



Prismodeller, fase I

Møte i Hadelandsregionen, 14. februar 2025

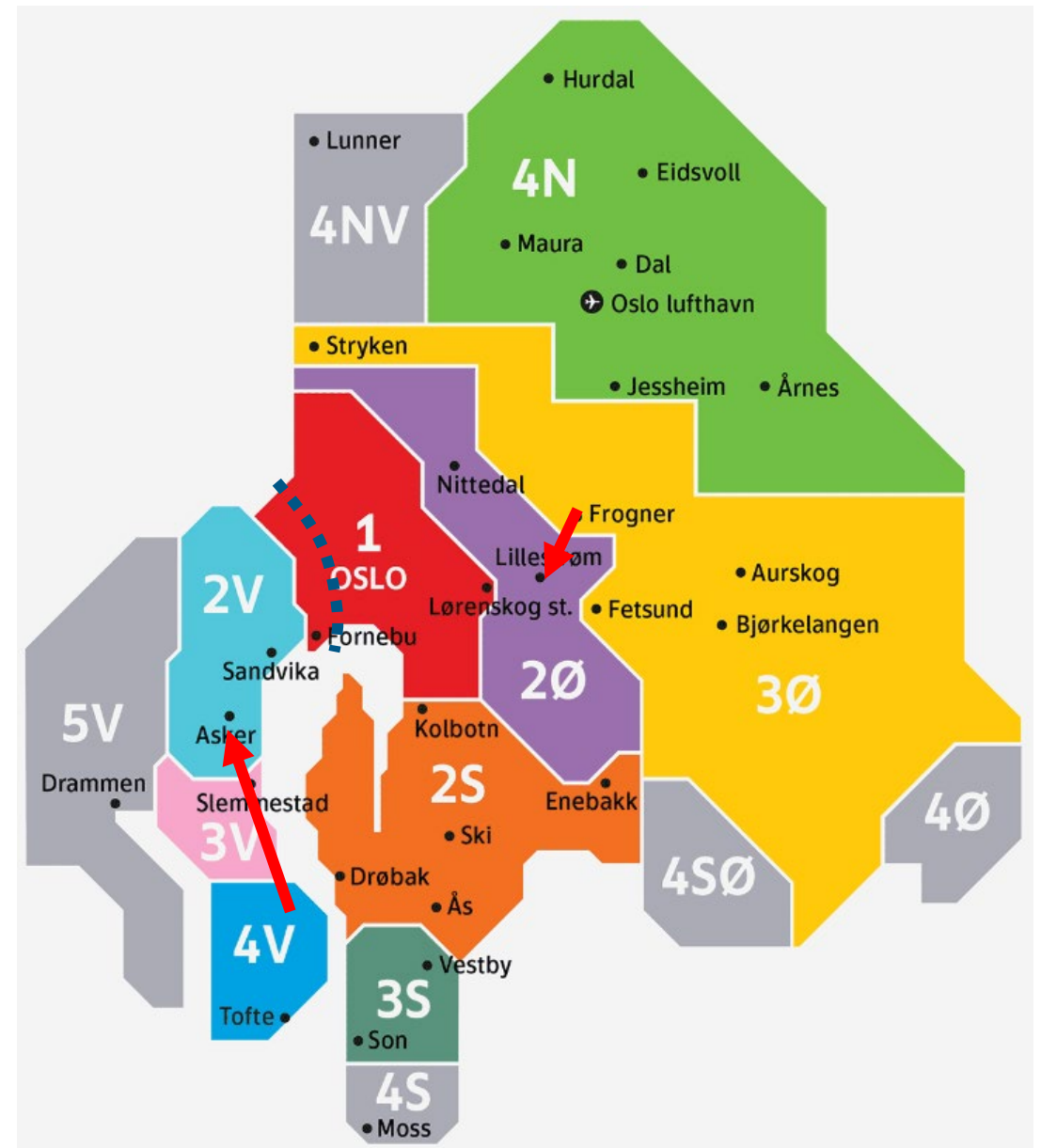
Bakgrunn

Oslo og T-banen samlet i en sone, mange er fornøyd med dette!

Dagens prismodell er ganske rettferdig for lange reiser til/fra Oslo, men høy pris på en del lokale reiser, særlig i Akershus.

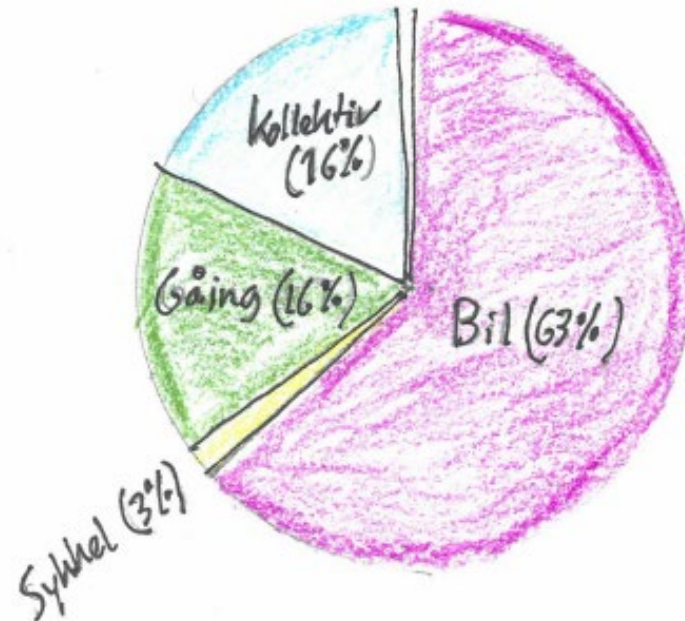
Utfordringer:

- Kostbart å endre prismodellen hvis mange ønsker skal oppfylles
- Stor usikkerhet om konsekvenser av ny mobilitet for fremtidens prismodeller

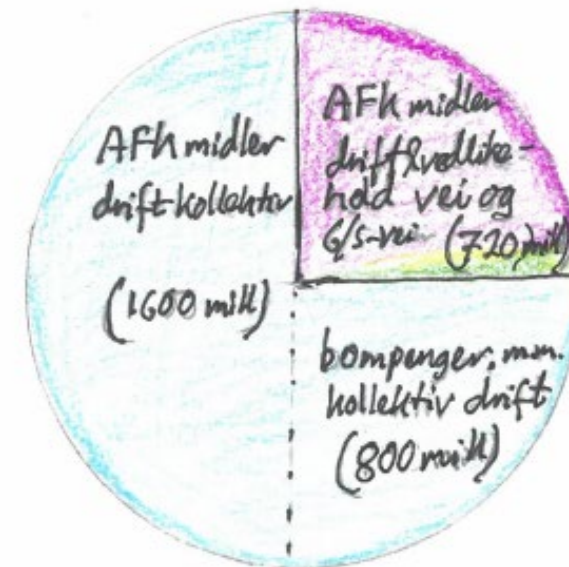


Økonomisk handlingsrom i årene framover

Reisemiddel-fordeling
Akershus 2023



Driftsbudsjett
Akershus 2025 →



Prosess, tentativt

Steg I

- **Forstudie (2024) om prismodeller i regi av AFK**
 - vedlegg: Ruternotat om Oslo-sone (2024)
- Høring (kommuner og transportetater) av forstudien (vinter 2025)
- Behandling i Fylkesrådet

Steg II

- Avklare med Oslo hvilke prismodell, evt. også spørsmål om egen Oslosone, det er aktuelt å gå videre med.
- Evt. en utredning fase II

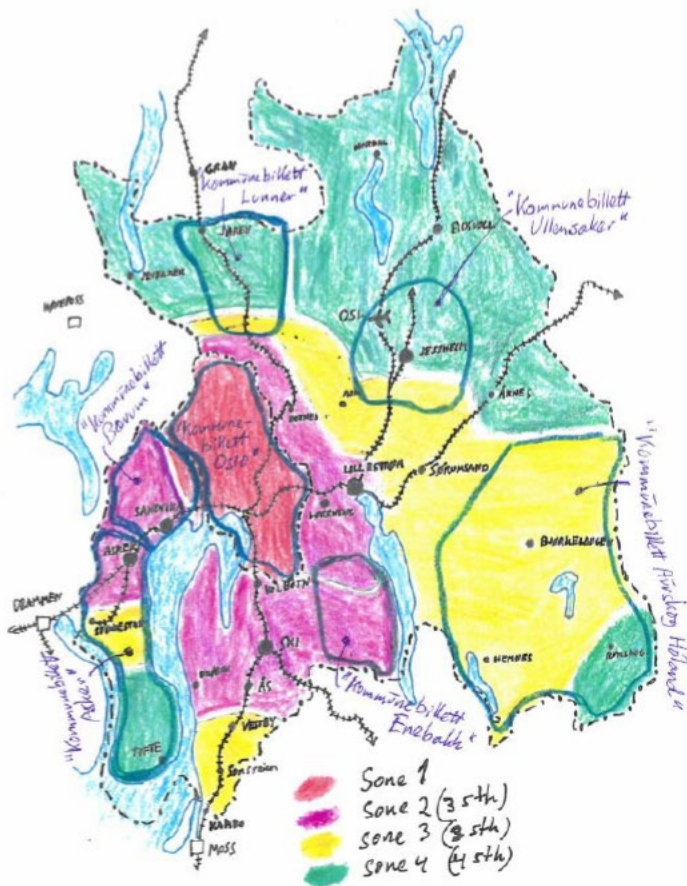
Steg III

- Avklare ny prismodell politisk, med nødvendig forankring i fylkestinget i Akershus og bystyret i Oslo.
- Gjennomføring

Hva AFK-rapporten handler om?

- Generelt om prismodeller og dagens reisemønster
- Fire prismodeller som eksempler → Redusere dagens problem med korte/dyre reiser over sonегrenser
- Belyser også konsekvenser for flere politiske mål/hensyn
 - Offentlig økonomi
 - Fordelingsvirkninger
 - Nullvekstmålet
 - Sømløst for de reisende
 - Fremtidens mobilitet
 - Teknologisk gjennomførbarhet og juridiske begrensninger

Kommunemodell (+sone i Oslo)



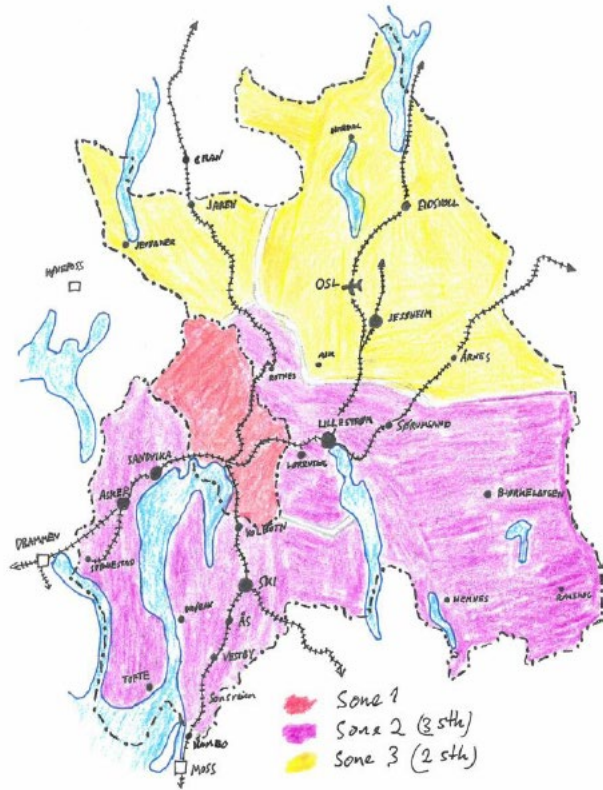
Etablere en ny billettkategori – «kommunebillett» som kommer i tillegg til dagens sonesystem

Reiser på tvers av kommuner prises på samme måte som i dag

Formål: Fjerne kommuneinterne sonesprang – gjøre det mulig å reise til kommunesenteret, fritidsaktiviteter, m.v. på en-sonebillett.

- Offentlig økonomi
- Fordeling/randsoneeffekt
- Kundeperspektivet
- Nullvekstmålet og fremtiden
- Gjennomføring

Fem delregionale soner (+sone i Oslo)

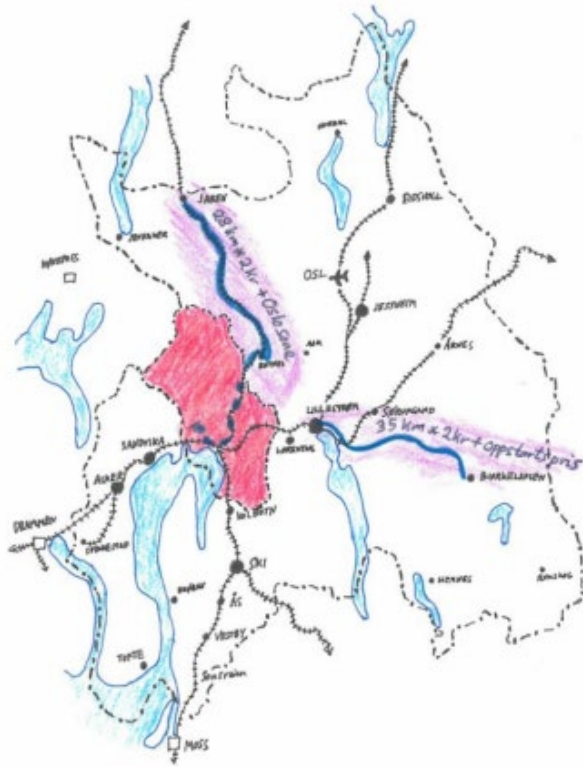


Konsolidere soner i Akershus, slik at det blir færre, men større soner (f.eks. Follo, Vest, Nedre Romerike, Øvre Romerike, Hadeland)

Formål: Fjerne problematikk med korte, dyre reiser over soner.

- Offentlig økonomi
- Fordeling/randsoneeffekt
- Kundeperspektivet
- Nullvekstmålet og fremtiden
- Gjennomføring

Avstandsbasert betaling (+sone i Oslo)



Distansebasert prismodell i AFK + Oslosone. Oppstartspris og et påslag som varierer med distanse. Kan utvides med ulike former for rabatter og differensieringer. Formål: Fjerne problematikk med korte, dyre reiser over soner.

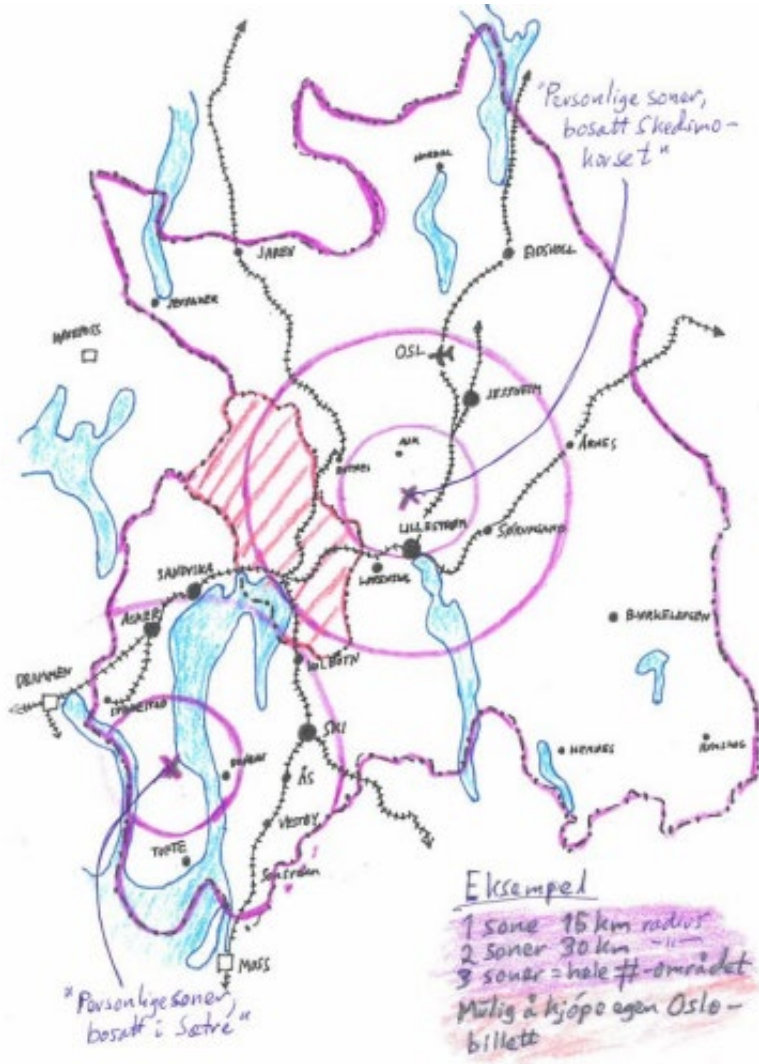
- Offentlig økonomi
- Fordeling/randsoneeffekt
- Kundeperspektivet
- Nullvekstmålet og fremtiden
- Gjennomføring

Personlig sone

Soneinndelingen tar utgangspunkt i den reisendes posisjon (fast / dynamisk). → Individuelle sonekart
En mellomting mellom distanse- og sonemodell.

Formål: Fjerne problematikk med korte, dyre reiser over soner.

- Offentlig økonomi
- Fordeling/randsoneeffekt
- Kundeperspektivet
- Nullvekstmålet og fremtiden
- Gjennomføring



Lunner !

Konsekvenser for billettpriser (enkeltbillett)

km	Strekning	Dagens pris	«Kommune-billett»	5 delregion-soner	Distanse-pris + Oslosone
1+	Kolbotn-Oslo	69,-	69,-	77,-	44,-
45	Tofte-Asker sentrum	97,-	42,-	47	120,-
60+	Tofte-Oslo	124,-	124,-	77,-	162,-
40+	Oslo lufthavn-Oslo	124,-	124,-	107,-	122,-
35	Bjørkelangen-Lillestrøm	69,-	69,-	47,-	100,-
24	Jessheim-Lillestrøm	97,-	97,-	77,-	78,-
41+	Jæren-Oslo	124,-	124,-	77,-	124,-
48+	Gran-Oslo, Vy-billett/+overgang	207/249,-	207/249,-	207/249,-	207/249,-
36+	Sonsveien-Oslo	97,-	97,-	77,-	114,-
42+	Kambo-Oslo, Vy-billett/+overgang	170/212,-	170/212,-	170/212,-	170/212,-

Tabell: Priser på enkeltbillett, dagens situasjon og i tre alternative modeller, gitt forutsetninger i rapporten. Avstandene er målt manuelt på kart etter kjørevei for tog og buss.

Oppsummering av AFK-studien

Økonomi: Kostnadsvekst og andre fylkeskommunale oppgaver gir begrenset økonomisk handlingsrom i årene framover. Store endringer i prismodellen må i så fall finansieres ved:
a) økte billettpriser, eller b) redusert kollektivtilbud.

Fordeling/randsoneeffekt: Ingen modeller løser alles ønsker! Stedvis store forskjeller i billettpriser mellom avstands- og sonemodeller.

Sømløshet: Ny teknologi kan gjøre selv kompliserte prismodeller enkle for kundene. Økende forskjeller (priser/modell) mellom Oslo og Akershus kan skape misnøye, og undergrave formålet med Ruter som et felles kollektivselskap for hovedstadsområdet.

Nullvekstmål og framtidens mobilitet: Antall kollektivreiser påvirkes mest av kvalitet på kollektivtilbud og tiltak for å begrense biltrafikk. Ny mobilitet (bestilling, selvkjøring) kan også bidra, men vil trolig kreve mer fleksible prismodeller. Vet vi nok om dette i dag?



AKERSHUS
FYLKESKOMMUNE

HP for samferdsel 2025 - 2028

Totale drifts- og investeringskostnader i handlingsprogramperioden (i millioner)

