

NY PRIS- OG SONESTRUKTUR I BUSKERUD

Konsekvenser av færre soner og
gjennomgående billettering

Drammen, 15. mars 2012

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
2	Bakgrunn	5
2.1	Kollektivtransportplan for Buskerud	5
2.2	Buskerudbyen.....	6
3	Kollektivtransporten i Buskerud – dagens organisering, reisevaner og bruk av kort og billetter ..	8
3.1	Dagens organisering av kollektivtrafikken i Buskerud.....	8
3.2	Markedsandeler	8
3.3	Pending.....	8
3.4	Inntekter og reiser per billettslag i 2010	9
4	Dagens pris- og sonestruktur i Buskerud	10
4.1	BKs pris- og sonestruktur	10
4.2	Andre pris- og sonestrukturer i fylket	11
4.3	Hovedutfordringer.....	12
5	Forenkling av sonestrukturen i Buskerud	13
5.1	Alternativ 1: 5 soner	13
5.2	Alternativ 2: 14 soner	13
5.3	Alternativ 3: Personlige soner	14
5.4	Alternativ 4: 21 soner (kommunetakst)	15
5.5	Anbefalt sonealternativ	15
5.6	Egenskaper ved anbefalt sonealternativ	16
5.6.1	<i>Fordeling av reiser etter antall soner</i>	16
5.6.2	<i>BKs priser for 1 til 3 soner sammenlignet med Ruters priser</i>	16
5.6.3	<i>Konsekvenser av 3-soners i stedet for 5-soners makspris</i>	16
6	Arbeid med gjennomgående billettering nasjonalt og i regi av Østlandssamarbeidet.....	18
6.1	Generelt om pris- og sonesystemer i Norge.....	18
6.2	Håndbok 206	18
6.3	KIOS	19
6.4	Østlandssamarbeidet	19
7	Gjennomgående billettering i et felles pris- og sonesystem	21
7.1	Billettmedier som er lesbare på tvers av billettsystemene	21
7.2	Felles sonesystem.....	22
7.3	Felles billettslag	22
7.4	Avtaler om hvordan skal prisene skal fastsettes for felles billettslag	23
7.5	Avtaler om hvordan skal billettinntektene fordeles for felles billettslag	23
7.6	Økonomiske konsekvenser av gjennomgående billettering	23
8	Eksempel på gjennomgående billettering i et felles pris- og sonesystem	25
8.1	Felles soner	25
8.2	Billettslag	25
8.3	Takstmyndighet	26
8.4	Fordeling av inntekter fra felles billettslag	27
8.5	Konsekvenser av felles pris- og sonesystem	28
9	Økonomiske konsekvenser av gjennomgående billettering	29
9.1	Gjennomgående billettering i Buskerudbyen.....	29
9.2	Gjennomgående billettering i retning Oslo og Akershus	30
10	Økonomiske konsekvenser av færre soner i Buskerud	31
10.1	Økonomiske konsekvenser av kommunetakst i Buskerud	31
10.2	Økonomiske konsekvenser av kommunetakst og Ruter priser i Buskerud	32

10.3	Stor Drammenssone, for øvrig kommunetakst, og Ruter priser	33
10.4	Konsekvenser av kommunetakst for TIMEkspresen	34
11	Ung Voksen billett.....	35
11.1	Ung Voksen billetter i andre fylker.....	36
11.2	Erfaringer fra Vestfold og Agder.....	37
11.3	Alternative Ung Voksen billetter i Buskerud	37
11.4	Økonomiske konsekvenser.....	38
11.5	Effekt på antall reiser	39
12	Oppsummering	40
12.1	Reduksjon i antall soner i Buskerud	40
12.2	3 eller 5 soners makspris.....	40
12.3	Ruter eller BK priser	40
12.4	Gjennomgående billettering	40
12.5	Røyken og Hurum.....	41
12.6	Ringerike.....	41
12.7	Ung Voksen.....	41
12.8	Fremtidig utvikling.....	41

1 Innledning

BK har igangsatt et arbeid med å se på mulige forenklinger i pris- og sonestrukturen. Arbeidet har vært utført av en arbeidsgruppe bestående av:

- Kari Ovesen Haugland (utviklingssjef)
- Kjersti Nordgård Danielsen (markedssjef)
- Svein Alfheim (innleid)
- Jarle Ekelund (kontraktskoordinator)
- Vera Moen (IT-sjef)

Arbeidet har tatt utgangspunkt i de føringer som gis gjennom forslaget til Kollektivtransportplan for Buskerud og målsettingene til Buskerudbyen. Videre har man innhentet synspunkter på dagens pris- og sonestruktur, som sammen med arbeidsgruppens erfaringer og vurderinger har resultert i foreliggende rapport.

I tillegg til arbeidsgruppens medlemmer har Holger Schimmer og Anders Bakken vært ansvarlig for å frembringe datagrunnlaget som beregningene bygger på, og gitt verdifulle bidrag i arbeidet med å kvalitetssikre datagrunnlaget og resultatene.

Kjetil Vrenne i Enable Consulting AS har bistått arbeidsgruppen, gjennomført de økonomiske beregningene, og skrevet dette notatet.

Drammen, 15. mars 2012

Kari Ovesen Haugland
Utviklingssjef

2 Bakgrunn

Buskerud Kollektivtrafikk ønsker å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt i fylket. Det er derfor ønskelig å se på mulighetene for både å forenkle sonestrukturen og betalingsløsningene for kollektivreiser, også for reiser i retning Akershus / Oslo.

Både forslaget til Kollektivtransportplanen for Buskerud, og samarbeidet gjennom Buskerudbyen, gir føringer for dette arbeidet. Begge er omtalt i de påfølgende kapitlene.

2.1 Kollektivtransportplan for Buskerud

Forslag til «Kollektivtransportplan for Buskerud» ble lagt ut til høring høsten 2011. I planen beskrives visjon og hovedmål for kollektivtransporten i Buskerud, samt strategi for å nå hovedmålet.

Planen tar blant annet sikte på at kollektivtransporten skal ta en stor del av veksten i motorisert transport i retning Oslo og Akershus, og peker også på betydningen av en god koordinering mot Ruter sitt tilbud i Akershus og Oslo. Under følger noen utdrag fra planen.

Figur 1: Kollektivtransportplan for Buskerud (høringsutkast) – visjon og hovedmål

Visjon:

- Det skal være enkelt og attraktivt å reise kollektivt.

Hovedmål og strategi for kollektivtransporten i Buskerud

H1 Kollektivtransporttilbudet i 2030

- Kollektivtransporttilbudet er betydelig øket i byer og sentrale tettsteder internt i fylket og for fylkeskryssende reiser mot Akershus og Oslo.

Strategi for å nå hovedmålet:

H1.1 Kollektivtransporttilbud for betjening av byer og sentrale tettsteder

- For betjening av byer og sentrale tettsteder som Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg og Hønefoss skal veksten i motoriserte reiser, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.
- Tilbudet skal være godt og tilpasset lokale behov.

H1.2 Kollektivtransporttilbud mot Akershus og Oslo

- I Drammensdalen (Lier – Hokksund), Kongsberg, Ringerike/Hole og Røyken, skal veksten i motoriserte reiser mot Akershus/Oslo, som følge av forventet befolkningsøkning, tas av kollektivtransport.
- Tilbudet skal være godt og koordinert med Ruter sitt tilbud i Akershus/ Oslo.

H1.3 Busstilbud lokalt i distriktene

- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå.
- Lokalt i distriktene skal kollektivtransport med buss primært utvikles med basis i behovet for skolekjøring. Det legges vekt på å utvikle et smart kollektivtransporttilbud som er med på å sikre innbyggerne en grunnleggende mobilitet.

H1.4 Lange reiser med buss internt i Buskerud

- Lange reiser med buss internt i Buskerud skal utvikles innenfor dagens tilskuddsnivå.
- Reisene skal samordnes med andre lokale busstilbud, komplette togtilbudet og bygge opp under jernbanens hovedknutepunkt.

H1.5 Lange fylkeskryssende reiser med buss

- Lange gjennomgående reiser med buss (starter og slutter utenfor Buskerud) skal som i dag drives uten tilskudd.

H1.6 Togtilbud

- Buskerud fylkeskommune skal påvirke staten til å gi tilbud med lokaltog, regiontog og fjerntog som bygger opp under overordnet mål.

Utvikling av kollektivtransportsystemet (kapittel 7)

H2.1 Linjenett for tog og buss

- Basislinjenett og hovedknutepunkter (grunnstrukturen) skal være enkel og oversiktlig og vare over tid slik at fylkeskommunens og kommunenes langsiktige planlegging understøttes.
- Tog- og busstransport samordnes for å gi et best mulig tilbud til "kundene" samlet sett. Fokus er utvikling av knutepunkter der trafikkartene korresponderer samt forenkling og samordning av billettsystemene.
- Det skal satses på muligheter for innfartsparkering (park and ride) i alle knutepunkter og andre naturlige steder der kollektivsystemet tilbyr en god frekvens hele driftsdøgnet.

H2.3 Universell utforming og kundevennlighet

- Materiell, informasjonssystem og infrastruktur skal være universell utformet.
- Pris- og sonestruktur skal være enkel og kundevennlig.
- Sanntidsinformasjon skal være tilgjengelig.
- Ruteinformasjon skal være tilgjengelig på aktuelle medier.
- God kundebehandling skal prege virksomheten

Universell utforming og kundevennlighet (kap. 7.4)

Pris- og sonestruktur

"Det skal arbeides for å forenkle dagens pris- og sonestruktur i Buskerud. Det er en målsetting at pris- og sonestruktur også skal omfatte tog. En enklere pris- og sonestruktur skal gjøre det enklere for kundene å vite hva billettprisen er, hvilke billettyper som finnes og hvor man kan få kjøpt billetter best tilpasset eget behov.

Et stort antall av Buskeruds innbyggere bor nært Akershus/Oslo og reiser daglig til og fra "Ruter" sitt trafikkområde. Det er et mål at Buskerud skal tilby gjennomgående billettering koordinert med Ruter sitt system. Ruter har nettopp innført en betydelig forenklet pris- og sonestruktur. Gjennomgående er lange reiser blitt rimeligere enn i dag. Det gir utfordringer for samordning mot Buskerud, som allerede før forenklingen i Ruter sitt system har hatt takster som har ligget høyere i pris."

2.2 Buskerudbyen

Buskerudbyen er et samarbeidsprosjekt for å få til en klimavennlig areal- og transportutvikling i området fra Lier til Kongsberg. Avtalen med Samferdselsdepartementet har følgende mål for endring i transportmønster i Buskerudbyen:

"Redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009 og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel"

For 4-årsperioden vil Buskerudbysamarbeidet bidra til:

1. At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker
2. En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 % i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden

Prosjektet har fått belønningmidler fra staten i perioden 2009-2013 (Buskerudbypakke 1), og det arbeides med å videreføre prosjektet slik at det også kan gis statlige midler etter 2013 (Buskerudbypakke 2).

I handlingsprogrammet for Buskerudbypakke 1 er nytt pris- og sonesystem et av flere positive virkemidler:

- Nytt pris og sonesystem: Gjøre det enklere og rimeligere for den enkelte å reise kollektivt

Under tiltaksområde 2 (forbedring av kollektivtilbudet) i det samme handlingsprogrammet er følgende punkter relevante:

- Bedre system for salg av billetter for enklere og raskere betaling

- Bidra til nytt pris og sonesystem, også mot områder utenfor Buskerudbyen, herunder Akershus og Oslo
- Bedre informasjon om rutetilbudet

3 Kollektivtransporten i Buskerud – dagens organisering, reisevaner og bruk av kort og billetter

3.1 Dagens organisering av kollektivtrafikken i Buskerud

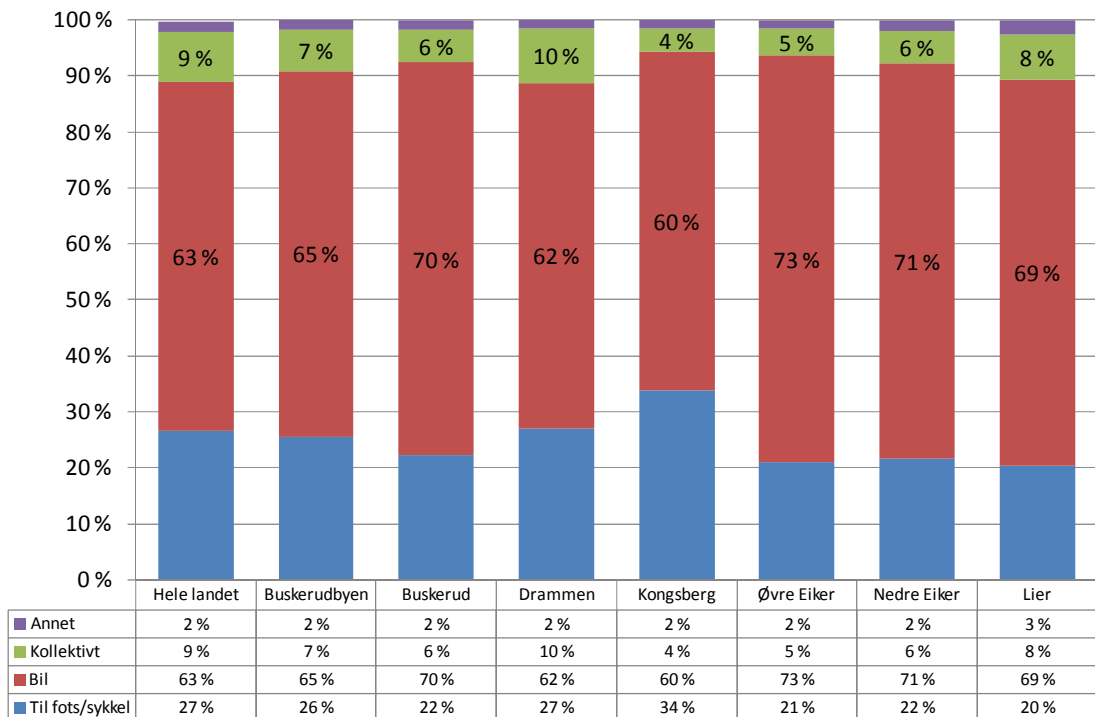
Buskerud kollektivtrafikk AS (BK) er eid av Buskerud fylkeskommune sammen med 18 av fylkets 21 kommuner. BK er ansvarlig for drift og utvikling av kollektivtilbudet i Buskerud på vegne av eierne. Selskapet skal betjene en region på 14 900 km² som omfatter 21 kommuner og om lag 255 000 innbyggere. Rundt 350 busser kjører 12 millioner rutekilometer pr år. I tillegg kommer ekspressbussene til Notodden og Hønefoss.

Det foretas ca 11 millioner reiser årlig med det lokale busstilbudet i fylket. I tillegg kommer reisende med ekspressbusser (TIMEkspressen) og med tog (NSB/Flytoget). NSB og TIMEkspressen har en særlig viktig rolle for pendlere i retning Akershus/Oslo.

3.2 Markedsandeler

I gjennomsnitt foretar innbyggere i Norge over 12 år omlag 3,3 reiser pr dag. Dette er alle reiser, dvs. reiser til fots, med sykkel, kollektivt (tog, buss, båt, fly), som bilfører eller som bilpassasjer. Overført til Buskerud innebærer dette at befolkningen i fylket gjennomfører rundt 760 000 reiser pr dag, eller ca. 277 millioner reiser pr år. Av dette skjer (RVU 2009):

Figur 2: Markedsandeler i Buskerudbyen, sammenlignet med Buskerud fylke og kommunene i Buskerudbyen



Kollektivandelen er høyest i Drammen og andre områder i fylket med bymessig bosetting. I andre områder av fylket utgjør skoleskys grunnstammen i det kollektive rutetilbudet.

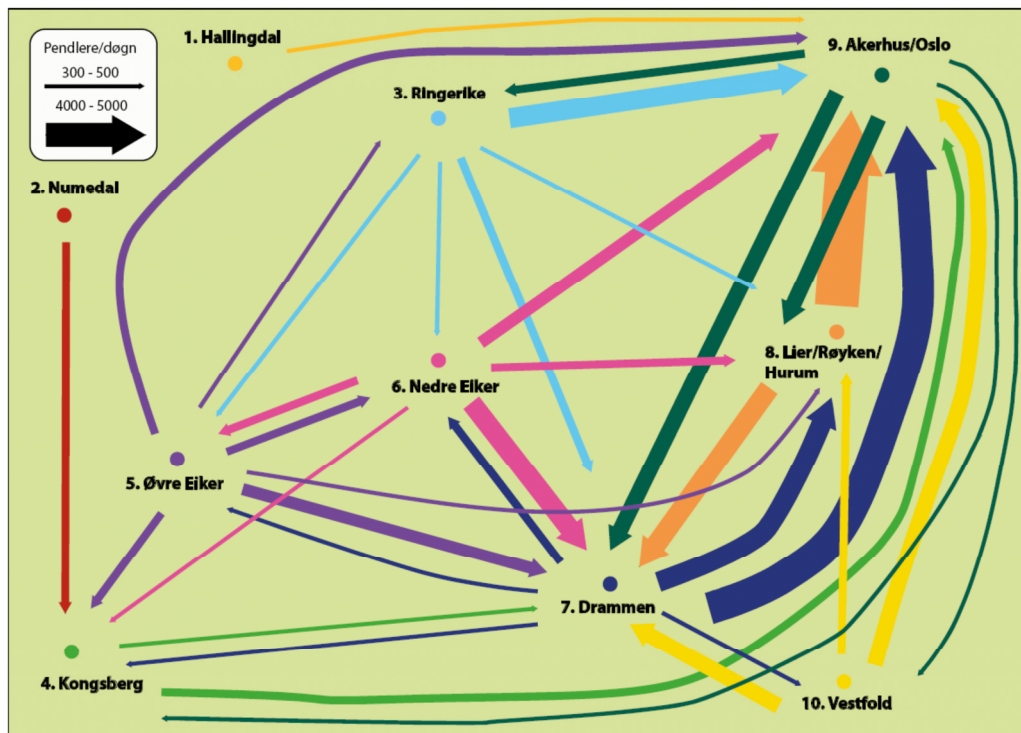
3.3 Pendling

De tyngste pendlerstrømmene ut av fylket går fra Drammen, Lier, Røyken og Ringerike til Oslo, Bærum og Asker. Drammen har likevel netto innpendling. Innad i fylket er det Drammen som

mottar flest pendlere, men også Lier, Kongsberg og Eiker-kommunene har en del arbeidstakere fra andre kommuner. Også Kongsberg har netto innpendling.

Fra Buskerudbyen (Drammen) skjer pendling til Oslo med hovedsakelig med tog (anslagsvis 2,5 millioner reiser per år), mens tilsvarende pendling fra Ringeriksbyen i stor grad ivaretas av Nettbuss gjennom tilbudet til TIMEkspresen.

Figur 3: Pendlerstrømmer til/fra og i Buskerud



3.4 Inntekter og reiser per billettslag i 2010

BKs billettinntekter utgjorde ca 123 millioner kroner i 2010. I tillegg kommer inntekter fra skolereiser, og billettinntekter fra andre transportører enn Nettbuss Drammen og Nettbuss Drammen avdeling Ringerike.

Nesten halvparten av billettinntektene kommer fra salg av enkeltbilletter. Verdibilletten utgjør om lag 23 % av billettinntektene, mens periodebillettene (Ungdomskort og 14 og 30-dagersbilletter) står for de siste 32 %. Reisene fordeler seg med om lag 50 % på enkeltbilletter og verdibilletter, og 50 % på Ungdomskort og periodebilletter. Inntekter fra skolereiser er ikke inkludert i tabellen under. Dette fordi inntektene fra skoleskyss forutsettes upåvirket av ny sonestruktur.

Tabell 1: Inntekter og reiser per billettslag i 2010 for Nettbuss Drammen og Nettbuss Drammen avd. Ringerike (tallene inkluderer ikke andre transportører i fylket)

Inntekter og reiser per billettslag i 2010 (tall i mill)	Inntekter	%-vis	Reiser	%-vis
Enkeltbilletter	55,8	45 %	3,4	38 %
Verdibillett	28,3	23 %	1,3	14 %
Ungdomskort	21,3	17 %	3,2	36 %
Periodebilletter	17,8	14 %	1,0	12 %
Sum eks. skolereiser	123,2	100 %	8,9	100 %
Sum inkl. skolereiser	123,2		11,0	

4 Dagens pris- og sonestruktur i Buskerud

4.1 BKs pris- og sonestruktur

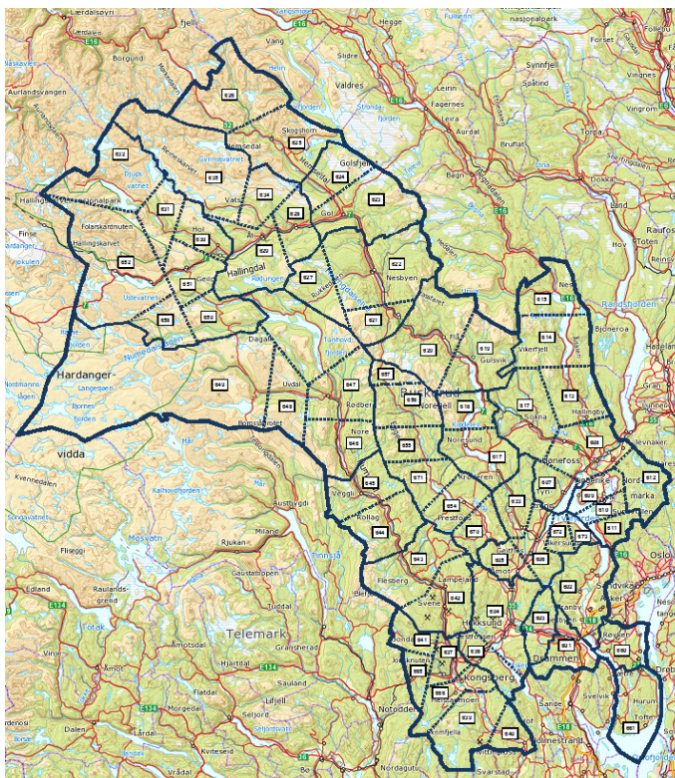
Frem til 1. februar 2008 var det omlag 770 soner i BKs sonesystem. Dette ble redusert til 77 soner i 2008. Fra 1. oktober 2011 ble antall soner ytterligere redusert. Da ble Røyken og Hurum, som før besto av 6 soner, omgjort til 2 soner. Endringen i Røyken og Hurum var en konsekvens av innføring av ny pris- og sonestruktur i Oslo og Akershus. Gjeldene priser er vist i tabellen under.

Tabell 2: BKs priser fra 1. januar 2012

Priser fra 1. jan 2012	Antall soner									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Enkel - V	30	40	50	70	90	110	130	150	170	200
Enkel - B/H	15	20	25	35	45	55	65	75	85	100
24-timer V	75	100	125	175	225	275	325	375	425	500
24-timer B/H	37,50	50	62,50	87,50	112,50	137,50	162,50	187,50	212,50	250
Verdibillett	24	32	40	56	72	88	104	120	136	160
Periodebillett, 14 d V	410	460	530	600	770	975	1150	1325	1500	1850
Periodebillett, 14 d S	246	276	318	360	462	585	690	795	900	1110
Periodebillett, 30 d V	820	920	1060	1200	1540	1950	2300	2650	3000	3700
Periodebillett - 30 d S	492	552	636	720	924	1170	1380	1590	1800	2220
Ungdomskort	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300

I dagens sonestruktur ligger enkelte kommuner i sin helhet innenfor én takstzone, dvs. at sonegrensene følger kommunegrensene. Dette gjelder f. eks. Drammen, Lier og Nedre Eiker. Andre kommuner er inndelt i flere takstsoner, jfr. sonekartet for Buskerud under.

Figur 4: Dagens soner i Buskerud for BK-linjer



De aller fleste reiser med Buskerud Kollektivtrafikk er korte, lokale reiser og foregår innenfor 1 eller 2 soner. Som tabellen under viser er det bare om lag 5 % av reisene med BK som er lengre enn 3 soner.

Tabell 3: Andel av alle reiser på BKs linjer som skjer innenfor én eller flere soner (%-vis fordeling av reiser som inngår i beregningsgrunnlaget)

Reiselengde	Andel av alle reiser med BK	Akkumulert andel
1 sone	71 %	71 %
2 soner	20 %	91 %
3 soner	4 %	95 %
4 soner	2 %	97 %
5 soner	2 %	99 %
6 eller flere soner	1 %	100 %
Sum	100 %	

4.2 Andre pris- og sonestrukturer i fylket

Kollektivtrafikanter i Buskerud må forholde seg til flere pris- og sonesystemer, avhengig av hvor de bor, og hvor de reiser:

- BKs priser gjelder for reiser med BKs linjer (med unntak av linje 71 mellom Drammen – Lier – Asker, hvor Ruters priser gjelder for lokale reiser i Oslo og Akershus)
- Ruters priser gjelder for reiser med Ruter og NSB internt i Røyken og Hurum, og på reiser mellom Røyken og Hurum og Oslo/Akershus
- NSBs priser gjelder for reiser med tog
- Nettbuss' priser gjelder for reiser med TIMEkspresen mellom Buskerud og nabofylkene, mens BKs priser gjelder for lokale reiser i Buskerud på enkelte av TIMEkspresens linjer
- For reiser til med VKT mot Vestfold gjelder VKT sine priser, mens Hallingbussen benytter egne takster osv.

Dette betyr at både billettyper, rabattsatser og hvem som får rabatt kan variere avhengig av om du reiser med BK, NSB, Ruter eller et av de andre selskapene som tilbyr rutegående transport. Kunder som benytter flere transportører, og som ønsker å velge det rimeligste billettslaget, må derfor kjenne til disse forskjellene når de skal reise kollektivt. Under er det nevnt noen eksempler:

- Ulik lengde på periodebilletter:
 - Ruter og NSB har 7-dagerskort
 - BK har 14-dagerskort
- Ombordtillegg:
 - Ruter og NSB har ombordtillegg ved kjøp av enkeltbilletter
 - BK har ikke ombordtillegg ved kjøp av enkeltbilletter
- Rabattsatser som varierer:
 - BK gir 20 % rabatt ved kjøp av verdibilletter (fra 1. januar 2012)
 - Ruter gir 3 kroner i rabatt ved bruk av reisepenger (Smartbillett)
- Ulik bruk av rabatt til barn og honnør (kategorier):
 - Ruter gir rabatt til barn og honnør på alle periodebilletter, BK gjør dette kun på 24-timersbilletten

Omfanget av forskjeller mellom selskapene gjør det vanskeligere for kunden å orientere seg, og kan bidra til at kollektivtilbudet oppfattes som mindre attraktivt.

4.3 Hovedutfordringer

Arbeidsgruppen har identifisert følgende hovedutfordringer knyttet til dagens pris- og sonesystem på BKs linjer:

- Vanskelig å kommunisere til kundene hva en reise koster, fordi det finnes mange soner og kundene i liten grad er klar over hvor sonegrensene går
- Relativt små soner i mange deler av fylket sammenlignet med Oslo og Akershus. Dette kan vanskeliggjøre gjennomgående billettering i et felles sonesystem, fordi én sone må koste det samme uansett hvor den ligger
- Mange transportører og priser å forholde seg til
- Mange ulike takstsystemer å forholde seg til, med forskjellige billettmedium, billettslag og kategorier
- Høy enkeltbillettandel, bidrar til økt kjøretid og mer kontanter om bord i bussene, som skal bli kontantfrie fra 2014
- Lav kjennskap til eksisterende soner og sonegrenser, kan gjøre det vanskeligere å innføre mer selvbetjente salgsløsninger i fremtiden
- Røyken og Hurum oppfattes som komplisert – fordi det er Ruterpris på reiser internt i kommunene, og til Akershus/Oslo, mens det er BK-takst på øvrige reiser til andre kommuner i Buskerud

Det antas at antall soner og sonegrenser i seg selv ikke oppfattes som et problem av kundene. Dagens betjente løsning, hvor man har anledning til å kjøpe billett av sjåfør, innebærer at man i stor grad slipper å forholde seg til soner og sonegrenser. Dette oppfattes som en fordel.

På den annen side vil færre soner gjøre det enklere å kommunisere hva en reise koster. Det blir også enklere for kunden å vite hvilket område en periodebillett er gyldig for, og det gjør det enklere å innføre mer selvbetjente salgsløsninger i fremtiden. Større grad av selvbetjent salg kan også være en forutsetning for å innføre kontantfrie busser.

Et mer felles sonesystem på Østlandet vil bidra til mer enhetlige og enklere pris- og billettssystemer. Også prisene vil bli likere, siden løsningen Interoperabilitetstjenester AS (IOAS) tilbyr forutsetter samme pris for en sone. Dette kan også medføre at sonene blir likere i størrelse, dersom fylkene ønsker å legge seg på et relativt likt prisnivå. Et felles sonesystem er også en forutsetning for gjennomgående billettering, og er beskrevet nærmere i kapittel 7.

5 Forenkling av sonestrukturen i Buskerud

Frem til 1. februar 2008 var det omlag 770 soner i BKs sonesystem. Da ble antallet soner redusert til 77. I forbindelse med innføringen av Ruters nye pris- og sonesystem fra 1. oktober 2011 ble antall soner ytterligere redusert. Da ble Røyken og Hurum, som før besto av 6 soner, omgjort til 2 soner.

Gruppen har vurdert 4 ulike alternativer for forenkling av sonestrukturen i fylket:

1. Alternativ 1: 5 soner
2. Alternativ 2: 14 soner
3. Alternativ 3: Personlige soner
4. Alternativ 4: 21 soner (kommunetakst)

Disse er kort beskrevet under.

5.1 Alternativ 1: 5 soner

I alternativ 1 deles fylket inn i 5 soner. Siden en stor del av kollektivreisene i fylket er korte, medfører alternativet at svært mange reiser vil foregå innenfor 1 sone. Lange reiser innenfor de nye sonene vil bli rimeligere, mens korte reiser over sonegrensene vil bli dyrere. Dette er en konsekvens av at prispåslaget per sonepassing må økes, dersom det blir færre soner enn i dag.

Antall soner kan også få en direkte effekt på priser og BKs billettinntekter dersom det etableres gjennomgående billettering i retning Oslo og Akershus. Gjennomgående billettering forutsetter at prisen for én sone er den samme for felles billettslag. Da blir antall soner reisen foregår innenfor avgjørende for prisen. F. eks. vil strekningen Oslo – Kongsberg i dette alternativet bli 4 soner, som gir en pris på 1.520 for en 30-dagersbillett for voksen (med dagens Ruter priser, og 3-soners makspris).

Figur 5: Sonekart alternativ 1: 5 soner



5.2 Alternativ 2: 14 soner

Et annet alternativ som har vært vurdert er en inndeling i 14 soner. I dette alternativet er Drammen, Lier og Nedre Eiker fremdeles er 1 sone. Flere soner gir litt lavere taktsprang, men korte grensekryssende reiser vil fremdeles bli vesentlig dyrere enn i dag.

I forhold til alternativ 1 vil pendlere f. eks. mellom Kongsberg og Oslo/Akershus måtte betale for én sone ekstra. For pendlere fra Hønefoss til Oslo blir det ingen endring i forhold til alternativ 1 på reiser mot Oslo og Akershus. De vil med gjennomgående billettering til Oslo betale kr 1.520,- for en 30-dagersbillett (krever at det opprettes en BK-linje på strekningen), mot ca kr. 2.900 med TIMEkspresen i dag.

Figur 6: Sonekart alternativ 2 – 14 soner.



5.3 Alternativ 3: Personlige soner

Et mer radikalt alternativ er å innføre såkalte «personlige soner». Dette innebærer at man betaler for en gitt reisestrekning fra den holdeplassen man går på. I illustrasjonen er det antydnet at man kan kjøpe en billett som gir en reiserett på inntil 5, 10, 20 eller over 20 km. En fordel med dette systemet er at man unngår høy pris på svært korte reiser over faste sonegrenser. En annen fordel er at man kan benytte periodebilletten i hele fylket. Det er hvor du går på (påstigende holdeplass) som avgjør hvor langt du kan reise. Det betyr at periodebillettene blir mer fleksible, og vil oppmuntre brukere av periodekort til å benytte kollektivsystemet i større deler av fylket. Samtidig må kundene forholde seg til et helt nytt prinsipp basert på reiselengde. Dette vil kreve tid å innarbeide. En slik løsning antas også å være lite forenlig med gjennomgående billettering i retning Oslo og Akershus.

Figur 7: Sonekart alternativ 3 – personlige soner



5.4 Alternativ 4: 21 soner (kommunetakst)

Det siste hovedalternativet som har vært vurdert er innføring av kommunetakst i fylket. Det innebærer videreføring av dagens sonestruktur i Nedre Buskerud (Hurum, Røyken, Lier, Drammen og Nedre Eiker), og at prinsippet om kommunetakst gjøres gjeldende i hele fylket. Alternativet medfører en kraftig reduksjon i antall soner, fra dagens 73 til 21 soner.

Sonestrukturen opprettholdes i den delen av fylket som har størsteparten av kollektivreisene, og hvor de økonomiske konsekvensene av endringer blir størst. Det betyr at man forenkler sonestrukturen på en måte som begrenser de økonomiske konsekvensene.

Kommunetakst i Buskerud ser også ut til å passe godt i forhold til sonestørrelsen i Ruters prissystem, og skulle dermed legge bedre til rette for gjennomgående billettering enn de øvrige alternativene.

Figur 8: Sonekart alternativ 4 – kommunetakst



To varianter av alternativet er drøftet i prosjektgruppen. Det ene varianten innebærer at Nedre Eiker, Drammen og Lier slås sammen til én sone. Det vil bety at over 90 % av reisene på BKs linjer vil foregå innenfor én sone.

Den andre varianten innebærer at man i tillegg til stor Drammenssone også innfører en utvidet sone for Ringeriksbyen. Dette kan for eksempel innebære at nedre del av Ringerike og Hole slås sammen til en sone, og øvre del av Ringerike blir en egen sone.

Prosjektgruppen mener imidlertid at ren kommunetakst i Buskerud vil være å foretrekke, og har lagt dette til grunn.

5.5 Anbefalt sonealternativ

Kommunetakst er valgt som utgangspunkt for videre drøfting. Alternativet muliggjør en kraftig reduksjon i antall soner, fra over 70 til 21. Samtidig bygger det på prinsippet om kommunetakst som allerede er innført i de delene av fylket som i dag har størstedelen av kollektivreisene. Det betyr både forenkling samtidig som de økonomiske konsekvensene blir begrenset. Sidene sonene i geografisk utstrekning er ganske like Ruters nye soner, vil kommunetakst også fungere godt dersom gjennomgående billettering i retning Oslo og Akershus innføres.

5.6 Egenskaper ved anbefalt sonealternativ

5.6.1 Fordeling av reiser etter antall soner

I dagens sonestruktur er anslagsvis 71 % av reisene innenfor én sone. Vi ser av tabellen under at kommunetakst medfører at andel reiser i én sone øker til 75 % dersom kommunetakst innføres. Dersom stor Drammenssone innføres øker andel reiser som foregår innenfor én sone til over 90 %. Det er imidlertid verdt å merke seg at reiser med NSB ikke er inkludert i tallene.

Tabell 4: Andel reiser som foregår innenfor 1, 2, 3, 4 eller 5 eller flere soner

Antall soner reisen foregår innenfor	1 sone	2 soner	3 soner	4 soner	+ 5 soner
Dagens BK soner	71 %	20 %	4 %	2 %	3 %
Kommunetakst	75 %	18 %	5 %	2 %	0,1 %
Stor Drammenssone	89 %	7 %	3 %	0,4 %	0,005 %

5.6.2 BKs priser for 1 til 3 soner sammenlignet med Ruters priser

Basert på BK priser fra 1. januar 2012, ser vi at prisene for 1 sone er ganske like i begge prissystemene, med unntak av 30-dagersbillett for voksen, som er rimeligere hos Ruter. For 2 og 3 soner ligger Ruters priser til dels betydelig over BKs priser, særlig for Verdbillett. Verdbillett er et viktig billettslag for BK, og utgjør om lag 23 % av omsetningen i 2010 (eks. skolekort).

Tabell 5: Ruters priser fra 1. februar 2012 sammenlignet med BKs priser fra 1. januar 2012 (med dagens soneinndeling)

Prissammenligning	Sone 1			Sone 2			Sone 3			Sone 4			Sone 5		
	Ruter	BK	%	Ruter	BK	%	Ruter	BK	%	Ruter	BK	%	Ruter	BK	%
Enkel - V	30	30	0 %	50	40	25 %	70	50	40 %	90	70	29 %	110	90	22 %
Enkel - B/H	15	15	0 %	25	20	25 %	35	25	40 %	45	35	29 %	55	45	22 %
Verdbillett - V	27	24	13 %	45	32	41 %	63	40	58 %	81	56	45 %	99	72	38 %
30-dagersbillett - V	620	820	-24 %	1070	920	16 %	1520	1060	43 %	1520	1200	27 %	1520	1540	-1 %
Ungdomskort	310	300	3 %	380	300	27 %	450	300	50 %	450	300	50 %	450	300	50 %

For de deler av fylket som allerede har kommunetakst, vil tabellen angi prisendringer dersom man innfører Ruterpriser i Buskerud. Dette gjelder blant annet de mer kollektivtrafikk-tunge kommunene i fylket, Drammen, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker som allerede i dag har kommunetakst. Ruter priser vil gi særlig kraftige prisøkninger på reiser mellom Drammen og Røyken/Hurum, og mellom Drammen og Øvre Eiker. På disse reisene vil prisøkningen være i størrelsesorden 40 – 60 % (jfr prisendringer for reiser i 3 soner i tabellen over).

Innføring av "Ruterpriser" for et eller flere billettslag vil være mer aktuelt når gjennomgående billettering i skal etableres i retning Oslo. Da vil prisnivået i Oslo og Akershus veie tungt når prisene for felles billettslag skal fastsettes. På denne bakgrunn kan det være fornuftig med en gradvis tilnærming til prisnivåene og prissprangene som finnes i Oslo og Akershus. Det vil redusere behovet for store prisendringer ved innføring av gjennomgående billettering, og forenkle innføringen av felles billetter.

5.6.3 Konsekvenser av 3-soners i stedet for 5-soners makspris

Ruter har i dag 3-soners makspris for periodebilletter, og 5 soners makspris for øvrige billettslag (i hovedsak enkeltbillett pt.), mens BK har 10 soners makspris. I arbeidet med å forenkle pris- og sonesystemet kan det derfor være aktuelt å vurdere om Buskerud også kan være tjent med å redusere maksimaltakst fra 10 til 5 eller 3 soner.

Som tidligere nevnt er de aller fleste reiser internt i Buskerud innenfor én til tre soner. Omlag 5 % foregår innenfor 4 eller flere soner. For reiser i retning Oslo er andelen lengre reiser betydelig, men de fleste av disse reisene foregår med tog til NSB-takst, og påvirkes dermed ikke av BKs priser.

Bare om lag 3 % av reisene på BKs linjer foregår innenfor 5 eller flere soner. Ved overgang til kommunetakst går denne andelen ned til kun 0,1 %. 5-soners makspris har med andre ord begrenset effekt på billettinntektene.

Også for reiser med tog mellom Buskerud og Oslo/Akershus vil 5-soners makspris for periodebilletter ha liten betydning i et kommunetakstsystem. Det vil i hovedsak være reiser fra Kongsberg til Oslo/stor bysone (7 soner) og Øvre Eiker til Oslo/stor bysone (6 soner), som vil nyte godt av maksprisen.

Reduseres maksprisen til 3-soner vil dette innebære at pendlere betaler det samme for en 30-dagersbillett fra Kongsberg til Drammen, som fra Kongsberg til Oslo (i et system med gjennomgående billettering). Dette vil redusere trafikantbetalingen kraftig, og øke behovet for tilskudd til kollektivtrafikken tilsvarende, men først når gjennomgående billettering på reiser til Oslo og Akershus innføres.

Også fra et kundeperspektiv kan 3-soners makspris innenfor Buskerud, Oslo og Akershus, virke for radikalt. Tidligere undersøkelser har vist at kollektivtrafikanter synes det er rimelig at det er et visst samsvar mellom reiselengde og pris (selv om andre faktorer som frekvens, punktlighet og sitteplass mv og så tillegges vekt når pris vurderes).

6 Arbeid med gjennomgående billettering nasjonalt og i regi av Østlandssamarbeidet

6.1 Generelt om pris- og sonesystemer i Norge

(Kilde: Pengehåndtering i kollektivtransporten Tiltak for å redusere risiko for ran og vold, rapport fra sammensatt arbeidsgruppe nedsatt av Arbeidsdepartementet)

«Ansvaret for utvikling av takstsystemer for kollektivtransporten er underlagt fylkeskommunene eller underliggende administrasjonsselskaper samt kommersielle aktører. Systemene i dag er i noen grad historisk betinget og bygger på ulike prinsipper (f.eks. avstands- vs. sonetakst), og inneholder et omfattende antall reiseprodukter som tilbys kundene fra mange aktører.

Mens dette på den ene side muliggjør skreddersøm mellom tilbud og etterspørsel (viktig markedsmessig og politisk), bidrar det også til å gjøre tilbudet unødige komplisert og uoversiktlig. Dette kan gjøre samarbeid og samordning aktørene i mellom krevende.

Det er bred forståelse i fagmiljøene om at problemstillingen bør behandles, i første rekke gjennom forenkling av takstsystemene og gjennom bedre samarbeidsavtaler partene imellom. Det er også lagt fram forslag om at staten og fylkeskommunene skal samarbeide for å komme fram til en forenklet modell.

Utbygging av elektronisk billettering er også et viktig tiltak for å redusere - og på sikt eventuelt fjerne - kontanthåndtering på vogner og stasjoner. Dette fordi de nye elektroniske kortene kan inneholde flere typer produkter på ett og samme kort for kunder med et sammensatt reisemønster (f.eks. periodebillett for Oslo/Akershus, flerreisebillett for Bergen by og elektronisk pengepung for kjøp av billetter andre steder etter behov).

Virksomhetene ventes å sette fokus på utvikling av billettprodukter/løsninger som bidrar til å forenkle kjøps- og bruksprosessen for kundene. Billettproduktene må være tilgjengelig for kundene, og helst slik at kundene i størst mulig grad vil foretrekke å skaffe denne i forkant av reisen. Salgskanaler som vektlegger selvbetjening og forhåndskjøp er således et naturlig utviklingsområde. Kundene vil ha behov for å kjøpe og benytte en kollektivreise "når som helst, hvor som helst", og en sannsynlig løsning for å dekke dette behovet kan være mobile applikasjoner. Løsningene må være kundevennlige, ivareta betalingsikkerhet og personvern, samt sikre riktig inntektsfordeling selskapene imellom.»

6.2 Håndbok 206

Statens vegvesen håndbok 206 Elektronisk billettering gir nasjonale retningslinjer for bruk av elektronisk betaling i Norge. Håndboken er utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og er finansiert av Statens vegvesen Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Hovedhensikten med håndboken er at den skal legge forholdene til rette for at elektronisk billettering skal gjøre det enklere for kundene å reise kollektivt.

De tekniske delene av håndboken inneholder retningslinjer til bruk ved innkjøp og installasjon av billetteringssystemer for å sikre at alle nye elektroniske billetteringssystemer skal kunne samordnes for sammenhengende billettering fra reisens start til mål og på den måten fremstå som et attraktivt alternativ til kundene mht bruk av kollektive transportmidler.

Revidert håndbok, som skal være klar 1. halvår 2012, vil også omfatte mobilbillettering. I kjølevannet av nye retningslinjer vil vi i 2012 se de første prosjektene med samordnet billettering på tvers av fylkesgrenser. Interoperabiliteten vil foreløpig begrense seg til utvalgte billettprodukter.

Statens vegvesen har i forlengelsen av håndbokaarbeidet også tatt initiativ til å starte en kartlegging av alle takstene i Norge på buss, tog, bane og ferje. Hensikten med dette er å utforme et mandat for videre jobbing med samordning av takster.

6.3 KIOS

En sømløs reise er avhengig av at billettsystemene kan kommunisere med hverandre, såkalt interoperabilitet. Interoperabilitet på tvers av fylkesgrenser og kollektivselskap må igjen ha en fordelingsentral som fordeler inntektene mellom kollektivselskapene. Denne fordelingsentralen skal etter planen opprettes i løpet av vinteren 2012, og driftes av selskapet Kollektivtrafikkens interoperabilitetsentral (KIOS), som erstatter dagens Interoperabilitets-tjenester (IO). Fylkeskommunene og kollektivselskapene vil gå inn som eiere i dette selskapet.

6.4 Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet er et frivillig nettverkssamarbeid mellom de åtte fylkeskommunene på Østlandet: Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold. Målet for fylkeskommunene er å få økt gjennomslagskraft ift eksterne beslutningsorganer, samt utnytte stordriftsfordeler og jobbe mer rasjonelt gjennom felles prosjekt- og utviklingsarbeider (for mer info se www.ostsam.no). Østlandssamarbeidet har 4 administrative faggrupper (faste nettverksgrupper):

- Opplæring, kompetanseutvikling og verdiskaping
- Internasjonalt regionalt samarbeid
- Samferdsel (gruppa ledes av samferdselskoordinator Tom Granquist fra Akershus fylkeskommune)
- Energi og klima

Arbeidet med mer samordnede og gjennomgående billetteringsløsninger skjer i regi av oppfølgingsgruppe Billettering, som en del av Østlandssamarbeidets arbeid knyttet til samferdsel. Oppfølgingsgruppens oppgave er:

- «Samarbeide om takst- og billetteringsspørsmål, herunder også tekniske spørsmål, i forbindelse med innføring og bruk av felles elektroniske kort på Østlandet.
- Samarbeide om og følge opp eventuelle forsøk med gjennomgående billettering på kort sikt.
- Utveksle informasjon innen det aktuelle fagfeltet, både gjennom gruppas eget arbeid og ved arrangement av seminarer og lignende»

Hvilket omfang en slik samordning vil få er ikke avklart. I første omgang arbeides det med et pilotprosjekt knyttet 30-dagersbilletter på strekningene Moss – Oslo og Nedre Eiker – Oslo.

Hensikten med pilotprosjektet er å starte opp forsøk med billetter/produkter som er gyldig hos to eller flere transportører/billettsystemer på utvalgte reiserelasjoner. I første fase er det dagens tog/buss billetter fra Moss og Nedre Eiker for reiser med NSB til Oslo som vil bli lagt på et felles billettmedium. I neste fase vil denne billetten også kunne gi overgang hos Ruter i stor bysone (sone 1). Innhold og omfang av pilotprosjektet er skissemessig beskrevet i tabellen under.

Tabell 6: Skissemessig beskrivelse av mulig innhold i pilotprosjektet

Pilotprosjekter	Første fase	Neste fase
30-dagersbillett fra Moss til Oslo med NSB	<p>Gyldighet: Gir overgang i Moss, og kunden kan bruke samme kort på bussen som på toget.</p> <p>Prisberegning: Om kombinert buss tog skal gi rabatt avtales mellom partene</p> <p>Inntektsfordeling: Avtales mellom partene</p> <p>Antatt tidsperspektiv: 2.kvartal 2012</p> <p>Målsetting med pilot: Starte arbeidet med trinnvis utvikling av felles kortbruk og billettering for periodekort og verdikort</p> <p>Kundefordel: Kunder i Moss som reiser med tog mot Oslo kan benytte ett kort</p>	<p>Gyldighet: Gir overgang også i Oslo (kun stor bysone)</p> <p>Prisberegning: Kan være basert på felles soner – eller egne produkter på utvalgte reiserelasjoner</p> <p>Inntektsfordeling: Avtales mellom partene evt. billettundersøkelse</p> <p>Antatt tidsperspektiv: Ikke avklart pt</p> <p>Kundefordel: Kunder i Moss som reiser med tog mot Oslo kan benytte ett kort, også om de trenger overgang i Oslo (bysone).</p>
30-dagersbillett fra Nedre Eiker (Steinberg) til Oslo med NSB	<p>Gyldighet: Gir overgang til NSB fra Mjøndalen stasjon i Nedre Eiker (særlig for reisende som i dag benytter Steinberg stasjon), og kunden kan bruke samme kort på bussen til stasjonen, som på toget</p> <p>Prisberegning: En egen pris vil avtales for kombinerte reiser buss/tog til Oslo</p> <p>Inntektsfordeling: Sannsynligvis etter samme prinsipp som for andre buss/tog billetter i Buskerud (må avtales)</p> <p>Antatt tidsperspektiv: 4. kvartal 2012 (da legges Steinberg stasjon ned)</p> <p>Målsetting med pilot: Starte arbeidet med å sikre at billettmediene og felles billetter vil være lesbare på tvers av billettssystemene</p> <p>Kostnader: Anslagsvis 200.000 kr, i første rekke knyttet til innkjøp av programvare (finansiering foreløpig ikke avklart)</p>	<p>Gyldighet: Gir overgang også i Oslo (kun stor bysone)</p> <p>Prisberegning: Kan være basert på felles soner – eller egne produkter på utvalgte reiserelasjoner</p> <p>Inntektsfordeling: Avtales mellom partene evt. billettundersøkelse</p> <p>Antatt tidsperspektiv: Ikke avklart pt</p>

7 Gjennomgående billettering i et felles pris- og sonesystem

Gjennomgående billettering innebærer at man innenfor et område kan kjøpe en billett som gjelder for hele reisen, uavhengig av hvilke selskaper / driftsarter man benytter. For bosatte i Drammen som pendler til Oslo vil gjennomgående billettering i et felles pris- og sonesystem innebære at 30-dagersbilletten er gyldig både i Drammen, på buss og tog til Oslo, og i Oslo (stor bysone). I dag må man kjøpe én kombinert tog/buss billett og en egen tilleggsbillett for overgang i stor bysone i Oslo. For å kunne etablere denne type enklere og mer attraktive billett- og betalingsløsninger må følgende fem forutsetninger være på plass:

1. Billettmediene må være lesbare på tvers av billettsystemene (Busskortet i Buskerud må kunne leses av Ruters system, og omvendt)
2. Sonesystemet må være felles, og entydig definert
3. Felles billettslag må innføres
4. Avtaler om hvordan prisene skal fastsettes må inngås
5. Avtaler om hvordan inntektene skal fordeles må inngås

Forutsetninger og omfang av gjennomgående billettering, og hvilke konsekvenser disse gir, er drøftet i det følgende.

7.1 Billettmedier som er lesbare på tvers av billettsystemene

En felles standard for billettmediet innebærer at Busskortet i Buskerud kan benyttes hos NSB og Ruter, og motsatt. Dermed slipper kollektivtrafikanterne å ha flere forskjellige elektroniske reisekort, men kan bruke det samme "overalt". Kunder som har BKs Busskort vil for eksempel kunne kjøpe Ruter eller NSB billetter, og legge billetten på Busskortet man benytter når man reiser med BKs linjer.

Figur 9: Dagens elektroniske reisekort for BK, Ruter og NSB



En felles standard for billettmediet, som gjør de lesbare på tvers av billettsystemene, er en forutsetning for gjennomgående billettering, og vil også gjøre det mulig å introdusere reisepenger. Reisepenger er verdi på reisekortet som kan brukes til å betale for en reise eller kjøpe en billett.

Helst bør billettmediet også være lesbart på kommersielle busslinjer, og andre aktører som tilbyr rutegående transport i fylket. Dette betyr i praksis at disse aktørene må tilpasse seg kravene og den felles standard som er beskrevet i Statens vegvesen håndbok 206 Elektronisk billettering. Den gir nasjonale retningslinjer for bruk av elektronisk betaling i Norge.

7.2 Felles sonesystem

For å kunne tilby gjennomgående billettering, dvs. at kunden kan kjøpe en billett helt frem til endelig bestemmelsessted, er det nødvendig å etablere et koordinert og felles sonesystem for det aktuelle området.

Det innebærer alle soner får sin unike kode og at ingen av dem kan overlape hverandre. I et slikt system vil prisen per sone være den samme, gitt dagens tekniske løsning (KIOS). Det betyr at sonene i geografisk utstrekning bør være ganske like, dersom man ønsker å ha et relativt likt prisnivå.

Figur 10: Eksempel på mulig felles sonesystem, basert på kommunetakt i Buskerud og Ruters soner



7.3 Felles billettslag

Når teknisk løsning er på plass, og man er enige om sonegrensene, er de grunnleggende forutsetningene på plass for gjennomgående billettering. Da må partene ta stilling til hvilke felles billettslag (billettprodukter) man ønsker å tilby kundene, og hvilke egenskaper de skal ha. Blant de vurderingene som må gjøres er om felles billettprodukter skal erstatte eksisterende, eller komme i tillegg til dagens produkter.

I regi av Oppfølgingsgruppe Billettering (Østlandssamarbeidet) skjer det en kartlegging av eksisterende produkter, slik at man får en konkret og detaljert oversikt over hvilke produkter som finnes, og forskjeller i mellom dem.

For eksempel gir BK i dag ikke rabatt til barn/honnør på 30-dagersbilletter, mens Ruter gir barn/ungdom/honnør rabatt. Dersom 30-dagersbilletten skal bli et felles billettslag må partene bli enige om hvilke egenskaper denne billetten skal ha. Dersom flere selskaper/partner skal innføre det felles billettslaget, må alle være enige om egenskapene. Jo større forskjeller det finnes mellom selskapene/fylkeskommunene, og jo flere parter som ønsker å delta i det felles samarbeidet, desto mer krevende kan det bli å komme frem til en løsning som alle er fornøyde med.

Den minst omfattende løsning vil være å innføre ett felles billettslag på én sone-til-sone relasjon, f. eks. 30-dagersbilletter for voksen mellom Drammen og Oslo (stor bysone), mens den mest omfattende løsningen vil være gjennomgående billettering på alle billettslag for reiser mellom alle soner.

Siden en full samordning av alle billettslag er vanskelig å se for seg, vil det i første omgang eksistere tre typer billetter i et felles BK / Ruter sonesystem:

- Felles billetter som gjelder i hele sonesystemet
- BK-billetter som utelukkende gjelder på BKs linjer (inkludert linjer til omkringliggende fylker som Vestfold og Oppland)
- NSB-billetter som utelukkende gjelder på NSB (på reiser som starter / slutter utenfor Ruters prissystem)
- Ruterbilletter som utelukkende gjelder i Ruters soner på Ruter og NSBs linjer (dvs. inkl. Røyken og Hurum)

7.4 Avtaler om hvordan skal prisene skal fastsettes for felles billettslag

For felles billettslag må partene bli enige om hvordan prisene skal fastsettes, og hvordan prisendringer kan foretas. For billettslag som ikke skal være gyldige i et felles sonesystem, kan hver part fritt fastsette priser som før.

Dette betyr at desto flere billettslag som inngår i et felles sonesystem, jo mindre handlingsrom får den enkelte part til å fastsette prisene.

7.5 Avtaler om hvordan skal billettinntektene fordeles for felles billettslag

I et felles sonesystem med gjennomgående billettering, hvor billettene kan benyttes på tvers av selskaper, må man avtale hvordan inntektene fra felles billettslag skal fordeles. Gjennomgående billettering forutsetter også at det blir inngått avtaler som beskriver hvilke forretningsregler som skal gjelde, blant annet knyttet til kontantstrøm (og hvem/hvilken enhet som skal være ansvarlig / «eie» produktet, dvs. hvem er det kunden kjøper reiseretten av).

I den grad enkelte billetter har en geografisk definert gyldighet som gjør at de utelukkende kan brukes hos et selskap, vil inntekten i sin helhet tilfalle dette selskapet. Men for billetter som kan benyttes i soner som betjenes av flere selskaper, må billettinntektene fordeles. Hvordan dette skal skje i praksis vil det være opp til partene å avtale.

7.6 Økonomiske konsekvenser av gjennomgående billettering

De økonomiske konsekvenser av et felles sonesystem med gjennomgående billettering er anslått i kapittel 9. Det er stor usikkerhet knyttet til anslagene, noe som skyldes at det er mange forhold som vil påvirke BKs inntekter i en slik situasjon. De to viktigste forholdene som påvirker de økonomiske konsekvensene av gjennomgående billettering er:

1. Hvilke produkter blir gjennomgående? Kun nye produkter i tillegg til dagens billettslag? Dersom eksisterende produkter gjøres gjennomgående, vil det omfatte ett billettslag (f. eks. 30-dagersbilletter), utvalgte billettslag, eller alle billettslag?
2. Om gjennomgående produkter er begrenset til enkelte sone-til-sone relasjoner, eller gjelder alle sone til sone relasjoner

Dersom kun nye billettslag blir gjennomgående, vil man kunne styre de økonomiske konsekvensene gjennom prissettingen av billettene. Det samme vil være tilfelle dersom man bare introduserer gjennomgående produkter på enkelte sone-til-sone relasjoner hvor antall reiser er lavt (f. eks. Nedre Eiker til Oslo/stor bysone), eller hvor gjennomgående billettering med dagens priser ikke medfører store økonomiske konsekvenser.

De største økonomiske konsekvensene vil opptre i et scenario hvor alle billettslag for alle relasjoner gjøres gjennomgående. Da vil BK / fylkeskommunen heller ikke kunne fastsette priser på noen billettslag alene, men må avtale alle priser med øvrige parter.

I tillegg vil de økonomiske konsekvenser være avhengig av:

- Om Ruters makspris på 3 soner på periodebilletter skal opprettholdes, eller ikke?
- I hvilken grad gjennomgående billettering påvirker reisemønster (antall reiser), spesielt når deg gjelder periodebilletter, siden gjennomgående billetter gir fri overgangsrett / reiserett i alle soner hvor den er gyldig.
- I hvilken grad det er store prisforskjeller mellom den pris partene i dag tar for reiser av tilsvarende lengde / med tilsvarende egenskaper (1 sone vil måtte koste det samme for alle billettslag og alle soner for gjennomgående billetter).

Om inntektene fra salg av gjennomgående billetter fordeles mellom partene på grunnlag av faste fordelingsnøkler, en fast pris per type periodebillett, eller i forhold til bruk/antall reiser? Hvilken pris vil f. eks. Ruter kreve for gjennomgående 30-dagers periodebilletter som er gyldig i stor bysone? Samme pris per 30-dagersbillett som i dag, dvs. kr. 450,- eller en pris som gir Ruter en inntekt tilnærmet lik dagens? Det siste punktet inneholder et spesielt usikkerhetsmoment, da usikkerheten er knyttet til en «forhandlingsrisiko» eller «avtalerisiko», som ikke lar seg kvantifisere i forkant.

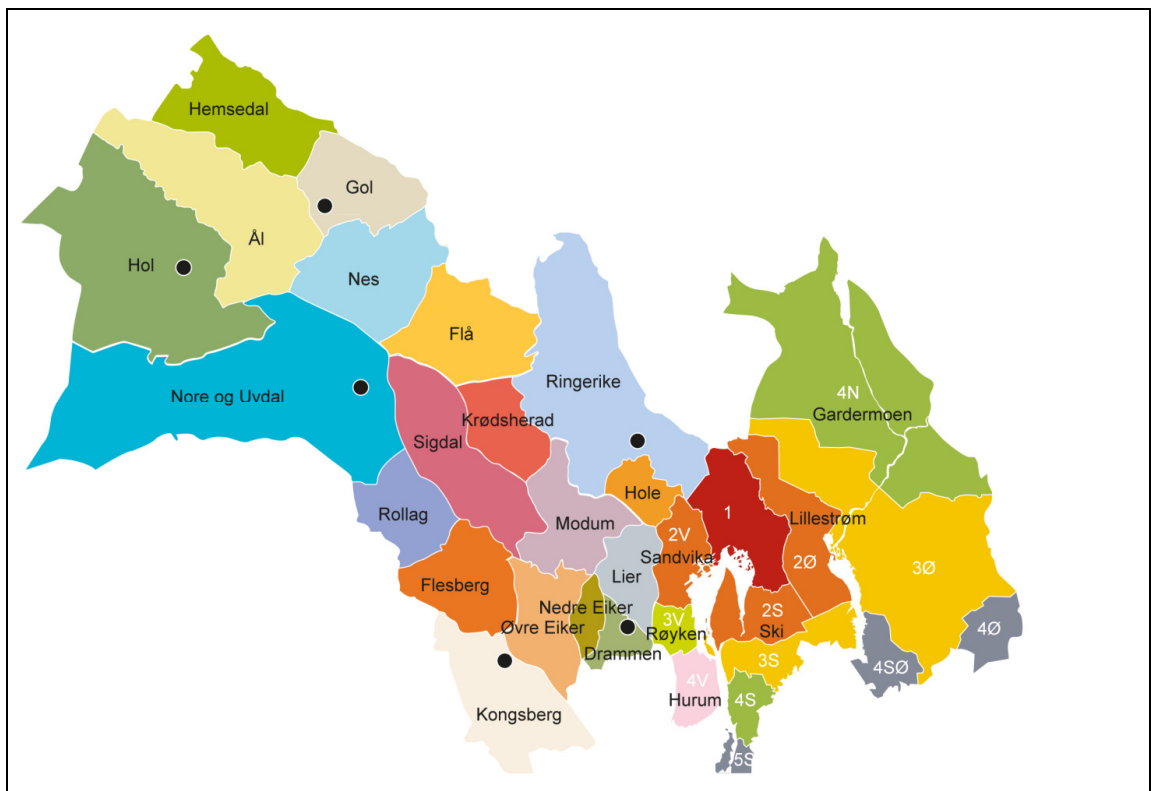
8 Eksempel på gjennomgående billettering i et felles pris- og sonesystem

I dette kapitlet beskrives et tenkt eksempel med felles priser og soner, og med gjennomgående billettering for Buskerud, Oslo og Akershus. Dette for å kunne illustrere konsekvenser en samordning mer konkret.

8.1 Felles soner

For felles billettslag kan kunden kjøpe billett som gjelder for hele reisestrekningen i det felles sonesystemet. Billetten vil gjelde for alle transportmidler i de sonene reisen går igjennom (med unntak av TIMEkspresen og andre transportører som ikke er en del av det felles pris- og sonesystemet). Kjøper man en enkeltbillett eller 30-dagersbillett mellom Drammen og Oslo vil den være gyldig i Drammen, Lier, sone 2V og sone 1 (se illustrasjon under). Siden hovedtyngden av reiser mellom Buskerud og Oslo/Akershus foregår med tog, vil NSB måtte være en del av den felles sonestrukturen.

Figur 11: Eksempel på soner i et felles sonesystem for Buskerud og Oslo/Akershus



8.2 Billettslag

I et felles pris- og sonesystem må partene bli enige om hvilke billettslag som skal gjelde i det felles sonesystemet, og hvilke som ikke skal. De resterende BK-, NSB- og Ruterbilletter vil ha samme gyldighet som i dag.

Det vil med andre ord eksistere fire typer billetter i et felles pris- og sonesystem (i alle fall i en første fase):

1. Felles billetter
2. BK billetter

3. Ruterbilletter
4. NSB billetter

Minst ett billettslag må være felles for at man skal kunne innføre gjennomgående billettering. Felles billettslag kan komme i tillegg til eksisterende produkter, eller erstatte et eller flere eksisterende produkter. I pristabellen under er det vist et eksempel med tre felles billetter.

«BK-billetter» vil fremdeles kun gjelde på linjer som BK har ansvaret for, mens «Ruter-billetter» vil gjelde på linjer som Ruter har det økonomiske ansvaret for. Dersom man ønsker å ta overgang mellom disse linjetyperne, må man kjøpe tilleggsbilletter/ny billett på samme måte som i dag.

Tabell 7: Eksempel på noen mulige priser og billettslag i et felles billettsystem

Eksempel på priser i felles sonesystem		Antall soner				
Felles billetter	Kategori	1	2	3	4	5
Enkel - voksen	V	30	50	70	90	110
Enkel - barn/honnør	B, H	15	25	35	45	55
Periodebillett - 30 dager	V	620	1070	1520	1520	1520
BK-billetter	Kategori	1	2	3	4	5
Verdibillett	V	24	32	40	56	72
Periodebillett - 14 dager	V	410	460	530	600	770
Ungdomskort	U	300	300	300	300	300
Ruter billetter	Kategori	1	2	3	4	5
Enkelbillett ombordkjøpt	V	50	70	90	110	130
	B,H	25	35	45	55	65
7-dagersbillett	V	220	390	560	560	560
	B,U,H	110	195	280	280	280
30-dagersbillett	B,U,H	310	380	450	450	450
	S	380	650	920	920	920
NSB billetter	Som i dag på reiser som starter eller slutter utenfor det felles sonesystemet					

Prisene for felles billetter i tabellen over vil være de samme uavhengig av hvilke soner du reiser i, eller hvilke transportmidler du benytter. Det vil si at en enkeltbillett koster det samme om du reiser innenfor kommunene Kongsberg eller Nore og Uvdal, eller om du reiser med Ruter innenfor stor bysone i Oslo.

Tilsvarende vil en periodebillett for 30 dager for én sone koste det samme uavhengig av om du skal reise i stor bysone i Oslo eller innenfor Nedre Eiker kommune.

8.3 Takstmyndighet

Et felles pris- og sonesystem får konsekvenser både for BK, Ruter og NSB som takstmyndighet. Prisene for felles billettslag må fastsettes av BK og Ruter i fellesskap, og ikke lenger av det enkelte selskap som i dag.

Det antas at Ruter og BK vil måtte kompensere NSB fullt ut for et evt. inntektstap som skyldes innføring av et felles pris- og sonesystem. Endringen gir derfor ikke økonomiske konsekvenser for NSB. For reiser som starter eller slutter utenfor det felles sonesystemet, kan NSB fastsette prisene som i dag.

Hvordan prisene skal besluttes i praksis, og evt. hvilke organer som skal få denne takstmyndigheten, må avtales. Det kan f. eks. være gjennom et felles samarbeidsorgan for elektronisk billettering på Østlandet, eller et eget selskap som eies av partene i fellesskap.

8.4 Fordeling av inntekter fra felles billettslag

I tillegg må partene blir enige om hvordan inntektene fra felles billettslag skal fordeles. Felles billetter med en geografisk definert gyldighet, som gjør at de utelukkende kan brukes hos et selskap, vil i sin helhet tilfalle dette selskapet. For billetter som kan benyttes i soner som betjenes av flere selskaper, må det fastsettes regler for inntektsdeling. Inntektsdeling kan være basert på:

- En fast godtgjørelse per solgte billett (i kroner eller andel av inntekt)
- En godtgjørelse ift bruk av billetten (antall reiser og reiselengde)

Prisen på en 30-dagersbillett mellom f. eks. Drammen og Oslo avhenger i dag av om du ønsker overgang til BK i Drammen og Ruter i Oslo (se tabell under). I et felles pris- og sonesystem med gjennomgående billettering vil dagens varianter bli erstattet av en felles billett som gir reiserett både med BK, NSB og Ruter i alle soner som 30-dagersbilletten er gyldig for.

I et slikt system blir det ikke lenger like åpenbart hvor stor andel av inntektene fra felles billettslag som BK, NSB og Ruter skal ha, særlig dersom gjennomgående billettering gir en prisreduksjon.

Tabell 8: Priser på 30-dagersbillett Drammen – Oslo, avhengig av om du reiser kollektivt til/fra stasjon i Oslo og/eller Drammen (pris i felles sonesystem forutsetter 3-soners makspris)

30-dagersbillett mellom Drammen og Oslo	Pris avhengig av behov for å reise kollektivt til/fra stasjon (2011)				Pris 2012	Felles soner	Inntektsfordeling av x
Buss Drammen (tog/buss)		BK		BK	550	1.520 kr	aa % av x kr
Tog	NSB	NSB	NSB	NSB	1.551		bb % av x kr
Buss, trikk, metro Oslo			Ruter	Ruter	450		cc % av x kr
Pris i dag	1.551	2.101	2.001	2.551	2.551	1.520 kr	100 % av x kr

Dersom NSB og Ruter skal ha betalt like mye per 30-dagersbillett som i dag, vil BKs behov for tilskudd øke.

Dersom billettinntekter skal fordeles etter bruk vil dette sannsynligvis kreve gjennomføring av en billettslagsundersøkelse, etter samme mønster som Billettslagsundersøkelsen Ruter og NSB gjennomfører i Oslo og Akershus. Om man kun ønsker å kartlegge bruk av gjennomgående billetter på Ruters og NSBs linjer, vil eksisterende billettslagsundersøkelse sannsynligvis kunne benyttes for inntektsfordeling for de reiser som skjer i retning Oslo og Akershus.

Dersom man ønsker et tilsvarende grunnlag for å kartlegge bruk av gjennomgående billetter på lokaltog i Buskerud og BKs linjer, kan en mulighet være en utvidelse av eksisterende billettslagsundersøkelse til også å omfatte BKs linjer. Eventuelt må det gjennomføres en egen kartlegging av billettslagsbruk på reiser med NSB og BK internt i Buskerud.

Bruk av informasjon fra billettsystemene for fordeling av inntekter vil sannsynligvis ikke være mulig. Avlesning / validering ved hver påstigning vil kunne gi ha gitt et godt grunnlag for fordeling av inntekter, men p.t ser det ut til at kunder med periodebilletter gjør dette i liten grad. Sannsynligvis vil det være vanskelig å benytte billettsystemet for fordeling av inntekter i forhold til bruk, før man får et system som registrerer alle reisenes start- og slutt punkt (inkludert billettslag, transportmidler benyttet osv.). Det betyr at man må innføre et system med såkalt check in – check out (dvs at kortet skal avleses både ved påstigning og avstigning). Systemet er basert på at alle reiser har en pris (dvs. at periodebillettene fjernes), og at man blir belastet for prisen for reisen til endestasjonen, dersom man ikke leser av kortet ved avstigning.

8.5 Konsekvenser av felles pris- og sonesystem

Et felles pris- og sonesystem som skissert over bestående av Buskerud, Akershus og Oslo (og hvor NSB inngår), vil bety at for alle *felles billettslag*:

- Kan kunden kjøpe gjennomgående billetter (fra Konnerud til Blindern). Billetten vil være gyldig for reiser i alle soner på strekningen som er definert i billetten, og alle transportmidler
- Skal kunden betale den samme prisen for reisen, uavhengig av om man reiser med buss eller tog (eller en kombinasjon). Dette betyr igjen at noen kunder vil få lavere pris enn i dag, mens andre vil få høyere pris (ref. tabell i kapittel 8.4).
- Må priser og egenskaper fastsettes i en avtale mellom partene. Dette vil medføre at Buskerud fylke må avgi noe takstmyndighet til Ruter As (og omvendt).
- Må det inngås en avtale mellom BK, Ruter og NSB som beskriver hvordan inntekter fra salg av felles billetter skal fordeles mellom partene, evt. hvordan hver part skal godtgjøres iht bruk av billetter på partens transportmidler/linjer.

I tillegg vil gjennomgående billettering kreve investeringer i BKs billettsystem på anslagsvis 3 til 5 millioner kroner over en 2-års periode, avhengig av hvor mange parter som inngår, hvilke billettslag, og geografisk omfang.

For *alle andre billettslag* enn de som er felles, vil situasjonen bli den samme som i dag med hensyn til prissetting og inntektsfordeling. Dersom man velger å innføre felles billettslag i tillegg til de eksisterende, kan overgangen til mer gjennomgående billettering innføres svært forsiktig og trinnvis, dersom ønskelig.

9 Økonomiske konsekvenser av gjennomgående billettering

I dette kapittelet vil vi skissere de økonomiske konsekvenser av gjennomgående billettering. Konsekvensene avhenger blant annet av:

- Hvilke billetter som skal være gjennomgående
- Hvilken geografisk avgrensning som velges, dvs. om det skal være mulig å kjøpe gjennomgående billetter på alle reiserelasjoner eller utvalgte reiserelasjoner
- Hvordan prisene fastsettes

I første omgang kan det være aktuelt å etablere gjennomgående billettering internt i Buskerud, først og fremst i forhold til reiser med NSB på lokaltog. I neste trinn kan det være aktuelt å utvide en slik ordning til også å gjelde reiser til/fra Oslo og Akershus. Mulige økonomiske konsekvenser av begge alternativene er skissert i det følgende.

9.1 Gjennomgående billettering i Buskerudbyen

De økonomiske konsekvensene av gjennomgående billettering i Buskerudbyen er usikre. Vi har blant annet ikke tilgang til oppdaterte opplysninger om antall reiser, reiserelasjoner og billettslagsfordeling. Vi kjenner heller ikke til hvor mange som reiser kollektivt til/fra stasjonen, og som med gjennomgående billettering slipper å kjøpe billett for reisene til/fra stasjon.

Tabellen under antyder at inntektstapet knyttet til gjennomgående billettering i Buskerudbyen i verste fall kan bli - 13 millioner kroner per år, mens det mest sannsynlig vil innebære et inntektstap på 3 til 6 millioner kroner per år (basert på kommunetakst, dagens BK-priser og 5-soners makspris).

Tabell 9: Estimerte billettinntekter og økonomiske konsekvenser av NYPS (BK-priser og kommunetakst i Buskerud)

Inntekter per stasjon (alle tall i millioner)	Estimerte billettinntekter			Estimert inntektsendring med BK-priser og 5 soner makspris		
	Antatt inntekt i dag (A)	Gitt 100 % overgang (B)	Inntekter NYPS (C)	Ift dagens situasjon = (C-A)	Gitt 100 % overgang = (C-B)	Mest sannsynlig
Kongsberg	3,5	4,6	2,4	-1,1	-2,3	-1,4
Vestfossen	1,1	1,7	0,9	-0,2	-0,8	-0,4
Hokksund	2,2	3,5	2,0	-0,2	-1,5	-0,5
Mjøndalen	1,8	3,1	1,7	-0,2	-1,5	-0,5
Gulskogen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Drammen	9,0	13,6	7,3	-1,6	-6,3	-2,8
Brakerøya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Lier	0,4	0,7	0,4	0,0	-0,3	-0,1
Sum inntekter / inntektsendr.	17,9	27,3	14,6	-3,3	-12,7	-5,6

Anslagene i tabellen over inneholder ikke evt. kostnader knyttet til endring / tilpasninger av billetteringsløsningene, eller evt. kostnader knyttet til nødvendige systemer / undersøkelser for billettinntektsfordeling mellom NSB og BK for gjennomgående billetter.

Dersom man innfører gjennomgående billettering basert på BK priser (med 5 soners makspris) vil inntektstapet bli vesentlig større, siden BKs priser ligger vesentlig lavere enn Ruters priser for reiser innenfor det samme antall soner.

Om man for Buskerudinterne reiser har en maksimaltakst på periodebilletter på 3 eller 5 soner har ingen stor betydning, siden det foretas få reiser som er lengre enn 3 soner internt i Buskerudbyen.

9.2 Gjennomgående billettering i retning Oslo og Akershus

Innføring av gjennomgående billettering kan skje på ulike måter. I tabellen under oppsummeres anslåtte effekter av gjennomgående billettering for alle billettslag på reiser med NSB til Oslo/Akershus.

Tabellen under viser anslåtte økonomiske konsekvenser av gjennomgående billettering for alle billettslag, basert på kommunetakst, Ruter priser og 3-soners makspris for periodebilletter og 5 soners makspris for øvrige billettslag. En mer detaljert beskrivelse av forutsetningene som ligger til grunn for analysen finnes i kapittel **Feil! Fant ikke referanseskilden..**

Gjennomgående billettering i retning Oslo og Akershus vil få langt større økonomiske konsekvenser enn gjennomgående billettering internt i Buskerudbyen. Dette skyldes først og fremst at:

- Omfanget av pendling til hovedstadsregionen er vesentlig mer omfattende enn pendling internt i Buskerudbyen
- Forutsetning om maksimaltakst på 3-soner for periodebilletter får større effekt, fordi flere reiser er lengre enn 3 soner.

Worst case vil være et inntektsbortfall i størrelsesorden 100 millioner kroner per år, mens ett mer sannsynlig inntektsbortfall vil være i størrelsesorden 30 millioner kroner.

Tabell 10: Estimerte billettinntekter i dag, billettinntekter i dag gitt 100 % overgang, samt inntektsendring uten og med justering for reiser på enkeltbillett med barn-/honnørrabatt (antar 20 % av reisene med enkeltbillett er barn honnør).

Reiser fra til Oslo S (eller omvendt) - alle tall i hele millioner	Estimerte billettinntekter			Inntektsendring (justert ift B/H)	
	Antatt (A)	Max (B)	NYPS (C)	Ift antatt (C-A)	Ift Max (C-B)
Kongsberg	26	33	15	-10	-17
Hokksund	16	22	12	-3	-9
Mjøndalen	15	21	12	-2	-8
Drammen	90	134	78	-11	-52
Lier	11	16	9	-2	-7
Sum	157	226	126	-29	-93
Øvrige stasjoner	39	56	31	-7	-23
Sum	196	282	157	-36	-116
Økning i antall reiser som følge av lavere pris				6	14
Sum				-30	-102

10 Økonomiske konsekvenser av færre soner i Buskerud

I forrige kapittel ble konsekvenser av et felles pris- og sonesystem med gjennomgående billettering i Buskerud, Oslo og Akershus omtalt. Et slikt samordnet pris- og sonesystem er vanskelig å tenke seg med dagens noe over 70 soner i Buskerud, blant annet fordi prisen for en sone må være den samme, uavhengig av om den er liten eller stor. Dette skyldes at dagens løsning som Interoperabilitetstjenester AS (IOAS) tilbyr, forutsetter at 1 sone har samme pris uavhengig av f. eks. hvilket fylke den ligger i.

En reduksjon i antall soner i Buskerud vil bidra til likere sonestørrelser sammenlignet med Oslo og Akershus. Dermed vil innføring av felles billettslag, med felles priser, medføre mindre prisendringer for bosatte i Buskerud. Likere sonestørrelse burde derfor kunne legge til rette for mer samordning og gjennomgående billettering. En reduksjon i antall soner vil også gjøre det lettere å kommunisere hva en reise med buss på BKs linjer koster, og gjøre det enklere å innføre selvbetjente billetteringsløsninger.

Følgende alternativer er omtalt og konsekvensberegnet:

1. Kommuneskatt i Buskerud, dagens BK priser, 3- og 5-soners makspris
2. Kommuneskatt i Buskerud, dagens Ruter priser, 3- og 5-soners makspris
3. Stor Drammenssone, for øvrig kommuneskatt, Ruter priser, 5-soners makspris

Økonomiske konsekvenser av gjennomgående billettering for ett eller flere billettslag basert på felles soner i Buskerud, Oslo og Akershus er drøftet i kapittel 9.

10.1 Økonomiske konsekvenser av kommuneskatt i Buskerud

Innføring av kommuneskatt i Buskerud vil være et første steg mot et mer samordnet billetteringssystem på Østlandet. I første omgang vil dette:

- Legge til rette for fremtidig samordning
- Forenkle dagens system for kunder og selskaper

Man kunne for eksempel tenke seg at man beholdt dagens priser, men innførte kommuneskatt samtidig med 5-soners makspris. En makspris på 5 soner kan begrunnes med at en svært liten andel av reisene på BKs linjer er lengre enn dette. Inntektseffekten er derfor begrenset, og det blir lettere å fremstille prisene på kollektivreiser på en enkel måte. Da ville prisene blitt som i tabellen under.

Tabell 11: Priser i Buskerud fra 1. januar 2012 (1 til 5 soner)

Priser fra 1. jan 2012	Antall soner				
	1	2	3	4	5
Enkel - V	30	40	50	70	90
Enkel - B/H	15	20	25	35	45
24-timer V	75	100	125	175	225
24-timer B/H	37,50	50	62,50	87,50	112,50
Verdibillett	24	32	40	56	72
Periodebillett, 14 dager Voksen	410	460	530	600	770
Periodebillett, 14 dager Student	246	276	318	360	462
Periodebillett, 30 dager Voksen	820	920	1060	1200	1540
Periodebillett - 30 dager Student	492	552	636	720	924
Ungdomskort	300	300	300	300	300

Dette vil gi et inntektsstap på anslagsvis 5 til 6 millioner kroner per år. At inntektseffekten ikke blir større skyldes at:

- Det er kommunetakst i Drammensområdet hvor en stor del av reisene foretas, slik at 90 % av reisene vil gå over samme antall soner, også i et system basert på kommunetakst
- Anslagsvis 0,8 % av alle reiser med BKs billetter er 6 soner eller lengre

Reisende med linje 169 fra Lier til Oslo (stor bysone) vil i dette alternativet reise innenfor 3 soner (én i Buskerud og to i Oslo), i stedet for dagens 5 soner. Vi forutsetter altså at dagens BK-soner i Oslo og Akershus, blir erstattet med Ruter sine soner. Dette vil redusere prisen på en enkeltbillett fra 90 til 50 kroner, og 30-dagersbilletten går ned fra 1540 til 1060 kroner for voksen.

Tabell 12: Effekt av kommunetakst og dagens BK pris, 5-soners makspris (og at Ruters soner gjelder i Oslo og Akershus)

Inntektseffekt av kommunetakst og dagens BK priser	Billettinntekter	
	3-soners makspris	5-soners makspris
Billettinntekter ved kommunetakst, kombinert med 3- eller 5-soners maksimaltakst basert på dagens BK priser	129	130
Estimerte billettinntekter 2012 (basert på reiser og billettslagsbruk i 2010, oppjustert med 2012 priser, og kalibrert i forhold til totale billettinntekter i 2010)	135	135
Inntektsendring (hele millioner kroner)	-6	-5
Inntektsendring i %	-4,08 %	-4,03 %

10.2 Økonomiske konsekvenser av kommunetakst og Ruter priser i Buskerud

I dette alternativet innføres kommunetakst i Buskerud, med Ruters priser som angitt i tabellen under (enten med 3- eller 5-soners makspris for periodebilletter). Det innebærer blant annet en reduksjon i antall soner, og at det innføres faste takstsprang mellom alle soner, i stedet for de noe mer ujevne takstsprang BK har i dag.

Tabell 13: Antatte Ruter priser på BKs linjer

Ruter 2012 priser i Buskerud		Antall soner				
Sone	Kategori	1	2	3	4	5
Enkel - voksen	V	30	50	70	90	110
Enkel - barn/honnør	B, H	15	25	35	45	55
Verdibillett	V	27	45	63	81	99
Periodebillett - 14 dager	V	310	535	760	985	1210
Periodebillett - 30 dager	V	620	1070	1520	1970	2420
Ungdomskort	U	310	380	450	450	450

Beregningene viser at kommunetakst, kombinert med bruk av priser på Ruternivå på BKs linjer vil gi en inntektsøkning på anslagsvis 4 millioner kroner per år (jfr. tabell under).

Tabell 14: Inntektseffekt av kommunetakst og Ruterpriser i Buskerud

Inntektseffekt av kommunetakst og Ruterpriser i Buskerud	Inntekt (i mill kroner)	
	3-soners makspris	5-soners makspris
Estimerte billettinntekter (før vridningseffekter/prisfølsomhet)	145	145
+ Effekt av endret billettslagsbruk (vridningseffekter)	-3	-3
+ Effekt av prisfølsomhet (endret pris)	-3	-3
= Netto billettinntekter	139	139
- Estimerte billettinntekter 2012 (basert på dagens soner, reiser og billettslagsbruk i 2010, oppjustert med 2012 priser, og kalibrert i forhold til totale billettinntekter i 2010)	135	135
= Netto inntektsendring	4	4
Inntektsendring i %	3,09 %	3,21 %

Estimerte billettinntekter, før man tar hensyn til effekter av endret billettslagsbruk og prisfølsomhet, øker med ca. 10 millioner kroner per år fordi:

- Prissprangene er større i Ruters prissystem, som gjør at 2 og 3 soners reiser blir betydelig høyere, og siden det allerede er kommunetakst i Drammensområdet, nyter de ikke godt av en reduksjon i antall soner
- Rabatten på verdibilletten er vesentlig mindre hos Ruter enn i Buskerud (10 % fra 1. februar, mot 20 % i Buskerud). Dette er med på å forsterke effekten av høyere takstsprang
- En stor andel av reisene på BKs billettslag skjer med enkeltbillett og verdibillett, mens relativt få benytter periodebillettene

Netto inntektsøkning blir imidlertid ikke så stor fordi kundene ved å bytte billettslag kan få en lavere pris for reiser i 1 sone (som utgjør over 70 % av alle reisene). En prisøkning med denne profilen vil derfor gi anslagsvis 4 millioner i økte årlige billettinntekter for BK.

Man bør imidlertid vurdere behovet for en så tett tilpasning til Ruters priser, og når det er nødvendig å gjennomføre den. Konsekvensen vil blant annet bli kraftig prisøkning for 2 og 3 soners reiser på Verdibillett og Ungdomskortet. I prinsippet er det kun priser for felles billettslag som må være identiske, for alle andre billettslag kan BK fritt sette prisene.

10.3 Stor Drammenssone, for øvrig kommunetakst, og Ruter priser

Prisøkningen i alternativet med kommunetakst og Ruterpriser, ble særlig stor i Drammensområdet, som allerede har kommunetakst. En måte å redusere prisøkningen i Drammensområdet på, er å slå sammen kommunene Lier, Nedre Eiker og Drammen, til én stor bysone.

Dermed reduseres prisøkningen for reiser mellom Drammen og de omkringliggende kommunene, og tilskuddsbehovet økes tilsvarende. Samtidig reduseres antall soner i retning Oslo, noe som kan gi reduserte billettinntekter fra pendlere til/fra Oslo i et felles pris- og sonesystem (spesielt i en situasjon hvor man ikke har 3 soners makspris). I dette alternativet vil noe over 20 % av alle reiser med BKs reiser skje innenfor et lavere antall soner enn i dag.

Justert for effekter av endret billettslagsbruk og prisfølsomhet medfører dette alternativet en nedgang i billettinntektene på ca. 7 millioner kroner per år.

Tabell 15: Inntektseffekt av stor Drammenssone, kommunetakst i Buskerud ellers, Ruters soner i Oslo/Akershus og Ruter priser

Inntektseffekt av stor Drammenssone, kommunetakst ellers og Ruter priser	Alle tall i millioner
Estimert billettinntekter stor bysone og Ruters priser	131
+ Effekt av endret billettslagsbruk (vridningseffekter)	-4
+ Effekt av prisfølsomhet (redusert pris gir økt trafikk)	1
= Netto billettinntekter	128
- Estimerte billettinntekter 2012 (basert på reiser og billettslagsbruk i 2010, oppjustert med 2012 priser, og kalibrert i forhold til totale billettinntekter i 2010)	135
= Netto inntektsendring	-7
Inntektsendring i %	-5,29 %

I tillegg kommer et evt. inntektstap knyttet til behovet for å kompensere Nettbuss for inntektstap på de linjer hvor de benytter BKs billettsystem og/eller kjører på BK-takst på interne reiser i Buskerud.

10.4 Konsekvenser av kommunetakst for TIMEkspresen

Innføring av kommunetakst i Buskerud medfører at noen soner fjernes på TIMEkspresens linje 4 og 10, som i dag benytter BKs billettsystem. Det antas at de økonomiske konsekvensene av endringene er svært begrenset. Om endringen skulle vise seg å medføre inntektsbortfall, kan det utløse krav om kompensasjon fra TIMEkspresen/Nettbuss. Dette må avklares med Nettbuss i forkant av en evt. innføring av kommunetakst i Buskerud.

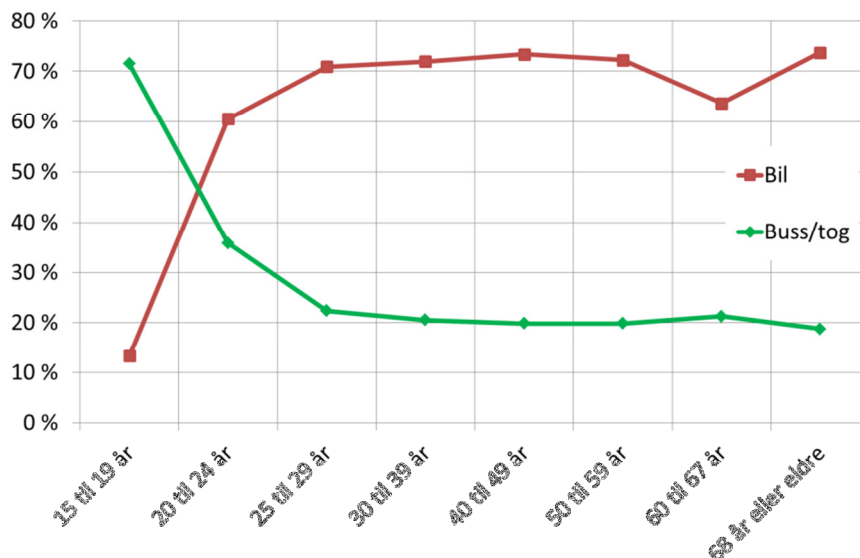
11 Ung Voksen billett

Unge voksne i Buskerud som reiser ofte kollektivt må betale vesentlig mer for en 30-dagers periodebillett når de fyller 20 år. Inntil man fyller 20 år kan man benytte Ungdomskortet til 300 kroner per måned. Da kan man reise fritt i hele Buskerud. Når man fyller 20 må man betale 820 kroner en 30-dagersbillett for voksen for 1 sone.

Den kraftige prisøkningen kan være én av årsakene til at andelen som reiser kollektivt i Buskerud synker med økende alder. En annen årsak kan være at man får mulighet til å benytte egen bil, særlig hvis man har begynt å jobbe.

En undersøkelse BK har gjennomført blant bosatte i Buskerudbyen viser at andelen som oppgir at buss/tog er blant transportmidlene de vanligvis benytter til arbeid/skole faller raskt med økende alder, mens det motsatte er tilfelle for bil.

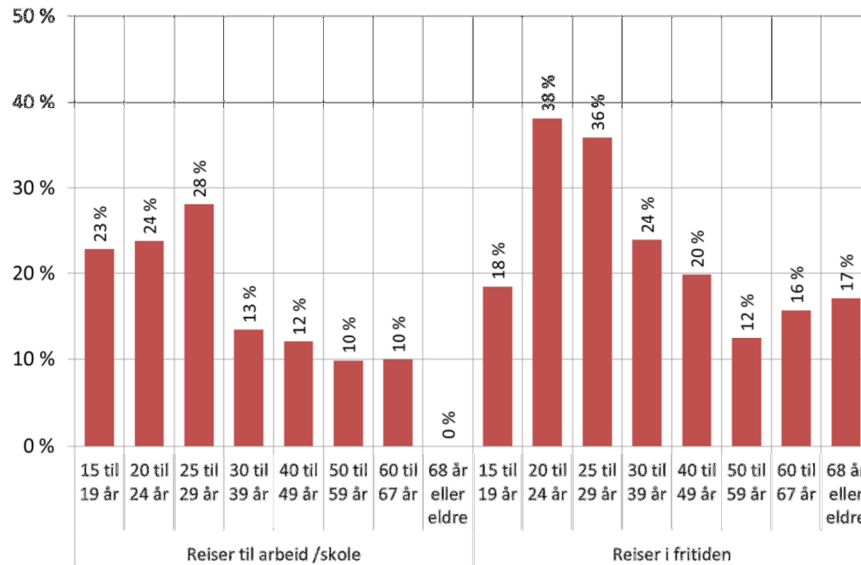
Figur 12: Andel av bosatte i Buskerudbyen som oppgir at buss eller tog er blant transportmidlene de vanligvis benytter til jobb/skole (etter alder)



Et tiltak for å motvirke redusert bruk av kollektive transportmidler kan være et eget tilbud for unge voksne, en såkalt Ung Voksen billett. Figur 13 viser at personer under 30 år i større grad enn andre mener at lavere pris vil medføre at de reiser oftere kollektivt. Det gjelder spesielt på reiser i fritiden.

Allikevel er hyppigere avganger viktigere enn pris for de aller fleste, med unntak av gruppen fra 25 til 29 år. Dette kan indikere en høyere prisfølsomhet i denne aldersgruppen, og at prisreduksjoner rettet mot denne gruppen kan ha relativt større effekt.

Figur 13: Andel av bosatte i Buskerudbyen som oppgir at lavere pris vil medføre at de vil reise oftere kollektivt til arbeid / skole eller på reiser i fritiden (etter alder)



11.1 Ung Voksen billetter i andre fylker

Minst 4 fylker har i dag en Ung Voksen billett. De fleste Ung Voksen billettene er 30-dagersbilletter for aldersgruppen 20-29 år. Vanligvis erstatter de studentrabatter/-billetter, og har en fast pris uavhengig av reiselengde.

Men som tabellen under viser, så finnes det eksempler på Ung Voksen rabatter knyttet til andre aldersgrupper, andre billettslag, og at prisen er avhengig av antall soner billetten er gyldig for.

Tabell 16: Ung Voksen billetter i andre fylker

Fylke	Vestfold	Agder	Nordland	Troms
Type billett	30-dagersbillett	30-dagersbillett	Verdibillett	30-, 90-, og 180-dagersbillett
Aldersgruppe	Fra 20 til og med 29 år	Fra 20 til og med 29 år	Fra 16 t.o.m. 23 år	Fra 20 til og med 29 år
Pris	380 kr	500 kr	40 % rabatt ift enkeltbillett	Fra 380 til 1140 kr for 30-dager
Gyldighets-område	Kan benyttes ubegrenset i hele Vestfold	Gyldig i alle soner og alle ordinære busser i Agder		1 til 5 soner, + fylkesbillett for hele Troms
Unntak/kommentar	Ikke gyldig på natt- og ekspressbusser. Erstatte student-kort. Kan benyttes av studenter over 30 år	Erstatte studentkortet		
Personlig/upersonlig	Upersonlig	Upersonlig		Personlig

11.2 Erfaringer fra Vestfold og Agder

I følge Trond Myhre i VKT så er erfaringen deres at: *«Innføring av Ung Voksen har vært et av de beste enkelttiltakene vi har gjennomført de siste årene, og bidratt til mye av passasjerveksten siden 2008. Innføringen av Ung Voksen medførte heller ikke noen merkbar reduksjon i salget av enkelt- og verdibilletter. Gjennom hele perioden har enkeltbillettsalget vært svakt synkende – både før og etter at Ung Voksen ble innført».*

Agder Kollektivtrafikk (AKT) innførte Ung Voksen fra 1. januar 2012. Dette var én av en lang rekke endringer som ble gjennomført samtidig. Alle billetter er nå upersonlige og rabatter avhenger kun av alder. I tillegg til Ung Voksen, ble også rabatterte periodebilletter for barn og honnør innført. Dessuten ble bruksområdet for billettene utvidet og de gjelder nå både i Aust- og Vest Agder).

Roald Morvik i AKT opplyser at: *«Generelt sett har innføringen vært en veldig positiv affære. Vi har ikke gjennomført noen undersøkelser enda, men tilbakemeldinger fra kundesenter og direkte fra kunder er nesten utelukkende positive. Ung Voksen er ment å erstatte studentkortet, i tillegg til å rekruttere nye kunder. Studentkortet var det knyttet mye "støy" til. Det var særlig i forbindelse med håndhevelse av regler for hvilke skoler, studiesteder, og studievarighet, som ga rett til rabatt, og hvilke som ikke ga det. Dette medførte en del ubehagelige situasjoner for kundebehandlerne. De ubehagelige situasjonene er nå borte, selv om vi har studentkortet for 30+ (med bakgrunn i fylkestingsvedtak) så er det enklere å håndheve.*

Salget av Ung Voksen har vi ingen fullgod statistikk på enda, men salget i 2011 mot 2012 i Kristiansand viser en marginal nedgang på periodekort voksen (30-66), mens Ung Voksen og student 30+ samlet utgjør en relativ stor økning sammenlignet med kun studentkortet i fjor. Det tyder på at vi har rekruttert en del nye kunder»

Verken AKT eller VKT kunne dokumentere konsekvenser av innføring av Ung Voksen, det være seg på økonomi eller antall reiser.

11.3 Alternative Ung Voksen billetter i Buskerud

En ny Ung Voksen billett for Buskerud er i tabellen under skissert i tre ulike varianter. Forskjellen er at i de to første alternativene benyttes en enhetspris gyldig for hele fylket (som dagens Ungdomskort), mens alternativ 3 innebærer en sonebasert pris (som øvrige periodebilletter). Alle alternativene er like med hensyn til:

- Aldersgrupper som kan kjøpe billetten
- Type billett
- Gyldighetsområde (inkl. nattbuss)
- Upersonlig eller ikke
- Erstatte Studentbilletten
- Gyldighet utover BKs linjer

I alternativ 1 foreslås det at prisen settes merkbart ned, også i forhold til dagens pris for studenter. Studenter betalte i 2010 i gjennomsnitt 570 kroner for en 30-dagers periodebillett, mens det i alternativ 1 foreslås at denne settes til 450 kroner, og at den er gyldig i alle soner. Alternativ 2 innebærer en noe mindre prisreduksjon.

Dersom Ung Voksen skal erstatte dagens studentrabatt bør prisen ikke være høyere enn dagens Studentbilletter. En prisøkning for studenter vil være upopulær, og vanskelig å forsvare. Alternativ 3 innebærer at man omgjør dagens studentrabatt til en Ung Voksen billett,

med 40 % rabatt ift ordinær pris for voksen. Hvis man benytter avrundede priser, vil de kunne bli omtrent som i tabell 18.

Tabell 17: Egenskaper ved ulike Ung Voksen billetter i Buskerud

Egenskaper	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Kommentar
Alder	20 – 29 år	20 – 29 år	20 – 29 år	
Type billett	30-dagersbillett	30-dagersbillett	30-dagersbillett	
Gyldighets-område	BKs linjer	BKs linjer	BKs linjer	Unntatt reiser internt i Røyken og Hurum
Personlig/upersonlig	Upersonlig	Upersonlig	Upersonlig	
Pris	450 kr	500 kr	40 % på dagens voksen priser *	* Se tabell under for et forslag til pris per sone
Erstatter Studentbilletten?	Ja	Ja	Ja	
Gyldighet utover BKs linjer	NSB Lokaltog i Buskerud			Krever forhandlinger med NSB
	NSB til Oslo			Krever forhandlinger med NSB
	TIMEkspresen (internt i Buskerud) og til Oslo/Akershus			Krever forhandlinger med Nettbuss
	Skjøting med Ruter			Krever forhandlinger med Ruter

Tabell 18: Mulige priser på sonebasert Ung Voksen billett i Buskerud

Pris	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Sone 5
30-dager student	492	552	636	720	924
30-dager voksen	820	920	1 060	1 200	1 540
30-dager Ung Voksen	500	550	650	720	920

11.4 Økonomiske konsekvenser

Det er i dag om lag 30.000 personer mellom 20 og 29 år i Buskerud. Innføring av Ung Voksen 30-dagersbillett til en pris på kr. 450/500 per måned gir en billett som er minst 40 % rimeligere enn tilsvarende voksen billett i dag (avhengig av antall soner man reiser innenfor). Dessuten vil billetten kunne brukes i hele fylket, og kan man «dele den» med andre, siden den er upersonlig.

Vi antar i denne sammenheng at de økonomiske konsekvensene av at billetten er gyldig i hele fylket (og ikke bare der man normalt ferdes), samt at den er upersonlig, har ubetydelige økonomiske konsekvenser. De øvrige konsekvensene kan inndeles i fire ulike kategorier:

1. Inntektstap fra de mellom 20 og 29 år som allerede reiser på 30-dagersbillett for voksen, og som nå får redusert pris fra 820,- til kr 450,-/500,- per måned
2. Inntektstap fra de som i dag reiser med Verdibillett, og som ved innføring av Ung Voksen vil spare penger på å bytte. Denne gruppen har i dag månedlige utgifter til kollektivtransport på mellom 450/500 og 820 kroner, og vil kunne spare opptil 370/320 kroner på å bytte.
3. Inntektsøkning fra de som i dag reiser sjeldnere enn ca 20 reiser per måned (dvs. har månedlige utgifter til kollektivtransport på inntil kr 450,-/500,-), men som synes det er attraktivt å få muligheten til å reise så ofte de vil, mot å betale noe mer per måned enn i dag.

4. Inntektstap som følge av at Ung Voksen til kr. 450,-/500,- erstatter studentrabatten, som gir 40 % på voksen 30-dagersbillett

Tabellen under oppsummerer antatte økonomiske effekter for hver av kategoriene. For å sette tallene inn i sammenheng har vi også anslått totale billettinntekter for aldersgruppen 20 til 29 år i dag.

Beregningene viser at billettinntektene vil reduseres med mellom 1,9 og 2,4 millioner kroner per år, avhengig av hvilket alternativ som velges. At inntektsbortfallet ikke blir større, skyldes først og fremst at en relativt liten andel av reisene i utgangspunktet foregår på periodebilletter.

Tabell 19: Antatte økonomiske konsekvenser av Ung Voksen i Buskerud (alternativ 1 og alternativ 2)

Effekt av Ung Voksen i Buskerud (alle tall i mill. kroner per år)	Alt. 1	Alt. 2	Differanse
Antatte billettinntekter fra aldersgruppen 20 til 29 per år	25,3	25,3	
+ Antatt inntektstap - bytter fra Voksen periodebillett til Ung Voksen	-1,54	-1,34	0,21
+ Antatt inntektsendring - bytter fra verdibillett til Ung Voksen, fordi det blir rimeligere	-0,90	-0,67	0,24
+ Antatt inntektsendring - bytter fra verdibillett til Ung Voksen for å kunne reise mer	0,22	0,22	0,00
+ Antatt effekt av at Ung Voksen erstatter sonebasert studentrabatt	-0,15	-0,09	0,06
= Antatte billettinntekter fra aldersgruppen 20 til 29 år, med Ung Voksen	22,9	23,4	0,51
Inntektsendring (mill. kroner per år)	-2,4	-1,9	0,51
inntektsendring i %	-9,4 %	-7,4 %	2,0 %
Inntektsendring ift totale billettinntekter BK	-1,8 %	-1,4 %	0,4 %

Estimert inntektstap vil kunne reduseres dersom Ung Voksen billetten gjøres sonebasert eller at rabatten reduseres. Dersom Ung Voksen skal erstatte studentrabatten, vil imidlertid rabatten måtte ligge på ca. 40 %, som er dagens studentrabatt i fylket.

11.5 Effekt på antall reiser

Innføring av Ung Voksen vil ha størst effekt på antall kollektivreiser blant dem som bytter fra verdibillett til den nye Ung Voksen billetten. Hvis vi tar utgangspunkt i de 4 kategoriene nevnt på forrige side, vil økningen først og fremst skje blant:

- De som bytter til Ung Voksen fra Verdibillett, fordi det gir lavere månedlige kostnader
- De som bytter til Ung Voksen fra Verdibillett, fordi muligheten til å reise så ofte man vil oppveier prisøkningen

Totalt sett vil vi forvente at innføring av Ung Voksen vil øke antall kollektivreiser med ca. 41.000 reiser i alternativ 1 og 33.000 per år i alternativ 2, dvs. en økning på rundt 2 til 3 % i forhold til i dag, hvor det antas at denne gruppen foretar ca. 1,5 millioner reiser med BK per år.

12 Oppsummering

12.1 Reduksjon i antall soner i Buskerud

Analysene i denne rapporten viser at det er mulig å gjennomføre en ganske stor reduksjon i antall soner, uten at det får store økonomiske konsekvenser på kort sikt.

Buskerud kan innføre kommunetakst og 5 soners makspris basert på dagens BK priser, med et samlet estimert inntektstap på ca 5 millioner kroner per år. Dette vil gjøre det enklere for selskaper og kunder å få informasjon om hva en reise koster, og samtidig berede grunnen for gjennomgående billettering i retning Oslo og Akershus på sikt.

En stor Drammenssone og Ruterpriser, øker tilskuddsbehovet med 7 millioner kroner per år, og vil sannsynligvis gjøre gjennomgående billettering på reiser i retning Akershus og Oslo enda dyrere å innføre i et fremtidig felles sonesystem.

Dersom Ruterpriser innføres i Buskerud kan en stor Ringerikssone bli aktualisert, pga Holes nærhet til Hønefoss, og de større takstsprang ved kryssing av sonegrenser med Ruterpriser. Med BK priser er prisforskjellen mellom 1 og 2 soner såpass liten at dette ikke er noe stort problem.

12.2 3 eller 5 soners makspris

Underveis har prosjektgruppen vurdert både 3- og 5-soners makspris, som et alternativ til dagens 10-soners makspris. De økonomiske konsekvensene av både 3 og 5 soners makspris er begrenset, så lenge de kun gjelder på periodebilletter og på BKs linjer. Dette gjelder også, selv om gjennomgående billettering innføres for reiser innenfor Buskerud.

Dersom gjennomgående billettering gjennomføres for reiser mellom Buskerud og Oslo/Akershus, så vil 3-soners makspris gi et betydelig større inntektstap enn 5-soners maksimaltakst.

12.3 Ruter eller BK priser

Innføring av Ruter priser i Buskerud vil gi noe lavere pris på 30-dagersbilletter innenfor 1 sone. På reiser innenfor 2 eller 3 soner innebærer Ruter priser ganske kraftige økninger i forhold til dagens priser i Buskerud. Dette selv om kommunetakst innføres, og antallet soner reduseres. Innføring av Rutertakst vil med andre ord ikke medføre prisreduksjoner for "folk flest".

12.4 Gjennomgående billettering

En vesentlig forenkling av dagens billettering for reisende i retning Oslo/Akershus evt. internt i Buskerudbyen, vil måtte bety innføring av gjennomgående billettering. Dette er viktig for pendlere og alle andre som har behov for å reise med flere kollektive transportmidler til/fra Oslo og Akershus, eller internt i Buskerudbyen.

Gjennomgående billettering internt i Buskerud på buss/lokaltoget vil anslagsvis medføre en reduksjon i billettinntektene på mellom 3 og 6 millioner kroner per år (gitt kommunetakst og BK priser).

Gjennomgående billettering i retning Oslo/Akershus vil utløse langt større økonomiske konsekvenser og kan gi et forventet inntektsbortfall i størrelsesorden 30 millioner kroner, og i verste fall opp mot 100 millioner kroner per år (basert på 3-soners makspris for periodebilletter og Ruterpriser).

De potensielt store inntektsmessige konsekvensene av gjennomgående billettering vil være et element som gjør det krevende å innføre. Men generelt vil det være krevende fordi partene må komme til enighet om alle egenskapene ved det felles systemet, både med hensyn til:

- Produkter (identiske produkter, med identiske egenskaper)
- Tekniske løsninger (systemene må fungere godt sammen, kortene må kunne leses overalt)
- Økonomiske forhold (hvordan skal prisene fastsettes og hvordan skal billettinntektene fordeles)

Muligens vil det være nødvendig å tenke nytt både med hensyn til organisering og finansiering for å få gjennomført gjennomgående billettering i større skala.

I tillegg vil innføring av gjennomgående billettering kreve ytterligere investeringer i BKs billettsystem i størrelsesorden 3 til 5 millioner kroner.

12.5 Røyken og Hurum

Røyken og Hurum står i en særstilling i Buskerud, siden Ruters priser gjelder for alle reiser internt i kommunene, og på reiser i retning Oslo og Akershus. Den Oslorettede delen av kollektivtilbudet i kommunene besørges av Ruter, og Buskerud Kollektivtrafikk betaler en godtgjørelse for dette. Godtgjørelsen skal tilsvare differansen mellom kostnadene for Ruters rutetilbud i området og billettinntektene det samme tilbudet genererer.

For reiser på BKs linjer mellom Røyken/Hurum og øvrige deler av Buskerud gjelder vanlig BK takst. Med innføring av kommunetakst i resten av Buskerud vil sonesystemet i fylket bli mer enhetlig og lettere å kommunisere.

12.6 Ringerike

På Ringerike tilbyr BK et kollektivtilbud for lokale reiser i Hønefoss og nærområdene, mens Nettbuss gjennom TIMEkspressen tilbyr reiser til/fra Oslo og Akershus på rent kommersielle vilkår. For bosatte på Ringerike innebærer dette at prisene for å reise kollektivt til Oslo/Akershus er vesentlig høyere enn for bosatte i Røyken/Hurum.

Ut i fra et likebehandlingsprinsipp kunne det være aktuelt å etablere et offentlig støttet kollektivtilbud for pendlere til Oslo/Akershus også fra Ringerike, på samme måte som fra andre deler av Buskerud. Det er imidlertid foreløpig ikke beregnet hvor stor tilskudd et slikt tilbud vil kreve.

12.7 Ung Voksen

Undersøkelser viser at aldersgruppen 20 til 20 år i større grad enn andre mener at lavere pris vil bidra til at de reiser oftere kollektivt, særlig på fritiden. Innføring av en Ung Voksen billett til kr. 450,- for en 30-dagersperiode, vil kunne gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt for denne gruppen. Dessuten vil den kunne erstatte dagens studentrabatt, og man unngår det merarbeid og den saksbehandling som kreves for å håndheve regelverket knyttet til dagens studentrabatt.

Det årlige inntektstapet er beregnet til ca 2,4 millioner kroner, og vil medføre at antall kollektivreiser per år øker med anslagsvis 41.000.

12.8 Fremtidig utvikling

Innenfor feltet elektronisk billettering er det en rekke uavklarte forhold knyttet til tekniske løsninger, fremtidige produkter og soner, organisering av samarbeid/samhandling, fremdrift og

økonomiske konsekvenser. Dette er forhold prosjektgruppen mener man bør være oppmerksom på, men som ikke har noen direkte føring for valg av sonestruktur. Det dreier seg blant annet om:

- **Mobil billettering gir nye muligheter** og vil bli introdusert i løpet av de nærmeste årene, som et supplement til dagens Busskort/Reisekort. NSB tilbyr allerede mobil billettering. Dersom BK innfører mobil billettering vil det sannsynligvis forutsette tilpasninger mht produkter, og kanskje soner, som tilbys.
- **Innebærer gjennomgående billettering behov for ny organisering over tid?** Gjennomgående billettering forutsetter at en rekke parter blir enige om hvordan billettinntekter, og muligens økt tilskudsbehov, skal fordeles mellom partene. Det kan vise seg krevende å komme til enighet i disse spørsmålene, hvilket kan medføre behov for billetteringsløsninger som gir enda mer presis informasjon om bruken av de enkelte transportørens tjenester. For eksempel innføring av check in – check out, og fjerning av dagens periodebilletter, etter mønster fra Danmark. Et annet alternativ vil være å endre organiseringen på en slik måte at antall parter som skal fordele billettinntektene seg i mellom reduseres eller bortfaller.
- **Gjør gjennomgående billettering felles billetteringssystemer mer aktuelt?** Over tid vil dagens billettsystemer måtte erstattes med nye og mer moderne løsninger. Ønskene om gjennomgående billettering kan gjøre det mer aktuelt å utvikle neste generasjon billettsystem i fellesskap, f. eks. i regi av Østlandssamarbeidet? Dette kan bane veien for en ny organisering av kollektivtrafikken, og endringer i ansvarsforholdene knyttet til drift- og utvikling av billetteringsløsninger.