, inkl. last:									Mot.sykl., mopeder inkl. fører
	Voksne	Honnør Barn	T.o.m. 6,0 m	6,01 - 7,0 m	7,01 - 8,0 m	8,01 - 10,0 m	10,01 - 12,0 m	12,01 - 14,0 m	14,01 - 17,0 m	17,01 - 19,0 m	19,01 - 22,0 m	
nr:	A1:	A2:	B2:	B3:	B4:	B5:	B6:	B7:	B8:	B9:	B10:	C:
1	23	11	50	127	152	208	261	315	395	460	540	40
2	24	12	57	142	168	227	281	339	419	484	573	43
3	26	13	63	156	184	247	302	363	444	508	597	44
4	28	14	69	169	200	266	323	379	468	532	621	47
5	29	15	75	184	216	286	347	403	492	565	653	49
6	31	15	81	198	232	303	363	428	516	589	678	52
7	32	16	87	211	248	323	387	452	540	613	702	55
8	34	17	92	226	265	339	403	468	565	637	734	57
9	35	18	98	240	281	363	428	492	589	661	758	60
10	37	18	104	253	297	379	444	516	613	686	782	63
11	38	19	110	268	313	395	468	540	637	718	815	64
12	40	20	116	281	331	419	492	557	661	742	839	67
13	41	21	122	295	347	436	508	581	686	766	863	69
14	43	21	128	310	363	460	532	605	710	790	895	72
15	44	22	133	323	379	476	549	629	726	815	920	75
16	46	23	139	339	395	492	573	645	750	847	944	76
17	47	24	145	355	411	516	589	670	774	871	976	80
18	49	24	151	363	428	532	613	694	799	895	1000	83
19	50	25	158	379	444	549	629	718	823	920	1024	84
20	52	26	164	395	460	573	653	742	847	944	1057	87

Riksregulativet for ferjetakster har en rekke rabattordninger både for person- og kjøretøytakster. Rabattordningene gjør at storbrukere kan oppnå betydelige rabatter med utgangspunkt i fullprisen i riksregulativet.

Sonekort for personer utstedes med 12 klipp. Kortprisen skal være 10 enkeltbillets pris (17 prosent rabatt). Det utstedes ett kort for voksne og ett for barn. Kortene utstedes for en bestemt sone og kan brukes i samband i samme eller lavere sone innenfor et selskaps ruteområde. Kortene kan brukes av flere som reiser sammen. Det er også mulig å kjøpe månedskort. Kortet utstedes for en bestemt person og for en bestemt reisestrekning (utgangspunkt og reisemål), og skal være utstyrt med foto av den reisende.

Det er også mulig å kjøpe månedskort som gjelder både for buss og ferje. For et slikt månedskort skal ferjeandelen utgjøre 50 prosent av takst for månedskort på vedkommende ferjedistanse. Slikt månedskort er kun gyldig for bruk som en del av en bussreise. Totalpris for månedskort for buss og ferje skal ikke være lavere enn for ordinært månedskort for ferje. Månedskortinnehaver skal fremvise dokumentasjon for betalt månedskort på forespørsel fra ferjebetjeningen. På slik dokumentasjon skal aktuell ferjestrekning og betalt pris for den framgå.

Skole- og studentrabatt på 40 prosent gis på månedskort for voksne. Ordningen gjelder for skoleelever og studenter opp til og med 30 år. Gyldig skole-/studentbevis må fremvises ved kjøp. Alle fylkeskommuner skal ha et tilbud om ungdomskort for aldersgruppen 16 – 19 år. Ungdomskortet gir rett til et ubegrenset antall reiser innen et fylke i den perioden kortet gjelder for. Prisen på ungdomskortet fastsettes av fylkeskommunen. Det er opp til fylkeskommunen å slutte avtale med det enkelte rederi/vegkontor hvis fylkeskommunen ønsker at ungdomskortet også skal gjelde på riksvegferjene.

For transport av kjøretøy (med fører), herunder også motorsykler med og uten sidevogn, utstedes sonekort med 40 klipp, slik at 50 prosent rabatt oppnås i forhold til det en enkeltbillett koster. Kortene gjelder en bestemt eier med kjøretøyets eier

påført kortet. Kortene utstedes for en bestemt sone og kan brukes på strekninger i samme eller lavere sone innenfor et selskaps ruteområde.

3.2 Fylkeskommunale takstsystemer

Lokal kollektivtransport opererer stort sett med takster satt av fylkeskommunen. Slik transport består i stor grad av busstransport og skinnegående transport. Når det gjelder båttransport og ferjer varierer det som vi har sett, hvorvidt disse rutene er del av det fylkeskommunale takstsystemet.

Tabell 3-6 illustrerer variasjonene vi finner i de ulike fylkeskommunene. Nedenfor vil vi kommentere tabellen gjennom å gå gjennom hvilke takstmodeller, takststruktur, takstberegningsregler, billettsystem og salgskanaler som gjør seg gjeldende innenfor fylkeskommunale takstsystemer i Norge.

Tabell 3-6 Takstmodeller, enkelt- og månedskortpriser for buss i 2012.

Fylke	Sone-lengde	Antall soner	Enkeltbillett voksen en sone uten rabatt (kr)	Månedskort voksen en sone (kr)	Tillegg enkeltbillett ny sone (kr)	Maksimal betaling (kr)	Kommentarer
Østfold	Kommune	17	30	650	10	50	
Akershus	Variabel	8	30	620	20	110	Maksimal betaling gjelder ved forhåndskjøp. Takstene er de samme for buss, trikk, T-bane, tog og båt.
Oslo	-	1			-	30	
Hedmark	Variabel	73	31	540	15	121	
Oppland	5 km	472	34	450	6-7	Ingen	Minstetakst økt fra 31 kr til 34 kr 1. august.
Buskerud	Variabel	5	30	820	20	108	
Vestfold	Variabel	28	30	620	5	45	
Telemark	Variabel	14	31	690	6-13	209	
Aust-Agder	Variabel	83	30	740	15-17	Ingen	
Vest-Agder	Variabel	65	35	760	12-16	258	
Rogaland	Variabel	136	27	630	6-11	75	
Hordaland	Variabel	500	27	660	7-10	Ingen	
Sogn og Fjordane	3 km	-	27	580	5-6	Ingen	Sone for minstetakst er 6 km. Fra 102,1 – 108 km øker sonelengden til 6 km, og tillegg pr. ny sone er 10 kr.
Møre og Romsdal	6 km	310	30	630	5	Ingen	
Sør-Trøndelag	Variabel	300	33	600	9	170	
Nord-Trøndelag	6 km	470	30	380	7-8	163	Sone for minstetakst (sone 1) er 12 km.
Nordland	10 km	339	32	740	5-16	300	Påslagene fra sone 1-2 er 5 kr, fra sone 3-5 16 kr, fra sone 6-15 10 kr/11 kr på annen hver sone. Fra sone 16-19 er påslaget 5 kr. Så er det fastpris på 250 kr fra sone 20-30, og 300 kr fra sone 31.
Troms	10 km	230	28	640	15-20	300	Månedskortpris øker til 660 kr 1.10.12.
Finnmark	3 km	191	35	580	5-6	1001	

3.2.1 Takstmodeller

De vanligste takstmodellene tar utgangspunkt i enten enhetstakster, avstandstakster eller soner.

Det har skjedd en trend mot sonebaserte takstsystemer i de fleste fylker, noe som trolig henger sammen med innføring av elektroniske billetteringssystemer. I 2006 hadde 7 av fylkene sonebaserte takstsystemer og 11 fylker kilometerbaserte takstsystemer, mens Oslo hadde enhetstakst. I 2012 har 5 fylker (Oppland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Nord-Trøndelag og Finnmark) avstandsbaserte takstmodeller mens de resterende 14 fylkene opererer med mer fleksible sonebaserte takstmodeller. Sonesystemene er ofte tilpasset reisestrømmene og antall reisende innenfor et fylke eller ansvarsområde. Dette innebærer at den største sonen ofte ligger rundt byene, mens sonene utover blir noe mindre.

Som vi ser av Tabell 3-6 kan størrelsen på de geografiske sonene i sonetakstsystemet variere. I de fylkene som har fleksible soner, er det derfor svært vanskelig å beregne hvor mye takstene øker når eksempelvis reiselengen øker med en km. Tillegget til enkeltbillett voksen varierer fra 5-20 kr i de ulike fylkene når reisen krysser en sonegrense. Videre ser vi at 12 fylkeskommuner har en maks grense for tillegg dersom kunden krysser et gitt antall soner.

Et av fylkene som ikke har noen maks grense for tillegg i prisen er Sogn og Fjordane. I taksttabellen deres vil månedskort for voksen på det meste komme opp i 19 470 kroner, mens enkeltbillett for voksen på det meste kan komme opp i 910 kroner. Det er nok imidlertid ingen som vil kjøre så langt innenfor fylket at de i realiteten vil komme til å måtte betale så høye takster. Det er imidlertid en illustrasjon på hvordan ulike takstmodeller skaper ulike forutsetninger for prisberegning i fylkene.

3.2.2 Takststruktur

Takststrukturen omfatter definisjoner og rabattordninger tilknyttet de reiseprodukter som tilbys i de enkelte fylkeskommunene.

Takststrukturen har utviklet seg i ulike retninger siden 1987. Staten har imidlertid lagt landsomfattende føringer på rabattordninger for gruppene barn, honnør og militær. Høsten 2002 kom det i tillegg en ordning med landsomfattende skole- og studentrabatt som skulle utgjøre en rabatt på minst 40 % av takstene på voksenbillett (Bekken m.fl. 2006:17). Tabell 3-7 gir en oversikt over hovedproduktene som finnes i de ulike fylkeskommunene i dag, og hvilke definisjoner som er dominerende.

Tabell 3-7 Oversikt over dominerende produkter i 2012 (se Vedlegg 3)

Produkter/prinsipper	Dominerende definisjon	Kommentarer
Enkeltbillett voksen	16-66 år	Ulike takstmodeller (sone, avstand). Noen fylker gir rabatt for ungdom/student
Periodebillett (P)	Periode på 30d. <i>Ulike varianter.</i>	I noen fylker må reisestrekningen defineres for periodebillett. De vanligste variantene er 14d og 30d. Trøndelag har valgfritt fra 7-185d, Oslo og Akershus har 365d. Kun Nordland har P for militær
Barn (B)	4-15 år. <i>Periode- og enkeltbillett</i>	Nordland og Østfold har definert barn som 6-15. 14 fylker har P for B
Ungdom (U)	16-19 år. <i>Periodekort</i>	Rogaland (15-20) og Østfold (16-24) er unntakene. Kun Troms og Østfold gir rabatt for enkeltbillett
Ung voksenkort (UV)	20-29 år. <i>Kun seks fylker har produktet som periodekort</i>	Vestfold, Telemark, Agder-fylkene og Troms. Nordland har definert UV som 16-23
Student (S)	Ingen. <i>Store variasjoner. Periode- og enkeltbillett</i>	8 fylker har S for alle med studentbevis. 3 fylker har definert S som 16-30. 2 fylker har definert S som 16-34. Rogaland har definert S som 21-31 Troms har ikke produktet (se dog UV). Ruter har definert S som 20-29 i Oslo og Akershus. 10 fylker gir rabatt for enkeltbillett
Militær	Likt overalt. <i>Enkeltbillett</i>	Rabatt i alle fylker. Rabatt etter minstetakst i 10 fylker
Honnør (H) 67/ufør/blind/ektefelle	Likt overalt. <i>Periode- og enkeltbillett</i>	10 fylker har P for H
Sykkel/hund	Barnetakst sykkel. Ingen for hund	10 av fylkene tar barnetakst for hund og sykkel (i 2 av disse fylkene er liten hund på fanget gratis). I 4 fylker tas det kun barnetakst for sykkel. I 3 fylker er både hund og sykkel gratis hvis det er plass.

I Tabell 3-7 ser vi at gruppen Voksen i alle fylker kan velge periodekort for 30 dager. Det finnes imidlertid ulike varianter. I mange fylker kan man velge periodekort for 14 dager, noen har også 7 dager, 60 dager, 180 dager osv. Trøndelag har valgt en fleksibel løsning hvor kunden helt fritt kan velge en periode fra 7-185 dager. Oslo og Akershus har innført årskort.

Flere fylker er stolte av ungdomskortet sitt, som gir rabatter og spesielle rettigheter til ungdom mellom 16 og 19 år (med noen unntak). Utviklingen av dette produktet henger sammen med regelverket for skoleskyss, som gir fylkeskommunen dispensasjon dersom de tilbyr et tilfredsstillende rutetilbud og rabatt gjennom et ungdomsprodukt. Flere fylkeskommuner gir ungdommene spesielle rettigheter med dette kortet, som i mange fylker gjelder på alle transportmidler (også jernbane/hurtigbåt/ekspresstruter) i hele fylket. I noen tilfeller gjelder ungdomskortet også i nabofylket.

Alle fylker har rabatter for gruppene Barn, Honnør, Militær og Student, som staten har lagt føringer på. For de tre første gruppene gjelder rabattordningene for enkeltbillett, men ikke alle fylker tilbyr rabatt til de samme gruppene for periodekort. For gruppen Student varierer det hvilke krav fylkeskommunene har satt, det er derfor ikke alltid studenter får tilgang på studentrabatten. Det kan være fordi de er for gamle, eller at de ikke har studieplass i det gjeldende fylket. Alle fylker tilbyr periodekort for Student eller lignende, men vi ser at kun 10 fylker gir rabatt for enkeltbillett i denne gruppen.

Hele seks fylker tilbyr et produkt som kalles Ung Voksen. Denne rabatten gjelder kun for periodekort for alle unge i alderen 20-29 år (16-23). Troms har UV-kortet som erstatning for studentkort. Dette produktet har samme pris som studentkort, og blir for mange studenter en erstatning for studentkort, dersom de slutter å studere før fylte 30.

Hele 14 fylker tar barnetakst for sykkel, mens det i noen fylker er gratis å ta med sykkel dersom det er plass. Flere fylker tar også barnetakst for hund, men det er i noen fylker knyttet unntak til små hunder som kan sitte på passasjerens fang. I noen fylker er man også restriktive til å ta med hund på bussen. Dette kan ha sammenheng med at ekspressbussene er blitt mer restriktive til å ta med hund på sine avganger.

3.2.3 Takstberegningsregler

I begrepet takstberegningsregler ligger prinsippene for prisberegning av en reise samt betalingsbetingelser og øvrig regelverk knyttet til bruken av den aktuelle tjenesten.

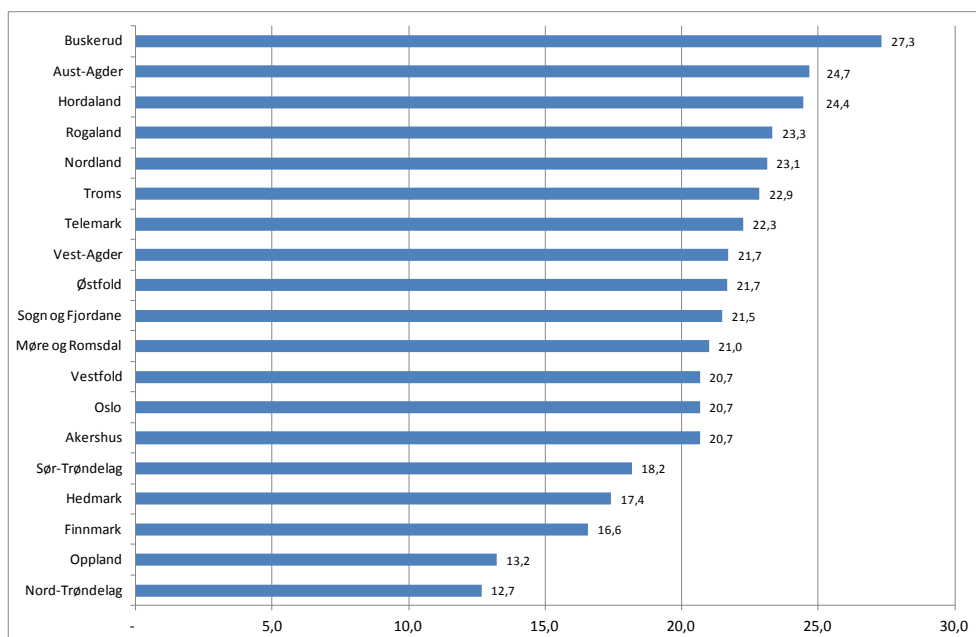
Prinsippene for prisberegning av en reise samt betalingsbetingelser og øvrig regelverk knyttet til bruken av kollektivtransporttjenestene, varierer en del mellom fylkeskommunene. I Tabell 3-6 ovenfor har vi gitt en oversikt over hvordan en enkeltbillett voksen i sone 1 prises samt hva et månedskort for voksne i sone 1 koster.

Enkelte fylker opererer med maksimal betaling for en enkeltbillett. Hvordan takstene øker med avstand gir takstpåslaget ved sonepassing en indikasjon på. Ut fra Tabell 3-6 ser vi eksempelvis at minstetaksten for en voksen varierer fra 27 kr (Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane) til 35 kr (Vest-Agder og Finnmark).

Månedskortprisen varierer betydelig mer enn enkeltbillettprisen. Månedskortet er rimeligst i Nord-Trøndelag med 380 kr, og dyrest i Buskerud med 820 kr.¹⁸

Ut fra tallene i Tabell 3-6 kan vi utlede hvor mange reiser til enkeltbillett som må gjennomføres pr. måned for at det skal lønne seg å anskaffe månedskort. Dette illustreres av Figur 3-1.

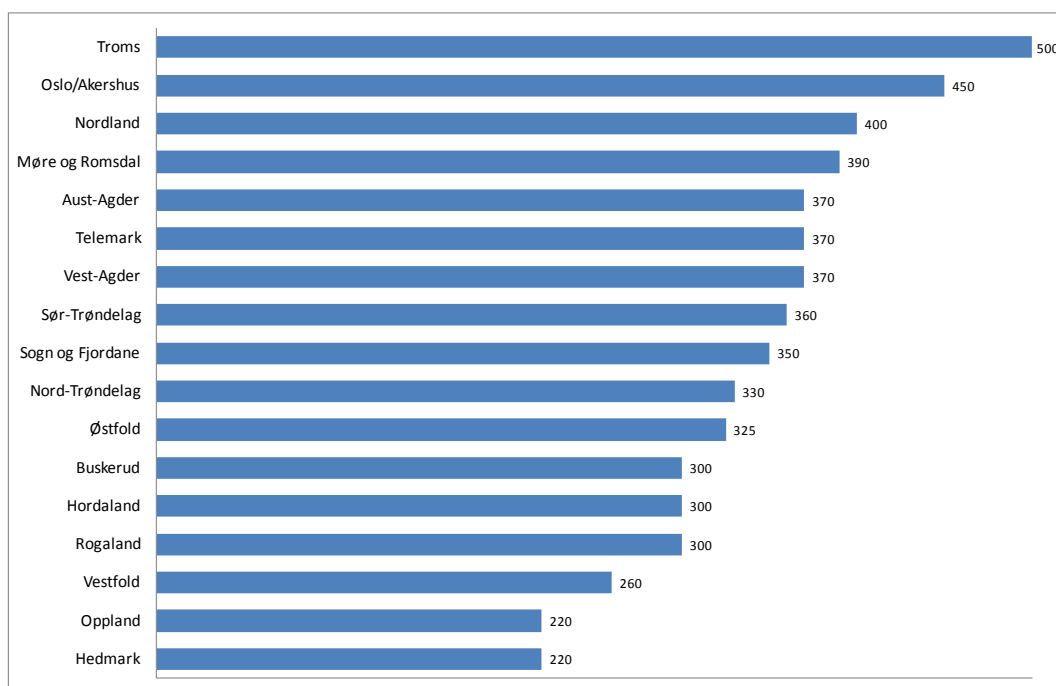
¹⁸ Det kan nevnes at månedskortet i Agderfylkene gjelder for reiser i begge fylkene.



Figur 3-1 Minimum antall reiser med enkeltbillett voksen pr. måned som gjør månedskort lønnsomt for de reisende. Tall fra august 2012.

Som det fremgår av Figur 3-1, vil det lønne seg for en voksen i Nord-Trøndelag og Oppland å anskaffe seg månedskort dersom en foretar mer enn 13 enkeltreiser pr. måned. Bor en i Buskerud ligger ”break even” på 27 reiser.

Alle fylkeskommunene unntatt Finnmark tilbyr et ungdomskort (månedskort) til personer fra 16 til og med 19 år (med noen unntak). I Figur 3-2 har vi gitt en oversikt over hvordan prisen på ungdomskortet varierer mellom fylkene i 2012.



Figur 3-2 Pris for ungdomskortet i de ulike fylkene i 2012.

Som det fremgår av Figur 3-2 er det betydelige forskjeller i prisen på ungdomskortet. Oppland og Hedmark har det klart billigste kortet (220 kr) mens Troms ligger på pristoppen (500 kr). Det er imidlertid noe ulike betingelser knyttet til bruken av kortet. I Troms gir eksempelvis kortet fri reise med buss, båt og ferje i hele fylket. I Oslo og Akershus er det lavere pris tilgjengelig for reiser i sone 1 (310 kr) og sone 2 (380 kr). Kortet i Agderfylkene kan benyttes i begge fylker. I Sør-Trøndelag gjelder kortet reiser med buss i Stor-Trondheim. Sør-Trøndelag har valgfri lengde på periodekort. Fastpris dag 1: kr 54,70 kr. Pris for dag 2-38 ved kjøp av inntil 39 dager: 18,82 kr. Rabatt for ungdom 16-20 år: 40%. Pris fylkeskort buss/trikk/båt: 500 kr.

Dersom vi sammenholder tallene i Figur 3-1 med skolereisenes andel av antall kollektivreiser i Figur 3-2, finner vi en interessant sammenheng. Det er stort sett slik at fylkene med lav månedskortpris (og høy enkeltbillettpris), for eksempel Nord-Trøndelag, Oppland, Finnmark og Hedmark, er de fylkene der skolereiser utgjør en stor andel av antall kollektivreiser. Dette er en indikasjon på viktigheten til inntektene fra skolebarnkjøringen. Siden kommunene må betale barnetakst (50% av fullpristakst voksen) for hver skolereise, er det fristende å legge på fullpristaksten og samtidig tilby et gunstig periodekortprodukt. Denne problemstillingen har sannsynligvis vært en viktig årsak til at fullpristakstene for buss har økt relativt mye de siste årene, samtidig som det har blitt lansert stadig flere rabattprodukter.

3.2.4 Billettsystem og salgskanaler

Billettsystemet vil kunne beskrives med type system som billetteringsmaskiner og programvare, samt navn på leverandør av systemet. I tillegg vil det være naturlig å inkludere aktuelle billettmedium (måter kunden kan dokumentere at reisen er betalt på). Salgskanaler innebærer hvordan billetten selges i de ulike fylkene.

Fara har etter hvert opparbeidet seg en dominerende posisjon som leverandør av elektroniske billettsystemer i norske fylkeskommuner. De fleste fylkeskommuner bruker Faras billettsystemer. Unntakene er Hordaland (Atron), Oslo og Akershus (Vix/Thales/Mobitech), Buskerud (Vix) og Sogn og Fjordane (Mobitech) som har anskaffet systemer fra andre leverandører. NSB har egenutviklet sitt billettsystem.

Det er fordeler og ulemper ved å være så nært knyttet til samme leverandør dersom man skal gjøre endringer i systemet. På den ene siden vil kompetanse være samlet på ett sted, og leverandøren vil ha god innsikt i billettsystemene som er implementert i fylkeskommunene. På den annen side er man mer sårbar dersom leverandøren ikke har kapasitet eller eventuelt vilje til å bidra til å gjennomføre de endringene som må til dersom man skal harmonisere billettsystemene.

Det er flere ulike løsninger for elektronisk billettering i dagens kollektivtrafikk. De fleste norske fylker har et elektronisk billetteringssystem som er utformet i henhold til standardene i Håndbok 206. I tillegg er det begynt å komme flere løsninger knyttet til billettering i kollektivtrafikken, som mobiltelefon og bankkort. Noe av bakgrunnen for innføring av nye, kontantløse betalingsløsninger er faren for ran på busser og trikk. Siden 2010 er det meldt om 17 ran og voldstiltfeller mot sjåfører på disse transportmidlene. Dette har ført til et fornyet fokus på bruk av reisepengekort og mobil billettering (Arbeidsdepartementet 2011:31,35).

Tabell 3-8 gir en oversikt over salgskanalene for reisebevis som finnes i de ulike fylkene. Oversikten er basert på informasjon gitt fra de ulike fylkeskommunene i intervjuer og kan være ufullstendig.

Tabell 3-8 Salgskanaler for reisebevis i ulike fylker

	Kont. på buss	Bank på buss	Kiosk, butikk, automat	Kunde/salgskontor	Mobil bill.	Nett
Østfold	ja	nei	nei	ja	nei	nei
Oslo/Akershus	ja (tillegg)	nei	ja	ja	snart	ja
Hedmark	ja	nei	ja	nei	nei	nei
Oppland	ja	nei	nei	ja	nei	ja ¹⁹
Buskerud	ja	nei	nei	ja	nei	ja
Vestfold	ja	nei	nei	ja	nei	ja
Telemark	ja	nei	nei	ja	nei	ja
Aust-Agder	ja	snart	nei	ja	nei	ja
Vest-Agder	ja	nei	nei	ja	nei	ja
Rogaland	ja	nei	nei	ja	nei	ja
Hordaland	ja	nei	ja	ja	nei	ja
Sogn og Fjordane	ja	nei	nei	nei	nei	nei
Møre og Romsdal	ja	nei	nei	ja	nei	ja
Sør-Trøndelag	ja (tillegg)	nei	ja	ja	ja ²⁰	ja
Nord-Trøndelag	ja	nei	nei	ja	nei	ja
Nordland	ja	ja	nei	ja	nei	snart
Troms	ja	nei	ja	ja	vedtatt	ja
Finnmark	ja	nei	ja	nei	nei	snart ²¹
NSB	ja	ja	ja	ja	ja	ja

Tabellen viser at kjøp av billett eller påfylling av periodekort kontant på buss fremdeles er den dominerende salgskanalen for fylkeskommunal kollektivtrafikk. De fleste fylkeskommuner begynner i tillegg å få nettløsninger hvor kunden kan fylle på periodekortet sitt. Nordland og Aust-Agder har eller vil anskaffe bankautomater på sine busser, slik at kunden kan betale med bankkort.

De fleste fylkene har billettautomater, etablert avtaler med forhandlere eller salgskontorer på sentrale knutepunkt. Kunden kan dermed kjøpe billett og fylle på periodekortet sitt med kontant betaling eller bankkort på disse stedene. Trondheim by er den eneste fylkeskommunen i dag som tilbyr billettsalg for enkeltbilletter via SMS på mobiltelefon. Det jobbes imidlertid med slik løsninger også i andre fylker, og så snart man finner en sikker løsning vil nok dette tas i bruk de fleste steder.

3.3 Trafikkinntekter i lokal kollektivtransport

Nedenfor har vi redegjort for viktigheten av trafikkinntektene i kollektivtrafikken i ulike fylker. Vi har spesielt sett på skolereisenes andel av kollektivreisene i de ulike fylkene. Til slutt har vi analysert hvor stor andel ulike billettprodukter utgjør av trafikkinntektene i kollektivtrafikken i fylkene.

¹⁹ Kun for førstegangskjøp

²⁰ I enhetstakstområdet rundt Trondheim

²¹ Det arbeides i dag med en nettløsning

3.3.1 Trafikkinntektenes betydning

Norske fylker har store variasjoner i befolkningsgrunnlag og topografi, noe som har betydning for inntjening og effektiv drift av kollektivtransport.

Som det fremgår av Tabell 3-9 var trafikkinntektene fra bussrutene i Oslo og Akershus 1,47 mrd. kr i 2011 mens inntektene fra busstrafikken i Nord-Trøndelag kun var på 16 mill. kr. Tabellen illustrerer godt de betydelige forskjellene i inntektsgrunnlag det er mellom fylkene.

Tabell 3-9 Fylkesinterne bussruter: Billettinntekter, offentlige kjøp, totale kostnader i 2011 (mill. kr). (Kilde: SSB/KOSTRA).²²

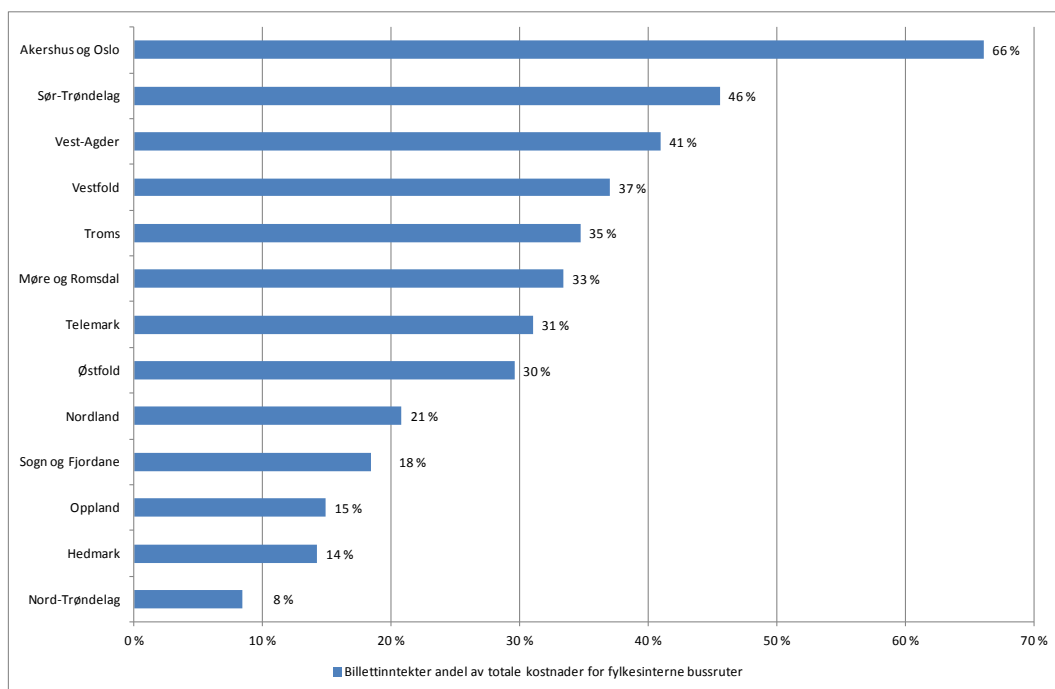
Fylke	Billettinntekt	Offentlige kjøp	Totale kostnader
Akershus og Oslo	1 471	862	2 227
Sør-Trøndelag	319	370	700
Møre og Romsdal	160	310	480
Nordland	76	292	364
Troms	115	220	331
Oppland	49	272	329
Vest-Agder	122	171	299
Østfold	88	268	298
Sogn og Fjordane	51	223	278
Hedmark	39	231	275
Vestfold	92	152	249
Telemark	61	147	198
Nord-Trøndelag	16	188	194

Billettinntekter utgjør trafikkselskapenes inntekter fra kollektivtrafikantenes kjøp av reisebevis. Ruter oppgir i sin årsrapport for 2011 at billettinntektene i Oslo og Akershus var på 621 mill. kr. for t-bane, 350 mill. kr for trikk, 51 mill. kr for båt og 1 153 mill. kr for buss. Årsaken til avviket mellom inntektstallene for Oslo og Akershus som er rapportert fra SSB (og gjengitt i tabellen), og tallene som er oppgitt i Ruter sin årsrapport, har bl.a. sammenheng med rapporteringstidspunktet. Som nevnt innledningsvis blir KOSTRA-tallene rapportert før årsrapporten er ferdig, og er således basert på foreløpige tallestimater.

Offentlig kjøp innebærer myndighetenes netto kjøp av transporttjenester, dvs. det totale tjenestekjøp (inkludert godtgjørelse for skoleskyss) hvis operatørene kjører på nettokontrakter og beholder billettinntektene. Hvis operatørene kjører på bruttokontrakter skal det offentlige kjøpet tilsvare kontraktssummen fratrukket billettinntektene. *Totale kostnader* knyttet til drift av kollektivtransporten innebærer summen av administrasjonskostnader, driftsavhengige kostnader og kapitalkostnader.

Dersom vi skal kunne si noe om hvor viktige trafikkinntektene er, er det ikke nok å betrakte de absolutte kronebeløpene. Vi må se disse i forhold til omfanget av annen finansiering (offentlige kjøp) eller de totale kostnadene knyttet til bussdriften. I Figur 3-3 har vi gjort det siste.

²² Følgende fylker mangler fra statistikken: Buskerud, Aust-Agder, Rogaland, Hordaland og Finnmark.



Figur 3-3 Billettinntektenes andel av totale kostnader for fylkesinterne bussruter (SSB/KOSTRA 2011).

Figur 3-3 viser billettinntektenes andel av totale kostnader i bussdriften. Billettinntektene utgjør en betydelig andel av inntektene for busstrafikken, særlig i de områdene hvor det er mange kollektivreiser. Jo lenger ned i figuren vi beveger oss, desto mer avhengig er fylkenes kollektivtilbud av de fylkeskommunale kjøp av transporttjenester (tilskudd).

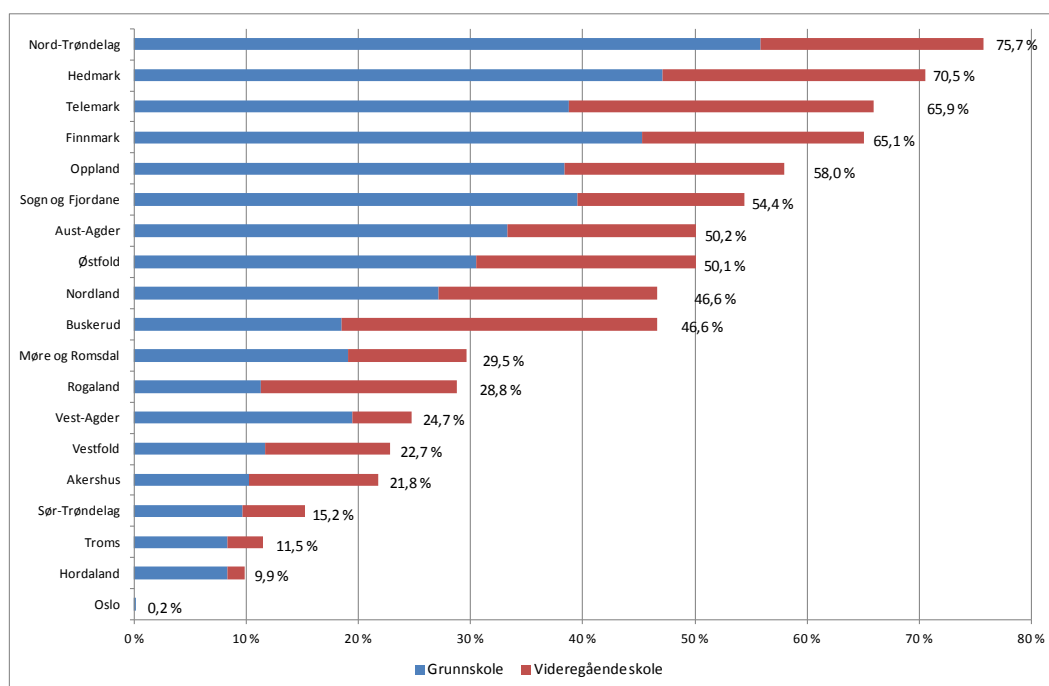
Som det fremgår av figuren, utgjør trafikkinntektene fra busstrafikken i Oslo og Akershus om lag 2/3 av de samlede kostnader til bussdriften i fylkene. I motsatt ende av skalaen finner vi Nord-Trøndelag, der trafikkinntektene kun utgjør 8 prosent av kostnadene til bussdriften. Det betyr at godt over 90 prosent av finansieringen av bussrutedriften i Nord-Trøndelag kommer fra offentlige kjøp.

Der transportørene kjører på nettokontrakter (operatøren beholder trafikkinntektene), skal inntekter fra skolereiser føres som offentlige kjøp. I fylkene som har en stor andel nettokontrakter vil billettinntektenes andel av totale kostnader således bli høyere enn det figuren viser.

3.3.2 Skolereisenes betydning

En betydelig andel av kollektivreisene i mange fylker er skolereiser. Andelen skolereiser varierer imidlertid en god del mellom fylkene, noe som Figur 3-4 illustrerer godt ²³.

²³ Figuren viser andelen skolereiser i prosent av alle reiser for transportformene bilruter, fylkesvegferjer, båtruter, sporveier og forstadsbaner.



Figur 3-4 Skolereisenes andel av totalt antall kollektivreiser (buss og hurtigbåt) 2011 (SSB/KOSTRA).

Figur 3-4 viser at skolereiser utgjør over 50 prosent av alle kollektivreiser i åtte fylker. Fylkene hvor skolereisene utgjør en betydelig lavere del av alle kollektivreiser er i hovedsak storbyfylkene. I de fylkene som ligger øverst i tabellen vil da inntektene fra skoleskyssen være relativt sett betydelig viktigere for fylkeskommunen enn hva tilfellet er for de fylkeskommunene som ligger nederst i tabellen. Skolereisene i Nord-Trøndelag utgjør nesten 76% av alle kollektivreiser, noe som illustrerer hvor viktige disse reisene er for trafikkinntektene i fylket.

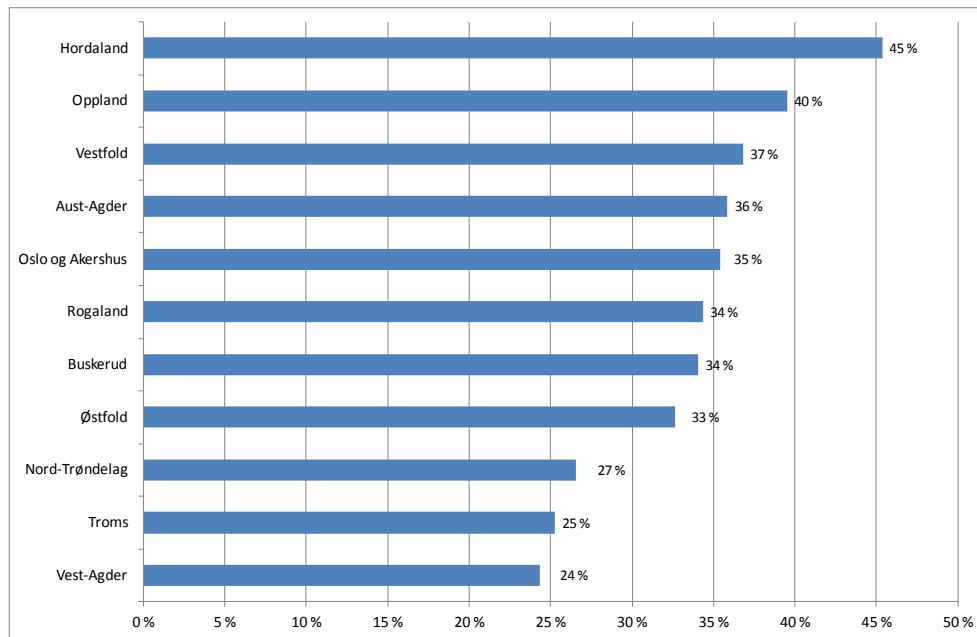
Når det gjelder reiser til/fra videregående skole, er det viktig å peke på at inntektene fra disse reisene er et nullsumspill for fylkeskommunen i og med at det er fylkeskommunene som har ansvaret for videregående utdanning i Norge. Billettinntektene fra skyss av elever i videregående skole vil ”inntektsføres” i samferdselsavdelingen og ”utgiftsføres” i utdanningsavdelingen.

I deler av noen fylker, der kollektivtrafikken er godt utbygd med jevnlig avganger, tilbys ikke gratis skoleskyss. Her tilbys elevene et ungdomskort som koster maksimum 50 prosent av månedskortpris for voksen. Kortet kan da benyttes til alle reiser som eleven måtte ønske å foreta, også utenfor skoletiden. Dette innebærer at andelen skolereiser i figuren vil være noe høyere i fylker der en del av elevene ikke har skolekort. Dette gjelder kanskje spesielt fylkene med de største bysentra.

3.3.3 Trafikkinntektenes fordeling på billettprodukter

Gjennom datainnsamlingen har vi fra 11 fylkeskommuner mottatt tall på hvordan antall reiser og inntektene fra reisene fordelte seg på billettkategorier i 2011. Siden billettkategoriene varierer mellom fylkene samt at registreringspraksis mellom fylkene er noe ulik, er det kun enkeltbillettens andel av trafikkinntektene som vil være fornuftig å sammenholde.

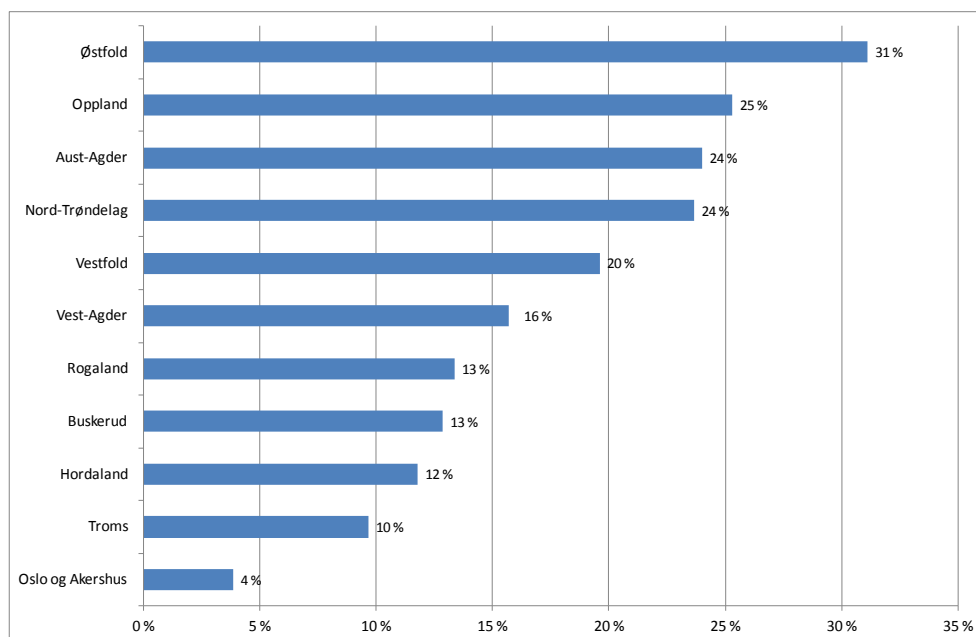
I Figur 3-5 har vi vist hvor stor andel enkeltbillett voksen utgjør av samlede trafikkinntekter i de 11 fylkene vi har data fra.



Figur 3-5 Enkeltbillett voksen. Andel av trafikkinntekter i 11 fylker i 2011.

Som det vil fremgå av Figur 3-5 er det store forskjeller i hvor stor andel salget av enkeltbillett voksen utgjør av de totale trafikkinntektene. I Hordaland utgjør enkeltbillett voksen 45 prosent av trafikkinntektene mens tilsvarende andel i Troms og Vest-Agder er henholdsvis 25 prosent og 24 prosent. Årsakene til de betydelige forskjellene er sammensatt, men tallene gjenspeiler trolig hvor gunstige eller populære de rabatterte produktene er i de aktuelle fylkene. Dessuten er de kun i Vest-Agder, Buskerud og Troms at inntekter fra skolebarnkjøringen er tatt med. Dersom disse inntektene hadde vært tatt med i også i de andre fylkene, ville søylene her blitt noe kortere.

Hvis vi går over til å se på salget av enkeltbilletter hos barn og pensjonister (honnør) for de samme fylkene som ovenfor, får vi en situasjon som visualisert i Figur 3-6.



Figur 3-6 Enkeltbillett barn og honnør. Andel av trafikkinntekter i 11 fylker i 2011.

Figuren viser at andelen solgte enkeltbilletter for barn/honnør utgjør 31 prosent av trafikkinntektene i Østfold men kun 4 prosent av trafikkinntektene i Oslo og Akershus.

3.4 Oppsummering

Kartleggingen av takstsystemene i Norge viser at det finnes store variasjoner. Likevel er det enkelte nøkkelprodukter som er rabatterte etter retningslinjer fra staten. Grensene mellom lokal og fylkesgrensekryssende transport er ofte vanskelig å skille, da fylkesgrensekryssende transport i flere tilfeller utgjør en del av det lokale transporttilbudet etter avtale med fylkeskommunen.

Vi så først på takstsystemene i transport som (ofte) ligger utenfor de fylkeskommunale takstsystemene. Dette gjelder tog, ekspressbusser, enkelte båtruter og ferjer. NSB har et avstandsbasert takstsystem, og mange av de samme billettproduktene som fylkeskommunene. Ekspressbusser og båttransport består av selskaper med individuelle takstsystemer, vi har derfor begrenset omtalen av disse. Vi har til slutt gått gjennom hovedprinsippene i det kompliserte riksregulativet for ferjer, som fremdeles er brukt i de fleste fylkeskommuner.

Takstsystemene i fylkeskommunene varierer både når man ser på takstmodeller, takststruktur og takstberegningsregler. De fleste elektroniske systemene er levert av Fara, og kjøp av billett kontant på buss dominerer som salgskanal. Billettinntektens andel av totale kostnader i bussdriften varierer med om lag 50 prosent mellom Nord-Trøndelag til Akershus og Oslo. Vi ser også at skolereisene utgjør et viktig inntektsgrunnlag i flere fylker. Vi viser til slutt hvor stor andel enkeltbillett voksen, barn og honnør utgjør av billettsalget i 11 fylkeskommuner. I flere fylkeskommuner utgjør disse tre gruppene om lag halvparten av selskapenes samlede trafikkinntekter.

4 Mot en sammenhengende reise? Muligheter og begrensninger

Det finnes store variasjoner i både organisering og omfang av kollektivtransporten hos de ulike fylkeskommunene og kommersielle aktørene. Dette skaper ulike forutsetninger for markedstilpasning, billettinntekter og styringsvilkår.

I dette kapitlet vil vi med utgangspunkt i intervjuer med våre respondenter, drøfte potensielle barrierer og muligheter for å harmonisere takstsystemer. Vi vil analysere det som har kommet frem i intervjuene gjennom å se på styrker, svakheter, muligheter og trusler. Først vil vi imidlertid se nærmere på hva slags muligheter som finnes ved å ta lærdom av erfaringer man har gjort seg i utlandet.

4.1 Erfaringer fra utlandet: Muligheter

Det finnes flere land som har benyttet seg av ulike løsninger som gjør at kunden kan bestille en samlet billett fra A til B uten å forholde seg til de forskjellige operatørene som finnes.

Sverige, Danmark og Nederland har alle hatt ulike tilnærminger til problemet. Sverige har lenge hatt et nasjonalt samarbeid mellom ulike kollektivtransportaktører, som gjør at langveisreisende kan bestille en samlet billett for en reise. I Danmark kan man bruke samme reisekort overalt, og i Nederland har man implementert et felles betalingssystem for kollektivtransport med samme takstsystem i hele landet.

London har i tillegg en spennende modell som vi ikke har plass til å gå noe nærmere inn på her. Systemet er basert på en ”pay-as-you-go”-løsning hvor kontaktløse betalingskort benyttes for innsjekk og utsjekk. Systemet registrerer dermed kun inn- og utpassering knyttet til et betalingsmiddel. Dette åpner for mye lokal takstfrihet, da systemet er basert på en sentral takstmotor. I utgangspunktet belastes hver enkeltreise, men London setter f.eks. tak for hvor mye som kan belastes på en dag, en uke og en måned, slik at kunden får en sømløs overgang fra enkeltbillett- til periodebillettpris.

Takstmotoren vil kunne gi en samordnet plattform på tvers av sentrale takstsystemer, som gir kunden beste pris og en opplevelse av enhetlige takster. En forutsetning for et slikt system er å definere forretningsreglene for dette (f.eks. at det gis rabatt hvis man reiser både på NSB-takst og Ruter-takst, som erstatning for en tilslutningsbillett). Det positive med en slik løsning vil være at man unngår leverandørlåsing. En mulig utfordring er å få kunden til å huske å sjekke ut i systemer uten sperreporter. Dette er noe som bør undersøkes nærmere.

4.1.1 Sverige

Resplus er et nasjonalt samarbeid mellom ca. 50 ulike transporttilbydere som har eksistert siden 1992. Ifølge Andersson (intervju) er ideen at en samordning vil øke kollektivtransportens konkurransekraft, og dermed få flere til å reise kollektivt. Samtidig skal det å reise kollektivt sees på som enkelt, pålitelig og bekvemt.

Resplus er knutepunktet i samarbeidet mellom Samtrafiken og de medvirkende transporttilbydere. I samarbeidet finner vi både buss, tog, t-bane, sporvogn og båt. Samtrafiken eies av 33 trafikkforetak, hvor alle er med i Resplussamarbeidet. Samtrafiken er et privat aksjeselskap som drives uten profitt. Målet er å gjøre kollektivreisen enklere og øke antall reiser. Samtrafiken jobber med trafikkplanlegging, rutetabeller, korrespondanse mellom reisemidler, kollektivinformasjon om aller reisemidler, stasjonsinformasjon og med å få informasjon om problemer og forsinkelser i trafikken ut til transportørene²⁴.

Om lag 15 prosent av billettene som selges via togtrafikkens salgskanaler er, ifølge Andersson, Resplusbilletter. Målsetningen var å lage et felles system som gjorde det mulig å selge billetter til ulike transportmidler på like vilkår og gjennom en felles salgskanal. En Resplusreise har gjennomsnittlig 1,3 bytter. I 2007 åpnet man opp for at det kunne kjøpes Resplusbilletter på reiser som ikke innebærer bytte av operatør. I dag utgjør dette en ikke uvesentlig del av salget, noe som viser at det er et behov for nasjonale salgskanaler, også for lokal og regional trafikk uten bytte av transportmiddel eller operatør.

Likevel innebærer flesteparten av Resplusbillettene bytte av transportmiddel og/eller operatør. Resplusbilletten blir solgt til spesifikke avganger hos de aktuelle operatørene, og billetten gjelder som regel kun på de aktuelle avgangene. Samtidig innebærer en Resplusbillett at man oppnår felles reisevilkår som gjelder på alle de aktuelle transportmidlene man benytter seg av. I tillegg til dette har man en ”kom-frem-garanti” som bygger på at de samarbeidende partene i samvirket hjelper hverandre med å transportere reisende frem til sluttdestinasjonen hvis problemer skulle oppstå²⁵.

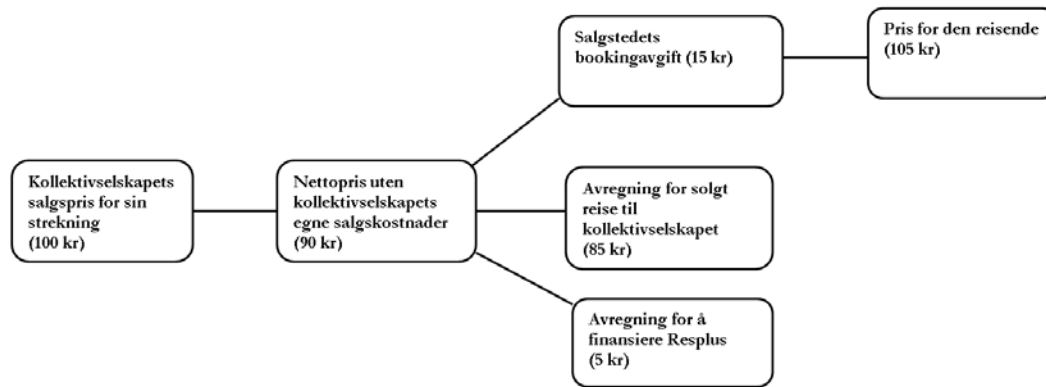
Det er også mulig å kjøpe et Resplus årskorttillegg, som gjør det mulig å reise til og fra rundt 50 000 holdeplasser i Sverige som dekkes av ordningen. Med et årskorttillegg kan man reise med elektronisk billett, og man trenger ikke booke plass på forhånd. Vanlige forhåndsbookede Resplusbilletter gjelder på ca. 3 500 holdeplasser. Inntektene fra årskorttillegget fordeles ut fra en felles pott. Samtrafiken setter opp fordelingsregler og står bak selve inntektsfordelingen²⁶.

