

Vi takker for muligheten til å komme med innspill til Jernbanedirektoratets utredning av et nasjonalt reisekort til 499,-. SJ har fått delta i prosessen gjennom to runder med innspillsmøter, som vi anser som tilstrekkelig. Det er likevel krevende for oss å gjøre gode analyser og vurderinger med den korte tidsrammen som er skissert. Flere av konseptene som direktoratet vurderer har store konsekvenser for vår økonomi og drift, og er mer tidkrevende å konsekvensvurdere enn tidslinjen tillater.

Vi vurderer at TA2A (tilskuddsordning) gir best nytte og risikobalanse, og anser også dette som det mest gjennomførbare konseptet. Dette alternativet, som allerede er etablert i praksis, kan styrke fylkenes arbeid med kollektivtransport, bidra til å integrere tog i fylkeskommunale tilbud, og muliggjøre utvidelse eller etablering av takstsamarbeid på togoperatørens linjer – slik SJ har med AtB i Trøndelag. TA2A gir ikke nye utfordringer knyttet til kapasitet og avvik på plassreserverte tog, og det vil være en langt mindre endring for togoperatørene å forholde seg til.

TA1A/TA1B/TA1C (nasjonale reisekort) gir høyere risiko for trengsel, lavere sømløshet i praksis (bl.a. pga. plassreservering), og økt kompleksitet knyttet til avtaleverk, inntekts- og kapasitetsstyring. Dersom en variant av et nasjonalt reisekort likevel skulle blitt innført, bør det etableres tydelige og avtaleforankrede løsninger for kompensasjon i dagens trafikkavtaler, plassreservasjon der dette brukes i dag, og håndtering av konsekvenser for dynamisk prising. Innenfor løsningsalternativene for et nasjonalt reisekort vil vi sekundært anbefale TA1C, som reduserer noe av den beskrevne risikoen.

SJ støtter ambisjonen om enklere og mer sømløse kollektivreiser. En løsning for nasjonalt reisekort må utformes slik at kapasitetsstyring, avvikshåndtering og sikker drift ivaretas. Dette gjelder særlig for togtilbud som i dag benytter plassreservasjon. Som operatør er vi avhengige av å ha oversikt over hvor mange vi har på togene både for beredskap, avvikshåndtering og for logistikk.

Vurdering av tiltaksalternativer

SJ legger til grunn at alle varianter av et nasjonalt reisekort som omfatter tog må:

1. Gi riktig kompensasjon i tråd med trafikkavtalen.
2. Sikre at plassreservasjon videreføres på de togene som bruker dette i dag, for å håndtere både kapasitet og kontroll/sikkerhet i avvik.

Dette er etter vår vurdering grunnleggende forutsetninger for driftssikkerhet og forutsigbarhet.

TA1A – Nasjonalt reisekort 499

Dette konseptet har mulighet for å senke terskelen for togreiser og skape et tydelig, enkelt produkt. Vi ser likevel flere store utfordringer med løsningen:

- Det må forventes flere reisende på fjerntog, med økt risiko for kapasitetsutfordringer i høysesong, og behov for plassreservasjon som i dag. For regiontog er det risiko for trengsel på plassreserverte regiontog dersom reservasjon ikke håndheves. Regiontog må derfor ha plassreservasjon som i dag.
- En slik løsning kan gjøre tilbudet mindre sømløst i praksis, fordi nye løsninger og logistikk for plassreservasjon kan bli nødvendig for å sikre drift og håndtere avvik.
- Løsningen vanskeliggjør dynamisk prising på fjern- og regiontog, som trafikkavtalen åpner opp for.

- Enkelte strekninger som Rauma- og Rørosbanen har egenskaper som ikke passer naturlig inn i en regiontog-kategori. Raumabanen er en turistattraksjon om sommeren, og Rørosbanen er en kombinasjon av fjerntog og regiontog. Dette tilsier at avgrensninger må behandles individuelt.
- Ordningen risikerer å ha svak samfunnsøkonomisk nytte, da rabatterte billetter vil kunne ta opp plass på fjerntog der det ellers er høyere betalingsvilje, som igjen kan bety at flere vil velge fly på de aktuelle strekningene.

TA1B – Nasjonalt reisekort 999

Løsningen har samme potensiale som reisekortet til 499, men høyere pris kan redusere etterspørselsvekst og dermed dempe kapasitets- og finansieringspress. Vår vurdering er likevel at konsekvensbildet i hovedsak er det samme som for TA1A:

- Forventning om flere reisende på fjerntog og regiontog.
- Krav om plassreservasjon som utfordrer sømløshet.
- Vanskeliggjøring av dynamisk prising.

Vi anser derfor TA1B som en volumjustering, og ikke en løsning som fjerner de grunnleggende drifts- og avtalerisikoene.

TA1C – Nasjonalt reisekort 499 uten fjerntog

Denne løsningen kan unngå de mest krevende fjerntogproblemene som de foregående alternativene representerer. Likevel kan den være utfordrende på følgende punkter:

- Alternativet styrker ikke integreringen av toget i det fylkeskommunale kollektivtilbudet.
- Flere av utfordringene består for plassreserverte regiontog, inkludert behovet for å videreføre reservasjon av hensyn til kapasitet og avvik.
- Løsningen kan vanskeliggjøre dynamisk prising på regiontog.

TA2A – Tilskuddsordning.

Dette er SJs anbefalte løsning. Vi vil likevel trekke frem risikoen for at priseffekten oppleves mindre tydelig for reisende og vil variere mellom fylker, siden effekten avhenger av lokale løsninger.