

Jernbanedirektoratet

## ► Notat 7 Takst-, sone- og billettsamarbeid

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N7-52501210 Revisjon: J2 Dato: 2026-03-11



*Kilde: Norconsult / Ann Katrin Hansen*

## Notat 7 Takst-, sone- og billettsamarbeid

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N7-52501210 Revisjon: J2

**Oppdragsgiver:** Jernbanedirektoratet  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ida Bøe  
**Rådgiver:** Norconsult Norge  
**Oppdragsleder:** Frode Voldmo  
**Fagansvarlig:** Kristine Wika Haraldsen  
**Andre nøkkelpersoner:** Pablo Urzainqui

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D1	2025-05-16	Utkast	KRIHAR	FV	FV
J1	2025-06-13	Versjon 1	KRIHAR	FV	FV
J2	2026-03-11	Versjon 2	KRIHAR	FV, PABMER	FV

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Forord

På oppdrag for Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet gjennomført tre strategiske utredninger som skal inngå i kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan 2029–2040, en fjerntogstrategi, en godsstrategi og en kollektivstudie for Østlandet. Dette notatet er utarbeidet for Kollektivstudie for Østlandet.

*Kollektivstudie for Østlandet* gir et strategisk beslutningsgrunnlag for hvordan lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet kan videreutvikles i et langsiktig perspektiv mot 2050. Formålet har vært å vurdere hvordan jernbanen, i samspill med det fylkeskommunale kollektivtilbudet, kan møte framtidens transportbehov i Norges største og mest befolkningstette region. Samspillet mellom tog og buss, sammen med arealutvikling, takstsystemer og bilrestriktive virkemidler, har vært sentrale tema i arbeidet.

Studien er gjennomført i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Norconsult. Jernbanedirektoratet har fastsatt mål, rammer og strategiske premisser for arbeidet med kollektivstudien, mens Norconsult har gjennomført analyser av blant annet etterspørsel, kostnadsestimering og samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike tiltak og drivkrefter. Studien kombinerer faglige analyser med vurderinger av usikkerhet, robusthet og scenarier for langsiktige utviklingstrekk.

Arbeidet har vært gjennomført i dialog med sentrale aktører i sektoren. Fylkeskommunene på Østlandet, Bane NOR, togselskapene, Statens vegvesen og representanter for byvekstsamarbeidet har deltatt i referansegruppen og bidratt med innspill underveis. Jernbanedirektoratet står ansvarlig for de samlede vurderingene, drøftingene og anbefalingene i hovedrapporten.

Det er utarbeidet en hovedrapport hvor de viktigste funnene i Kollektivstudien for Østlandet oppsummeres og drøftes. Den bygger på en rekke fagnotater som er utarbeidet i studien, som går i dybden og beskriver metodikken og resultatene mer detaljert. En komplett liste over dokumenter i kollektivstudien ligger som vedlegg i dette notatet.

Fagnotatet som du nå leser er utarbeidet av Norconsult, og samler kunnskap om takst-, sone- og billettsamarbeid i kollektivstudien.

Oslo, 11. mars 2026

## Sammendrag

Dette notatet omhandler takst-, sone- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport, og er del av kollektivstudien for Østlandet. Formålet med kollektivstudien for Østlandet er å vurdere togtilbudet og det fylkeskommunale kollektivtilbudet i et langsiktig utviklingsperspektiv frem mot 2050. Formålet med dette notatet er å oppsummere eksisterende kunnskap om takst-, sone- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport.

I sine innspill til kollektivstudien har Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og fylkene på Østlandet beskrevet utfordringer for kollektivtransporten på Østlandet. Utfordringsbildet viser behov for samordning mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport når det gjelder takster, billettprodukter, betalingsløsninger og tilbud.

Tiltakene for samordning som studeres i notatet kan deles i tre bolker:

1. Samordning av prisnivå på tvers av fylker og transportmidler, samt mulighet for samordning med prisdifferensiering. Etterspørselseffekten av endringer i prisnivå avhenger av trafikantenes prisfølsomhet i ulike markeder og områder.
2. Forenklingseffekter av samordning av billettprodukter, takstmodell, betalingsløsninger og generell forenkling. Etterspørselseffekten av tiltakene kan forventes å variere mellom grupper og områder.
3. Innretning på helintegrert pris- og billettsamarbeid. Effekten av samordning vil avhenge av hvilken modell som velges og hvor stor endring i pris trafikantene i ulike deler av Østlandet vil oppleve.

Jernbanedirektoratet, Brakar AS, Østfold kollektivtrafikk og Ruter AS inngikk i 2021 en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale [1]. Partene har intensjon om en utvidelse av det helintegrerte pris- og billettsamarbeidet, med fylkeskommunal prissetting av persontogtransporten, fra Ruter-området til hele avtaleområdet (BØR-området). Helintegrert pris- og billettsamarbeid defineres ved at fylkeskommunale billetter og priser gir rett til reise på all offentlig kollektivtransport, inklusive tog. Dette er fremdeles ikke innført i Buskerud og Østfold, og finansiering trekkes frem som årsak.

Høsten 2023 besluttet Viken en trinnvis innføring av tiltak på vei mot et helintegrert takst- og billettsamarbeid som er innrettet som et fylkeskommunalt toprissystem. Dette innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og felles fylkeskommunale takster og soner på fylkeskryssende reiser. WSP har utredet effekten av en slik innretning til en etterspørselsøkning på 5 prosent. Det er anslått at om lag 3/5 av de nye togreisene er på relasjoner mellom Ruter og ØKT. Resterende nye togreiser er forventet å komme mellom Brakar og Ruter, samt internt i Brakar. Effekten av gratis overgang, altså fri start- og ankomstsone, er ikke regnet inn i denne trafikkveksten, og vil trolig gi en ytterligere trafikal vekst både på andre kollektivtransportmidler og på toget.

For kollektivstudien er det relevant å beregne etterspørselseffekter av å innføre helintegrert takst- og billettsamarbeid for hele Østlandet. Etterspørselsberegningene gjennomføres med to nivåer av tiltak innenfor billett- og takstsamarbeid, se Notat 16 Etterspørselsberegninger:

1. Middels innsats: Helintegrert takst- og billettsamarbeid i BØR-området
2. Høy innsats: Helintegrert takst- og billettsamarbeid og betydelig takstreduksjon på Østlandet

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>5</b>
1.1	Utfordringsbilde viser behov for samordning	5
1.2	Status for samordning på Østlandet	7
1.3	Utfordringer for helintegreerte pris- og billettsamarbeid	9
<b>2</b>	<b>Samordning for sømløse reiser</b>	<b>11</b>
2.1	Samordning av prisnivå	11
2.1.1	Samordning av priser på tvers av fylker	11
2.1.2	Samordning av priser på tvers av transportmiddel	12
2.1.3	Samordning med prisdifferensiering	12
2.1.4	Etterspørselsvirkninger av endringer i prisnivå	13
2.2	Forenklingseffekt av samordning	14
2.2.1	Billettprodukter	14
2.2.2	Takstmodell	15
2.2.3	Betalingsløsning	15
2.2.4	Etterspørselseffekt av forenkling	16
2.3	Innretning på helintegreert pris- og billettsamarbeid	16
<b>3</b>	<b>Mulige tiltak til kollektivstudien for Østlandet</b>	<b>20</b>
	<b>Referanser</b>	<b>21</b>
	<b>Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet</b>	<b>23</b>

# 1 Innledning

I Norge er kollektivtransporten organisert slik at staten har ansvar for persontransport med tog, mens fylkene har ansvar for annen offentlig kjøpt kollektivtrafikk. Jernbanedirektoratet inngår rute-, takst- og billettsamarbeidsavtaler med fylkeskommunene og/eller deres administrasjonsselskaper for å sikre at togtilbudet er en integrert del av det lokale kollektivtilbudet [2].

Dette notatet omhandler takst-, sone- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport, og er del av kollektivstudien for Østlandet. Formålet med kollektivstudien for Østlandet er å vurdere togtilbudet og det fylkeskommunale kollektivtilbudet i et langsiktig utviklingsperspektiv frem mot 2050. Studien skal *utforske mulighetsrommet av tiltak for hvordan det samlede kollektivtilbudet kan utvikles*. Målet er at det fremtidige togtilbudet skal være integrert, tilgjengelig og attraktivt for reisende, slik at flest mulig velger kollektivtransport, og at staten får mest mulig ut av sine investeringer i kollektivsystemet.

Formålet med dette notatet er å oppsummere eksisterende kunnskap om takst-, sone- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport. Vi ser også på tiltak som kan forenkle samarbeid om betaling for kollektivtransport. Digital tjenesteutvikling behandles ikke i dette notatet, men betydningen av gode betalingsløsninger omtales. Notatet benyttes til å skissere to nivåer av tiltak innenfor billett- og takstsamarbeid til etterspørselsberegningene, se Notat 16 Etterspørselsberegninger.

## Notatet er organisert som følger:

Innledningsvis beskriver vi utfordringsbildet som tegnes opp av partene som har gitt innspill til kollektivstudien. Videre beskrives status for takst-, sone- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport på Østlandet, før vi fokuserer på Oslo, Akershus, Buskerud og Østfold hvor partene har inngått en intensjonsavtale om helintegrert pris- og billettsamarbeid. Til slutt i innledningskapittelet ser vi på utfordringer med å få på plass en utvidelse av helintegrert pris- og billettsamarbeid.

Kapittel 2 tar for seg tiltak for å oppnå samordning. Her oppsummerer vi kunnskap om samordning av prisnivå, billettprodukter, takstmodell og betalingsløsninger. Vi trekker på erfaringer fra andre områder hvor de har fått til helintegrerte pris- og billettsamarbeid eller gjennomført endringer i takster, sonestruktur eller billettslag som kan forenkle innføring av helintegrerte pris- og billettsamarbeid. Videre ser vi på organisering og økonomiske konsekvenser av helintegrerte pris- og billettsamarbeid ut fra hvordan samarbeidet innrettes. Her tar vi utgangspunkt i rapporten «Sømløse reiser i Viken» [3], og gjennomfører en kritisk gjennomgang av beregninger og forutsetninger.

I kapittel 3 skisseres to nivåer av tiltak innenfor billett- og takstsamarbeid til kollektivstudien.

## 1.1 Utfordringsbilde viser behov for samordning

I sine innspill til kollektivstudien har Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og fylkene på Østlandet beskrevet utfordringer for kollektivtransporten på Østlandet. Utfordringsbildet viser behov for samordning mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport når det gjelder takster, billettprodukter, betalingsløsninger og tilbud.

### Samordning vil gi forenkling for trafikantene

Aktørene trekker fram at trafikanter som skal reise over lengre avstander og med flere transportmidler på Østlandet i dag må forholde seg til flere apper og ulike takst- og billettsystemer. Samordning av disse kan gjøre det enklere å velge kollektivtransport på hele reisen. Samordning vil gi bedre pendler tilbud ved å legge til rette for sømløse reiser med tog og annen kollektivtransport.

Det er komplisert å forholde seg til flere takstsystemer. For en reise som gjennomføres mellom ytre InterCity og Osloområdet kan det eksempelvis være rimeligere å kjøpe to billetter fremfor én. Statens vegvesen skriver at reisende erstatter den «ytre» delen av reisen med bil for å unngå dette [4].

### **Samordning kan effektivisere tilbudet**

Aktørene trekker fram at det er noe unødvendig parallellkjøring mellom ulike selskaper og transportformer på Østlandet. Bedre samordning av ruter og priser vil dermed kunne ha effektiviseringsgevinster ved å redusere unødvendig parallellkjøring mellom ulike selskaper og transportformer.

Brakar skriver i brev til Samferdselsdepartementet om behovet for samordning for å unngå unødvendig parallellkjøring [5]. Brakar har tidligere vurdert å mate til toget i Asker for linje 169 (Lierbyen-Oslo bussterminal) og i Sandvika for linje 200 (Hønefoss-Oslo bussterminal), men uten takstsamarbeid mener de slike reiser ville blitt uforholdsmessig dyre for trafikantene.

### **Utfordringer knyttet til prisnivå**

Fylkene på Østlandet som ikke har innført helintegreerte pris- og billettsamarbeid nevner høye priser på toget som en utfordring for å få flere til å reise kollektivt [6]. De trekker fram at en bør vurdere å redusere priser på togreiser, særlig der hvor det er ledig kapasitet, og at utfordringen i noen grad er knyttet til fjerntogtilbudet.

Samlet prisnivå blir høyt dersom det er flere som reiser sammen, spesielt på fylkeskryssende reiser. Dette gjelder for all kollektivtransport. Sammen med at det er komplisert å forholde seg til flere takstsystemer, påvirker dette kollektivtransportens konkurransekraft mot bil negativt.

I 2023 ble det opprettet et billettsamarbeid mellom Brakar, ØKT og Ruter for busspassasjerer som krysser fylkesgrensene på noen strekninger. Statens vegvesen trekker fram at dette bør være starten på et takstsamarbeid som gir lik pris på kollektivreiser uavhengig av transportør og reisemiddel [4].

### **Utfordringer med å utnytte ledig kapasitet**

Flere fylker tar til orde for at differensiering av priser bør vurderes for å utnytte kapasiteten i kollektivtransporten. Priser kan differensieres ved å redusere prisene på strekninger og i tidsperioder der det er ledig kapasitet, også på fjerntogtilbudet.

### **Oppsummering av utfordringer**

Utfordringsbildet som skisseres av innspillene til kollektivstudien viser at det er behov for samordning. Det som kan samordnes med bruk av takst-, sone- og billettsamarbeid er:

- **Takstmodell:** Fylkeskommunal kollektivtransport i fylkene har sonetakster, mens det er kilometertakster på toget. Dette kan virke komplisert for de reisende, men med dagens betalingsløsninger og informasjon om hvor ulike billetter gjelder, trenger ikke reisende å forholde seg til forskjellen i takstmodell. Forskjellen i takstmodell kompliserer imidlertid inntektsdeling eller kompensasjon mellom fylkene og togselskap (se delkapittel 1.3).
- **Takstnivå:** Det er ulike takstnivåer på tvers av fylkene og transportmidlene. Dette kan virke både komplisert og urettferdig for de reisende og påvirke deres valg av transportmiddel, samtidig som det håndteres av dagens betalingsløsninger. Forskjeller i takstnivå kompliserer innføring av helintegreert pris- og billettsystem (se delkapittel 1.3).
- **Billettslag:** Det er små forskjeller mellom billettslagene på tvers av fylkene og transportmidlene. Det kan imidlertid være komplisert å orientere seg i billettprodukter på fylkeskryssende reiser som kombinerer tog og fylkeskommunal kollektivtransport.
- **Betalingsløsning:** Hvert fylke har sin egen app i tillegg til togselskap og Entur. En samordning kan representere en forenkling for de reisende.

## 1.2 Status for samordning på Østlandet

Jernbanedirektoratet opererer med følgende definisjoner av takst- og billettsamarbeid. Disse avtales i nivåer ut fra integreringsgrad av toget i det fylkeskommunale kollektivtilbudet hvor helintegrert samarbeid er mest integrert [2]:

- **Helintegrert samarbeid:** Fylkeskommunens billetter og priser gjelder på toget. Eksempel: I Oslo og Akershus er det helintegrert takst- og billettsamarbeid mellom Ruter og Jernbanedirektoratet. Det innebærer at Ruter-billetter kan benyttes på toget. Ruter mottar billettinntektene og kompenserer Vy som er togoperatør for transporten av de reisende med Ruter-billett.
- **Fri start- og ankomstsone:** Reisende som har kjøpt togbillett kan benytte denne billetten på fylkeskommunal kollektivtransport på tilslutningsreisen. Eksempel: Dersom en reisende har kjøpt togbillett for en reise fra A til B, kan vedkommende benytte buss hjemmefra til A og fra B til mål med samme billett. Det er ikke fri start- og ankomstsone på Østlandet i dag, med unntak av Ruter-området som har helintegrert samarbeid.
- **Valgfri bruk av tog og buss:** Reisende kan kjøpe en kombinasjonsbillett for tog og fylkeskommunal kollektivtransport. Eksempel: På Dovrebanen mellom Lillehammer og Dombås tilbys kombinasjonsbillett tog/buss 30 dager. Billetten innebærer at den reisende kan velge mellom tog og buss på strekningen.
- **Tilvalg på togbilletten:** Reisende som har kjøpt togbillett kan kjøpe en overgangsbillett til fylkeskommunal kollektivtransport til redusert pris. Eksempel: I Østfold tilbys overgangsbillett/busstilvalg på togbilletten for 7- og 30-dagersbilletter. Billetten innebærer at reisende med periodebillett på toget, kan legge til en overgangsbillett, og dermed få tilgang til både tog og fylkeskommunal kollektivtransport med billetten.
- **TogBuss:** Reisende med billett på prioriterte bussruter som er tilpasset togets avganger, får viderereisegaranti. Det betyr at billetten sikrer at reisende får hjelp til å komme seg videre. Eksempel: I Nordland er det togbuss-samarbeid mellom blant annet Mosjøen og Sandnessjøen som skal sikre at buss og tog korresponderer slik at reisende kommer seg sømløst mellom buss og tog. Det er ikke togbuss på Østlandet i dag.

Eksemplene i gjennomgangen av nivåer av integrering viser at det er ulik grad av samordning mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport mellom fylkene på Østlandet. Her følger en oversikt over samordning i fylkene [7]:

- **I Oslo og Akershus** er det helintegrert pris- og billettsamarbeid. Det innebærer at Ruters ordinære billetter og priser gjelder på tog i hele Ruters ansvarsområde.
- **I Buskerud** gjelder Brakars ungdomsbillett på regiontog i fylket. For reiser inn og ut av Ruter-området tilbys togreisende overgangsbillett til fylkeskommunal kollektivtransport i Buskerud. Overgangsbillett er et 7- og 30-dagers tilvalg på togprisen som gir overgang til fylkeskommunal kollektivtransport.
- **I Østfold** tilbyr Østfold kollektivtrafikk overgangsbillett/busstilvalg på togbilletten. Overgangsbillett er et 7- og 30-dagers tilvalg på togprisen som gir overgang til fylkeskommunal kollektivtransport.

- **I Innlandet** er det ulik samordning mellom banestrekningene. På Rørosbanen mellom Rena og Hamar gjelder periodebillett 30 dager. På Dovrebanen mellom Lillehammer og Dombås tilbys kombinasjonsbillett tog/buss 30 dager. På Gjøvikbanen mellom Gjøvik og Harestua tilbys periodebillett 30 dager til ungdom. I andre områder gjelder tilleggsbillett 30 dager.
- **I Vestfold** tilbys kombinasjonsbillett og tilleggsbillett 30 dager. På region- og regionekspresstog i Vestfold og Telemark er det fri overgang til/fra det fylkeskommunale kollektivnettverket i de to fylkene.

### **Intensjon om utvidelse av helintegreert pris- og billettsamarbeid**

Jernbanedirektoratet, Brakar AS, Østfold kollektivtrafikk og Ruter AS inngikk i 2021 en rute-, pris- og billettsamarbeidsavtale [1]. Partene har intensjon om en utvidelse av det helintegreerte pris- og billettsamarbeidet, med fylkeskommunal prissetting av persontogtransporten, for hele avtaleområdet. Brakar AS, Østfold kollektivtrafikk (ØKT) og Ruter AS omtales som BØR-selskapene og dekker fylkeskommunal kollektivtransport i Buskerud, Østfold, Oslo og Akershus.

Helintegreert pris- og billettsamarbeid defineres ved at fylkeskommunale billetter og priser gir rett til reise på all offentlig kollektivtransport, inklusive tog. Målene for avtalen baserer seg på nasjonale mål for transportpolitikken i Norge, Nasjonal transportplan og Jernbanereformens og Regionreformens intensjoner. Dette kan oppsummeres med at i et sømløst reisetilbud skal de reisende enkelt kunne planlegge, betale og gjennomføre en mest mulig friksjonsfri reise, på tvers av transportformer, operatører og administrative grenser.

Inntektene fra det helintegreerte pris- og billettsamarbeidet går til fylkeskommunen, som må kompensere togselskapet etter et prinsipp om at selskapet som frakter betalende reisende skal ha betalt for transporten av disse. Med ny økonomimodell innebærer dette at togselskapet godtgjøres med en fast pris per passasjerkilometer for togreiser med gyldig BØR-billett [8]. Grunnsatsen ganger antall passasjerkilometer utgjør den totale godtgjørelsen til togselskapet, og grunnsatsen reduseres med 10 prosent for transportvolum som overstiger er forhåndsbestemt nivå. Dersom samarbeidet utvides, sier avtalen at grunnsatsen reduseres med 10 prosent for transportvolum som overstiger nivået som det var ved utvidelsen av samarbeidet.

Avtalen slår fast at utvidelser eller endringer av pris- og billettsamarbeidet ikke i vesentlig grad skal forskyve balansen mellom fylkeskommunal- og statlig finansiering [1].

### **Skrutt på veien mot helintegreert pris- og billettsamarbeid**

Høsten 2023 besluttet Viken en trinnvis innføring av tiltak på vei mot et helintegreert takst- og billettsamarbeid i henhold til intensjonen i avtalen fra 2021 [8]:

1. Fri start- og ankomstsone for overgang mellom buss og tog. Forutsetter at finansieringen sikres.
  - Fri start- og ankomstsone for overgang mellom fylkeskommunal kollektivtransport i BØR-området ble innført i november 2023 [9].
2. Intern togavtale + fri start- og ankomstsone som innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og statlige takster for tog på fylkeskryssende reiser. Forutsetter at finansieringen sikres.
3. Fylkeskommunalt to-prissystem som innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og felles fylkeskommunale takster og soner på fylkeskryssende reiser mellom Buskerud, Akershus, Oslo og Østfold. Forutsetter at finansieringen sikres.

Brakar ba i 2024 om økonomisk støtte fra staten til å etablere fri start- og ankomstsone for overgang mellom buss og tog [5]. Brakar skriver i brevet at tiltaket i 2023 ble estimert å koste 56 millioner kroner, og at

Buskerud ikke har mulighet til å finansiere sin del av en slik løsning. Brakar skriver at «Fri overgang bør derfor finansieres av staten for å øke attraktiviteten til togtilbudet».

Jernbanedirektoratet har foretatt en foreløpig beregning av effekter av at ØKTs billetter gjelder på toget for fylkesinterne reiser, og finner et finansieringsbehov på omtrent 7,9 millioner kroner per år [8]. Dette finansieringsbehovet reflekterer takstdifferansen mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport, altså samlet inntektstap, men inkluderer ikke tapte billettinntekter for ØKT fra kombinasjonsreiser. Beregningen anslår en passasjervekst på omtrent 30 000 reiser i året som følge av tiltaket. Jernbanedirektoratet skriver at de starter en dialog med togselskapet for eventuell prising av en endringsordre til trafikkavtalen, samt at anslag på finansieringsbehovet skal kvalitetssikres [8].

### 1.3 utfordringer for helintegreerte pris- og billettsamarbeid

Til tross for intensjonen om å innføre helintegreerte pris- og billettsamarbeid mellom Jernbanedirektoratet og alle BØR-selskapene (Brakar AS, Østfold kollektivtrafikk og Ruter AS), er ikke ordningen utvidet til Østfold og Buskerud fire år etter intensjonsavtalen. Jernbanedirektoratet har utarbeidet et fagnotat som oppsummerer utfordringer for å få på plass helintegreerte pris- og billettsamarbeid [2]. I dette delkapittelet oppsummerer vi disse utfordringene som i stor grad er knyttet til finansiering. I kapittel 2 ser vi nærmere på utfordringer og mulige løsninger knyttet til samordning og innretning av pris- og billettsamarbeid.

#### Økte kostnader for fylkene

Som statusen for samordning på Østlandet viser, så innebærer helintegreerte pris- og billettsamarbeid økte kostnader for fylkene. Når fylkeskommunale billetter og priser gjelder på tog betyr det at fylkene mottar billettinntektene. Vy, som kjører persontog på Østlandet, kompenseres for disse reisene gjennom en fast grunnsats per kilometer. Beregningen av denne grunnsatsen tar utgangspunkt i kompensasjon fra fylkene til Vy i 2023 da takstdifferansen mellom togets billettpriser og fylkeskommunale priser ble dekket av fylkeskommunen.

Billettprisene er stort sett høyere på tog enn for fylkeskommunal kollektivtransport, og fylkenes billettinntekter fra reiser på tog er derfor stort sett lavere enn kostnadene ved kompensasjon til Vy. Dette gjelder både eksisterende passasjerer og nyskapt trafikk som er resultat av samarbeidet. Økt trafikk over et forhåndsbestemt nivå finansieres av fylkene og staten i samarbeid ved at marginalsatsen er 90 prosent av grunnsatsen.

Fylkene på Østlandet som ikke har innført helintegreerte pris- og billettsamarbeid nevner høye priser på toget som en utfordring for å få gjennomført helintegreerte pris- og billettsamarbeid [6].

Tall fra Oslo og Akershus som har helintegreert pris- og billettsamarbeid viser at selv om kostnadene er høyere enn inntektene så er andelen fylkeskommunale midler som går til tog lave sammenliknet med andre driftsarter [10]. Det henger sammen med at staten finansierer produksjonen. Dette viser at selv om kostnadene øker med helintegreert pris- og billettsamarbeid, så er tilskuddsbehovet relativt lavt sammenliknet med buss fordi kostnadsdekningen er høyere.

#### Fylkene mister inntekter fra kombinasjonsreiser

Finansieringsbehovet som ligger i et helintegreert takst- og billettsamarbeid er mer enn differansen mellom billettinntekt og kompensasjonen som fylkene betaler. I tillegg kommer tapte billettinntekter for fylkeskommunen på den fylkeskommunale delen av kombinasjonsreiser med tog og buss, hvor de reisende i utgangspunktet betaler togpris pluss fylkeskommunal pris. På kort sikt kommer dessuten tapte fylkeskommunale billettinntekter for reiser som tidligere gikk med buss, men som nå går med toget [2].

### **Finansieringsordningen som hinder**

Med trange fylkeskommunale budsjetter blir det vanskelig å prioritere helintegrerte pris- og billettsamarbeid. Fordi fylkene betaler en høy kompensasjon og mister inntekter fra kombinasjonsreiser, øker fylkeskommunens kostnader med passasjerveksten på tog. For at dette skal lønne seg økonomisk for fylkene så må fylkeskommunenes besparelser ved omlegging og effektivisering av rutetilbudet overstige de økte kostnadene. Med trange budsjetter kan det være vanskelig å ta hensyn til den samfunnsøkonomiske nytten ved samordning av kollektivtransporten, og fylkene mangler økonomisk insentiv for å gjennomføre helintegrert takst- og billettsamarbeid [2].

Byvekstavgiftene finansierer i stor grad nye og utvidede takstsamarbeid i dag [2]. Det er imidlertid utfordrende å finansiere billettsamarbeid utenfor byområdene. Det er behov for å øke kunnskapen om hvordan takst- og billettsamarbeidene finansieres i fylkene, samt bærekraften i fordelingen mellom statlig og fylkeskommunal finansiering.

## 2 Samordning for sømløse reiser

I dette kapitlet ser vi på mulige tiltak for å harmonisere takst- og billettprodukter innen kollektivtransporten på Østlandet med mål om sømløse reiser på tvers av fylker og transportmidler. Harmoniseringen skal bidra til å gjøre kollektivtilbudet tilgjengelig og attraktivt for reisende, slik at flest mulig velger kollektivtransport, og at staten får mest mulig ut av sine investeringer i kollektivsystemet.

Vi oppsummerer tidligere studier av endringer i prisnivå og forenklingseffekter av harmonisering av billettprodukter og betalingsløsninger, og drøfter betydningen av dette. Videre ser vi på mulige innretninger av helintegrert pris- og billettsamarbeid. Digital tjenesteutvikling ligger ikke som en del av dette notatet, men betydningen av en enhetlig og enkel betalingsløsning må inkluderes i en behandling av samordning for sømløse reiser.

### 2.1 Samordning av prisnivå

Fylkene peker på høy pris på togreiser som en utfordring for å få til et helintegrert pris- og billettsamarbeid. I dette kapitlet ser vi nærmere på prisnivå for kollektivtrafikken i fylkene på Østlandet, og argumenter knyttet til samordning av prisnivå.

#### 2.1.1 Samordning av priser på tvers av fylker

Det er betydelige forskjeller mellom prisnivå for kollektivtrafikken i fylkene på Østlandet. I 2023 ble det opprettet et billettsamarbeid mellom Brakar, ØKT og Ruter for busspassasjerer som krysser fylkesgrensene på noen strekninger. Statens vegvesen trekker fram at dette bør være starten på et takstsamarbeid som gir lik pris på kollektivreiser uavhengig av transportør og reisemiddel [4].

Det er store utfordringer knyttet til likt prisnivå på tvers av fylker. Det er ulike produksjonskostnader og ulikt tilbud på tvers av fylkene og dette indikerer at prisene bør være ulike, fra et samfunnsøkonomisk perspektiv. I tillegg ligger takstmyndigheten for kollektivtransport på fylkesnivå og en samordning vil innebære redusert myndighet for hvert fylkes politikere.

En samordning av prisnivå på tvers av fylker vil innebære at noen trafikanter får økt pris og noen vil få redusert pris. Når prisen endres, endres også etterspørselen. Dette beskrives nærmere i avsnitt 2.1.4 om etterspørselsvirkninger av endringer i pris. En samordning av priser på tvers av fylker vil innebære økning i antall reiser i delmarkeder med redusert pris og reduksjon i antall reiser i delmarkeder med økt pris.

En studie av effekter av harmonisering av takstsystemene i Norge viser at harmonisering av priser på nasjonalt nivå forventes å ha liten effekt. Grensekryssende trafikk mellom fylker står for en liten andel av kollektivreisene totalt sett, og en harmonisering av prisnivå forventes i seg selv derfor å ha en nesten ubetydelig etterspørselseffekt [11]. I kollektivstudien for Østlandet er fokus på Oslo-rettede reiser. Da er trafikken som krysser fylkesgrenser med mating til tog, samt direktebusser til Oslo, helt sentral. For dette markedet kan en forvente en betydelig høyere etterspørselseffekt av samordning av prisnivå, enn for det nasjonale markedet.

Undersøkelsen blant befolkningen i studien av effekter av harmonisering av takstsystemene, viste at kollektivtrafikantene er villige til å betale en høyere pris for kollektivtransport dersom billetten kan benyttes i andre deler av landet, og at dette kan øke billettinntektene med 2-4 prosent [11].

## 2.1.2 Samordning av priser på tvers av transportmiddel

Samordning av priser på tvers av transportmiddel handler om å harmonisere prisen mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport. I utfordringsbildet laget av innspill fra transportaktørene på Østlandet kom det frem utfordringer med ulikt prisnivå. Fylkene uten helintegret samarbeid peker på høye togpriser som en utfordring. En reduksjon av togpriser til nivået på fylkeskommunal kollektivtransport vil innebære et økt finansieringsbehov dersom det ikke skal gå på bekostning av togtilbudet.

Tidligere undersøkelser viser at det er høyere betalingsvillighet for skinnegående transport enn for buss [12]. På Østlandet er den fylkeskommunale kollektivtransporten priset likt uavhengig av skinner. Det betyr at prisen for en reise med fylkeskommunal kollektivtransport er lik uavhengig av om den foregår med buss, T-bane eller trikk, i tillegg til båter og annet tilbud. Prisen for togreiser ligger generelt høyere enn den fylkeskommunale kollektivtransporten. I en vurdering av harmonisering av prisnivå på tvers av transportmiddel på Østlandet må behovet for et enkelt takstsystem veies opp mot fordelene ved prisdifferensiering.

En undersøkelse blant befolkningen i Oslo, Trondheim, Stavanger/Sandnes og Bergen fra 2016 viser at det er en høy betalingsvillighet for skinnegående transport. Betalingsvilligheten er 7,5 kr høyere per reise for skinnegående transport sammenliknet med annen kollektivtransport [11]. Det betyr at trafikantene er villige til å betale omtrent 7,5 kroner ekstra for at kollektivreisen skal foretas med skinnegående transport framfor buss på korte hverdagsreiser. Dette er et lite beløp per reise, men viser at det er en betalingsvillighet som kan utnyttes for å generere inntekter som kan benyttes til videre investeringer i kollektivtilbudet.

Effektiv prising handler om at prisen reflekterer både betalingsvillighet og produksjonskostnader. Det koster omtrent 30 prosent mer å produsere en reise med skinnegående transport enn med buss [11].

At det både er betalingsvillighet i befolkningen for å betale mer på toget sammenliknet med buss, og at det koster mer å produsere en togreise sammenliknet med en bussreise, bør være tungtveiende argumenter mot harmonisering av priser på tvers av transportmidler. Reduksjonen i tilskuddsbehovet som følge av slik prisdifferensiering kan benyttes til å finansiere et attraktivt kollektivtilbud som bidrar til å øke andelen kollektivreiser på bekostning av bilreiser i tråd med målene for takst-, sone- og billettsamarbeid.

## 2.1.3 Samordning med prisdifferensiering

I utfordringsbildet laget av innspill fra transportaktørene på Østlandet, se delkapittel 1.1, kom det frem utfordringer med ulikt prisnivå, men også ønsker om å kunne differensiere priser. Flere fylker tar til orde for at differensiering av priser bør vurderes for å utnytte kapasiteten i kollektivtransporten. Priser kan differensieres ved å redusere prisene på strekninger og i tidsperioder der det er ledig kapasitet, også på fjernogtilbudet. Man kan se for seg et prissystem som er samordnet uten at prisene er samordnet, men at prisene varierer over døgnet, over strekninger, over avganger og over transportmidler.

Prisdifferensiering over døgnet er vanlig for flypriser, bompenger og parkeringsavgifter. Det er også prøvd ut blant kollektivselskaper flere steder uten at det er dokumenterte evalueringer i litteraturen. I Tromsø tilbys enkeltbillett til redusert pris utenfor rush, og Östgötatrafiken i Sverige har innført tidsdifferensiering på alle sine billettslag [13].

Prisdifferensiering over avganger handler om at avganger med lavt belegg kan ha lavere pris for å fylle opp ledig kapasitet. Dette kan sammenfalle med prisdifferensiering over døgnet fordi belegget stort sett er lavere utenfor rush. Samtidig gir det mulighet for å skille mellom ulike ruter og strekninger.

Prisdifferensiering over strekninger handler om at strekninger med høye produksjonskostnader kan ha høyere billettpriser. Mens prisdifferensiering mellom transportmidler handler om at transportmidler med høye

produksjonskostnader kan ha høyere billettpriser. At billettprisen reflekterer produksjonskostnaden til en viss grad, er sentralt for effektiv prising i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

## 2.1.4 Etterspørselsvirkninger av endringer i prisnivå

Prisfølsomhet, også kalt priselastisitet, beskriver her hvor følsomme trafikanter er for endringer i pris på kollektivtransport. Eksempelvis vil en prisøkning på 10 prosent medføre en reduksjon i antall kollektivreiser fordi noen vil velge andre transportmuligheter eller bli hjemme. Dersom reduksjonen i antall reiser er på tre prosent, har trafikantene en samlet priselastisitet på -0,3.

Dersom prisene skal harmoniseres, enten det er på tvers av fylker, transportmidler eller annet vis, vil etterspørselseffekten av prisendringene avhenge av hvilke grupper som berøres. Ulike trafikanter har ulik prisfølsomhet og reagerer derfor ulikt på prisendringer. Eksempelvis er trafikanter som er avhengige av å reise kollektivt, mindre prisfølsomme for billettprisendringer enn trafikanter som har alternative reisemåter. Det innebærer at en prisøkning i liten grad påvirker hvor mye den første gruppen reiser, men kan ha stor effekt på hvor mye den andre gruppen reiser.

Det er gjennomført en lang rekke studier av prisfølsomhet og litteraturgjennomganger som oppsummerer disse, se eksempelvis [14]. En oppsummering av studier av etterspørselseffekter viser blant annet:

- Prisfølsomheten er høyere utenom rushtiden enn i rushtiden.
- Barn og pensjonister har lavere prisfølsomhet enn kategorien voksne.
- Ungdom har høyere prisfølsomhet enn voksne.
- Prisfølsomheten er høyere for enkeltbilletter enn for periodebilletter.
- Effekten av takstendringer er nesten dobbelt så høy på lang sikt som på kort sikt.

Tabellen under viser et eksempel på hvordan priselastisiteter kan variere mellom trafikantgrupper og billettslag, i tillegg til mellom by- og regiontrafikk.

Tabell 2–1: Lokale priselastisiteter estimert for Östgötatrafiken [15].

	Voksen	Senior	Ungdom	Student
Enkeltbillett/døgnbillett by	-0,30	-0,20	-0,43	-0,84
Enkeltbillett/ døgnbillett region	-0,21	-0,14	-0,30	-0,59
30 dager by	-0,21	-0,14	-0,30	-0,59
30 dager region	-0,17	-0,12	-0,24	-0,47
Årsbillett by	-0,14	-0,10	-0,20	-0,39
Årsbillett region	-0,10	-0,07	-0,14	-0,28

### Nivå på priselastisitet på Østlandet

Transportøkonomisk institutt gjennomførte i 2023 en undersøkelse som viser en priselastisitet på enkeltbilletter utenfor rush og med Ruters nye billettprodukt Reis på henholdsvis -0,3 og -0,427 [16]. Konklusjonen var at redusert pris på enkeltbilletter gir flere reiser med kollektivtransport og mindre bruk av bil og sykkel.

Oslo Economics gjennomførte i 2016 en beregning av elastisiteter for togreiser på vegne av Jernbanedirektoratet [17]. Priselastisitet for reiser i Osloområdet, basert på soneinndeling i det aktuelle området og prisendringer på periodebilletter i det aktuelle tidsrommet, er estimert til å ligge mellom -0,20 til -0,54. Elastisiteten på -0,20 er estimert for togreiser på minimum 15 minutter, og viser at elastisiteten er lavere for lange reiser enn kort reiser.

## 2.2 Forenklingseffekt av samordning

I tillegg til samordning av prisnivå, kan takstmodell, billettprodukter og kundekategorier samordnes for å oppnå forenklingseffekter og legge til rette for sømløse reiser på tvers av fylker og transportmiddel. Med takstmodell mener vi her hvordan prisen avhenger av antall soner eller antall kilometer. Med billettprodukter mener vi alle variasjoner av billettslag som enkeltbilletter og 30-dagersbilletter. Med kundekategorier mener vi aldersgrenser og andre forutsetninger for billettpris.

Det er ikke stor forskjell i kundekategorier mellom fylkene fordi fylkenes rabatter ligger nært statens rammer for kundekategorier. Følgende gjelder for den fylkeskommunale kollektivtransporten [18]:

- 50 prosent rabatt på enkeltbillett gjelder for barn, honnørreisende og vernepliktige
- 40 prosent rabatt på periodekort for skoleelever og studenter under 30 år
- ungdomskort for ungdom fra 16 til og med 19 år, som gir rett til et ubegrenset antall reiser innen et fylke, normalt for en måned.

### 2.2.1 Billettprodukter

Det er liten variasjon i billettprodukter for fylkeskommunale kollektivreiser i fylkene på Østlandet. Det tilbys enkeltbilletter, 24-timersbilletter, 7-dagersbilletter, og 30-dagersbilletter i alle fylkene. I tillegg er det noen billettprodukter som kun finnes i deler av området, slik som Ruters Reis-billett. De fleste endringene i billettsystemer i lokal kollektivtransport i Norge de siste 30 årene har vært endringer i prisen på enkelt- og periodebilletter samt justering av størrelsen på takstsoner [16].

Kollektivstudien har fokus på Oslo-rettede reiser med endepunkt i Oslo eller Akershus. På Oslo-rettede reiser er det variasjon i hvilke billettprodukter som tilbys mellom fylker og mellom transportmidler. Eksempelvis tilbyr Vy periodebilletter på tog, men ikke på direktebusser til Oslo. Mellom fylkene så vi innledningsvis at det er ulik grad av integrasjon mot tog, som også medfører at de har ulike tilbud for billettprodukter på Oslo-rettede reiser. Reiser en med enkeltbillett må en ofte kjøpe to separate billetter for buss til togstasjon og tog til Oslo/Akershus.

At de reisende må orientere seg i de ulike aktørenes billettkataloger, skaper en terskel for å reise på fylkeskryssende reiser som kombinerer transportmidler. En forenkling kan gi en etterspørselseffekt ved å gjøre det enklere å kjøpe en sammenhengende reise. Dette er enkelt i Entur-appen, men ikke i alle fylkenes eller kollektivselskapenes apper. Valgmuligheter i kombinasjoner av billetter kan også gi uheldige utslag ved å gi reisende insentiver til å stykke opp reisen sin, kjøpe flere billetter eller liknende. Dette kan gi effektivitetsutfordringer. Statens vegvesen skriver i sitt bidrag til utfordringsbildet at reisende erstatter den «ytre» delen av reisen med bil for å unngå å betale for flere billetter [4].

I etterkant av koronapandemien har flere fylkeskommuner og togselskaper innført nye typer billettslag som skal møte trafikanter som ønsker å reise kollektivt av og til. Enkeltbilletter er kostbare for trafikanter som skal reise mer enn sjelden, mens en 30-dagersbillett ikke lønner seg fordi de ikke reiser ofte nok. Dette ble aktualisert av pandemien fordi flere begynte å ha hjemmekontor noen dager. Eksempler på slike billettslag er:

- Klippekort med tidsbegrensning: Flex 15/30 og Flex 30/30 (Vestfold og Telemark)

- Enkeltbilletter med økende rabatt per reise uten capping<sup>1</sup>: Reis (Ruter) og Reiserabatt (Skyss)
- Enkeltbilletter med økende rabatt per reise med capping mot 30 dagersbillett: Smartpris på en fast strekning (Vy)
- Pris per reise med økende rabatt med full capping: Ny billettløsning med kilometerprising og maksprisgaranti (Kolumbus)

Utredningen av et harmonisert nasjonalt takstsystem fra 2016 viste at et nasjonalt billettprodukt, sammen med tilgang til god informasjon og en nasjonal reiseplanlegger, ville forsterke etterspørseffekten av en samordning av priser og billettprodukter [11].

### 2.2.2 Takstmodell

Den fylkeskommunale kollektivtransporten på Østlandet har sonesystem, mens prisen på togreiser har et kilometersystem. Rapporten «Takstsystemer» [19] gir en grundig innføring i disse takstsystemene.

Både storsonemodell, avstandsbasert takst og personlig sone kan ivareta behovet for et felles takstsystem kombinert med ulike priser i Oslo og Akershus. Det viser en gjennomgang av ulike prismodeller for kollektivtransport i Oslo og Akershus [12]. Modellene kan med noen tilpasninger ivareta politiske og transportpolitiske mål. TØI skriver at teknologiens rolle er avgjørende for fremtidig implementering og for hvor enkelt takstsystemene oppleves av kundene.

#### Ny billettløsning i Rogaland

Kolumbus har innført en ny billettløsning hvor de reisende betaler per kollektivreise ut fra ombordstigning- og avstigningssted [20]. Prisen er basert på reisens lengde, og de reisende får rabatt basert på hvor mye de har reist siste 30 dager. De reisende markerer i appen at de skal reise, og appen registrerer hvor de går på og av bussen. Billetten har en maksprisgaranti som sikrer at trafikantene ikke betaler mer enn ved ordinære billetter. Maksprisgarantien gjelder ikke mot enkelt- og periodebilletter for båt og visse spesielle billetter.

Den nye billettløsningen i Rogaland er basert på kilometerprising i likhet med TEN-takstene<sup>2</sup> som benyttes for pricing av togreiser. Dette gjør den nye billettløsningen enkelt kompatibel med tog.

### 2.2.3 Betalingsløsning

Hvert fylke har sin egen app i tillegg til togselskap og Entur. En samordning kan representere en forenkling for de reisende. Digital tjenesteutvikling behandles ikke som tiltak i dette notatet, men betydningen av gode betalingsløsninger omtales da det er en viktig overbygning for samordning.

En god betalingsløsning bør gjøre det enkelt for trafikantene å betale for kollektivtransport. Det kan være en app, tapping eller andre løsninger. Det bør være enkelt å betale uansett hvilken prismodell og prisnivå som ligger bak. Det betyr at en god betalingsløsning kan kompensere for et komplisert prissystem, og dermed gi rom for omfattende prisdifferensiering.

Eksempler fra Danmark og Sveits viser at en landsdekkende betalingsløsning kan forenkle kjøp av fylkeskryssende reiser til tross for forskjeller i prisnivå mellom områder og transportmidler.

---

<sup>1</sup> Capping betyr at prisen i løpet av en periode ikke blir høyere enn et pristak. Capping på enkeltbilletter mot 30-dagersbillett betyr at prisen for enkeltbilletter over en 30-dagersperiode ikke overgår prisen på et 30-dagersbillett. Dersom en når pristaket vil reiser resten av perioden være uten pris. Full capping betyr capping mot alle billettslag.

<sup>2</sup> TEN er takstenheter hvor én TEN tilsvarer én kilometer. Les mer i Jernbanedirektoratets rapport om Takstsystemer: [Rapportanalyse](#)

### Landsdekkende betalingsløsning i Danmark<sup>3</sup>

Rejsekort er et felles system for kollektivtransport i Danmark. Rejsekortet bruker innsjekk og utsjekk til å beregne reisens pris, enten i app eller med fysisk kort. Prisen for å reise varierer mellom områder og avhengig av reisens lengde, fordi det er lokale takstmyndigheter og egne takstmyndigheter for lengre reiser som går mellom to eller flere lokale områder. Systemet baseres på et sonesystem med 960 soner. Ulik pris på ulike transportmidler i samme område, håndteres gjennom ulike soner, som eksempelvis sonene «Midtjylland Bus» og «Midtjylland Tog» [21].

Det er prisdifferensiering mellom transportmidler, blant annet med tillegg for reiser med metro, mellom områder og mellom tidsperioder med 20 prosent rabatt utenfor rushtid.

Forenklingen sammenliknet med kollektivreiser på Østlandet er at trafikantene i Danmark forholder seg til et system med én betalingsløsning. Vi kjenner ikke til inntektsfordelingen mellom de ulike myndighetsnivåene.

### Landsdekkende betalingsløsning i Sveits<sup>4</sup>

SwissPass er et landsdekkende system for kollektivtransport i Sveits og inkluderer tog, buss, trikk og båt i tillegg til bildeling og andre mobilitetstjenester.

Forenklingen sammenliknet med kollektivreiser på Østlandet er at trafikantene i Sveits, i likhet med i Danmark, kan forholde seg til et system med én betalingsløsning. Vi kjenner ikke til inntektsfordelingen mellom de ulike myndighetsnivåene.

## 2.2.4 Etterspørselseffekt av forenkling

I 2016 fikk Samferdselsdepartementet gjennomført en utredning av et harmonisert nasjonalt takstsystem. For de som har nytte av en harmonisering av takstsystemet viser utredningen en relativt høy etterspørselseffekt på 10-20 prosent flere reiser [11]. De som har stor nytte av en harmonisering, er trafikanter som reiser over fylkesgrenser og benytter flere transportmidler. I kollektivstudien har vi fokus på Oslo-rettede reiser, spesielt i markedene for bussmating til tog. Dette er markeder hvor trafikantene vil oppleve nytten av eventuell forenkling, og den beregnede etterspørselseffekten kan ha relevans.

På nasjonalt plan er beregnet etterspørselseffekt betydelig lavere da effekten av ytterligere harmonisering fra situasjonen i 2016 er beregnet til 1-2 prosent [11]. Det henger sammen med at utredningen viste at bare omtrent 13 prosent av alle lokale kollektivreiser ville ha nytte av en harmonisering av kunde- og produktkategorier.

## 2.3 Innretning på helintegreert pris- og billettsamarbeid

Intensjonen om helintegreert pris- og billettsamarbeid kommer fra et mål om enklere reisehverdag for å øke kollektivandelen på Østlandet. I dette ligger blant annet muligheten i å forenkle prosessene rundt betaling av kollektivtransport. Utfordringsbildet innledningsvis viser et behov for forenkling og for samordning for å unngå at reiser som går over flere fylker og transportmidler blir uforholdsmessig dyre.

Helintegreert pris- og billettsamarbeid innebærer at fylkeskommunens billetter og sonepriser gjelder på toget, men inkluderer også en samordning på tvers av fylkene. En slik samordning kan organiseres på en rekke ulike måter, og effekter av alternative innretninger av helintegreert pris- og billettsamarbeid er tidligere utredet og dokumentert i rapporten «Sømløse reiser i Viken» [3].

<sup>3</sup> [Rejsekort | rejsekort.dk](https://www.rejsekort.dk)

<sup>4</sup> [SwissPass | SBB](https://www.swisspass.ch)

Innholdet i delkapittel 2.3 er basert på WSPs rapport. Felles for de utredede alternative innretningene av et helintegrert pris- og billettsamarbeid, er følgende overordnede effekter:

- Økt finansieringsbehov for kollektivselskapene
- Vekst i antall reiser
- Endring i pris for mange reisende
- Påvirkning på lokalt handlingsrom

Under beskrives de ulike alternativene. I alle alternativene ligger fri start- og ankomstsone som premiss. Dette innebærer at trafikanter med togbillett kan bruke billetten til reise med annen kollektivtransport til og fra togreisen. Dette representerer et inntektsbortfall som i rapporten er estimert til 56 millioner kroner. Samtidig er fri start- og ankomstsone estimert å ha en positiv etterspørselseffekt på omtrent to prosent, som vil medføre en økning i inntekter for den som har takstmyndighet for togreisen.

WSP skisserer fem ulike innretninger på helintegrert pris- og billettsamarbeid, i tillegg til et alternativ uten helintegrert pris- og billettsamarbeid, men kun med fri start- og ankomstsone (Alternativ 5):

- **Alternativ 1:** Helintegrert pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunale takster i Viken og Oslo med utgangspunkt i Ruters takst- og sonesystem. Fylkeskommunene samarbeider om takstmyndighet over hele takstområdet.
  - **Finansieringsbehov:** Lavt (-46 mill. NOK).
  - **Trafikkvekst:** 4% økning i togreiser.
  - **Priskonsekvens:** Økning i priser for kortere reiser, reduksjon for lengre reiser.
- **Alternativ 2:** Helintegrert pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunale takster i Viken og Oslo med differensierte priser mellom interne og fylkeskryssende reiser. Fylkeskommunene har takstmyndighet for hvert sitt fylke og samarbeider på tvers av fylker.
  - **Finansieringsbehov:** Moderat (-123 mill. NOK).
  - **Trafikkvekst:** 5% økning i togreiser.
  - **Priskonsekvens:** Reduksjon i priser for selskapskryssende reiser.
- **Alternativ 2.1:** Helintegrert pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunale takster for fylkesinterne reiser. For fylkeskryssende reiser gjelder egendefinerte soner og takster fra fylket reisen starter eller slutter (Brakars modell).
  - **Finansieringsbehov:** Høyt (-468 mill. NOK).
  - **Trafikkvekst:** 25% økning i togreiser.
  - **Priskonsekvens:** Stor reduksjon i priser.
- **Alternativ 3:** Helintegrert pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunale takster i Viken og Oslo med ulikt takstnivå mellom fylkene. Ved fylkeskryssende reiser gjelder takster i henhold til det fylket den reisende reiser i.
  - **Finansieringsbehov:** Moderat (-136 mill. NOK).
  - **Trafikkvekst:** 6% økning i togreiser.
  - **Priskonsekvens:** Både økning og reduksjon i priser.
  -
- **Alternativ 4 -** Helintegrert pris- og billettsamarbeid med fylkeskommunale takster kun for fylkesinterne reiser. Fylkeskryssende reiser som i dag med tiltak for økt sømløshet.
  - **Finansieringsbehov:** Moderat (-77 mill. NOK).
  - **Trafikkvekst:** 4% økning i togreiser.
  - **Priskonsekvens:** Reduksjon i priser for selskapsinterne reiser.

- **Alternativ 5** – Referansesituasjon uten helintegrert pris- og billettsamarbeid. Det utarbeides tiltak for økt sømløshet (fri start- og ankomstsone).
  - **Finansieringsbehov:** Lavt (-58 mill. NOK).
  - **Trafikkvekst:** 2% økning i togreiser.
  - **Priskonsekvens:** Ingen endring i priser.

WSPs utredning anbefaler at alternativ 2 og 4 utredes videre.

Som beskrevet i delkapittel 1.2 har Buskerud, Akershus og Østfold besluttet en trinnvis innføring av tiltak på vei mot et helintegrert takst- og billettsamarbeid i henhold til intensjonen i avtalen fra 2021 [8]. Første steg innebærer fri start- og ankomstsone for overgang mellom buss og tog. Andre steg er en intern togavtale, i tillegg til fri start- og ankomstsone, som innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og statlige takster for tog på fylkeskryssende reiser. Tredje steg er et fylkeskommunalt to-prissystem som innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og felles fylkeskommunale takster og soner på fylkeskryssende reiser mellom Buskerud, Akershus, Oslo og Østfold. Dette tilsvarer Alternativ 2 fra WSPs utredning.

Beregningene er gjennomført med en modell som er utarbeidet av Incentive i 2020 for å beregne effekter på antall reiser og inntekter ved ulik grad av billettsamarbeid mellom jernbanen og øvrig kollektivtransport i Oslo og Viken [3].

I alternativet inngår Brakar og ØKT egen togavtale og iverksetter sine takster på tog i sitt område. De selskapskryssende reisene har BØR-selskapene felles takstmyndighet over, og en egen prismodell gjelder for disse reisene. I tabellen under vises prisene som er benyttet i beregningene.

Tabell 2–2: Prislister alternativ 2 [3], vedlegg 1.

Område	Billetttype	1 Sone	2 soner	3 soner	4 soner	5 soner	6 soner	7 soner	8 soner	9 soner	10 soner
Brakar	Enkeltbillett	40	50	60	80	100	120	160	185	255	310
Brakar	30-dager	853	953	1 093	1 243	1 573	1 903	2 163	2 283	2 923	3 363
ØKT	Enkeltbillett	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
ØKT	30-dager	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800
Selskapskryssende	Enkeltbillett	40	80	120	145	185	225	285	285	285	285
Selskapskryssende	30-dager	853	1 253	1 603	1 953	2 353	2 753	3 103	3 103	3 103	3 103

Fri start- og ankomstsone for overgang mellom buss og tog er anslått til en årlig budsjettkostnad på ca. 56 millioner kroner. Intern togavtale + fri start- og ankomstsone som innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og statlige takster for tog på fylkeskryssende reiser er anslått til en årlig budsjettkostnad på ca. 21 millioner kroner i tillegg til kostnaden for trinn 1. Fylkeskommunalt to-prissystem som innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og felles fylkeskommunale takster og soner på fylkeskryssende reiser mellom Buskerud, Akershus, Oslo og Østfold, er anslått til en årlig budsjettkostnad på ca. 123 millioner kroner, og inkluderer kostnaden for trinn 1 og 2.

Tabell 2–3: Anslått årlig budsjettkostnad for trinnvis innføring av et helintegrert takst- og billettsamarbeid. Millioner kroner. [8].

Trinn	Totalt	Brakar	Ruter	ØKT
-------	--------	--------	-------	-----

1	<b>56</b>	11	42	3
2	<b>21</b>	6	0	15
3	<b>123</b>	1	68	54

Hvordan alternativ 2 slår ut på finansieringsbehovet avhenger sterkt av hvilken prismodell som velges for selskapskryssende reiser. WSP har utviklet en prismodell for selskapskryssende reiser som ikke tar utgangspunkt i noen av selskapene sine prismodeller, men er ment å balansere et lavere finansieringsbehov samtidig som den reduserer priskonsekvensen for de reisende. Alternativ 2 gir en endring i prisene på selskapskryssende togreiser ved at selskapskryssende togreiser ikke lenger prises etter TEN-taksten, men får pris etter denne prismodellen.

Tabell 2–4: Alternativ 2. Detaljert finansieringsbehov i millioner kroner. Totalt og fordelt på selskap/fylke [3].

Kollektivselskap	Finansieringsbehov interne reiser tog	Bortfall av inntekter fra overgangsbilletter internt	Finansieringsbehov selskapskryssende reiser	Bortfall av inntekter fra overgangsbilletter fylkeskryssende reiser	Sum ekstra finansieringsbehov eller tilskudd
Brakar	-4,59	-1,43	14,42	-9,45	-1,05
Ruter (Oslo)			-26,83	-31,25	-58,07
Ruter (Akershus)			1,49	-11,51	-10,02
Økt	-11,46	-0,28	-39,76	-2,46	-53,95
SUM					-123,09

Alternativ 2 er beregnet å gi en etterspørselsøkning på 5 prosent. Det betyr at tiltakene medfører en vekst i antall togreiser. Det er anslått at om lag 3/5 av de nye togreisene er på relasjoner mellom Ruter og ØKT. 1/5 av disse vil trolig være nye interne togreiser i ØKT. Resterende nye togreiser er forventet å komme mellom Brakar og Ruter, samt internt i Brakar. Effekten av gratis overgang, altså fri start- og ankomstsone, er ikke regnet inn i denne trafikkveksten, og vil trolig gi en ytterligere trafikal vekst både på andre kollektivtransportmidler og på toget.

### 3 Mulige tiltak til kollektivstudien for Østlandet

Formålet med notatet er å oppsummere eksisterende kunnskap om takst-, sone- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport. Resultatene er benyttet for å skissere to nivåer av tiltak innenfor billett- og takstsamarbeid.

#### Middels innsats: Helintegret takst- og billettsamarbeid i BØR-området

Middels innsats innebærer etterspørselseffekter av å innføre helintegret takst- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport i henhold til BØR-avtalen fra 2021. Det helintegrerte takst- og billettsamarbeid utformes som et fylkeskommunalt topssystem. Det innebærer fylkeskommunale takster på fylkesinterne reiser og felles fylkeskommunale takster og soner på fylkeskryssende reiser mellom Buskerud, Akershus, Oslo og Østfold. Et fylkeskommunalt topssystem, tilsvarer Alternativ 2 fra WSPs utredning «Sømløse reiser i Viken» [3].

Det er ikke bestemt hvordan felles fylkeskommunale takster og soner på fylkeskryssende reiser vil se ut. Det er derfor satt opp en enkel oversikt over hvor store prisendringer et slikt prissystem kan tenkes å ha, se Tabell 3-5. For bruk i etterspørselsberegninger i transportmodellen vektet prisendringene basert på ombordtid på henholdsvis tog og fylkeskommunal kollektivtrafikk.

**Togreiser:** De lengste fylkeskryssende reisene med tog forventes å ha størst prisreduksjon, her anslått til 30 prosent. De kortere reisene forventes å ha lavere prisreduksjon, her anslått til 15 prosent. Prisen for fylkeskommunal kollektivtransport i Østfold er svært lav sammenlignet med togpris, og fylkeskommunal pris på tog forventes dermed å innebære en betydelig prisreduksjon, her anslått til 40 prosent. Prisen for fylkeskommunal kollektivtransport i Buskerud er høyere enn i Østfold, men lav sammenlignet med togpris. Fylkeskommunal pris på tog forventes dermed å innebære en lavere prisreduksjon, her anslått til 20 prosent. Vi forutsetter ingen endring i Oslo og Akershus som allerede har et helintegret takst- og billettsamarbeid.

**Reiser med fylkeskommunal kollektivtrafikk:** De lengste fylkeskryssende reisene forventes å ha størst prisreduksjon, her anslått til 15 prosent. De kortere reisene forventes å ha lavere prisreduksjon, her anslått til 5 prosent. Det er ingen endring for fylkesinterne reiser.

Tabell 3-1. Til venstre: anslag på gjennomsnittlig prisendring for togreiser innad og på tvers av fylker. Til høyre: anslag på gjennomsnittlig prisendring for reiser med fylkeskommunal kollektivtrafikk innad og på tvers av fylker:

Togreiser	Oslo	Akershus	Østfold	Brakar	Fylkeskom. kollektivtrafikk	Oslo	Akershus	Østfold	Brakar
Oslo	0%	0%	-15%	-15%	Oslo	0%	0%	-5%	-5%
Akershus	0%	0%	-15%	-15%	Akershus	0%	0%	-5%	-5%
Østfold	-15%	-15%	-40 %	-30%	Østfold	-5%	-5%	0%	-15%
Brakar	-15%	-15%	-30%	-20%	Brakar	-5%	-5%	-15%	0%

#### Høy innsats: Helintegret takst- og billettsamarbeid og betydelig takstreduksjon på Østlandet

Høy innsats innebærer etterspørselseffekter av å innføre helintegret takst- og billettsamarbeid mellom tog og fylkeskommunal kollektivtransport for hele Østlandet, altså Vestfold og Innlandet i tillegg til fylkene som inngår i BØR-avtalen. I tillegg forutsetter vi en betydelig takstreduksjon på alle reiser. Som en forenkling er det forutsatt at alle kollektivreiser får en **prisreduksjon på 80 prosent**.

## Referanser

- [1] Jernbanedirektoratet, «Avtale om rute-, pris- og billettsamarbeid,» 2021.
- [2] Jernbanedirektoratet, «Fagnotat: Utfordringsbildet for takst- og billettsamarbeid på Østlandet,» Jernbanedirektoratet, 2024a.
- [3] WSP, «Sømløse reiser i Viken,» WSP, Oslo, 2023.
- [4] SVV, «Kollektivstudien for Østlandet - Utfordringsbilde fra Statens vegvesen,» 2025.
- [5] Brakar, «Utvikling av sømløst og attraktivt kollektivtilbud for togreisende – ønsker møte med samferdselsministeren,» 2024.
- [6] Østfold, Vestfold, Innlandet, Buskerud, «Fagnotat - utfordringsbildet,» 2025.
- [7] Jernbanedirektoratet, «Jernbanedirektoratets rute-, takst- og billettsamarbeidsavtaler per mars 2024,» Jernbanedirektoratet, 2024b.
- [8] Jernbanedirektoratet, «Utvidelse av pris- og billettsamarbeidet med jernbanen, presentasjon Østfold fylkeskommune, 28. januar 2024,» 2024c.
- [9] Brakar, «Innfører fri overgang mellom Brakar, ØKT og Ruter,» 2 10 2023. [Internett]. Available: <https://brakar.no/innforer-fri-overgang-mellom-brakar-okt-og-ruter/>.
- [10] Ruter, Årsrapport 2024, 2024.
- [11] Urbanet Analyse, «Et harmonisert nasjonalt takstsystem,» UA- rapport 86/2016, Oslo, 2016.
- [12] TØI, «Ulike prismodeller i kollektivtransport,» TØI-rapport 2048/2024, 2024.
- [13] Norconsult, «Fremtidig prising av mobilitetstilbudet i Troms,» 2025.
- [14] D. Hencher, «Assessing systematic sources of variation in public transport elasticities: Some comparative warnings,» *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, pp. Volume 42, Issue 7, August 2008, Pages 1031-1042, 2008.
- [15] Urbanet Analyse, «Effekter av takstreduksjoner i Tromsø,» UA-rapport 142/2020, 2020.
- [16] TØI, «Billigere kollektivbilletter og nye takstsystemer,» TØI-rapport 2001/2023, Oslo, 2023.
- [17] Oslo Economics, «Beregning av elastisiteter for togreiser,» Oslo Economics, 2016.
- [18] Regjeringen, «Kollektivtransport - ansvar og rabattordninger,» Regjeringen.no, 2023.
- [19] Jernbanedirektoratet, «Takstsystemer. Innledende vurderinger og kunnskapsgrunnlag,» Jernbanedirektoratet, 2022.

- [20] Kolumbus, 13 05 2025. [Internett]. Available: <https://www.kolumbus.no/reise/app/kolumbus/ny-billettlosning/#:~:text=V%C3%A5r%20nye%20billett%20B8sning%20baserer%20seg%20p%C3%A5%20registrering%20av,n%C3%A5r%20du%20reiser%20mye.%20Kolumbus%20har%20to%20apper..>
- [21] Rejsekort, «REJSEKORT PRISFORKLARING,» 2021.
- [22] Hovedavtalen , «Avtale om rute-, pris- og billettsamarbeid,» Jernbanedirektoratet, Brakar AS, Østfold kollektivtrafikk, Ruter AS, Oslo, 2021.
- [23] Incentive, *Kostnadsberegninger ved forskjellige grader av billettsamarbeid mellom jernbane og øvrig kollektivtransport i Oslo og Viken*, Jernbanedirektoratet, 2020.
- [24] Jernbanedirektoratet , «Ny rutemodell Østlandet,» Jernbanedirektoratet , 2024d.
- [25] TØI, «Kollektivtrafikken 2019-2023,» TØI-rapport 2061/2024, 2024.

## Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet

Fagnotat nr.	Dokumentnavn	Utarbeidet av
<b>Fase 1</b>	<b>Problem, behov, mål</b>	
Notat 1	Utfordringsbilde	Jernbanedirektoratet
Notat 2	Behovsanalyse	Jernbanedirektoratet
Notat 3	Mål for togtilbudet på Østlandet	Jernbanedirektoratet
Notat 5	Jernbanen som samfunnsutvikler på Østlandet	Norconsult
<b>Fase 2</b>	<b>Relevante tiltak</b>	
Notat 7	Takst-, sone- og billettsamarbeid	Norconsult
Notat 9	Bilrestriksjoner	Norconsult
Notat 10	Knutepunkt og arealutvikling	Norconsult
Notat 11	Mobilitetstiltak og bussmating i knutepunkt	Norconsult
Notat 12	Tiltak togtilbud	Jernbanedirektoratet
Notat 13	Tiltak infrastruktur	Norconsult
<b>Fase 3</b>	<b>Virkninger</b>	
Notat 15	Dokumentasjon av kostnadsestimat	Norconsult
Notat 16	Etterspørselsberegninger	Norconsult
Notat 17	Måloppnåelsesanalyse	Norconsult
Notat 18A	Virkninger og kostnader Tiltaksalternativ 2	Norconsult
Notat 18B	Samfunnsøkonomisk analyse av Rikstunnelen	Norconsult
Notat 19	Stresstesting ved bruk av scenarioer	Norconsult
Notat 22	Scenarioer og skisse til veikart	Norconsult
<b>Fase 4</b>	<b>Anbefaling</b>	
Hovedrapport	Kollektivstudie for Østlandet	Jernbanedirektoratet