

## Saksframlegg

Saksnr.: 2021/17229

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Fylkesrådet	25.03.2021	67/21

Vedlegg:

- 1 Ruter - Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet

## Utredninger av framtidens kollektivtilbud

### Fylkesrådets forslag til innstilling

1. Fylkestinget tar fylkesrådets orientering om pågående, store kollektivutredninger til orientering.
2. Fylkestinget tar fylkesrådets forslag til opplegg og framdrift for behandling av de respektive sakene i fylkestinget til orientering.

### Fylkesrådets behandling av sak 67/2021 i møte den 25.03.2021:

Det ble ikke framsatt endrings- eller tilleggsforslag.

### Fylkesrådets innstilling

1. Fylkestinget tar fylkesrådets orientering om pågående, store kollektivutredninger til orientering.
2. Fylkestinget tar fylkesrådets forslag til opplegg og framdrift for behandling av de respektive sakene i fylkestinget til orientering.

25.03.2021

Tonje Brenna  
fylkesrådsleder

## Bakgrunn for saken

Framtidig organisering av kollektivtrafikk i Oslo og Viken utredes og diskuteres nå parallelt med tilsvarende prosess om fremtidig pris- og betalingsmodell, og forhandlinger om ny togavtale mellom kollektivselskapene og jernbanedirektoratet.

I tillegg har Ruter AS vedtatt å forsterke sin satsing på å bli et mobilitetselskap framfor et tradisjonelt kollektivselskap. Ruters nye strategi *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet* skal behandles politisk av Oslo og Viken i løpet av 2021.

Parallelt med disse fire utredningene pågår et arbeid med å tilpasse kollektivtilbudet til de endringer som vil kunne følge av korona-epidemien. På kort sikt for å sikre et tilfredsstillende tilbud i en situasjon med sviktende billettinntekter, i neste omgang å tilpasse tilbudet og billettproduktene til eventuelt mer varig endringer i reisevaner og behov hos innbyggerne.

Utredningene som saken gjør rede for har delvis utgangspunkt i politiske vedtak fra Viken fylkeskommune og tidligere fellesnemda for Viken fylkeskommune. Hensikten med dette notatet er å gi en orientering om arbeidet, og få fram sammenhengen mellom de ulike prosessene.

Arbeidet med ny felles pris- og betalingsmodell, organisering av kollektivtransporten og togavtale med jernbanen følger av verbalvedtak fra behandling av årsbudsjett og økonomiplan for 2020-2023 og 2021-2024 i sak PS 16/2019 (12.12.2019) og PS 126/2020 (17.12.2020).

Det er også tidligere vedtatt av Fellesnemda for Viken fylkeskommune i sak PS 126/18 Harmonisering av priser i kollektivtrafikken i Viken (05.11.2018), PS 127/18 Eierskap og organisering av kollektivinfrastruktur i Viken (5.11.2018) og PS 54/19 Harmonisering av prisstruktur for kollektivtrafikken i Viken fylkeskommune (02.05.2019) (vedlegg 1 – oversikt over saksfremlegg og vedtakspunkt).

## Problemstillinger, alternative løsninger og konsekvenser

### **Sømløst og enhetlig kollektivtilbud**

Viken fylkeskommune har satt som prioritert mål å få til et enhetlig kollektivtilbud med et gjennomgående betalingsystem på tvers av Oslo, Viken og statlig jernbanetilbud. Man skal få samlet reiseinformasjon og kunne betale for hele kollektivreisen i samme kundegrensesnitt og billettsystem. Det er også ønsket om mer rettferdige priser mellom ulike områder, strekninger og transportmidler.

Arbeidet med å få til et sømløst og enhetlig kollektivtilbud kan deles i fire deloppgaver som kan gi en inngang til hvordan arbeidet kan tenkes løst gjennom de utredningene som nå er i prosess:

1. Informasjon om reisemuligheter på tvers av eksisterende og tidligere fylkesgrenser, og på tvers av ulike transportmidler.
2. Gjennomgående billett for kollektivreiser på tvers av selskaper og administrative grenser og transportformer.

3. «Rettferdige» priser på tvers av de samme grensene<sup>1</sup>.
4. Samordnet rutetilbud slik at overganger er gode og ruter korresponderer

Oppgave 1 (informasjon) er allerede løst gjennom Entur som har samlet alle kollektivruter i Norge i en felles plattform. Informasjonen er tilgjengelig via Entur, og via Ruter, Brakar og ØKT sine plattformer (som er basert på Entur). Entur sin plattform er åpen tilgjengelig både for offentlige og private aktører. Reiseinformasjonen for kollektivtransport kan dermed kobles med reiseinformasjon for andre transportformer.

Oppgave 2 (enkel betaling) er allerede løst for alle billettslag i Ruters område gjennom togavtalen. Enkeltbilletter for sammensatte reiser kan kjøpes i hele Oslo/Viken via Enturs betalingsapp. Med noen unntak<sup>2</sup>, er det foreløpig ikke mulig å kjøpe et samlet månedskort på tvers av tog/buss utenfor Ruters område.

Oppgave 3 (rettferdige priser) er under arbeid og omtales nærmere i denne saken. Takster og soner i Ruters område er samordnet (på tvers av tog/buss, m.fl.), mens man ellers må betale separat for fylkeskommunal buss/båt og statlig togtilbud. Dette gir seg utslag i priser som ofte oppleves som urimelige. F.eks. koster en enkeltreise fra Sonsveien stasjon (i tidligere Akershus) til Majorstua 85 kr, mens en reise fra Kambo (noen kilometer lengre sør i tidligere Østfold) koster 174 kr. Forskjellen skyldes dels at T-banebilletten (37 kr) er inkludert i Ruters område, og dels at Oslo/Akershus subsidierer togreiser ut over statens subsidier i sitt område. I Østfold er det store prisforskjeller mellom tog og buss, for eksempel koster en enkeltbillett for voksen fra Halden til Moss 206 kr med tog og 30 kr med buss.

De største prisdifferansene per reise skyldes allikevel de store prisforskjellene mellom å reise med enkeltbillett og periodebillett (månedskort og årskort).

Oppgaven med å harmonisere prisnivået i hele Oslo/Viken-område må løse flere utfordringer. Dels et intrikat system med forskjellige rabatt-ordninger og ulike sonestrukturer, og dels varierende nivå av subsidier, eksempelvis et betydelig driftstilskudd fra Oslopakke 3 som er knyttet til Oslo/Akershus. Med begrensede midler må det søkes løsninger innenfor en realistisk samlet tilskuddsramme for hele regionen.

Oppgave 4 (samordning av ruter) handler i stor grad om samordning mellom tog og annet kollektivtilbud, siden de fylkeskommunale kollektivselskapene ivaretar samordning av eget linjenett. Samordning mot tog er enklest å ivareta i nærområdet til Oslo, fordi frekvensen på togtilbudet er høyest. Lengre fra Oslo må busstilbudet tilpasse seg avganger/ankomster til et togtilbud med ½ times eller times frekvens. En må passe på at større endringer i jernbanens rutetabell koordineres mellom jernbanen og fylkeskommunenes kollektivselskaper.

### **Ny pris og betalingsmodell**

Ruter Brakar og ØKT skal innen utgangen av 2021 legge fram en rapport om alternative løsninger for fremtidig pris og betalingsmodell for Oslo og Viken. Bestillingen konkretiserer bl.a.:

---

<sup>1</sup> Rettferdige priser kan omfatte flere forhold. I offentlig og politisk debatt har det i stor grad vært snakk om geografiske forskjeller. En annen dimensjon er forskjellen mellom ulike brukergrupper, blant annet mellom de som reiser med periodebillett og de som reiser med enkeltbilletter. En tredje dimensjon mellom ulike transportmidler. Andre dimensjoner er forskjeller i hastighet, frekvens og komfort.

<sup>2</sup> Det er mulig å kjøpe periodebilletter i Brakars billett som inkluderer Oslo/Ruter vestområde. Entur jobber med en løsning for å selge periodebilletter i Buskerud på tvers av ulike salgskanaler.

- sikre inntekter, være rettferdig og motivere til at reiseatferden utvikles i en mer bærekraftig retning
- gjøre mobiliteten mer klima- og miljøvennlig, blant annet ved å øke markedsandelen til gange, sykkel og kollektiv på bekostning av motorisert transport med privatbil
- gjøre det enkelt og forutsigbart for alle å reise kollektivt på tvers av kollektivselskaper og administrative grenser, og bidra til bedre samspill mellom bærekraftige transportformer
- ivareta mobilitet i hele området, fra byer til spredtbygde områder
- være fleksibelt for ulik politisk styring, nivå på offentlig kjøp og tiltak for særskilte trafikantgrupper
- bidra til effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og materiell.

Underveis i arbeidet har Covid19 forsterket og endret forutsetningene:

- Behov for kortsiktige tilpasninger av dagens billettprodukter for å ivareta nye behov hos kundene, og eventuelt også for å ivareta selskapets/eiernes økonomi.
- Antagelse om varige endringer i reisevaner etter Covid19, blant annet redusert antall reiser, større andel hjemmekontor noen dager i uka, kanskje varig ønske om å unngå mye trengsel.

Covid19 tilsier økt oppmerksomhet om løsninger som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt selv om man ikke reiser hver dag, og å få flere til å reise utenom rushtiden.

Et felles pris- og betalingssystem for hele Oslo og Viken gir anledning til å endre sonesystemer og rabattordninger som i dag skaper store forskjeller i reisekostnader avhengig av hvor man er bosatt og hvilket reisemønster man har. Fordi toget løser en stor andel av de lange reisene, er det en fordel om også toget er inkludert i et fremtidig felles pris- og betalingssystem. Arbeidet skjer i dialog med Jernbanedirektoratet.

Innenfor en gitt kostnadsramme må nødvendigvis noen reiser bli dyrere for at andre skal bli rimeligere, med mindre man klarer å øke effektiviteten (utnyttelsesgraden) vesentlig. Mulig reduksjon i arbeidsreiser som følge av endrete arbeidsmønster etter Covid19 kan utfordre inntektssiden, samtidig som det også kan redusere behovet for kostbar kapasitet i rushtiden.

Det økonomiske handlingsrommet er i betydelig grad knyttet til det å redusere subsidiering av periodekort som i praksis legger beslag på mye av det offentlige tilskuddet. I Oslo/Viken er en reise på enkeltbillett generelt sett rundt dobbelt så dyr som en reise med månedskort, og på lengre togreiser er forskjellen vesentlig større.

Innføring av et system med store soner var i stor grad begrunnet med det å gjøre det enkelt å få oversikt over priser, både for de reisende og for sjåførene som skulle selge billetter. Samtidig ga dette utfordringer med å samordne med togets prissystem som er strekningsbasert. I dag skjer alle utregninger elektronisk, slik at det er enkelt å få fram kostnaden for en reise uavhengig av hvilke soner/system som ligger i bunn. Et mer strekningsbasert system, der prisen for reisen framkommer ved å summere hele reisekjeden,

vil fjerne utslag av sonegrenser med store prishopp, og det at overganger er inkludert for bosatte i noen områder og ikke for andre<sup>3</sup>.

Pris- og betalingsmodellen kan få betydning for muligheten til å introdusere nye mobilitetsformer. I dagens system, der kollektivtrafikk i mange situasjoner ikke har noen pris, jfr. gratis bussmating innenfor samme sone og gratis reise når månedskortet først er betalt, er det mindre rom for å løse oppgavene med andre mobilitetsformer. Hvis nye mobilitetsformer (f.eks. samkjøring) skal fungere sammen med kollektivtrafikken, må det skapes et inntektsgrunnlag for slike løsninger.

## Togavtalen

Fellesnemda la til grunn (5/11-2018) at fylkeskryssende reiser må inkluderes i en harmonisert prisstruktur som også omfatter jernbanen, dvs. en tilsvarende løsning som allerede gjelder i Oslo og Akershus, og at staten må bidra økonomisk til at dette kan gjennomføres.

Fylkesrådet vedtok 14. januar 2021 at Viken fylkeskommune vil legge til rette for et sømløst reisetilbud i Viken, og anbefalte at Østfold Kollektivtrafikk, Brakar og Ruter inngår avtale med Jernbanedirektoratet om et rute-, pris- og billettsamarbeid når nye kontrakter for togoperatører starter opp på Østlandet i 2023 og 24. Hensikten er å gjøre det enkelt og effektivt for innbyggerne å reise kollektivt samtidig som Jernbanedirektoratet åpner opp for at flere togoperatører kan tilby reiser til innbyggerne i regionen. Samarbeidet vil samtidig legge til rette for en effektiv utnyttelse av transportmidlene og infrastrukturen ved å bygge opp under et nettverk av sømløs mobilitet.

Jernbanedirektoratet og kollektivselskapene har arbeidet frem overordnede målsettinger for samarbeidet. Det skal være enkelt og attraktivt å velge grønne mobilitetsløsninger i Oslo og Viken. For å oppnå dette vil partene samarbeide om å utvikle et helhetlig mobilitetstilbud i avtaleområdet gjennom:

- å legge til rette for et kundeopplevd sømløst reisetilbud
- å bidra til effektiv bruk av samlet transport- og infrastrukturkapasitet ved å utnytte de enkelte transportmidlenes fortrinn i samspill
- å sikre bærekraftige og forutsigbare rammevilkår for partene.

Viktige føringer fra Oslo kommune og Viken fylkeskommune:

- avtalen skal ta utgangspunkt i dagens tilskuddsnivå
- gi rom for en ny pris- og betalingsmodell for Oslo og Viken
- avtalen må forankres hos Jernbanedirektoratet som igjen forplikter togselskapene
- gjensidig åpenhet om trafikkdata (passasjerstatistikk) som grunnlag for betaling for transporttjenester og god planlegging av felles kollektivtilbud.

En avtale som oppfyller alle kravene fra Oslo og Viken ble godkjent av partene i mars 2021. Dette innebærer at dagens helintegreerte pris- og billettsamarbeid i Ruters ansvarsområde videreføres. Det er i avtalen en intensjon om en utvidelse av det helintegreerte pris- og billettsamarbeidet med fylkeskommunal prissetting av persontogtransporten for hele Viken, det vil si at samarbeidet også skal inkludere Brakar og ØKT utover det samarbeidet som eksisterer i dag. Det finnes per i dag ikke finansiering til dette. Det er forbehold i avtalen om at en slik utvidelse forutsetter at nødvendig offentlig finansiering er avklart og vedtatt innen

---

<sup>3</sup> Et system med mange små soner vil ha mange av de samme egenskapene som et strekningsbasert system. En utfordring med et slikt system tidligere, var at det var vanskelig å kommunisere og håndtere manuelt. Dagens databaserte systemer gjør det enklere å løse dette.

2023.

## Utvidet mobilitetstilbud

Ruter og Brakar har begge vedtatt å utvikle seg som mobilitetselskap, og ikke bare tilbydere av kollektivtrafikk. Vy jobber med tilsvarende strategi. Ruter forsterket denne satsingen da de i fjor lanserte sin nye strategi *Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet*, jfr. vedlegg.

I målbilde beskriver Ruter hvilken rolle det offentlige kan og bør ta i utviklingen av fremtidens transportsystem, og hvilke muligheter det gir for å ivareta og skape økt samfunnsnytte.

Målbildet innebærer en økt ambisjon om et sømløst reisetilbud, der man i samme kundegrensesnitt og betalingssystem skal kunne ordne hele reisen fra A til B med mange forskjellige transportformer, blant annet sykkel og bildeling. I store trekk sammenfaller flere aspekter ved målbildet med Vikens samferdselsstrategi. Blant annet målet om å utvikle et helhetlig mobilitetstilbud på tvers av transportformer, og ambisjonen om å ta i bruk datateknologi for mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

For å kunne utvikle sitt kundegrensesnitt med flere tjenester, vil Ruter i større grad bruke data og kunstig intelligens, og påpeker at dette vil kunne gi oss mer kostnadseffektive løsninger og mer effektiv bruk av infrastruktur, kjøretøy og andre ressurser. Dette gjelder, ifølge Ruter, både i byene og i distriktene.

Målbildet løfter en demokratisk utfordring, eller en trussel, ved at kommersielle globale aktører (Google, Uber, Tesla m.fl.) gradvis vil utkonkurrere dagens offentlige tilbud. Ruter løfter frem viktigheten av en demokratisk styrt utvikling av mobilitet, og forvaltning av data som del av dette.

Oslo kommune og Viken fylkeskommune skal behandle Ruters nye målbilde i respektive politiske organer i løpet av året. De to eierne må da ta stilling til om de er enige i at Ruter skal utvide sitt forretningsområde til å omfatte mer enn kollektivtrafikk, om strategien vil kreve endringer av dagens eieravtale og vedtekter, og om det kan få betydning for måten kollektivtrafikkselskapene organiseres på.

Det er blant annet behov for å avklare hvordan man skal ivareta like konkurransevilkår i et framtidig mobilitetsmarked, slik at ikke offentlige subsidier til kollektivtrafikk benyttes til å subsidiere andre transportformer.

Billett og betalingssystemet for kollektivreiser kan samordnes på tvers av kollektivselskaper etter mønster av Entur, eller via felles kundegrensesnitt (MaaS)<sup>4</sup> hvor mange andre transportformer inngår. Vi bør da avklare om det er ønskelig, eller juridisk sett nødvendig, å legge til rette for at også private selskaper skal kunne utvikle egne kundegrensesnitt for mobilitet (fungere som MaaS-selskaper), og at disse også skal kunne selge kollektivbilletter. EU arbeider nå med å innføre EUs ITS-direktiv innenfor mobilitetsområde, noe som kan få betydning i saken.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup>MaaS (Mobility as a Service) er et felles kundegrensesnitt for mange ulike mobilitetsformer, og kan utøves i offentlig regi eller av private «plattform-selskaper». Kundegrensesnittet er «salgskanalen» der tjenesten formidles, og ivaretar flere funksjoner: Informasjon om ulike tilbud, samt om forsinkelser, m.v.; data om kundene (i den grad kunden ønsker å gi fra seg disse); veiledning (reisealternativer); og betaling for tjenestene. Slik får kundene løst en sammensatt reisekjede uten å måtte forholde seg til en rekke tilbydere.

<sup>5</sup> Ruter er involvert i et EU-initiert arbeid for å innføre EUs ITS-direktiv for multimodale reiseinformasjonstjenester. Foreløpig har direktivet fått konsekvenser for veitrafikken, bl.a. for organiseringen av

## Organisering av kollektivselskapene

Etter beslutning i fylkesrådet, gjennomfører Viken fylkeskommune, sammen med Oslo kommune, et konsulentoppdrag som med utgangspunkt i dagens situasjon skal vurdere ulike modeller for fremtidig organisering av kollektivtilbudet. Konsulentoppdraget skal legge til grunn endringene i bransjen med innovasjon og utvikling mot helhetlig mobilitetstilbud, og en mulig fremtidig fylkeskommunal overtakelse av statlig ansvar for kjøp av togtjenester. Målet er å gjennomføre konsulentoppdraget og ferdigstille en rapport med anbefaling i 2021.

En del av begrunnelsen for å utrede ny organisering av kollektivselskapene, har vært å bidra til et sømløst reisetilbud. Det kan tenkes at et felles selskap vil gjøre det enklere å harmonisere ulike billettprodukter. De økonomiske utfordringene blir krevende uansett organisering.

De kommunale/fylkeskommunale kollektivselskapene har i dag som primæroppgave å planlegge og administrere buss/båt/T-bane/trikketilbudet i sine områder på vegne av eierne.

På grunnlag av utredningen må Viken og Oslo kommune ta stilling til fremtidig organisering av kollektivtrafikken. Det kan bli behov for å vurdere saken i forhold til parallell behandling av saken om Ruters målbylde, hvis denne skulle kreve organisatoriske endringer.

## Vurdering

### Politisk styring

Politisk styring av kollektivtilbudet utøves på grunnlag av konsesjoner (løyver) og økonomisk tilskudd. Administrasjonsselskapene tilrettelegger på vegne av eierne basert på en økonomisk ramme og politiske mål, i kombinasjon med ulik grad av politisk styring av tilbudet. Særlig takstnivå og rabatter for ulike grupper har vært gjenstand for styring.

Felles løsninger for et stort område forutsetter at politisk styring skjer gjennom mål og rammer, og i mindre grad gjennom detaljstyring. Dette gjelder internt i Viken, og enda mer på tvers av ulike politisk organer. Hvis kollektivtilbudet, eller endog en større del av mobilitetstilbudet, skal samordnes for hele Oslo og Viken, vil dette i praksis kreve tilbakeholdenhet med politisk detaljstyring.

Samordning av linjenett og takster med jernbanen/staten forutsetter enighet om kostnadsdeling. Men, også et løpende samarbeid/beslutningssystem for å kunne løse endringer over tid, f.eks. nivået på offentlig kjøp eller utforming av takster.

Avtalen som ble inngått med Jernbanedirektoratet 4. mars; om felles rute, pris og billettsamarbeid for Oslo og Viken; vil være en del av løsningen. Avtalen er basert på at Oslo og Viken blir takstmyndighet for all kollektivtransport i Oslo og Viken, slik de i dag er for Oslo og Akershus, og er en viktig milepæl fram mot et sømløst og enhetlig reisetilbud for innbyggerne i hele Viken.

### Hvilke funksjoner bør samordnes?

Dagens oppgaver for kollektivselskapene er neppe hugget i stein. Det er mulig å separere funksjoner og oppgaver som i dag er samlet, og løse disse med en annen inndeling og organisering.

---

bompengeselskapene. Utfallet av denne saken kan få betydning for hvor mange funksjoner som i framtida kan tillates lagt til et offentlig administrasjonsselskap for kollektivtrafikk, og vil kunne åpne for at andre enn offentlige kollektivselskaper skal kunne selge kollektivbilletter.

Samordning av planlegging og administrasjon av kollektivtilbudet på tvers av tog og annet kollektivtilbud er viktigst i Oslos nære omland, der T-banen, busslinjer, båtlinjer og lokaltog utgjør et nettverk på tvers av kommunegrensene. Det er vanskelig å se for seg en god løsning uten tilsvarende koordinering som den Ruter utfører i dag. Dette kan bety at det er vanskelig å komme utenom et felles administrasjonsorgan på tvers av Oslo og (i det minste) deler av Viken.

Ruter argumenterer for at det vil være lønnsomt for det offentlige å bygge opp et markedsledende MaaS-selskap for mobilitet. I det videre arbeidet må vi avklare hvor avgjørende det er at funksjonen som MaaS-selskap og funksjonen som administrasjonsselskap (for planlegging og kjøp av kollektivtrafikk) er samlet i ett selskap.

### **Samfunnsøkonomi**

Dagens diskusjoner tar ofte for gitt at det offentlige fortsatt skal bruke mye ressurser på å subsidiere kollektivtrafikken og at dette gir god samfunnsøkonomi. Historisk sett er dette forståelig, fordi omfanget har økt gjennom tidene, og har bygd opp under miljø- og fordelingshensyn.

Både Teknologiutvalget og Ruter argumenterer for at ny teknologi delvis vil kunne erstatte et omfattende kollektivnett med stive ruter, «fra dit folk ikke er til dit folk ikke vil». Det antydes at det særlig vil være massetransport på høyfrekvente linjer i byområdene, og transport over lengre avstander, som vil være kollektivtrafikkens fortrinn i framtida, ikke et flate-dekkende tilbud. Det pekes også på kostnadene ved å dimensjonere systemet for rushtidstopper.

Nasjonalregnskapet viste at de norske husstandenes utgifter til transport har vært stabilt siden 1980 og utgjorde i 2017 rundt 15 prosent av husstandenes samlede konsum (SSB). Dette utgjør over 200 mrd. kr og er mer enn vi bruker på matvarer og drikke (11%). Dette utgjør et enormt marked og betyr at endringer i mobilitetstilbudet som flytter konsumet fra å være bundet til eget bilhold til kjøp av mobilitetstjenester kan ha stort potensiale<sup>6</sup>.

Dette betyr at vi kan stå foran store endringer, der det tradisjonelle kollektivsystemets oppgaver rendyrkes og reduseres i omfang, og der nye og mer etterspørselsstyrte løsninger overtar for tradisjonelt kollektivtilbud, særlig i distriktene, men også på kryss og tvers av byområdene.

I samfunnsøkonomisk perspektiv kan det diskuteres om det i framtida er nødvendig/fornuftig å finansiere transport over skatteseddelen i samme omfang som i dag, der rundt halvparten av samferdselsbudsjettet brukes på offentlige kjøp av kollektivtrafikk. Svaret kan være forskjellig i Oslo og ulike deler av Viken.

Fordeling:

- Internt i Oslo, Drammen, m.fl. har subsidiering av kollektivtrafikk antagelig en inntektsutjevne effekt, fordi det er overvekt av de med lav inntekt som bruker kollektivsystemet.
- Det samme må antas å gjelde for distriktene i Viken, fordi det i hovedsak er de uten tilgang på bil som benytter kollektivtransport. Tilbudet er dog svært kostbart for det offentlige per reise-km, og er slik sett interessant å erstatte med nye løsninger.

---

<sup>6</sup> En kan ikke utelukke at det i fremtiden vil være mindre behov for å eie sitt eget transportmiddel, men heller kjøpe mobilitet. Dette vil i så fall frigjøre betydelige midler i husholdningene (knyttet til bilhold) som i neste omgang kan redusere behovet for å subsidiere mobilitet.



- For reiser mellom Viken og Oslo er subsidiene ikke inntektsutjevne, heller svakt i favør av de med høy inntekt som dominerer blant arbeidspendlere til Oslo.

#### Miljø:

- Masetransport med tog og buss i byområder gir lave utslipp og arealinngrep per pass.-km. Det er likevel mye ledig kapasitet utenom rush, selv i Oslo, og et stort potensial for å redusere miljøavtrykket med økt utnyttelse av eksisterende tilbud<sup>7</sup>.
- Lokal kollektivtrafikk i distriktene ville gitt mindre miljøavtrykk hvis tilbudet ble erstattet med lette kjøretøy eller privatbiler.
- Kollektivreiser gir miljøgevinst for arbeidspendling mellom Viken og Oslo. Det er imidlertid svært ressurskrevende å øke kapasiteten, samtidig som det er mye ledig kapasitet utenom rush. Derfor gir det gevinster å redusere reisebehovet, og flate ut rushtidstoppene.

Samfunnet har store utfordringer med å finansiere alle fellesoppgaver, og må prioritere hvilke tjenester som er tjent med finansiering over skatteseddelen.

Allerede før Covid-19 var det en økonomisk utfordring å tilby et integrert kollektivtilbud for hele Oslo og Viken etter samme lest som Ruter-området, slik fylkestinget har bedt om ved flere anledninger. Endret reisemønster, og kanskje varig redusert reiseomfang, gjør det nødvendig å tenke nytt.

En ny felles pris- og betalingsmodell for hele Oslo og Viken gir en mulighet for å tenke nytt, og sørge for at samlede billettinntekter står i forhold til tilgjengelige offentlige ressurser, samtidig som man ivaretar målet om et fullintegrert pris- og betalingssystem for hele Viken.

#### Oppsummering

De fire temaene som er belyst og drøftet i denne saken (fremtidig organisering av kollektivtrafikk i Oslo og Viken, utredning av ny pris- og betalingsmodell, Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet og arbeidet med ny togavtale) er organisert som fire forskjellige saker, men har mange koblinger som må ivaretas underveis:

- Valg av løsning for organisering vil kunne påvirkes av om Oslo og Viken i fellesskap skal samordne tradisjonell kollektivtrafikk, eller også et utvidet mobilitetsstilbud.
- Målet om et sømløst og enhetlig kollektivtilbud i hele Oslo og Viken kan påvirkes både av en ny felles pris- og betalingsmodell for Oslo og Viken, av en ny organisering av kollektivselskapene og gjennomføringen av den nye togavtalen.
- En ny pris- og betalingsmodell kan ha betydning for muligheten for å oppnå gevinster med nye kundegrensesnitt på tvers av kollektiv og nye/andre mobilitetsformer.
- Muligheten for å finansiere et helhetlig og sømløst kollektivtilbud i hele Oslo og Viken, kan være tjent med at togavtalen og arbeidet med ny pris- og betalingsmodell ses i sammenheng.

#### Behandlinger i fylkestinget

---

<sup>7</sup> Det hører også med at personbiler med mange ledige seter utgjør den største kapasitetsreserven i rushtida. Slik sett kan også regulerings- og stimulerings tiltak rettet mot flere transportformer være relevante.

Finansiering av kollektivtilbudet post-korona: Fylkesrådet legger fram sak i FT 5/6. mai 2021 og 16/17 juni.

Fylkesrådet tar sikte på å legge fram en sak til fylkestinget om ny pris- og betalingsmodell i løpet av 2022, på grunnlag av den utredningen som skal være ferdig i år. Fylkesrådet må samordne prosessen med Oslo kommune (og staten) før opplegg/framdrift bestemmes.

Togavtalen er allerede inngått mellom JD og våre kollektivselskaper. Oppgaven som gjenstår, er å finansiere avtalen. Fylkesrådet sammen med Oslo kommune har rettet en henvendelse til staten om statlige bidrag. Fylkestinget vil bli involvert gjennom saken om ny pris- og betalingsmodell (over) og gjennom budsjettene for 2023 og 2024.

Fylkesrådet vil legge fram en sak om Ruters målbilde i løpet av høsten 2021. Framdriften vil bli tilpasset avklaring av ITS-direktivet, siden dette kan få vesentlig betydning for hvordan en ny kurs for Ruter kan stakes ut. Organisatoriske konsekvenser av å utvide kollektivselskapenes oppgaver kan bli nærmere avklart gjennom saken om organisering, jfr. nedenfor.

Fylkesrådet vil i løpet av høsten 2021 legge fram en sak for fylkestinget om fremtidig organisering av kollektivtrafikken, der konsulentrapporten (høsten 2021) presenteres og der fylkesrådet vil foreslå et opplegg for videre behandling av saken. Det vil være behov for samordning med Oslo kommune, kan hende også med saken om målbilde for Ruter.

## Konsekvenser

Samferdsel er en stor sektor i norsk økonomi. Transport legger beslag på ressurser til infrastruktur (veier og skinner), kjøretøy og drift av disse. Dette gjelder både små og store kjøretøy, veier, skinner, båt og luftfart. Samlet kapasitetsutnyttelse er lav, under 25 % i gjennomsnitt. Dette gjelder både privatbiler med få personer i hvert kjøretøy og kollektivtrafikken som gjennomgående har få passasjerer utenfor rush.

Samfunnet kan spare ressurser og redusere naturinngrepene hvis transportsystemet utnyttes mer effektivt, med færre og mer effektive kjøretøy som utnytter den infrastrukturen som allerede er bygget. Parallelt vil da ressurser kunne frigjøres til andre samfunnsoppgaver.

Videre behandling av de fire utredningene i denne saken, vil kunne bidra til et mer effektivt samspill mellom ulike transportformer, og til bedre utnyttelse av infrastruktur.

## Vedtakskompetanse

Saken sluttbehandles i fylkestinget.