



Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

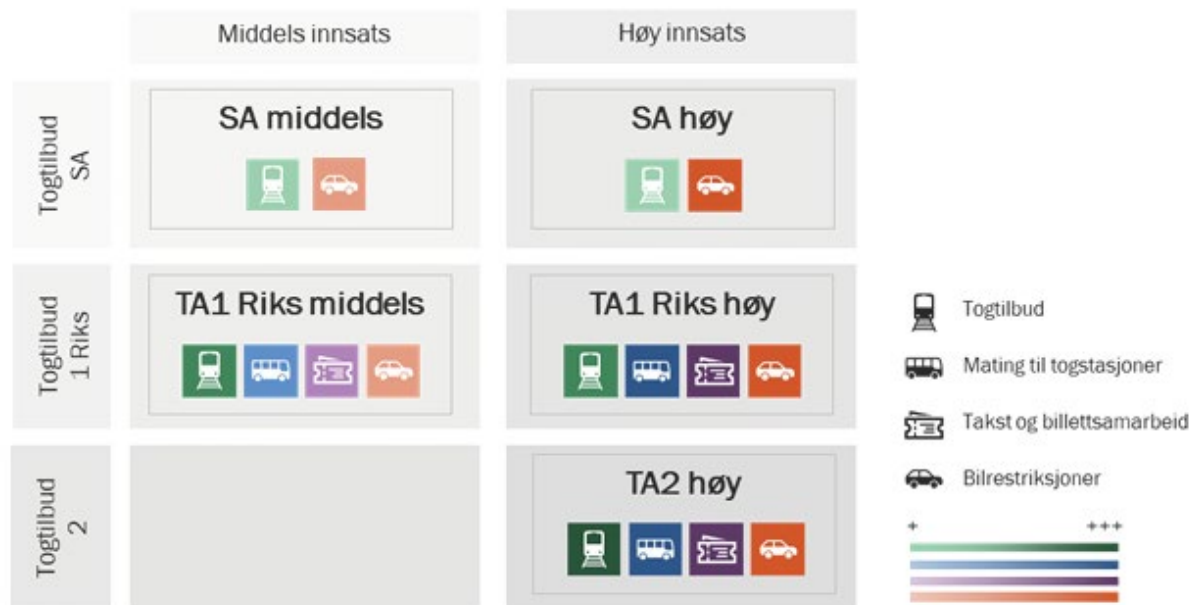
Oslo, 15. juni 2026

HØRINGSINNSPILL KOLLEKTIVSTUDIE FOR ØSTLANDET

Vi takker for muligheten til å gi høringsinnspill til Jernbanedirektoratets Kollektivstudie for Østlandet.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester.

Vi vil gi honnør til Jernbanedirektoratet for et grundig utredningsarbeid. Vi stiller oss bak anbefalingen om en trinnvis utvikling av tilbudet. Vårt innspill går på bedre integrasjon av reiser på tvers av jernbane og fylkeskommunal kollektivtransport gjennom takst- og billettsamarbeid. Vi viser i den forbindelse også til vårt høringsinnspill til trafikkavtalene i 2025.



Figur 3-3 3-1 Beregningsalternativer i kollektivstudien, med sammenligningsalternativ (SA) og tiltaksalternativ (TA) ved middels og høy innsats

Sømløse reiser på tvers av ulike transporttjenester er av stor betydning viktig for de reisende. I dag står fortsatt betydelige deler av Østlandet uten et helintegrert takstsamarbeid. Dagens modell er kompleks og gir til dels motstridende interesser mellom staten/togselskapene og fylkeskommunene. For fylkeskommunene oppleves dagens avtalemodell der fylkeskommunene må betale statens togoperatører for persontransport før det er satt inn noe ekstra materiell, som en betydelig begrensning i å nå det felles uttalte målet om et sømløst og integrert kollektivsystem som er attraktivt for de reisende.



Oppsummert er vår anbefaling at utvidelse av takstsamarbeid bør løftes tidligere inn som virkemiddel enn det vi oppfatter at utredningen legger opp til. Vi mener takst- og billettsamarbeid bør inn også i den foreslåtte første fasen (sammenlikningsalternativet) på et middels ambisjonsnivå, jf. figuren over.

Takstavtalene med fylkeskommunene bør endres til en fastprismodell med bonus for kvalitetselementer og passasjervekst, og kontraktsmodellen på jernbanen i områder med takst- og billettsamarbeid bør endres til bruttokontrakter i neste generasjons trafikkavtaler. Det er også i tråd med anbefalingen fra Oslo Economics i rapporten «Trafikkavtalegjennomgang» (2025) utarbeidet på oppdrag for Jernbanedirektoratet.

Regjeringen har besluttet at Flytogets avganger skal bli en del av det ordinære togtilbudet fra 2028. Det er i dag uklart hvordan det konkret vil påvirke eksisterende takstsamarbeid. Etter vårt syn er denne endringen et ytterligere argument for et helintegret takst- og billettsamarbeid i tråd med prinsippene vi foreslår under.

Erfaring med dagens trafikk- og takstavtaler sett fra fylkeskommunal kollektivtrafikk

Til tross for nasjonale ambisjoner om sømløse reiser, er det fortsatt ikke et fullverdig takst- og billettsamarbeid på Østlandsområdet. Ett eksempel er en reise fra Drammensområdet til Oslo, hvor reisende må kjøpe tre billetter for hhv. Brakar i Buskerud, tog fra Vy, og for Ruter-området videre til endestasjonen. Selv om det vil kreve administrative avklaringer, bør et fullverdig takst- og billettsamarbeid i det store bildet anses som en lavhengende frukt for kollektivtransporten.

De fylkeskommunale kollektivselskapene opplever betydelige utfordringer med dagens samarbeid om takst og billetter. 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, også for de som har avtaler om fullverdig takstsamarbeid med jernbanen. I dag oppleves den økonomiske risikoen og kostnadsfordelingen som uforutsigbar og urimelig sett fra fylkeskommunene. Oppgjørmekanismene og prisberegningen gjør det vanskelig å mate til toget der hvor det hadde kunne vært hensiktsmessig.

Fylkeskommunene må det betale for å mate passasjerer til toget, også når det ikke innebærer at togoperatøren må sette inn noe økt kapasitet. Når togoperatørene har frihet til å endre minimumstakst på korte avstander, er det i tillegg togoperatørene som i stor grad avgjør hvilken pris fylkeskommunen pålegges å betale.

Dagens system gir ikke en god samfunnsøkonomisk utnyttelse av ressursene. Målet må være å bruke ressursene til samlet sett å utvikle et best mulig tilbud for de reisende, i stedet for et system hvor togoperatørene betales flere ganger for å kjøre det samme tilbudet.

Konklusjon

Kollektivstudien belyser ulike modeller for takst- og billettsamarbeid i notat 7, som bygger videre på tidligere utredninger og BØR-avtalen fra 2021. Dette danner etter vårt syn et godt grunnlag for å innføre et helintegret takst- og billettsamarbeid på Østlandet.

Kollektivtrafikkforeningen mener takst- og billettsamarbeid bør inn som virkemiddel også i den foreslåtte første fasen (sammenlikningsalternativet) på et middels ambisjonsnivå, jf. figur 3-3 3-1 i



utredningen. 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 bør staten kompensere avviket mellom togtakst og fylkeskommunal kollektivtakst, fratrukket 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 helhetlige takster for all kollektivtrafikk i sine fylker. Dette vil gi mindre konflikt, og bidra til at et samlet kollektivtilbud på Østlandet kan utvikles og optimaliseres ut fra et samlet, helhetlig perspektiv.

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

Med vennlig hilsen,



Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver