



Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

Oslo, 25. august 2025

INNSPILL TIL ARBEID MED TRAFIKKAVTALER

Vi viser Jernbanedirektoratets markedsdialog og forespørsel om innspill til arbeidet med gjennomgang av trafikkavtaler, og vil gi honnør til direktoratet for å legge opp til en bred og involverende prosess.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi organiserer blant annet de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken med ansvar for innkjøp av kollektivtjenester.

Vi vet at sømløse reiser på tvers av ulike transporttjenester er svært viktig for de reisende. Et godt samspill mellom lokal kollektivtrafikk og togtilbudet er av stor betydning.

Oppsummert er vår anbefaling til Jernbanedirektoratet å endre dagens modell fra dagens nettokontrakter med togoperatørene, til bruttokontrakter. Takstavtalene med fylkeskommunene bør endres til en fastprismodell med bonus for kvalitetselementer og passasjervekst.

Erfaring med dagens trafikk- og takstavtaler sett fra fylkeskommunal kollektivtrafikk

Våre medlemmer opplever en del utfordringer med dagens trafikk- og takstavtaler. En viktig årsak til dette er at fylkeskommunale kollektivtjenester er organisert i bruttoavtaler, mens statens kjøper tog tjenester gjennom nettoavtaler. Dette skaper utfordringer og motstridende interesser særlig i håndtering av takstdifferanser. Under følger konkrete erfaringer fra et utvalg av våre medlemmer.

Ruter / Oslo og Akershus

En annen utfordring er at den ene partens takstpolitikk får direkte konsekvenser for den andre parten, uten at sistnevnte har godkjenningmyndighet. For eksempel reduseres overføringene til Vy dersom Ruter øker våre takster mer enn deres, eller omvendt. Vi har også observert tilfeller der prisutviklingen på enkelte billettslag er betydelig høyere enn for de andre billettslagene på tog, og hvor billettslaget som har fått denne økning i hovedsak er innenfor vårt takstområde (der hvor Vy får dekket takstdifferansen). Dette har medført økt takstdifferanse som må dekkes inn av fylkeskommunen.

En har heller ikke funnet en god modell som ivaretar at når en senker takstene, så øker antall passasjerer i tillegg til at takstdifferansen øker. Det vil si at kostnadene øker for takstmyndigheten, mens togselskapet opplever økte inntekter via flere passasjerer og økt takstdifferanse, uten noen tilsvarende økning i kostnadene.

Ruter har en strategi med å mate til tog for å få en god utnyttelse av transport- og infrastrukturkapasiteten i området. Dagens avtaleregime gir små incentiver til å utvide eller fortsette



denne strategien. Det oppfattes fra Ruters side en forventning om at økt frekvens i togtilbudet skal møtes med tilsvarende økning i avganger som mater til tog uten noen form for kompensasjon/dekning av økte kostnader.

Ruter skal nå iverksette en ny beregningsmetode basert på fast avtalt pris per personkilometer. Dette bringer oss nærmere en bruttoavtale og skal gi mer forutsigbare rammevilkår. Utfordringen er imidlertid nå at nullnivået som skal danne grunnlag for beregningen, baseres på et år der takstdifferansen avviker fra tidligere år. Dette betyr at dersom vi aksepterer den så vil vi få varige økte kostnader for togsamarbeidet. Når slike problemstillinger oppstår, er det krevende å føre konstruktiv dialog med Vy, som da inntar en kommersiell rolle og har begrenset forståelse for vår situasjon. Dette er forståelig, ettersom de opererer med nettoavtale der inntektene utgjør en del av deres godtgjørelse.

AtB / Trøndelag

I Trøndelag er det mest relevans ift. Trafikkavtalen for Nord som er tegnet mellom Jernbanedirektoratet og SJ Nord. I tillegg har AtB en takstavtale som gjør at kundene betaler samme på reiser med tog i og rundt stor-Trondheim som med buss (Sone A). Det er et politisk ønske i Trøndelag å utvide takstavtalen til hele Trøndelag som gjør at tog likestilles med buss, fleksibel transport (tilbringertjeneste med taxi), trikk og at all mobilitet kan integreres og optimaliseres og presenteres helhetlig og ensartet til kundene. Vi mener det beste grunnlaget for en slik modell ville vært om avtalene med togoperatørene ble inngått som bruttokontrakter.

Brakar / Buskerud

Til tross for nasjonale ambisjoner om sømløse reiser, er det fortsatt nødvendig for de reisende å kjøpe tre separate billetter for hhv. Brakar, tog, og for Ruter-området, for reiser som går mellom Oslo/Akershus og Buskerud.

Et stort hinder for å få til en felles takstavtale er den økonomiske risikoen sett fra Brakar og Buskerud fylkeskommune. Dagens modell med nettoavtaler gjør at togoperatørene har frihet til å endre minimumstakst på korte avstander, som øker kompensasjonsbehovet fra fylkeskommunene. Oppgjørsmekanismene og prisberegningen gjør det vanskelig å mate til toget der hvor det hadde kunne vært hensiktsmessig. Det å mate til toget skal ikke bety at vi må øke betalingen til togoperatøren, men midlene bør frigjøres til å bruke øke frekvens på tilbudet til knutepunktet. I dag må det betales full pris der det kjøres med lav kapasitetsutnyttelse på toget f. eks fra Drammen mot Kongsberg, Moss mot Halden.

