

Samferdselsdepartementet  
v/statsråd Ketil Solvik-Olsen  
8010 Dep  
0030 OSLO

Vår saksbehandler  
Jon Petter Arntzen  
Telefon. 90 10 83 89

Vår dato  
01.09.2017

Vår referanse  
2014/19519-21 EMNE N00

Deres dato

Deres referanse

E-post  
Jon.Petter.Arntzen@afk.no

## Østlandssamarbeidets innspill til rapport fra Urbanet Analyse

### Bakgrunn

Urbanet Analyse (UA) har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet rapporten *Et harmonisert nasjonalt takstsystem – mulighet for økt attraktivitet og bruk av kollektivtransport? I rapporten har man vurdert endringer på nasjonalt nivå mht.:*

- a. Harmonisering av kundekategorier og reiseprodukter
- b. Mer effektiv prising
- c. Statlige rabattordninger

Dette innspillet oppsummerer Østlandssamarbeidets synspunkter på rapportens hovedkonklusjoner.

### Harmonisering av kundekategorier og reiseprodukter

Østlandssamarbeidet er generelt positiv til harmonisering av kundekategorier og reiseprodukter - særlig for samordnede produkter / gjennomgående billettering for (pendler)reiser som skjer i to eller flere fylker.

Østlandssamarbeidet stiller seg bak ønsket om å endre dagens kategori «Barn» til å gjelde f.o.m. 4 år t.o.m 17 år. Fra man fyller 18 år er det naturlig at voksen takst benyttes. Dette vil være i tråd med den juridiske definisjonen av barn/voksen. Konsekvensen av en utvidelse av barnekategorien, er imidlertid reduserte billettinntekter. Østlandssamarbeidet mener derfor at det må utformes en finansieringsordning som fullt ut kompenserer for et slikt bortfall av inntekter hos kollektivselskapene.

### Mer effektiv prising

---

<b>Postadresse</b>	Østlandssamarbeidet, c/o Akershus fylkeskommune, Pb 1200 Sentrum, 0107 OSLO	<b>Telefon</b>	(+47) 22 05 50 00
<b>Besøksadresse</b>	Schweigaards gate 4, 0185 Oslo	<b>Telefaks</b>	(+47) 22 05 50 88
<b>Internettadresse</b>	www.ostsam.no		

Undersøkelsen til Urbanet Analyse konkluderer videre med at reduserte priser utenfor rush vil gi muligheter for å redusere kapasiteten i rush (evt. frigjøre kapasitet for fremtidig trafikkøkning) i et omfang som gjør totaleffekten blir et redusert tilskuddsbehov. Uten å gå nærmere inn i beregningene og undersøkelsesmetode, vil Østlandssamarbeidet påpeke at det ikke alltid er samsvar mellom uttalte holdninger (stated preference) og faktisk atferd (revealed preference) hos publikum.

De senere årene har medlemmene i Østlandssamarbeidet arbeidet med å forenkle prisstrukturen. Dette har vært et ledd i arbeidet med å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt. En innføring av tidsdifferensierte takster vil være et kompliserende element og et skritt i motsatt retning.

I tillegg til å være et kompliserende element, frykter Østlandssamarbeidet at innføring av tidsdifferensierte takster vil resultere i negative kundereaksjoner, særlig fra kunder som reiser ofte kollektivt og som:

1. opplever seg selv som lojale kunder og en viktig kundegruppe, som bidrar med store billettinntekter til kollektivtrafikken
2. bidrar til å redusere bilkøer og miljøproblemer ved å reise kollektivt
3. ofte opplever overfylte transportmidler og mindre behagelige kollektivreiser, enn de som reiser utenom rush

Dessuten tilsier erfaring at selv om det er prisene utenom rush som reduseres, vil dette etter kort tid av markedet oppfattes stikk motsatt. Den rabatterte prisen utenfor rush vil oppfattes som normalprisen, med et prispåslag i rush. Tidsdifferensiert prising ble for øvrig foreslått som en mulighet i 2012 da Ruter ble bedt om innspill til Oslopakke 3 og nasjonal transportplan. Forslaget vakte omgående sterke negative reaksjoner i store deler av det politiske miljøet. Høyere priser på reiser til/fra arbeid og skole (dvs. rushtiden), ble vurdert som lite egnet til å motivere til økt bruk av kollektivtrafikken. Enkelte mente til og med at tiltaket ville virke mot sin hensikt, og bidra til at folk vurderer andre transportalternativer.

I rapporten foreslås det også et produkttillegg for skinnegående transportmidler (først og fremst tog). Hensikten er å redusere tilskuddsbehovet for de berørte driftsarter. Medlemmene i Østlandssamarbeidet mener målet må være å skape gode og helhetlige løsninger, på tvers av driftsarter, fylker (og tidsperioder). Produkttillegg og særordninger knyttet til enkelte transportmidler bidrar til å gjøre tilbudet mer komplisert, og mindre attraktivt for kundene, istedenfor det motsatte.

### Statlige rabattordninger

Østlandssamarbeidet er enig i at grunnlaget for honnørrabatten i sin nåværende form er svekket, og at den evt. bør fjernes eller erstattes av mer spissede ordninger.

### Avslutning

Avslutningsvis vil vi påpeke at et harmonisering av takstsystemer ikke bare handler om (1) harmonisering av kundekategorier og reiseprodukter, (2) mer effektiv prising og (3) statlige rabattordninger. Man kan også bidra til harmonisering ved f.eks. organisatorisk tilrettelegging, finansiell tilrettelegging, omdefinering av ansvar og myndighet, tydeliggjøring av forpliktelser og konsekvenser i Håndbøker og avtaler etc. Rapporten gir dermed, etter vår mening, ikke et fullstendig bilde eller konklusjon på hva som kan oppnås ved samordning/harmonisering.

**Østlandssamarbeidet ber samferdselsdepartementet klargjøre hvordan man vil følge opp arbeidet med implementering av gjennomgående billettering og felles kundekategorier.**

Med vennlig hilsen



Roger Ryberg  
Leder av kontaktutvalget

Jon Petter Arntzen  
sekretariatsleder