Ifølge Andersson blir den endelige prisen på en billett regnet ut fra en prissummering på de aktuelle delstrekningene. Nettoprisen på hver delstrekning brukes for å oppnå en nøytral grunn mellom operatørens egne salgskanaler og de salgskanaler som selger reisen som en Resplusreise. Deretter legges det på en bookingsavgift og en Resplus finansieringsavgift. Sse figur 4.1. Siden 2003 har man fjernet rabattordningen på Resplusbillettene, ettersom produktfordelene ansees som såpass høye at ytterligere rabatt ikke trengs.

²⁴ <http://samtrafiken.se/Samtrafiken/Om-Samtrafiken/Grunduppdrag/>

²⁵ <http://resplus.se/Resplus/Om-Resplusbiljetten/>

²⁶ <http://resplus.se/Resplus/Resplus-Arskortstillagg/>



Figur 4-1 Utregning av samlet pris på Resplusbilletter

En av de mest positive faktorene ved Resplus har, ifølge Andersson, vært en muliggjøring av salg i nasjonal salgsvev, i billettautomater og hos reisebyråer gjennom samme system. Det har gjennom beregninger blitt estimert at rundt 28 prosent av Resplusreisene ikke ville funnet sted på hele eller deler av strekningen uten Resplussystemet. Samarbeidet har som nevnt eksistert siden 1992, og det har årlig vært en økning i antall solgte billetter og dermed også i omsetning. Hvert år gjennomføres det, ifølge Andersson, ca. 6 millioner Resplusreiser, og omsetning i 2011/2012 var på ca. 1,9 mrd. SEK.

4.1.2 Danmark

Danmark benytter seg av et system kalt Rejsekort. Dette reisekortet gjelder allerede på Sjælland, Nordjylland, Syddanmark og på DSB sine tog i hele landet. I tillegg implementeres kortet gradvis i de resterende områdene, og det skal være landsdekkene i løpet av 2012.

Målet er at Rejsekort skal samle de ulike tilbydernes billettsystemer, takstområder og rabattordninger i et felles system, som erstatter de fleste av de tidligere billettsystemer. På denne måten skal kundene få en sømløs reise på tvers av billettsystemer og tilbydere/trafikksystemer²⁷.

Ved å ha ett felles billettsystem, kan man reise overalt med samme billetten. I tillegg behøver man ikke tenke på antall soner man krysser, ettersom systemet er laget for automatisk å trekke riktig pris fra kortet. Kunden kan benytte seg av en automatisk oppfylling av kortsaldo, slik at kortet alltid er gyldig som billett. Rejsekortet skal dermed gjøre tilgangen til og bruken av kollektivtrafikk enklere, og slik kunne tiltrekke seg flere kunder og øke antall reiser. Samtidig minimerer man behovet for kontanter hos personalet, sier Wahlsten (intervju).

Rejsekort utstedes i tre ulike varianter – personlig, flex og anonymt. Det personlige kortet kan ikke benyttes av andre enn innehaveren, og gir de mest rabatterte prisene. På dette kortet kan det også legges en periodebillett som kun gjelder innenfor visse soner. Flex-kortet kan benyttes av flere, også på samme reise. På begge disse korttypene har man mulighet til å sette opp automatisk oppfylling av kortsaldo, man får adgang til online selvbetjening og kortet kan sperres hvis det mistes. Det anonyme kortet kan også benyttes av flere reisende, men kan kun fylles opp på

²⁷ <http://www.rejsekort.dk/om-rejsekort/hvad-er-rejsekort.aspx>

automater og salgssteder. Man kan reise helt anonymt, men mister muligheten til online selvbetjening, sperring av kort ved tap og automatisk oppfylling av kortsaldo. Voksen (fra 16 år) og barn (under 16 år) kan benytte seg av alle korttypene, mens kundegruppene pensjonister og unge må ha et personlig kort for å få rabatterte priser²⁸.

Kunden validerer kortet ved reisens start. Deretter må kunden validere kortet hver gang transportmiddel skiftes. Når kunden har kommet frem til riktig destinasjon må reisen avsluttes ved at kortet valideres på eget check-out utstyr²⁹. På denne måten får man oversikt over hvor langt kunden har reist, og med hvilke transportmidler. Dette legger, ifølge Wahlsten, grunnlaget for fordelingen av inntekter mellom de ulike transportselskapene. I tillegg gir dette god informasjon om reisemønstre, og det er lettere å optimalisere deknningen og møte behovet hos trafikantene.

På reiser innenfor et eksisterende takstområde vil trafikkelskapene selv stå fritt til å fastsette taksten, mens taksten på reiser mellom ulike takstområder blir fastsatt av DSB og Arriva. Danmark er per i dag inndelt i 14 ulike takstområder (Rejsekort A/S 2012).

Rejsekort har en årlig omsetning på 7,5 mrd. DKK, fordelt på 1,5 mrd. transaksjoner og 500-600 mill. reiser. Av de reisende har 2 millioner kunder kortet, som kan benyttes på 4000 busser, 447 togstasjoner og 22 metrostasjoner³⁰.

Ifølge Wahlsten har det systemmessig ikke vært noen problemer. Innføringen av check-in/check-out, takstområder og sonestruktur har teknisk sett gått uproblematisk. Det enkelte kunder reagerer på, er at det opereres med forskjellige takster og rabatter i ulike takstområder. En harmonisering av takststrukturen er en mulig løsning, men da mister samtidig de ulike selskapene sitt lokale selvstyre. Det er teknisk mulig for lokale myndigheter å legge inn egne reiseprodukter som er gyldig i sitt fylke, men per i dag er det ingen som har benyttet seg av denne muligheten.

Rejsekort har stort sett blitt godt mottatt av kundene. I en pilotkundeundersøkelse i hovedstadsområdet sa 73 prosent at de synes kortet gjør det enklere å reise kollektivt. 39 prosent mener de reiser billigere med kortet enn de gjorde tidligere, mens 23 prosent ikke har opplevd noen endring i prisen. Hele 13 prosent reiser mer på grunn av kortet, og 72 prosent ville anbefale kortet til andre, i følge Wahlsten.

4.1.3 Nederland

Nederland har ikke et felles takst- eller billettsystem for kollektivtrafikken, men har et felles betalingssystem for kollektivtransport. Alle kollektivreiser i Nederland kan betales ved bruk av et RFID-kort som kalles OV-chipkaart. Dette kortet er den eneste gyldige billetten ved reiser med buss, trikk og metro i Nederland. Til reiser med tog kan tradisjonelle papirbilletter fremdeles kjøpes.

OV-chipkaart kommer i to varianter, en variant hvor kortet er personlig og en variant hvor kortet er anonymt. Det personlige kortet gir de reisende en rekke fordeler som ikke inngår i et anonymt kort. Egenskapene til personlige og anonyme OV-chipkaart fremgår av tabell 4.1.

²⁸ <http://www.rejsekort.dk/koeb-rejsekort/sammenlign-rejsekort.aspx>

²⁹ <http://www.rejsekort.dk/brug-rejsekort/saadan-bruger-du-rejsekort.aspx>

³⁰ <http://www.rejsekort.dk/om-rejsekort/rejsekort-i-tal.aspx>

Tabell 4.1: Egenskaper ved personlige og anonyme OV-Chipkaart (www.ov-chipkaart.nl).

Egenskaper	Personlig kort	Anonymt kort
Kort med navn, fødselsdato og bilde	Ja	Nei
Aldersbaserte rabatter	Ja	Nei
Kan "lades" <u>automatisk</u> slik at det alltid har positiv balanse	Ja	Nei
Kan "lades" med Euro som kan benyttes til offentlig transport	Ja	Ja
Kan "lades" ved automater og via internett	Ja	Ja
Personlig sesongkort kan inkluderes	Ja	Nei
Kortets balanse, og gjennomførte reiser, kan sjekkes ved automater og servicekontor	Ja	Ja
Kortets balanse, og gjennomførte reiser, kan sjekkes via internett	Ja	Nei
Ved tap eller tyveri kan kortet sperres	Ja	Nei
Kortet sendes til hjemmeadresse ved bestilling via internett eller hos transportselskap	Ja	Nei
Kortet mottas umiddelbart ved utsalgssteder	Nei	Ja
Kan benyttes av flere personer (men ikke på samme tid)	Nei	Ja

Før en reise med et OV-chipkaart kan gjennomføres må kortet lades. Dette kan enten gjøres med et bestemt beløp, en såkalt e-purse, eller med et spesifikt reiseprodukt som for eksempel en sesongbillett på en spesiell rute. Beløpet som lades på kortet i form av en e-purse kan benyttes ved kollektivreiser alle de steder i Nederland hvor OV-chipkaart er innført.

Takst- og billettsystemet i Nederland bestemmes av de 13 regionale transportmyndighetene i landet. Disse har kommet til enighet om en felles grunntakst, men har foreløpig ikke oppnådd enighet om størrelsen på den distanseavhengige taksten.

Ved reiser med buss, trikk, bybane og metro betaler de reisende en grunntakst på €0,83, i tillegg til en distanseavhengig kilometertakst. I tillegg til å variere fra region til region, avhenger kilometertaksten også av hvilket transportprodukt som benyttes. Lavest kilometertakst er på 8,8 cent per km ved reiser med bybussen i Leeuwarden, og den høyeste er på 38 cent per km ved reiser med bybussen i Lelystad. Gjennomsnittlig kilometertakst ved kollektivreiser i Nederland er ca. 12 cent per km. I tillegg er det mulig å oppnå rabatter ved å reise utenom rushperioden og ved å inngå abonnement. Disse rabattordningene varierer fra region til region. Jernbanesystemet i Nederland har et eget takstsystem med grunntakst på € 2,20 og en degressiv kilometertakst som innebærer at prispåslaget per ekstra km reise er avtakende jo lenger reisen er.

Ved ombordstigning skal de reisende holde reisekortet (OV-chipkaart) foran en smartkortleser som befinner seg om bord på transportmiddelet. Via radiofrekvenser kontrolleres da kortet og dersom systemet finner at kortet har et gyldig reiseprodukt vil dette benyttes for reisen. Dersom kortet ikke har et innlagt reiseprodukt som er gyldig for den aktuelle reisen vil reisen bli belastet med e-pursen som ligger på kortet. En reise kan ikke gjennomføres dersom det på kortet verken er et gyldig reiseprodukt eller et tilstrekkelig stort beløp.

Dersom smartkortleseren finner at reisen skal betales med e-pursen vil, ved ombordstigning, et midlertidig ombordstigningsbeløp trekkes fra kortets balanse. Ved avstigning skal kortet igjen holdes foran smartkortleseren. Systemet vil da beregne reisens lengde og beregne reisens kostnad. Smartkortleseren vil da "tilbakeføre" differansen mellom ombordstigningsbeløpet og reisens kostnad.

Systemet i Nederland reiser utfordringer knyttet til hvorvidt de reisende, på reiser bestående av flere etapper som hver driftes av ulike operatører, skal måtte registrere seg hver gang de går av et transportmiddel og hver gang de går om bord på et nytt. Et slikt system med ”double check in and check out” gjør avregning operatørene imellom enklere, men vil være dårligere tilrettelagt for kundene som ofte allerede har dårlig tid før deres korresponderende avgang går. Som følge av dette har transportministeren besluttet at ”single check in and check out” skal være mulig, noe som innebærer at de reisende, også på reiser bestående av flere etapper som opereres av ulike operatører, kun skal behøve å ”dra kortet” ved reisens begynnelse og slutt.

4.2 Det norske rammeverket: Begrensninger

Kollektivtransporten drives på mange måter stykkevis og delt mellom 19 fylkeskommuner, NSB og flere ekspressbusselskaper. Aktørene driver innenfor forskjellige rammebetingelser, og har derfor ulike målsetninger for sitt tilbud.

Fylkeskommunene forsøker innenfor tilgjengelige økonomiske rammer og gi sine innbyggere et kollektivtilbud der de lovpålagte transportene (skoleskyss) definerer et ”gulv” for tilbudet. Samtidig er fylkeskommunene opptatt av en ”rettferdig” fordeling av kollektivtilbudet. NSB skal drive regiondekkende jernbanetransport, på grunnlag av Samferdselsdepartementets bestillinger. Ekspressbusselskapene driver i hovedsak ruter på rent kommersielt grunnlag i konkurranse med andre busselskap, tog- og flyruter samt privatbilen. Ekspressbusselskapene mottar tilskudd kun der fylkeskommunene kjøper bussrutetjenester fra dem.

Det å samordne eller endre takstsystemene som ligger til grunn for inntektene i kollektivmarkedet er utfordrende, da det kan påvirke flere av forutsetningene de ulike aktørene legger til grunn for sin drift. Samtidig er det ønskelig å gjøre det lettere for kunden å bruke kollektive transportmidler ved å gjøre det enkelt å kjøpe billett fra A til B uavhengig av hvem som leverer reisen. Det er et mål at takstsystemet skal være så enkelt og effektivt som mulig. Likevel ligger det en del begrensninger innenfor dagens institusjonelle rammeverk og de lover og regler aktørene må følge ved utformingen av sitt kollektivtilbud.

4.2.1 Institusjonelle begrensninger

Ved endring av takstsystemer må man forholde seg til de lover, regler og myndighetsfordeling som foreligger. I dette kan det ligge en del begrensninger som er styrende for hva slags endringer det vil være mulig å foreta.

Fylkeskommunen som takstmyndighet

Fylkeskommunen har det overordnede ansvaret for den lokale kollektivtransporten i fylket. Dette innebærer å utforme rutetilbud, kjøpe transporttjenester fra kollektivselskapene og bestemme takstsystemet. I alle fylkeskommunene er fastsettelse av takster et viktig virkemiddel for fylkespolitikerne både symbolsk og reelt.

Det varierer hvor detaljert politikerne involverer seg i den konkrete takstfastsettelsen. I noen fylkeskommuner legger politikerne føringer gjennom leveranseavtaler eller de

årlige budsjettprosessene, mens de konkrete takstene settes av fylkesadministrasjonen eller administrasjonsselskapet. I andre fylkeskommuner må de konkrete takstene vedtas i fylkestinget. Flere fylkeskommuner melder om stor politisk interesse og diskusjoner rundt takstene. Det er også flere eksempler på at politikerne aktivt fremmer forslag om endringer i takstsystemet. I Østfold kom det for eksempel benkforslag ved siste takstjustering om at barn under seks år skulle reise gratis, noe som ble vedtatt.

Fastsettelse av kollektivtakster er et av de få virkemidlene fylkeskommunene har til å påvirke sine inntekter. Billettinntektene utgjør i en del fylker en betydelig andel av inntektene i kollektivtrafikken (se Figur 3-3). En av respondentene sier det slik: ”Dersom vi mister inntektsansvaret, mister vi mulighet til å prioritere lokalt, og kollektivtrafikken bør i et slikt tilfelle bli et statlig ansvar”. Flere informanter i fylkeskommunene peker på at det å selv kunne bestemme takstnivået er et viktig virkemiddel i lokal styringsrett. Dette innebærer både å kunne forsvare politikken ovenfor sine velgere og å ha kontroll over budsjettet. Prisøkninger kan for eksempel forsvares dersom det samtidig fører til bedre rutetilbud.

Noen fylkeskommuner påpeker at myndigheten til å regulere takster også er et styringsinstrument for å påvirke antall kollektivreisende lokalt. Kollektivtrafikk er således et virkemiddel i strategiske valg for lokal utvikling. Prisreduksjon eller økt kapasitet kan eksempelvis bidra til å redusere antall bilister og bedre den lokale luftkvaliteten. Videre kan det å få flere over på kollektive transportmidler bidra til å frigjøre areal, slik at man kan utvikle næring eller bygge boliger. På denne måten kan lokal takstfastsettelse også være viktig for at fylkeskommunene skal kunne ivareta sin rolle som næringsutvikler.

Fylkeskommunene har i dag stor frihet til lokale forsøk og tilpasninger i kollektivtrafikken. Retten til å prøve ut nye reiseprodukter og ordninger lokalt ansees som verdifull. Noen av informantene mener det for eksempel er viktig å kunne belønne faste reisende med lavere priser og rabatter enn for de som reiser med enkeltbillett. Andre nevner det som viktig å kunne belønne de reisende som ikke betaler kontant på bussen. Dette er ulike behov som melder seg ut fra hvilke utfordringer man har i fylkeskommunene.

Samtidig er passasjergrunnlaget svært ulikt i de ulike fylkeskommunene. Noen fylker har mange studenter og mye skoleskyss, mens andre har et stort omfang av arbeidsreiser. Dette utgjør forskjeller i inntektsgrunnlaget.

Skoleskyss

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave som reguleres i opplæringsloven av 17. juli 1998. Fylkeskommunen har ansvar for å organisere og finansiere skoleskyssen i fylket. Kommunen skal betale refusjon etter fullpris barn til fylkeskommunen for grunnskoleelever som har rett til skyss på grunn av lang skolevei (over 4 km³¹) eller dersom skoleveien er særlig farlig eller vanskelig.

Fylkeskommunen kan få dispensasjon fra kravet om gratis skoleskyss dersom det tilbys rabatterte månedskort for ungdom som maksimum koster 50 prosent av månedskortpris for voksen. Ungdomskortet må gjelde hele dagen til og fra skole,

³¹ Over 2 km for elever i 1. årstrinn

arbeid og fritidsaktiviteter. Samtidig må kollektivtrafikken være godt utbygd med jevnlig avganger.

Alle fylkeskommuner har i dag et rabattert ungdomskort (Figur 3-2). De får dermed dispensasjon fra kravet om gratis skoleskyss for de elevene som bor nært gode kollektivtrafikkforbindelser. Mange fylkeskommuner er stolte over sitt ungdomskorttilbud og har tilpasset ungdomskortet til sitt fylke, hvor ungdommene får ekstra fordeler. Eksempler på dette er Buskerud hvor ungdomskortet også gjelder for togreiser med NSB, eller Østfold som har utvidet gyldighet på ungdomskortet til personer under 25 år.

Fylkeskommuner med en spredt bosatt befolkning vil i mindre grad få dispensasjon fra kravet om skoleskyss, da det på små steder vil være kostnadskrevenne å opprettholde et tilfredsstillende kollektivtilbud. Disse fylkeskommunene bruker dermed mer ressurser på å organisere skoleskyss enn fylker som har en stor andel av innbyggerne bosatt i tettbygde strøk som i større grad kan bruke det ordinære kollektivtransporttilbudet. Skoleskyss utgjør flere steder en stor kostnad for fylkeskommunen, noe som påvirker økonomien i fylkets kollektivtrafikk (se Figur 3-4).

Enkelte fylkeskommuner opplever at skoleskyss er styrende for rutetilbudet og takstene. Da kommunene ikke er pålagt å betale mer enn persontakst for sine grunnskoleelever, vil det for noen fylkeskommuner være kostnadskrevenne å organisere skoleskyss til ”grisgrendte strøk”. Dette fører til at man må sette opp takstene på enkeltbilletter for å finansiere skoleskyssen.

Samferdselsdepartementets kjøp av persontransport med jernbane

NSB opplever at det er et stort behov for samarbeid med fylkene, men selskapet havner ofte i skvis mellom fylkenes ulike takstsystem. Flere fylkeskommuner har gitt uttrykk for at det er vanskelig å samarbeide med NSB. Dersom NSB skal kjøre lokale passasjerer til fylkeskommunens takster, må fylkeskommunen kompensere NSBs inntektstap ved å betale mellomlegget til NSB. Dette gjør samarbeidsavtaler mellom partene vanskelige.

NSB oppgir at de følger retningslinjer fra Samferdselsdepartementet når de krever full kompensasjon for å transportere lokale passasjerer til busstakster.

Kommersielle operatører – interesser og regelverk

Ekspressbussnæringen og fylkeskommunene driver kollektivtransport under svært ulike rammebetingelser. Ekspressbussene konkurrerer i markedet på rent kommersielt grunnlag, mens fylkeskommunene har ansvaret for tilbudet i sitt fylke, det inkluderer også ruteproduksjon som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsom. Takstene og tilbudet i fylkeskommunen er politisk bestemt og settes ikke nødvendigvis etter økonomi, som i ekspressbussnæringen.

Ekspressbusselskapene må forholde seg til hele transportmarkedet når de konkurrerer: ”Vi ønsker takster som får flest mulig til å reise [med oss]. I den forbindelse må vi forholde oss til hva andre aktører gjør og hvilke priser de tilbyr for transport på de samme strekningene. Dette gjelder både andre busselskaper, tog og fly. Det er stor priskonkurransen, derfor er det viktig at vi fastsetter priser og rabatter

selv, etter etterspørsel". Det oppleves som helt avgjørende for de kommersielle aktørene å kunne sette sine takster selv.

Flere av ekspressbusselskapene uttrykker skepsis til et nasjonalt takstsystem, men er åpne for å se nærmere på det og ønsker ikke å være noen bremseløser. En mener de i dag er kommet for langt med egne systemer til at det vil være lønnsomt å samordne disse systemene nå. Et annet selskap er imidlertid mer positiv og mener det vil være av stor interesse å få på plass et felles kort som kan brukes på all kollektivtransport i hele landet. Selskapene er åpne for en ordning med reisepenger, hvor takstene kan settes ulikt. Et av selskapene påpeker at samordning fylkeskommunene imellom vil være fordelaktig for selskaper som kjører lokaltrafikk i flere fylker. I dag kjører flere selskaper med doble billettmaskiner for å kunne håndtere lokale systemer.

Konkurranseloven kan være begrensende for ekspressbussnæringen når det gjelder å delta i et felles produktsamarbeid. Det heter at "[...] enhver form for samordnet opptreden som har til formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen, er forbudt, særlig slike som består i å fastsette på direkte eller indirekte måte innkjøps- eller utsalgspriser eller andre forretningsvilkår [...]" (Konkurranseloven §10³²).

Ulike tolkninger av konkurranseloven har i stor grad påvirket særlig Nor-Way Bussekspress' virksomhet siden 2008 (Aarhaug og Fearnley 2012). Konkret har sakene gått på i hvilken grad selskaper kan samarbeide om å opprette nye linjer. Dette har vært en sentral del av Nor-Way Bussekspress' konsept, men pågående saker (særlig Kystbuss-saken) har gjort at flere selskaper ikke har turt opprette slike samarbeidslinjer, med den konsekvensen at det i liten grad har blitt opprettet nye linjer innenfor Nor-Way Bussekspress (Aarhaug mfl. 2011).

4.2.2 Tekniske og administrative begrensninger

Det er flere forutsetninger som må være på plass for å få en felles betalingsløsning på tvers av fylkesgrenser. Flere av informantene nevner ulike tekniske og administrative begrensninger for samordnet billettering. Gjennom arbeidet med elektronisk billettering er imidlertid mange av disse utfordringene på vei til å bli løst eller allerede løst. De rent tekniske problemstillingene er utenfor dette arbeidets mandat og blir ikke behandlet her.

Administrasjon og avregning

Interoperabilitetstjenester AS (IO) er relativt nylig etablert som en felles sentral for behandling og formidling av data for alle fylkeskommuner. Fylkeskommunene som har anskaffet elektroniske billetteringssystemer i henhold til standardene satt i Håndbok 206, kan dermed samordnes gjennom denne sentralen. IO skal ha en inntjening som dekker kostnader og en rimelig fortjeneste. Enkelte informanter opplever det imidlertid fremdeles som uklart på hvilket grunnlag IO skal operere og hvorvidt de skal være en bedrift med krav til inntjening.

Dersom det skal etableres et felles nasjonalt produkt, mener flere fylkeskommuner at det vil ligge store utfordringer knyttet til administrasjon. I den sammenheng ser flere

³² <http://www.lovdata.no/all/tl-20040305-012-003.html>

det som en stor ulempe at det må etableres et byråkrati som skal drifte et nasjonalt produkt. En informant påpeker at det vil føre til administrative kostnader til drift, datautveksling ved fordeling av inntekter og lignende.

Enkelte respondenter i fylkeskommuner og ekspressbusselskaper understreker at avregningssystemet og de tekniske løsninger må fungere. De mener IO må være i stand til å ta i mot og fordele billettinntektene på antall reiser mellom operatørene på en korrekt måte, og at dette kan være utfordrende. En forutsetning for korrekt avregning er at avregningssystemet får korrekte data inn. Dette innebærer at kort som brukes blir lest av på hver reise. Dette *kan* det være ulike rutiner for i de ulike fylkeskommunene, men det ble ikke tatt opp særskilt i intervjuene.

Håndbok 206 har blitt mer detaljert i løpet av 2000-tallet. Samtidig har flere kollektivselskaper anskaffet seg elektroniske billetteringssystemer etter de daværende retningslinjene. En informant mener det sannsynligvis må foretas endringer i deres billettsystem for at det skal kunne samordnes med andre systemer. Dette kan koste penger. Enkelte informanter fra fylkeskommuner og ekspressbusselskaper er usikre på hvorvidt den tekniske løsningen i deres system er i samsvar med håndboka. Videre trekker en respondent frem at soneinndeling med et nummer som kjennetegner hvert fylke ikke er fastsatt i dagens Håndbok 206. Dersom flere fylker skal få interoperable systemer må dette innføres.

Enkelte informanter peker på at fordeling av inntekter gjennom et nasjonalt organ kan ha konsekvenser av ulik art. En av informantene mener at nasjonal reiseplanlegger må ligge i bunnen ved innføringen av et nasjonalt takstsystem, slik at kunden har mulighet til å få beregnet takster og priser for ulike reiser og reiselengder. En nasjonal reiseplanlegger kan være viktig for eventuelt å utvikle felles reiseprodukter og tilby enkle sømløse fylkes- og transportmiddelkryssende reiser.

Til slutt peker en informant på at det kan ligge potensielle utfordringer i det at mange innbyggere pendler ut av et fylke og inn et annet. På denne måten vil inntektene bli liggende igjen andre steder enn i eget fylke. Informanten mener derfor at staten bør kompensere dokumenterte inntektstap dersom inntektene blir svært skjevt fordelt som følge av dette. Videre frykter noen informanter at systemet er for Oslo-orientert, da det i sin tid ble basert på Oslo-systemet. IO er viktig for Østlandssamarbeidet, men kanskje ikke like viktig for andre fylkeskommuner. Det er kanskje på Østlandet man finner størst reisestrømmer på tvers av fylkesgrensene.

Forretningsavtaler

Det kan være utfordrende å få på plass felles forretningsmodeller som ivaretar alle aktørene. Samordnet billettering krever at aktørene inngår forretningsavtaler som sikrer at partene på hver sin side av et grensesnitt er enige om rolle- og ansvarsfordeling, juridiske forhold og rutiner for hvordan man skal håndtere feil (Statens vegvesen 2004:47).

Noen informanter peker på at det kan være utfordrende å få på plass en ansvarsdeling som alle er enige om. Det kan også bli komplisert dersom alle selskapene må gjøre bilaterale avtaler seg i mellom. Et felles avtaleverk vil i så måte være nødvendig, men dette avhenger av grad av samordning.

4.2.3 Politiske rammer

Til syvende og sist må grad av endring i dagens takstsystemer avgjøres politisk. Da vi ikke har intervjuet lokalpolitikere, er det vanskelig å si med sikkerhet hvor store begrensninger dette vil innebære. Vi har likevel fått et inntrykk av hvor de ulike fylkeskommunene står med hensyn til behov og vilje til å samordne sitt takstsystem med andre fylkeskommuner.

Politisk vilje og behov

Fylkeskommunene har ulike behov med hensyn til samordning av takstsystemene. Noen har en stor andel av passasjerer som krysser fylkesgrensene, mens andre opplever at behovet er lite. Flere fylkeskommuner har allerede etablert et samarbeid med sine nabofylker, ved at passasjerer kan kjøpe månedskort som gjelder innenfor begge fylkene, som vist i avsnitt 2.1.3.

Flere respondenter påpeker at det kan være fornuftig å starte med å utvikle gode regionale løsninger før man går videre med en nasjonal løsning. Noen mener de allerede har etablert samarbeidsløsninger som fungerer bra, mens andre ser behov for nærmere samordning over fylkesgrenser som i dag kan oppleves som kunstig for mange reisende. Fylkeskommuner med mange pendlere mener at et nasjonalt produkt kan bli viktig. Et samordnet produkt kan også være viktig, spesielt der det er tett mellom fylkene. Ekspressbusser og tog utgjør i så måte det største potensialet, og bør samordnes med lokaltrafikken. For de som pendler med tog (NSB) og benytter seg av lokalbuss i hver ende av togreisen, vil prisen kunne bli noe helt annet med et felles produkt, da de slipper å kjøpe et periodekort hos hvert selskap.

Flere er usikre på hva et nasjonalt produkt vil innebære, og kan derfor vanskelig si hvordan det vil komme til å påvirke kollektivtrafikken eller løse eventuelle behov. Noen mener at behovet bør kartlegges nærmere før man foretar endringer. Mange opplever at de fleste reisene er lokale, og at det er lite fylkeskryssende trafikk. Andre er mer optimistiske og mener dette vil være glimrende for kundene.

Flere respondenter mener at det vil være en fordel for kollektivtrafikken å rydde opp i begrepsbruken, og at det er viktigere med like definisjoner og produktnavn enn med et nasjonalt reiseprodukt. Flere er villige til å gjøre endringer i sine produkter, og mener dette vil være enklere å endre enn takstene, da produktene i større grad er administrativt bestemt enn takster. Noen av fylkeskommunene uttrykker imidlertid bekymring for å miste lokal kontroll over produktene. Alle fylkeskommuner er av den oppfatning at det vil være en fordel at kunden kan benytte reisekortenes verdidel i alle fylkeskommuner, noe det er lagt til rette for gjennom Hb 206.

Dersom man skal etablere eventuelle nye nasjonale produkter, går enkelhet igjen hos de fleste fylkeskommunene. De mener at det skal være enkelt både å finne frem til og kjøpe billetter. Her kommer også nasjonal reiseplanlegger inn, mener en respondent. For de som reiser sjeldent vil det bli et enklere system å forholde seg til, da man slipper å gå innom 4-5 nettsider for å finne alle alternativer hvis man skal reise på tvers av fylkesgrenser. En enklere reise vil kunne føre til at flere reiser. Enkelte foreslår å legge et nasjonalt takstsystem "på toppen" av fylkeskommunenes systemer. En mener det også bør være prismessige fordeler av å reise kollektivt over lengre strekninger. Slik systemet er lagt opp i dag, blir kunden straffet for å bytte transportmiddel.

De fleste fylkeskommunene synes det er vanskelig å si om de vil tape eller ikke på et felles takstsystem. Økonomi er avgjørende, og flere mener de er sårbare for endringer i inntektsgrunnlaget. Dersom man får lavere inntjening, vil det måtte kuttes i rutetilbudet eller foretas takstøkninger. Samtlige fylkeskommuner mener det bør etableres kompensasjonsordninger dersom man taper på omleggingen. Kompensasjonen bør skje via staten eller IO. Ekspressbusselskapene peker på at kriteriet for at de skal med i et felles takstsystem er at de må få kompensasjon for eventuelle inntektstap.

Til syvende og sist vil nok det mest sentrale hensynet for mange fylkeskommuner og øvrige aktører være "whats in it for me"? Som en respondent fra en fylkeskommune sier: "Det mest sentrale hensynet er hvilken nytte mine kunder og mitt fylke har, til hvilken kostnad". Dette hensynet er nok sentralt også for ekspressbusselskapene. Som en respondent fra et av selskapene sier: "Dersom alle kollektivaktørene i Norge har et kort som kan brukes overalt, vil det være dumt av oss å ikke være med på det". Hva slags hensyn som er viktige for den enkelte aktør vil nødvendigvis variere, da alle driver kollektivtransport på forskjellig grunnlag.

4.3 Føringer i Håndbok 206

Uten at vi i denne rapporten har gått inn i detaljene i spesifikasjonene for elektroniske billettsystemer, er det likevel naturlig å se på noen av føringene som er gitt i Håndbok 206. Det kan hjelpe til med å strukturere drøftingene av hvilke elementer som er mulig å harmonisere, og hvilke veier det er urealistiske å gå, med hensyn til etablering av et nasjonalt takstsystem. Særlig to elementer synes relevante:

- Mekanisme for betalingsmiddel
- Elementene i prisberegningsformelen

Når det gjelder *mekanisme for betalingsmiddel*, viser Håndbok 206 del 3 (s. 27) at det innenfor billettmediet Nortic Specification DESFire (NSD) finnes tre mekanismer for betalingsmidler:

1. Reisepenger (elektronisk pengepung, verdidel på kortet), som alltid skal ligge på kortet
2. Reiseavtale/reisekonto, som er avtaler mellom trafikanten og produkteier, og er således produkteierspesifikk (kan variere mellom fylker og operatører).
3. Verdiprodukter er verdidel som brukes til å betale produkteiers egne produkter

Reiseavtale og verdiprodukter er ikke tilrettelagt for interoperabilitet, utover ved særlige avtaler mellom selskaper, og er derfor i utgangspunktet vanskelig å harmonisere nasjonalt. Reisepenger synes derimot å være greit tilrettelagt for bruk og belastning uansett produkteier, reisemiddel og administrative grenser. Det er på mange måter en slik løsning som brukes i Danmark med Rejsekortet.

Som nevnt innledningsvis, beskriver Håndbok 206 følgende standard formel for prisberegning:

$$\text{Pris} = \text{Basispris} \times K_{\text{rute}} \times K_{\text{kundekategori}} \times K_{\text{type reisebevis}} \times K_{\text{tid}} \times K_{\text{service/kvalitet}} \times K_{\text{retning}} \\ + \text{Administrativ korreksjon}$$

Basispris

Vi oppfatter basispris til å samsvare med grunnpris eller minstetakst, altså laveste enkeltbillettpris for én sone. Vår gjennomgang av taksnivåene i fylkene har vist at minstetaksten varierer relativt lite mellom fylkene. Her kan det i prinsippet være mulig å sette i gang et arbeid med å se på muligheten for noen grad av harmonisering. Imidlertid er det ingen grunn til å undervurdere de klare barrierene for å få til en slik harmonisering. Det er tilnærmet unisont uttalt at lokal fastsettelse av takster er et imperativ. Forsøk på sentralt bestemte takster vil nok oppfattes som et klart brudd på både dette, subsidiaritetsprinsippet og behovet for fleksibilitet.

I praksis vil det etter vårt syn derfor ikke være verken mulig eller ønskelig å harmonisere basisprisen.

K_{Rute}

Gjennomgangen vår viser at det er en god blanding av sonetakst, enhetstakst og kilometertakst mellom fylkene. Også innenfor disse fins det variasjoner, som forskjellige sonestørrelser og -definisjoner. Det varierer også hvorvidt prisen er lineær eller avtakende for økende antall soner.

En standardisering med hensyn til korreksjonsfaktoren K_{Rute} synes vanskelig.

K_{Kundekategori}

En del kundekategorier og -rabatter er bestemt av staten/lovverket. Videre viser vår gjennomgang at det med få unntak er relativt harmoniserte definisjoner av flere kundekategorigrupper, som aldersgrenser for barn. For $K_{Kundekategori}$ er potensialet for full harmonisering på tvers av administrative grenser og operatører derfor sannsynligvis til stede. Men det vil forutsette villighet til å justere lokale regler og kan derfor ikke gjennomføres uten en grundig forutgående prosess.

Det kan være mulig å få til en harmonisering av $K_{Kundekategori}$. Videre kan dette være en forutsetning for at et nasjonalt produkt, som reisepenger, fungerer over hele landet.

Merk for øvrig at kundekategori er ikke nødvendigvis det samme som kundeprofil, som kan lagres i billettmediet, jf. Hb 206.

K_{Type reisebevis}

Type reisebevis inkluderer lokalt bestemte rabattordninger knyttet til eksempelvis periode- og flerreisebilletter. Tilbakemeldingen fra våre informanter er at denne typen kjerneelementer i takstsystemene ønskes bevart som lokalt (politisk) bestemt.

En større standardisering med hensyn til $K_{Type reisebevis}$ synes vanskelig.

4.4 Hvilke utfordringer står prosjektet ovenfor?

For å beskrive utfordringene som et nasjonalt takstsystem står ovenfor, har vi strukturert de viktigste problemstillingene med utgangspunkt i en SWOT-analyse.

Analysen er gjennomført med utgangspunkt i intervjuene av våre respondenter. Vi har skilt mellom:

- *Interne faktorer:* Forhold som angår tilbydersiden (fylkeskommunene, staten, tilbydere av infrastruktur m.m.)
- *Eksterne faktorer:* Forhold som angår markedet (kundene).

Det er utfordrende å rendyrke dette skillet, men i forhold til utvikling av produkter, benyttes ofte en slik inndeling innenfor markedsføringslitteraturen. Da er interne faktorer ofte det som angår egen bedrift. I vårt tilfelle er det jo snakk om å utvikle et produkt (nasjonalt takstsystem), men det er ikke definert hva dette skal være. Derfor blir det vanskelig å være spesielt spesifikk i forhold til de punktene som inngår i Tabell 4-1.

Tabell 4-1 Fordeler og ulemper ved et nasjonalt takstsystem satt opp i en SWOT-matrise.

Interne faktorer	<p>Styrker/fordeler</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fylkeskommunene er positive til et nasjonalt produkt • Politisk vilje til produksamordning • Nødvendige elektroniske billetteringssystemer er i stor grad på plass 	<p>Svakheter/ulemper</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frykter redusert politisk kontroll • Mange aktører må koordineres • Frykt for stort "takstbyråkrati" • Godt avregningssystem må utvikles • Operatører på nettokontrakter må kompenseres ved inntektsbortfall
Eksterne faktorer	<p>Muligheter/fordeler</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gjør det enklere å velge kollektivtransport, og kan således gi høyere kollektivtrafikkandel • Etablere løsning for verdikort over hele landet • Fordel for reiselivsnæringen • Inkludering av kommersielle aktører • Fordel i fylker med mye fylkesgrense-overskridende trafikk 	<p>Trusler/ulemper</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lite behov i en del markeder • Kan vanskeliggjøre lokale taksttilpasninger • Fare for inntektstap for fylkeskommunene om ikke kompensasjonsordning med staten kommer på plass • Kommersielle aktører og NSB ønsker å beholde frihetsgrader

Nedenfor utdyper vi nærmere de ulike punktene som er satt opp i tabellen.

4.4.1 Interne faktorer

Gjennom intervjuene med de takstansvarlige i fylkeskommunene, staten ved Samferdselsdepartementet, transportselskap og tilbydere av infrastruktur m.m., finner vi tre styrker og fem svakheter som er relevante å diskutere i tilknytning til en eventuell etablering av et nasjonalt takstsystem.

4.4.2 Faktorer som taler for innføring av et nasjonalt produkt

Ønske i fylkeskommunen

Den kanskje viktigste fordel er at det i fylkeskommunene er en positiv innstilling til å få etablert et nasjonalt produkt. Flertallet av fylkeskommunene synes å være positivt innstilt til å starte en prosess hvor målet er å få utviklet et nasjonalt produkt. Det er dog viktig å understreke at de takstansvarlige som ble intervjuet som del av denne undersøkelsen ikke ble presentert et konkret nasjonalt reiseprodukt som de skulle ta stilling til. Således er det en mulighet for at ønsket om et nasjonalt produkt vil kunne endres når mer detaljerte planer for hvordan det eventuelle nasjonale produktet

utformes, for eksempel i hvilken grad takstfastsettelsen vil finne sted på sentralt hold, foreligger.

Politisk vilje til produktsamordning

I tillegg til at det i samferdselsadministrasjonen i fylkeskommunene synes å være positiv innstilling til å få utviklet et nasjonalt produkt, fremkommer det gjennom intervjuene med de takstansvarlige i fylkeskommunene at det også er en politisk vilje til å få til en samordning slik at et slikt produkt kan la seg realisere. Viljen til samordning synes å være sterkest når det gjelder utviklingen av et nasjonalt reiseprodukt. Når det gjelder samordning av takster på tvers av fylkesgrensene er dette noe som, slik det uttrykkes av en respondent, vil "bli politisk svært vanskelig". En rekke respondenter påpeker at dersom takstene skal fastsettes på sentralt hold vil spørsmålet om statlige kompensasjonsordninger raskt melde seg og en respondent kunne opplyse om at "en innføring av et nasjonalt takstsystem forutsetter at staten overtar totalansvaret for kollektivtrafikken i Norge".

Nødvendige billetteringsmaskiner er på plass

De aller fleste fylkeskommunene benytter billetteringsmaskiner som er i stand til å håndtere et eventuelt nasjonalt produkt, dersom det utformes i tråd med Håndbok 206. Dette innebærer at investeringskostnadene til billetteringsmaskiner, for de fleste fylkene, ikke behøver å bli uoverkommelige dersom et nasjonalt produkt introduseres.

4.4.3 Faktorer som taler mot innføring av et nasjonalt produkt

Redusert politisk kontroll

Et forhold som nesten alle de takstansvarlige i fylkeskommunene poengterte var at et eventuelt nasjonalt produkt, noe avhengig av hvordan dette utformes, vil kunne føre til at den lokale politiske kontrollen over hvordan kollektivtrafikken i fylkene utformes blir redusert. Lokal takstfastsettelse blir sett på som viktig for å "balansere" budsjettene og gir fylkespolitikere mulighet til for eksempel å belønne de som reiser ofte med lavere priser per reise enn den pris som må betales av de som reiser med enkeltbillett. En eventuell innføring av nasjonale takster vil svekke muligheten til å foreta slike lokale initiativ.

Mange aktører må koordineres

Kollektivtransporten i Norge, slik den blant annet er presentert i kapittel 2, omfatter en rekke ulike aktører. Disse aktørene vil kunne ha til dels sterkt motstridende interesser når det gjelder hvordan et nasjonalt produkt eventuelt blir utformet. Eksempelvis vil fylkeskommunene, innenfor sine budsjетtrammer, være opptatt av å tilby et så godt kollektivtilbud som mulig innad i eget fylke, kommunene vil være opptatt av rimelig skoleskyss og staten vil kunne ha et ønske om et tilnærmet likeverdig transporttilbud i hele landet. Når man i tillegg har en rekke kommersielle aktører (eksempelvis ekspressbusselskap) som ønsker å maksimere egen profitt, fremkommer det tydelig at det vil kunne være vanskelig å koordinere alle disse

aktørene på en måte som gjør det mulig å oppnå enighet om hvordan et nasjonalt produkt skal utformes.

Fare for stort byråkrati

Flere av de takstansvarlige i fylkeskommunene som ble intervjuet uttrykte en bekymring for at et nasjonalt produkt vil medføre oppbygning av et stort byråkrati. Størrelsen på byråkratiet som etableres vil avhenge av hvilken løsning som velges, men det er naturlig å anta at en løsning hvor det fylket hvor reisen gjennomføres i etterkant skal få refundert sine ”kostnader” fra det fylket hvor den reisende har kjøpt sitt reiseprodukt, vil generere et større byråkrati enn en løsning hvor reisekortenes verdidel benyttes til kjøp av enkeltbilletter i andre fylker enn der reisekortet ble kjøpt. Velges denne siste løsningen vil reisekortet belastes ved ombordstigning og behovet for avregning på tvers av fylkesgrensene vil elimineres.

Godt avregningssystem må på plass

Skulle det velges en løsning som gjør det påkrevet å etablere et avregningssystem, vil det være avgjørende viktig at avregningssystemet som etableres blir effektivt i betydningen at avregning skjer innen rimelig tid. I tillegg er det viktig at fordelingen til fylkene av det beløp som er betalt av de reisende gjenspeiler bruken. En respondent påpekte at oppgaven med å fordele pengene bør tildeles Interoperabilitetstjenester AS, og forutsetter at dette selskapet blir i stand til å ta imot pengene og fordele disse mellom fylkene basert på antall reiser som gjennomføres i hvert av disse.

Operatører på nettokontrakter må kompenseres ved inntektsbortfall

Med nettokontrakter (selskapene har inntektsansvaret) er risikoen i forhold til endringer i inntektsgrunnlaget plassert hos operatørene. Dersom det innføres et nasjonalt produkt som fører til lavere inntekter for operatørene, blir det påpekt at dette er et inntektstap som operatørene må få kompensert. Dersom det er fylket som må stå for denne kompenseringen kan dette føre til at fylkene ser seg nødt til å redusere tilbudet. For å unngå en slik svekkelse av kollektivtilbudet vil det derfor kunne bli behov for innføring av en statlig kompensasjonsordning for operatører og/eller fylkeskommuner som opplever inntektstap ved innføring av et nasjonalt produkt.

4.4.4 Eksterne faktorer

På grunnlag av intervjuene med de takstansvarlige i fylkeskommunene, trafikksekskap m.fl., fremkom det at det i *markedet* er fem muligheter og tre trusler som vil påvirke mulighetene for å få etablert et nasjonalt produkt.

4.4.5 Faktorer som taler for innføring av et nasjonalt produkt

Enklere å reise kollektivt

Et nasjonalt reiseprodukt vil gjøre det mer attraktivt å velge kollektive transportløsninger ved fylkesgrenseoverskridende reiser og ved reiser som

gjennomføres i andre fylker enn det en er bosatt i. Ved fylkesgrenseoverskridende reiser vil et nasjonalt produkt gjøre det mulig å gjennomføre en reise med kun én billett, i motsetning i dagens situasjon hvor reisende ofte må kjøpe flere billetter når de skal reise over fylkesgrensene. Dersom det nasjonale produktet lar seg bestille via en nasjonal reiseplanlegger på internett, vil produktet kunne være en vesentlig forenkling i forhold til dagens situasjon. Et nasjonalt produkt vil også kunne bidra til forenkling for reisende som besøker andre fylker enn det de er bosatt i ved at de kan benytte samme reiseprodukt her som det de benytter i eget hjemfylke. Det faktum at det ved etablering av et nasjonalt produkt kan forventes å bli enklere og mer attraktivt å velge kollektive transportløsninger vil kunne bidra til at kollektivtrafikken øker sin andel av den totale persontransporten i Norge, noe som vil gi et bidrag til å redusere de negative eksterne virkningene av persontransporten.

Løsning med verdikort

En løsning som påpekes av så godt som alle respondenter, er at et eventuelt nasjonalt produkt bør komme i form av et reisekort med en verdidel som kan anvendes i hele landet, som med OV-chipkaart i Nederland og Rejsekortet i Danmark. Da vil man kunne ha et månedskort som benyttes til lokale reiser, og reisepenger på kortet når en ikke reiser lokalt. Velges en slik løsning, vil takstsystemenes egenart i fylkene kunne bevares, noe som innebærer at fylkeskommunene fremdeles vil kunne være i stand til å gjøre prioriteringer ut fra lokale behov. Således vil en med en slik løsning bevare et sterkere lokalt selvstyre enn om en løsning velges som innebærer en sterkere sentralisert takstfastsettelse.

Fordel for reiselivsnæringen

Et nasjonalt produkt vil i kombinasjon med en god reiseplanlegger kunne gjøre det enklere å gjennomføre sammensatte rundreiser med kollektive transportmidler i Norge. En kan se for seg at produktet vil kunne fungere tilnærmet som en Interrail-billett og at turistene ved hjelp av reiseplanleggeren kan planlegge neste etappe når de sitter om bord på bussen eller toget. Et nasjonalt produkt vil således kunne bidra til å gjøre Norge mer attraktivt som reisemål for turister som ikke kan, eller ikke ønsker, å anvende eget kjøretøy når de ferierer i Norge.

Inkludering av kommersielle aktører

En stor andel av den fylkesgrenseoverskridende busstrafikken gjennomføres i dag av kommersielle operatører. I fremtiden er det mulig at antallet kommersielle aktører både i lokal kollektivtransport og på jernbanen kan øke. I tillegg inngår også drosjer i enkelte fylker som en viktig del av kollektivsystemet. På hvilken måte en får inkludert kommersielle aktører i et eventuelt nasjonalt produkt vil derfor påvirke i hvilken grad produktet vil være en forenkling for de reisende. Reisekortenes verdidel peker seg ut som mest aktuell for kommersielle aktører, som blant annet gjennom konkurranselovgivningen er forhindret fra prissamarbeid.

Fordel i fylker med mye grenseoverskridende trafikk

Et nasjonalt produkt vil være av størst nytte for innbyggerne i fylker som har en stor fylkesgrenseoverskridende trafikk, og hvor det ikke allerede er etablert godt

fungerende avtaler mellom nabofylkene (se kapittel 2.1.3). Som det fremkommer av Figur 2-4 utgjør den fylkesgrenseoverskridende trafikken en forholdsvis liten andel av det totale antall påstigninger på buss i Norge. Det er store fylkesvise forskjeller i den fylkesgrenseoverskridende trafikken. Da en stor del av nytten knyttet til et nasjonalt system er knyttet opp mot reiser som krysser fylkesgrensene, eller som kombinerer lokal kollektivtransport, togreiser og ekspressbussreiser, vil et nasjonalt produkt være til størst nytte for innbyggerne i fylker med mye fylkesgrenseoverskridende trafikk og der jernbanen og ekspressbussene er sentrale.

Det er ulik grad av tilfredshet med eksisterende, bilaterale avtaler mellom fylker og mellom NSB og ekspressbussene og fylkene. Et nasjonalt produkt bør bidra til mer velfungerende grenseoverskridende trafikk.

4.4.6 Faktorer som taler mot innføring av et nasjonalt produkt

Begrenset behov

Et sentralt spørsmål som må avklares før et nasjonalt produkt eventuelt etableres, er hvor stort behovet for produktet ansees å være. I følge de takstansvarlige i fylkene er det i dagens situasjon forholdsvis lite fylkesgrenseoverskridende trafikk med buss, noe som også er illustrert i Figur 2-4. Samtidig poengterer flere av respondentene at behovet for et nasjonalt produkt vil være størst i geografisk små fylker med en stor befolkning, enn i store fylker med spredt og liten befolkning. Da de fleste kollektivreisene gjennomføres i det fylket de reisende bor, er det, ifølge respondentene, usikkert om et nasjonalt produkt i særlig grad vil påvirke bruken av kollektive transportmidler.

Vanskeliggjør lokale taksttilpasninger

Avhengig av hvordan et nasjonalt produkt utformes, vil en ulempe med nasjonal takstfastsettelse kunne bli at det gjør det vanskeligere for lokale fylkespolitikere å foreta satsninger innenfor kollektivtransporten som er tilpasset de behov som finnes innad i eget fylke. I noen fylker vil det for eksempel kunne være spesielle utfordringer knyttet til transport av studenter og en eventuell nasjonal fastsettelse av takstene disse skal betale vil kunne gjøre det vanskelig for fylkespolitikere å eksempelvis redusere takstene for studenter hvis de ønsker det.

Fare for inntektstap for fylkeskommunene

Et nasjonalt produkt vil kunne påvirke billettinntektene som genereres fra kollektivtrafikken. I de fylker hvor billettinntektene reduseres, vil tilskuddene måtte økes, dersom en skal unngå å redusere tilbudet. Omfanget av denne trusselen vil avhenge av hvor stor andel av kollektivtrafikkens totale kostnader det er som dekkes av billettinntekter. Som det fremkommer av Figur 3-3 utgjør trafikkinntektene fra busstrafikken i Oslo og Akershus om lag 2/3 av de samlede kostnader til bussdriften i fylkene, noe som gjør disse fylkene spesielt utsatt for en eventuell reduksjon i trafikkinntektene. Minst utsatt ved innføring av nasjonal takst vil Nord-Trøndelag være, der trafikkinntektene kun utgjør 8 prosent av kostnadene til bussdriften. For å øke aksepten for nasjonal takstsammordning vil det kunne etableres en statlig ordning som kompenserer fylkene for tapte billettinntekter.

Kommersielle aktører må ha takstfrihet

For kommersielle aktører er det en grunnleggende forutsetning å beholde alle frihetsgrader til å prissette produktene sine selv. De må kunne svare på konkurranse og endringer i etterspørsel på en effektiv måte. Samarbeid om priser er ikke bare ulovlig, men også begrensende for effektiv bruk av prissetting til konkurranseposisjonering, yield management og lignende. Det samme kan sies om NSB, og er for så vidt også alle aktører som bruker prising som et aktivt virkemiddel for måloppnåelse.

4.5 Oppsummering: Sentrale funn

I dette kapitlet har vi dokumentert hva man har fått til i Sverige, Danmark og Nederland. Vi har dokumentert synspunkter som er kommet frem i intervjuene som er gjort med alle fylkene, NSB, Samferdselsdepartementet og operatører. Endelig har vi sett på enkelte føringer i Håndbok 206. På bakgrunn av dette har vi drøftet hvilke endringer det er mulig og ønskelig å gjennomføre i kollektivtransportens takstsystemer med utgangspunkt i gjeldende myndighets- og takstansvar. Følgende funn er fremtredende:

- Handlingsrommet er begrenset av en del regler og normer, som vi må anta for gitt. Dette gjelder bl.a. konkurranselovgivning, skoleskyss og forvatningsorganisering (eierskap, ansvarsdeling og lignende)
- Et velfungerende, nasjonalt takstsystem må kjennetegnes av høy, lokal fleksibilitet med hensyn til takstpolitikk, lite administrasjon/byråkrati og effektiv og rettferdig avregning av inntekter
- Det er uklart i hvor stor grad et nasjonalt takstsystem vil gi gevinster eller være en effektiv måte å nå samferdselspolitiske mål på. Det fins allerede en del samarbeid fylker imellom og til dels også mellom fylker og NSB/ekspresbusser. Målsetting og nytte bør klargjøres. Like fullt er det generell oppslutning om, og (lokal)politisk vilje til, å opprette et nasjonalt produkt. Aktørene ser særlig behov for bedre billettintegrasjon mellom fylkene og NSB, noe som er vanskelig i dag
- Det er ikke aktuelt å sentralisere takstfastsettelse. Lokal kontroll over fastsettelse av takstnivå, takstmodell og takststruktur oppleves som helt fundamentalt for både fylkene, jernbanen og kommersielle aktører
- Reisepenger, altså at verdidelen i billetten kan benyttes til å betale enkeltreiser på alle slags kollektivreiser, fremheves som en lovende mulighet. Dette er en type løsning som er i funksjon i Danmark og Nederland, og som ikke står i veien for at takstnivå, -modell og -struktur bestemmes lokalt. Håndbok 206 krever at alle kort skal ha en verdidel. Mye ligger med andre ord til rette for etableringen av et nasjonalt system for bruk av reisepenger
- Definisjonen av ulike kundekategorier både kan og bør harmoniseres. Dette gjelder blant annet aldersgrenser for barn, definisjon av "student" og så videre. En slik harmonisering kan være en nødvendig betingelse for at et nasjonalt takstsystem, uansett utforming, kan fungere
- Det bør arbeides for å etablere felles og harmoniserte forretningsavtaler mellom aktørene. Disse kan ligge til grunn som rammeverk for eventuelle mer detaljerte, bilaterale avtaler mellom fylkene og mellom fylker og andre aktører, som jernbane og ekspresbuss

5 Anbefalinger for veien videre

Forprosjektet utføres som del av regjeringens nasjonale kollektivstrategi, og bidrar til å belyse utfordringer og muligheter for samordning av kollektivtilbud og billettsamarbeid mellom kollektivformer, fylker og regioner. Det er sannsynlig at reisebehovet etter hvert vil vokse i takt med forventet befolkningsvekst i byområdene. Dette innebærer at regionene i større grad utvikler seg til naturlige arbeids- og reisemarkeder på tvers av fylkesgrenser.

Målsettingen med å harmonisere takstsystemene innenfor kollektivtrafikken er å få flere til å reise kollektivt. Dette kan bidra til å senke barrierene for å ta i bruk kollektivsystemet, ved at kunden oppfatter kollektivtransporten som enkel og helhetlig. Samtidig kan en tilpasning av takstsystemene innenfor elektronisk billettering gi grunnlag for helt nye måter å tenke på når det gjelder takstfastsetting. Dette kan gi en mer fleksibel billettering, slik at passasjerene får reise til en riktigere pris enn det dagens takstsystemer tillater.

5.1 Hovedfunn

I denne rapporten har vi kartlagt variasjonene som finnes i takstsystemene i norsk kollektivtransport i 2012. Vi har også sett nærmere på hvilke muligheter som finnes med utgangspunkt i den svenske, danske og nederlandske løsningen. Til slutt har vi dokumentert synspunkter fra fylkeskommunene, Samferdselsdepartementet, NSB, ekspressbuss- og hurtigbåtselskaper, og analysert hvilke muligheter og begrensninger som finnes på bakgrunn av dette. Våre hovedfunn er som følger:

- Norsk kollektivtransport er variert både i omfang og organisering. De fleste kollektivreiser foregår med buss i by, og over 50 prosent av landets kollektivreiser gjennomføres i hovedstadsområdet. En svært liten del av dagens kollektivreiser er fylkesgrensekryssende. Dette indikerer at behovet for og gevinsten av samordning vil være størst i storregioner, spesielt på det sentrale Østlandet.
- Det finnes noe samarbeid mellom enkelte fylkeskommuner samt øvrige aktører allerede. Det er et stort potensial for, og ønske om, bedre samordning mellom fylkeskommunal kollektivtrafikk og jernbanen. Dette vanskeliggjøres ved at NSB i henhold til retningslinjer fra Samferdselsdepartementet har pålegg om å drive etter forretningsmessige prinsipper. Dermed må fylkeskommunene dekke hele takstdifferansen for å inkludere jernbanetransport i det lokale kollektivtilbudet.
- En del reiseprodukter er like i de fleste fylkeskommuner, spesielt for barn, honnør og militær hvor staten har lagt landsomfattende føringer på rabattordninger. Ungdomskort og studentkort har store variasjoner fra fylke

til fylke både i pris og gyldighet. Det vil være fordelaktig for kunden om sentrale produkter samordnes, men dette kan være utfordrende på grunn av eksisterende statlige kompensasjonsordninger

- Det er store variasjoner i hvilken betydning trafikkinntektene har i de ulike fylkeskommunene. Dette avhenger av både befolkningstetthet, befolkningstetthet og utformingen av kollektivtransporttilbudet. Skolereisene utgjør en stor andel av passasjergrunnlaget i enkelte fylkeskommuner og er således dimensjonerende for kollektivtilbudet i distriktene samtidig som inntektene fra disse reisene er viktige for fylkeskommunen. Det er derfor sannsynlig at en viss form for kompensasjonsordninger må opprettes ved en større samordning av takstsystemene.
- Takstfastsettelse er svært politisk styrt i flere fylkeskommuner. Mange aktører peker på at takstfastsettelsen derfor må skje lokalt. I tillegg er det helt nødvendig for de kommersielle aktørene (eksempelvis ekspressbusselskapene) med fri prisfastsetting.
- Samtlige fylkeskommuner er positive til å samordne takststrukturen, slik at sentrale produktkategorier er sammenfallende i hele landet. De fleste anser det også som positivt å få på plass en ordning med reisepenger, som gjør at reisekortet kan brukes over hele landet. Dette er det også lagt opp til i Håndbok 206.

Nedenfor vil vi løfte blikket og se på hvilke muligheter som finnes for fremtidige løsninger som kan gjøre det enklere for kunden å reise. Vi vil også peke på noen grunnleggende forutsetninger som bør være til stede ved gjennomføringen av et slikt prosjekt.

5.2 Anbefalinger for et eventuelt hovedprosjekt

Det å reise er en forutsetning for å kunne delta i samfunnslivet. På denne måten vil endringer i bosettingsmønstre, pendling og lokalisering av arbeidssteder påvirke transportbehovet. Samtidig er organiseringen av norsk kollektivtransport i stadig endring. Siden 2000 har organiseringen av lokal kollektivtransport endret seg ved at flere fylkeskommuner har anbudsutsatt sine kontrakter. Det er heller ikke usannsynlig at slike endringer vil kunne skje i jernbanetransport i fremtiden.

Det er derfor viktig å se lengre frem enn dagens situasjon i arbeidet med et nasjonalt takstsystem. Det er en forutsetning at den løsningen man velger håndterer forventede endringer i transportmønsteret frem i tid. Kartleggingen vi har gjennomført gir oss et bilde av dagens situasjon og utfordringer. Dette danner et grunnlag for å skissere mulige løsninger for en fremtidig harmonisering av takstsystemer.

5.2.1 Fase I: Kartlegge kundens behov

For å forankre nytten av et hovedprosjekt blant de involverte aktørene, vil det være nødvendig å kartlegge behov, nytte og gevinster av en harmonisering av

takstsystemer. Dette er særlig viktig dersom målsettingen er å harmonisere takstsystemene på en måte som griper inn i den lokale selvråderetten eller som endrer inntektsfordelingen i større grad. Både fylkeskommuner og kommersielle aktører ønsker å tilby et best mulig tilbud til sine kunder slik at terskelen for å reise blir lavest mulig.

Kartleggingen av behov og nytte vil i så måte være en undersøkelse av reiser som foretas i dag, og hva som kan utløses av gevinster ved bedre samordning. Vi har sett at det er en svært beskjeden andel av dagens kollektivreiser som krysser fylkesgrenser, og forventningene til gevinster må tilpasses dette.

Hva er utfordringer for dagens kollektivreisende og hvilke utfordringer gjør at pendlere velger bilen? En slik bred kartlegging vil være et viktig premiss for å få med seg aktørene i en endringsprosess, og vil være bestemmende for hvor langt man er villige til å gå. Det er naturlig at det største potensialet ligger i storregionene og pendling mot de største byene.

En slik kartlegging vil være krevende å gjennomføre. De reisende må kunne se for seg fremtidige løsninger som ennå ikke er etablert, samtidig som fylkesgrensekryssende reiser må kartlegges. Deler av kartleggingen kan skje blant eksisterende kunder og bilister som daglig eller ofte krysser fylkesgrenser. Eksempelvis kan en spørre et utvalg om utfordringer ved takstsystemene dersom de reiser eller skal reise kollektivt på tvers av fylkesgrenser. Det er ofte andre barrierer enn ulike takster som gjør det utfordrende å reise. Det kan derfor tenkes at det finnes alternative måter å oppnå disse nyttegevinstene på.

Undersøkelsen bør være markedsrettet og kanskje gjennomføres i samarbeid med noen av markedsavdelingene i kollektivselskapene og fylkeskommunene/administrasjonsselskapene. Det kan være relevant å inkludere reiselivsnæringen i en slik undersøkelse. Undersøkelsen bør også kartlegge hva kundebehovene vil være i årene som kommer. Dette kan gjøres ved bruk av scenarioer for hvordan det fremtidige reisemønsteret vil utvikle seg.

En annen mulighet for å kartlegge behov og nytte på kan være å opprette et forsøksprosjekt à la den svenske løsningen, hvor kunden gis mulighet til å forhåndskjøpe en billett for hele reisen. Totalprisen beregnes så ut fra nettoprisen på de ulike transportmidlene. Dersom Nasjonal Reiseplanlegger kommer på plass og kan fungere som en nettportal for å bestille billetter, kan dette være et utgangspunkt for å se hvor mange som benytter seg av løsningen.

Kartleggingen bør også undersøke potensialet for ulike nivåer av harmonisering, som eksempelvis felles kundekategorier, forretningsregler og felles produkter. Vår studie har sannsynliggjort at harmonisering av hovedkundekategorier er et gjennomførbart første skritt. Når kartleggingen er gjennomført og man har et bilde av forholdet mellom gevinster og kostnader for tiltak, kan man eventuelt gå løs på neste fase.

5.2.2 Fase II: Hvordan få flere til å reise kollektivt?

Kartleggingen av kundens behov i Fase I vil kunne gi svar på hvilke behov som finnes og dermed danne grunnlag for enklere reiseprodukter og harmoniserte takstsystemer, som vil gi kunden en helhetlig reise. Det finnes ulike grader av samordning, og behovsanalysen vil gi en pekepinn på hvor langt det kan være hensiktsmessig å gå. Samtidig kan undersøkelsen være førende for hvilke endringer som bør gjøres i regionene og nasjonalt.

En løsning med felles reisepenger ligger alt inne i løpet for Håndbok 206, og er noe fylkeskommunene er positive til. Man kan imidlertid se for seg flere alternativer som ligger mellom felles reiseprodukter og kun felles reisepenger. Noen av mulighetene skisseres nedenfor.

1. Felles produkttyper

I Håndbok 206 er det utarbeidet nasjonale retningslinjer for kundekategorier (Statens vegvesen 2011:15-6). De fleste aktørene vi har snakket med er positive til felles definisjoner av nøkkelprodukter. Kartleggingen som er gjort i løpet av dette prosjektet kan danne grunnlag for et slikt harmoniseringsarbeid.

Det vil være noen utfordringer knyttet til harmonisering, da slike endringer går inn i gjeldende kompensasjonsordninger og politiske avgjørelser. Mange av fylkeskommunene peker likevel på at et knippe sentrale produktkategorier kan øke brukervennligheten i kollektivtransporten, ved at kundene faller innenfor samme kundekategori overalt. Dette kan gjøre samspill og forståelse enklere for kunden, slik at kundene ikke må sette seg inn i kompliserte takstsystemer hver gang de reiser kollektivt på et nytt sted. Dette aspektet bør kartlegges gjennom behovsanalysen.

Det finnes flere varianter av ungdoms- og studentkort, og fylkeskommunene har ofte spisset produktene sine mot disse gruppene. Endring av disse produktene må sees i sammenheng med kompensasjonsordningene, som mulig vil måtte endres. Videre har vi sett at noen politikere bruker sin myndighet aktivt til for eksempel å endre aldersgrenser for barn (Østfold og Nordland) eller å skape Ung Voksen-produkter. Begge disse endringene har ført til rimeligere produkter for kunden – men har også bidratt til større variasjon av kundekategorier.

Vi anbefaler at det arbeides videre med harmonisering av kundekategori-definisjoner for nøkkelproduktene. For at et slikt arbeid skal komme videre, bør man til en viss grad gå i dialog med politikerne. Dette kommer an på hvor store endringer man bestemmer seg for å gjøre. Samtidig bør staten ”justere” sine kompensasjonsordninger.

2. Felles forretningsmodell – rabatter for kunden?

I dag er alle avtaler mellom transportselskapene bilaterale. Dersom man skal få på plass økt samarbeid i kollektivtrafikken, vil det være viktig å arbeide med et omforent avtaleverk. På denne måten kan det etableres felles forretningsmodeller som ivaretar alle aktørene. Dette er viktig for å unngå at hver av aktørene inngår bilaterale avtaler seg imellom, noe som kan bli komplisert dersom flere aktører skal samarbeide innenfor samme område.

Ved utarbeidelsen av en felles forretningsmodell kan det være viktig å gjennomgå og evaluere de erfaringer som er høstet ved forskjellige typer samarbeid. Hvilke typer samarbeidsavtaler eksisterer i dag, og hvordan fungerer disse? Samtidig er det viktig å på en ryddig måte kartlegge statlige kompensasjonsordninger til kollektivtrafikken, slik at man er enige om premissene for samarbeidet.

En slik felles forretningsmodell kan tilrettelegge for å gi rabatter ved overgang mellom selskaper, slik at kunden ikke blir ”straffet” for å reise på tvers av fylker og transportformer. På denne måten kan kunden oppfatte reisen som helhetlig og ikke

måtte betale fullpris for hver delreise. Rabatten som gis kan avregnes mellom de involverte selskapene.

Det kan også være nyttig å kartlegge ulike organisasjonsmodeller for kollektivtrafikken, for eksempel regionale kollektivselskaper. Dette må imidlertid være frivillig, da ansvaret for lokal kollektivtransport ligger under fylkeskommunen.

3. Bort fra papirbaserte takstsystemer – mot innovative løsninger?

Fri prisfastsettelse hos de ulike aktørene ligger fast. Videre er samtlige aktører positive til at kunden kan benytte reisekortenes verdidel over hele landet. Dette er også noe som ligger inne i Håndbok 206. En ordning med reisepenger er derfor uansett et naturlig skritt i det videre arbeidet.

Verdidelen i reisekortet vil gjøre det lettere å betale enkeltreiser overalt i Norge. Den elektroniske pengepungen løser imidlertid ikke behovet for trafikanter som reiser mer regelmessig, som for eksempel langpendlere. Løsningen vil heller ikke utnytte de mulighetene for fleksibel billettering som ligger i elektroniske billettsystemer, slik at kunden får en ”riktigere” pris for sin reise og sitt reiseomfang.

Det er fullt mulig å få på plass mer innovative løsninger som gjør at kunden ikke blir straffet for å reise på tvers av takstsystemer og dermed kan få en lavere pris for sin reise. Pay-as-you-go-løsningen fra London er ett eksempel, hvor kunden ikke må forhåndsbestille billetter, men kan dra kortet og blir trukket den laveste prisen for reiser over en periode. Dette krever imidlertid at kunden må sjekke inn og ut for hver reise. Også den danske løsningen har lagt til rette for at prisen fastsettes i hvert enkelt takstområde.

Pilotundersøkelsen i Danmark viser at det er kommet 13 prosent flere reisende etter at Rejsekortet er tatt i bruk. Hele 73 prosent melder om at de synes det er enklere å reise etter innføringen av kortet. Det er nok flere som reiser på tvers av takstområder i Danmark enn i Norge, men likevel viser dette at det kan ligge et potensial i en harmonisering av dagens takstsystemer ved at flere kommer til å reise kollektivt.

5.3 Hvordan lykkes?

For at man skal lykkes i det videre arbeidet vil det være viktig å få med alle sentrale aktører. Behovsanalysen vil delvis kunne gi et svar på hvor man bør starte. Det å harmonisere definisjoner av nøkkelprodukter og få på plass interoperable reisepenger kan uansett være nyttig for et mer helhetlig og kundevennlig kollektivsystem.

Grunnleggende premisser som styring, samarbeid og kommunikasjon kan være avgjørende for prosjekter med mange aktører med delvis motstridende målsettinger. Slike prosjekter er mer utsatt for konflikter og barrierer for videre fremdrift enn små prosjekter med færre aktører. Målsetningene må være klare, og eventuelle uenigheter bør kartlegges i forkant av en endringsprosess.

For å oppmuntre aktørene til å harmonisere takstsystemer på nasjonalt eller regionalt nivå bør Staten ta en aktiv tilretteleggingsrolle. Dette kan blant annet innebære å bidra med finansierings- og/eller garantiordninger som kan oppmuntre aktørene i arbeidet. Dersom man bestemmer seg for regionale løsninger, kan en regional aktør eller samarbeidsråd ta en slik rolle. Hvilken aktør som skal koordinere arbeidet, bør

avklares i forkant. Kartleggingen av kundens behov kan gi gjennomføringsvilje blant de aktørene som involveres i prosjektet.

Forprosjektet har vist at noen fylkesgrenser har langt mer fylkesgrensekryssende trafikk enn andre, noe som medfører at behovet for samordning er større. En mulighet som kan føre til enklere prosjektstyring og samarbeid kan være å integrere kollektivtrafikken i større regioner. Dette kan for eksempel skje ved at flere fylkeskommuner går sammen om større administrasjonsselskaper, eller at ansvaret for kollektivtrafikken legges på et høyere nivå enn fylkeskommunen. Det kan også være en løsning å basere arbeidet på avtaler mellom partene, noe som vil være et "løsere" samarbeid med mindre forpliktelser og sannsynligvis lavere grad av harmonisering mellom takstsystemene. Det å gå nærmere inn på slike typer løsninger har imidlertid ligget utenfor mandatet til denne rapporten, men kan belyses nærmere i et hovedprosjekt.

Staten bør legge til rette for prosjektet gjennom å forenkle premissene for samarbeid mellom NSB og fylkeskommunene. Dette kan innebære at Staten gjør endringer i de gjeldende retningslinjene for jernbanen eller etablerer finansieringsordninger for prosjektet. De fleste fylkeskommunene ønsker i større grad å samarbeide med NSB. Dette bør det uansett tas tak i, både for å utnytte det potensialet som finnes i jernbanen, og for å bedre transporttilbudet for den enkelte kunde.

Til slutt kan informasjon være sentralt for å synliggjøre kundens reisemuligheter. I så måte vil Nasjonal reiseplanlegger spille en viktig rolle ved at forbrukeren får samordnet informasjon om reiser på tvers av fylkesgrenser. Det er forventninger om at en reiseplanlegger for hele landet vil kunne være i drift i 2014. Det vil være klare gevinster å hente av å samordne takstprosjektet med reiseplanleggeren.

Kartleggingen av kundens behov vil være avgjørende for hvilke løsninger som velges i videreføringen av prosjektet. Muligheten for at kunden kan få en mer fleksibel og "riktig" billettering, og slik alltid blir belastet lavest mulige pris for den reisen som foretas, bør stå sentralt i endringsprosessen. Slik kan prosjektet være en unik mulighet til å tenke nytt og slik utnytte de fordelene elektroniske billettsystemer kan gi. Dette potensialet er foreløpig ubrukt ved at gamle takstsystemer som er utviklet med hensyn til papirbasert billettering fremdeles overføres til elektronisk form, noe som gir kompleksitet heller enn enkelthet for kundene.

På tross av at samtlige aktører ønsker enkelthet for kunden, ser vi at det å fornye eller endre takstsystemer i kollektivtrafikken er en vanskelig barriere å bryte. Takster utgjør en sentral inntektskilde og endringsprosesser blir dermed ofte en kamp hvor aktørene ønsker å ivareta egne interesser. For at arbeidet skal lykkes må aktørene klare å tenke nytt, samtidig som det bør lages ordninger som oppmuntrer til samarbeid. Dagens kompensasjonsordninger bør endres, da de i stor grad bygger opp under de tradisjonelle takstsystemene og vanskeliggjør nytenkning i en næring med et sårbart inntektsgrunnlag.

6 Litteratur

- Arbeidsdepartementet (2011). "Pengehåndtering i kollektivtransporten", rapport partssammensatt arbeidsgruppe 2. april.
- Aarhaug, J. og N. Fearnley (2012). "Ekspressbusser i Norge og Sverige", TØI-rapport 1200/2012.
- Aarhaug, J., P. Frøyland og S. Wallberg (2012). "Kollektivtransport i Fylkeskommunal regi", TØI-rapport 1197/2012.
- Aarhaug, J., P. Christiansen og N. Fearnley (2011). "Statusrapport for ekspressbussnæringen", TØI-rapport 1167/2011.
- Bekken, J-T., F. Longva, N. Fearnley, E. Frøysadal og O. Osland (2006). "Kjøps- og kontraktsformer i lokal rutebiltransport", TØI-rapport 819/2006.
- Hjorthol, R. (2012). "Endringer i befolkningens reisevaner i en 25-års periode – trender og drivkrefter", TØI-rapport 1190/2012.
- Krogstad, J.R. (2010). "Ikke akkurat på skinner. En analyse av iverksettingen av IKT-prosjektet Flexus i Oslo og Akershus". Masteroppgave. Institutt for statsvitenskap, Universitetet i Oslo.
- Longva, F, S. Olsen og J. Aarhaug (2010). "På sporet av konkurranse", TØI-rapport 1104/2010.
- Osland, O., F. Longva og M.D. Leiren (2008). "Fylkeskommunens bestiller- og samordningsrolle i samferdselssaker", TØI-rapport 990/2008.
- Rejsekort A/S. 2012. *Rejsekort rejseregler. Gældende fra den 1. juli 2012*. [URL] Tilgjengelig på: <http://www.rejsekort.dk/~media/Rejsekort/pdf/rejseregler/24967-rejsekortregler-juli2012.ashx>
- Statens vegvesen (2004). Elektronisk billettering, nr. 206-1. Oslo: Vegvesenets håndbokserie.
- Statens vegvesen (2011). Elektronisk billettering – Del 1 Målsetting og overordnet beskrivelse. Håndbok 206, Vegdirektoratet.
- Welde, M. (2009). Samfunnsøkonomisk nytte av elektroniske Betalingsystemer. Rapport nr. 2568, Vegdirektoratet.

7 Vedlegg

Vedlegg 1: Liste over personer intervjuet

Organisasjon	Navn
Akershus	Thomas Tvedt
Aust-Agder	Ståle Sætre
Buskerud	Runar Stustad
Finnmark	Jørgen Blix
Hedmark	Martin Halvarsson
Hordaland	Rolf Rosenlund
Møre og Romsdal	Rolf Stavik
Nordland	Morten Møkleby
Nord-Trøndelag	Harald Overrein
Oppland	Solveig Rueslåtten
Oslo	Per Morstad
Rogaland	Terje Øen
Sogn og Fjordane	Fosshagen
Sør-Trøndelag	Torbjørn Finstad
Telemark/Vestfold	Trond Myhre
Troms	Jonny Berg
Vest-Agder	Svein Ødegaard
Vestfold/Telemark	Trond Myhre
Østfold	Bengt Aarum
Samferdselsdepartementet	Thor K Haatveit
Nettbuss	Svein Arne Bergh
Norway Bussekspress	Stein Inge Falk
NSB	Svein Gjendemsjø
Torghatten trafikkselskap	Stein Andre Herigstad Olsen
Unibuss	Kjell Knarbakk
Resplus, Samtrafiken	Mattias Andersson
Rejsekort A/S	Bjørn Wahlsten
Delft University of Technology	Wijnand Veeneman

Vedlegg 2: Intervjuguide (fylkene)

Introduksjon om prosjektet.

Kartleggingsdelen:

- Hvem har inntekstansvaret i fylket (brutto/netto)?
 - Hvem setter takstene? (politikere, fylkeskommunen, administrasjonsselskapet eller en kombinasjon?)
- Hvordan skjer finansiering av kollektivtrafikken, faste tilskudd, variabelt, billettinntekter og lignende?
- Kan vi få oversendt dokumentasjon av takstregulativ (også for hurtigbåt dersom aktuelt)?
- Hvilke salgskanaler benyttes og i hvilket omfang?
- Hvor sentral er jernbanetransport (persontransport) i deres fylke?
- I hvilken grad samarbeider FK med andre fylker / NSB / ekspressbusselskap ved takstfastsetting og overgang fylkeskommunal transport og tog/buss?
- Organiserer FK transport inn i nabofylker?
- Utgjør båttransport i deres fylke en del av kollektivsystemet, og er det integrert i takstsystemet?
- Kan deres billettsystem ta i mot et eventuelt nasjonalt produkt?
- Har dere en markedsundersøkelse/ kundeundersøkelser vi kan få tilgang til?

Handlingsrom:

- Hvor sårbart er kollektivtilbudet for endringer i inntektsgrunnlaget?
- Hvordan mener du at et nasjonalt billettprodukt vil påvirke bruken av kollektivtransport?
- Hvor viktig synes du det er at kollektivreisende får samordnede produkter på tvers av fylkene i Norge?
- Kan du se noen fordeler med et takstsystem som er mer samordnet mot andre deler av landet? (for fylket/selskapet, for trafikanter, for nasjonale mål)
- Finnes det noen ulemper?
- Hvor viktig er lokal (fylke) takstfastsettelse?
- Vil ditt fylke/selskap tjene/tape? Og hvordan ser du for deg eventuelle kompensasjonsordninger?
- Hvordan stiller du deg til at noen produkter/takster vil avgjøres i samråd med andre aktører?
- Hvordan ser du på muligheten til å legge om takstsystemet hos dere til et harmonisert system basert på for eksempel soner eller distanse?
- Hvor langt er dere villige til å strekke dere for å få felles produkter på tvers av fylkene?
- Hvilke vilkår og forutsetninger må være på plass?

Skisse til fremtidig takstsystem

- Hva er sentrale hensyn for deg/ditt fylke/selskap?
- Hva er sentrale hensyn/behov hos trafikantene?

- Hvor store endringer tror du det er realistisk å gjennomføre?
- Hvor langt kan dere tenke dere å gå i samordning? (ett felles billettprodukt? Like definisjoner av produktkategorier? Hele takstregulativet?)
- Hva ser du for deg som en mulig løsning? (Eksempler fra andre land?)
Løsninger bør vurderes utfra SWOT, samt effektivitet, gjennomførbarhet, trafikanters behov osv
- Hvilke typer/prinsipper for løsninger mener du har størst potensial?
- Hvordan vurderer du følgende alternativer?

	Styrke	Svakhet	Mulighet	Trusler	Effektivitet	Trafikanters behov	Gjennomførbarhet
Nasjonal by-billett							
Nasjonal billett som er gyldig i hele landet, men ikke påvirker lokale takststrukturer							
Full integrasjon nasjonalt, altså et nasjonalt takstsystem med like takster							
Et enhetlig rammeverk (like produktdefinisjoner/kategorier osv) for hele landet, men hver FK kan selv fritt bestemme egne takster							
Nasjonalt månedskort							
Nasjonal ordning med reisepenger, som ligger inne på trafikantenes elektroniske billetter							
Alt x							
Alt Y							

Vedlegg 3: Oversikt over billettsystemer

Fylke	Antall soner	Maks-pris (ant soner)	Periodebillett (P)	Enkeltbillett (E)	Barn (B)	Ungdom (U)	Militær (M)	Student (S)	Ung voksenkort (UV)	Honnør (H) 67/ufør/ blind/ ektefelle	Sykkel/ hund
Østfold	17	3	30d Ikke M	Ikke S	6-15	16-24	Ja	Alle med gyldig studentbevis	Nei	Ja	Gratis
Oslo og Akershus	8 (3P)	5	30d/365d Ikke M	Ikke S/U	4-15	16-19	Ja	Alle i Oslo og Akershus	Nei	Ja	Barnetakst
Hedmark	73	7	14d/30d For S og V kun gitt strekning, for B og U i Hedmark+Oppland Ikke H/M	S og M rabatt etter minstetakst Ikke U	4-15	16-19	Ja	16-30	Nei	Ja	Beregner godspris over 25 kg
Oppland	472	Nei	14d/30d For S og V kun gitt strekning, for B og U i Hedmark+Oppland Ikke H/M	S og M rabatt etter minstetakst Ikke U	4-15	16-19	Ja	16-30	Nei	Ja	Barnetakst sykkel
Buskerud	90	10	14d/30d Ikke B/H/M	Ikke S/U	4-15	16-19	Ja	20-29	Nei	Ja	Barnetakst Små hunder på fang gratis
Vestfold	28 (4 takster)	4 (takster)	30d ekstrakategori "GodtVoksen" 7d/14d/30d V Lokalkort 30d/14d for gitt strekning Ikke M	M rabatt etter minstetakst Ikke S/U	4-15	16-19	Ja	Over 30 år	20-29	Ja	Barnetakst
Telemark	90	13	30d for gitt strekning U gyldig i hele fylket Ikke M,B,H	M rabatt etter minstetakst Ikke S/U	4-15	16-19	Ja	Over 30 år	20-29	Ja	Barnetakst

Aust-Agder			30d i hele Agder 30d gitt reiselengde V Ikke M	M rabatt etter minstetakst Ikke U	4-15	16-19	Ja	Over 30 år	20-29	Ja	Barnetakst for sykkel
Vest-Agder	65	15	30d i hele Agder 30d/180d for gitt reiselengde V Ikke M	M rabatt etter minstetakst Ikke S/U	4-15	16-19	Ja	Alle i Agder over 30 år	20-29	Ja	Barnetakst for sykkel
Rogaland	136	5	30d/60d/90d/120d/150d/180d B+V 30d S+U Ikke H/M	M rabatt etter minstetakst Ikke S/U	4-15	15-20	Ja	21-31	Nei	Ja	Tillegg for sykkel
Hordaland	500	Nei	180d/30 d/7d Ikke M	S-rabatt ved 7 soner + Ikke U	4-15	16-19	Ja	Alle med studiebevis fra vgs, høyskole, universitet	Nei	Ja	Barnetakst
Sogn og Fjordane	Avstand	Nei	Månedskort gitt reiselengde 30d/15d Ikke M	M rabatt etter minstetakst Ikke U	4-15	16-19	Ja	16-30	Nei	Ja	Barnetakst Små hunder på fang gratis Hunder ikke tillatt på Nor- Way-ruter
Møre og Romsdal	310	Nei	30d gitt område/strekning Hele fylket U Ikke M/H	M rabatt etter minstetakst S rabatt etter reiselengde Ikke U	4-15	16-19	Ja	Alle med studiebevis fra vgs, høyskole, universitet	Nei	Ja	Barnetakst
Sør- Trøndelag	300	15 (+ bysone Tr.heim)	7-185d Ikke M	S rabatt etter minstetakst Ikke U	4-15	16-19	Ja	16-34	Nei	Ja	Barnetakst
Nord- Trøndelag	470	Ja	7-185d Ikke M	Ikke U	4-15	16-19	Ja	16-34	Nei	Ja	Barnetakst
Nordland	339	Ja	30d/90d M/S/U/B/H	Ikke U	6-15	16-19	Ja	Alle	16-23	Ja	Gratis, hvis plass

Troms	230	20	Ikke M	M rabatt etter minstetakst U og UV rabatt v. betaling verdikort	4-15	16-19	Ja	Nei	20-29	Ja	Gratis, hvis plass
Finmark	191	Ja	30d	Ikke U	4-15	16-19	Ja	Alle med studiebevis	Nei	Ja	-
Nasjonale aktører											
Lavpris ekspressen	Basert på stoppested	Nei	Nei	-	3-15	16 og eldre	Ja	16 og eldre	Nei	Ja	Barnetakst Små hunder på fang gratis Sykkel er det ikke plass til
Nor-Way	Basert på stoppested	Nei	Nei	-	4-15		Ja	Alle studenter For flybussen tom 30		Ja	Barnetakst sykkel Hund ikke tillatt
NSB	Avstand	-	7d/30d/365d Ikke M/H/B/U	Ikke U	4-15	Nei	Ja	16-29	Nei	Ja	Barnetakst sykkel Hund ³³

³³ Hund med skulderhøyde over 40 cm er barnetakst, under 40 cm er gratis. I Oslo og Akershus er alle hunder barnetakst.

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no