Utredning av alternative modeller

I 2020 utredet Railsupport AS på oppdrag fra Brakar, Østfold kollektivtrafikk, Ruter, i samråd med Jernbanedirektoratet, en alternativ modell for godtgjørelse til togoperatørene.

Rapporten peker på at «en ren nettokontrakt med togoperatørene sammen med en «automatisk» kompensasjon for takstdifferanser gir en skjev risikofordeling i togsidens favør. Det omfattende rute-, billett og takstsamarbeidet tilsier nye samarbeidsformer mellom tog og lokal kollektivtransport, og dermed mellom staten og fylkeskommunene.»



Utredningen anbefaler en fast, årlig godtgjørelse fra de fylkeskommunale kollektivselskapene til Jernbanedirektoratet, i tillegg til bonuser for kvalitetselementer. Modellen vil gi langt større forutsigbarhet for alle parter, og gi insentiver til sømløse reiser og effektiv utnyttelse av de ulike transporttjenestene.

Dette innebærer ifølge utredningen en form for hybrid mellom brutto- og nettoavtale: «Det omfattende takstsamarbeidet som BØR og Direktoratet arbeider for, kan bety at 80-90 % av trafikkinntektene i TP4 vil bli generert gjennom BØRs billetter og takster. Dette betyr egentlig at mye av grunnlaget for en nettokontrakt er borte. Priser og billetter fastsettes av BØR. Kundeierskapet og utforming av det helhetlige mobilitetstilbudet (tog, buss, bane og mikromobilitet m.v.) vil i stor grad ligge hos BØR. Hele «settingen» taler for en hybrid mellom netto- og bruttokontrakt for togoperatøren. Med en fast godtgjørelse pluss bonuser, kan nettokontrakt opprettholdes, men takstsamarbeidet må følges opp med et tett samarbeid mellom togoperatør og BØR.»

Vårt innspill til ny løsning

Kollektivtrafikkforeningen mener fremtidige trafikkavtaler med togoperatørene bør bygge opp om NTP-målsetningene om mer sømløse reiser på tvers av ulike transporttjenester.

Det bør være en ambisjon om å inngå takstavtaler med alle relevante fylkeskommuner, med følgende overordnede målsetninger:

- Legge til rette for et sammenhengende og sømløst reisetilbud som bidrar til å styrke kollektivtransportens samlede aktivitet.
- Bidra til effektiv utnyttelse av samlet transport- og infrastrukturkapasitet gjennom å utnytte de enkelte transportmidlenes styrker i samspill.
- Sikre bærekraftige og forutsigbare rammevilkår for alle avtaleparter

Vi mener det beste grunnlaget for en slik modell ville vært om avtalene med togoperatørene ble inngått som bruttokontrakter. Det er mer og mer vanlig i hele landet i kollektivbransjen og sikrer en enhetlig markedsføring og prising av tilbudene ut mot kundene.

Dette vil innebære at:

- Jernbanedirektoratet inngår bruttoavtaler med togoperatørene (i dag er det nettokontrakt). Politiske ønsker om sømløse reiser på tvers av transportmidler, må bakes inn i avtalene og finansieres. Det innebærer at de kommersielle togselskapene ikke tar del i prisfastsettelsen. For fylkeskommunene er pris et viktig virkemiddel for å oppnå politiske mål.
- Jernbanedirektoratet inngår takstavtaler med alle aktuelle fylkeskommuner, som gir all lokal togpassasjerinntekt til fylkenes kollektivselskap, samtidig med en fast, årlig godtgjørelse fra de fylkeskommunale kollektivselskapene betales til Jernbanedirektoratet, i tillegg til bonuser for kvalitetselementer, passasjervekst mm.



- I tilfellene hvor staten ønsker å prise tog likt med fylkeskommunal kollektivtakst så må Jernbanedirektoratet kompensere avviket mellom togtakst og fylkeskommunal kollektivtakst, fratrullet inntektene som kollektivselskapene får.
- Alle tjenester samkjøres/markedsføres helhetlig overfor kundene og det er de lokale fylkene som beslutter takster.
- For gjennomgående billetter på tvers av fylker kan Entur/JBD fortsatt få inntektene.

Med en slik basis vil takstsamarbeid mellom stat og fylkeskommuner kun påvirke fordeling mellom de offentlige aktørene som da samlet sitter på all billettinntekt. Det gir lite risiko, er forutsigbart og gjør at takstmyndigheten på kollektivtrafikk (ekskl. tog) som i dag ligger hos fylkeskommunen, kan vedta takster for all kollektivtrafikk i fylkene i samlede vurderinger.

Dette vil gi mindre konflikt mellom partene og sikre at et samlet kollektivtilbud kan optimaliseres med et mer komplett grunnlag. Mikro- og delingsmobilitet må selvsagt også inngå i løsningene ut mot kunde.

Dersom Jernbanedirektoratet velger å videreføre modellen med nettoavtaler, anbefaler vi en hybridmodell med fast årlig godtgjørelse inkl. bonuser i tråd med beskrivelsen over.

Ta kontakt om dere ønsker flere opplysninger eller nærmere utdyping av våre innspill.

Med vennlig hilsen,

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver