

Finansiering av drift av kollektivtransport i byvekst- og belønningsavtaler

Sammenligning på tvers av byområdene

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1062



Foto: Henriette Erken Busterud, Statens vegvesen

Tittel

Finansiering av drift av kollektivtransport i byvekst- og belønningsavtaler

Undertittel

Sammenligning på tvers av byområdene

Forfatter

Kjersti Granås Bardal

Avdeling

Samfunnsutvikling og klima

Seksjon

Overordnet planlegging og analyse

Rapportnummer

1062

Prosjektleder

Eva Mari Pettersen

Godkjent av

Tone Brunvoll

Emneord

kollektivtransport, byvekstavtale, belønningsavtale, nullvekstmålet, tilskudd, tilskuddsforvalter, bompenger, finansiering

Sammendrag

Gjennom byvekst- og belønningsavtaler går staten inn med betydelige summer, hvorav deler av disse blir benyttet til drift av kollektivtilbudet i byområdene. Statens vegvesen har ansvar for å forvalte de statlige tilskuddene i avtalene, og påse at midlene brukes i tråd med retningslinjene.

Statens vegvesen har sammenstilt informasjon om kostnader til, og finansieringen av, kollektivtilbudet på tvers av byområdene som har byvekst- eller belønningsavtale. Grunnlaget for rapporten er basert på dialog med fylkeskommuner og Jernbanedirektoratet.

Rapportens hensikt er å få frem en helhetlig oversikt over hvordan statlige midler til drift av kollektivtransport i byvekst- og belønningsavtalene har utviklet seg, blant annet sett opp mot fylkeskommunens bidrag og ansvar.

Title

Financing of public transport in urban growth and reward agreements

Subtitle

Comparison across the urban areas

Author

Kjersti Granås Bardal

Department

Sustainable Development

Section

Strategic Planning and Analysis

Report number

1062

Project manager

Eva Mari Pettersen

Approved by

Tone Brunvoll

Key words

public transport, urban growth agreement, reward agreement, zero growth target, subsidy, subsidy administrator, toll fees, funding

Summary

Through urban growth and reward agreements, the state contributes significant amounts, parts of which are used to finance public transport services in urban areas. The Norwegian Public Roads Administration is responsible for managing the state subsidies in the agreements and ensuring that the funds are used in accordance with the guidelines.

The Norwegian Public Roads Administration has compiled information on the costs and financing of public transport services across the urban areas that have urban growth or reward agreements. Data is mainly provided by the county municipalities.

The report provides a comprehensive overview of how state funds used to finance public transport in urban growth and reward agreements have developed, including the contribution and responsibilities of county municipalities.



Innholdsfortegnelse

Forord	3
1 Innledning	4
2 Sammenligning på tvers av byområdene.....	6
2.1 Kostnader til drift av kollektivtilbudet i avtaleområdene.....	6
2.2 Utvikling i billettinntekter i avtaleområdene.....	12
2.3 Bruk av belønningsmidler og bompenger til drift kollektiv	22
2.4 Definisjon av «ordinært kollektivtilbud» og konsekvenser av endring i rammetilskudd.....	25
2.5 Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet.....	29
3 Oppsummert sammenligning på tvers av byområdene	32
3.1 Oppsummering av resultatene	32
3.2 Om sammenstillingen	35
3.3 Videre arbeid.....	37
4 Utdypende informasjon om hvert enkelt byområde	38
4.1 Osloområdet.....	38
4.2 Bergensområdet.....	44
4.3 Nord-Jæren.....	49
4.4 Trondheimsområdet.....	54
4.5 Tromsø.....	59
4.6 Kristiansandsregionen	64
4.7 Nedre Glomma.....	68
4.8 Buskerudbyen	73
4.9 Grenland	77

FORORD

Lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar. Gjennom byvekst- og belønningsavtaler går staten inn med betydelige summer som blant annet kan benyttes til drift av kollektivtilbudet. Statens vegvesen har ansvar for å forvalte de statlige tilskuddene i avtalene, og påse at midlene brukes i tråd med retningslinjene.

De statlige midlene har som formål å bidra til den ekstra satsningen som kreves for å nå nullvekstmålet i byene. Det er et viktig prinsipp at de statlige midlene skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. I flere av byområdene brukes store deler av tilskuddene til drift av kollektivtransport.

Som ledd i å ivareta ansvaret som tilskuddsforvalter, og for å sikre transparens i bruken av statlige midler, ba Statens vegvesen sommeren 2024 om mer informasjon fra fylkeskommunene om finansieringen av kollektivtilbudet. Fylkeskommunene har bidratt med informasjon om kostnader til og finansieringen av kollektivtilbudet. Informasjonen har blitt sammenstilt for sammenligning på tvers av byområdene.

Denne rapportens hensikt er å få fram en helhetlig oversikt over hvordan statlige midler til drift av kollektivtransport i byvekst- og belønningsavtalene har utviklet seg sett opp mot fylkeskommunens bidrag og ansvar.

Rapporten er utarbeidet av Statens vegvesen. Vi vil benytte anledningen til å takke fylkeskommunene for bidrag med tall og informasjon i prosjektet, og Jernbanedirektoratet for hjelpen med å kvalitetssikre informasjonen om takstsamarbeid.

1 INNLEDNING

I inngåtte byvekstavtaler og belønningsavtaler legges det til grunn at de statlige midlene skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Dette er et viktig prinsipp for å sikre at de statlige midlene blir et bidrag til den ekstra satsingen som kreves for å nå nullvekstmålet. Midlene skal ikke gå til å dekke kostnadene ved det ordinære kollektivtilbudet. Dette skal fylkeskommunen selv finansiere i tråd med gjeldende ansvarsdeling og finansieringsmodell for kommunesektoren.

Følgende fylkeskommuner mottar tilskudd til drift av kollektiv gjennom byvekst- eller belønningsavtaler:

- Oslo og Akershus
- Vestland
- Rogaland
- Trøndelag
- Troms
- Agder
- Telemark
- Buskerud
- Østfold

Som forvalter av statlige tilskudd i byvekst- og belønningsavtaler, ønsker Statens vegvesen en bedre oversikt over hvordan fylkeskommunene vurderer prinsippet om at tilskudd skal komme som et tillegg til og ikke til erstatning for midler fra lokale myndigheter.

Sommeren 2024 ba Statens vegvesen derfor fylkeskommunene som mottar tilskudd til drift av kollektivtransport gjennom byvekst- eller belønningsavtaler, om å svare på følgende spørsmål:

1. Hvor mye bruker fylkeskommunen på kollektivtilbudet i det aktuelle avtaleområdet, og hvordan har utviklingen vært de siste årene (minimum siden referanseåret til gjeldende avtale)?
 - a. Oppgi regnskapstall til og med 2023, og budsjett for 2024
 - b. Synliggjør finansieringen i form av egne midler, billettinntekter, statlige tilskudd, koronatilskudd, bompenger, etc.
2. Hva er billettinntektene i det aktuelle byområde, og hvordan har utviklingen vært de siste årene (minimum siden referanseåret til gjeldende avtale)?
3. Hvordan løses utfordringen med at byområdet ikke utgjør det samme geografiske området som hele det fylkeskommunale området? Foreligger det egne nøkkeltall for avtaleområdet, i så fall hvilke?

4. Hva har belønningsmidlene til drift kollektiv blitt benyttet til de siste årene?
5. Hvordan defineres hva som er «det ordinære kollektivtilbudet»?
 - a. Er det et definert «nullpunkt» eller tilsvarende (hvorfor/hvorfor ikke)?
 - b. Hvordan påvirkes dette når f.eks. rammetilskuddet endres?
6. Dersom det er etablert takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet:
 - a. Hvor stor er kostnaden for tiltaket, og hvordan finansieres det?
 - b. Hva er den geografiske avgrensningen til takstsamarbeidet?

Oppdraget ble sendt til fylkeskommunene 5. juli 2024. Frist for å sende inn besvarelse var 6. september 2024.

Statens vegvesen sammenstilte besvarelsene fra fylkeskommunene, og i etterkant av dette har fylkeskommunene hatt mulighet til å kvalitetssikre sammenstillingen fra sine respektive byområder. De har i tillegg bidratt med utfyllende informasjon om skoleskyss og oppgitt regnskapstall for inntekter og utgifter til drift av kollektivtransport i 2024. Jernbanedirektoratet har kvalitetsikret og gitt innspill til det som står om takstsamarbeid.

Rapportens oppbygging

Kapittel 2 gir en sammenstilling av svarene fra fylkeskommunene på spørsmålene i oppdraget, på tvers av byvekst-/belønningsavtaleområdene.

Kapittel 3 gir noen oppsummerende betraktninger og refleksjoner rundt resultatene som er presentert i kapittel 2, samt anbefalinger for videre arbeid.

Kapittel 4 viser en sammenstilling av svarene fra hver fylkeskommune separat, og gir dermed et mer detaljert innblikk i hvert enkelt byområde.

2 SAMMENLIGNING PÅ TVERS AV BYOMRÅDENE

Kapitlet gir en sammenstilling av svarene fra fylkeskommunene knyttet til drift av kollektivtransport, på tvers av byområdene. Mer detaljert informasjon om hvert enkelt byområde fins i kapittel 4.

Kapittelet omhandler kostnader til drift av kollektivtransporten, inkludert hva som legges i begrepet «drift kollektiv» og hvordan man skiller de aktuelle byområdene fra resten av fylket. I tillegg viser kapittelet utviklingen i billettinntekter, bruken av belønningsmidler og bompenger, hvordan «ordinært kollektivtilbud» forstås og hvordan takstsamarbeid med jernbane er finansiert.

2.1 KOSTNADER TIL DRIFT AV KOLLEKTIVTILBUDET I AVTALEOMRÅDENE

2.1.1 Hva legges i begrepet «drift kollektiv»?

Svarene på oppdraget inneholder ikke detaljer nok til å kunne si nøyaktig hva fylkeskommunene legger i begrepet «drift kollektivtilbud». Med utgangspunkt i rapporteringen for 2022 som eksempel, har derfor årsrapporter fra byvekstområdene og kollektivselskapene samt belønningsavtalerapporter blitt gjennomgått for å få et bedre bilde av dette. Oppfølgingsspørsmål har også blitt stilt til noen av fylkeskommunene.

Det kan se ut som fylkeskommunene legger litt ulikt i begrepet «drift kollektivtilbud» og hvilke typer kostnader som kommer inn under dette. De fleste har bare tatt med kostnader til ruteproduksjon, mens noen også har inkludert små infrastrukturtiltak, kommunikasjonstiltak, samkjøring, nullutslipp kjøretøy/fartøy og lignende.

Det er også noe ulikt om utgifter til skoleskyss er inkludert i kostnadene til drift kollektiv. I mange av byområdene er det slik at en stor del av den ordinære skoleskyssen skjer i det ordinære tilbudet, og at det dermed kan være vanskelig å skille ut utgiftene og inntektene til skoleskyss. Ingen av fylkeskommunene ser imidlertid ut til å ha inkludert kostnader og inntekter til individuelt tilrettelagt skoleskyss. En nærmere beskrivelse av hvordan de ulike fylkeskommunene har inkludert skoleskyss, finnes i kapittel 5.

Tabell 2–1 gir en oversikt over hva fylkeskommunene har lagt i begrepet «drift kollektiv» og i hvilken grad kostnader og inntekter knyttet til skoleskyss er inkludert.

Tabell 2-1 Tabellen viser hvordan fylkeskommunene har tolket begrepet «drift kollektivtilbud».

Byområde	Hva legges i begrepet «drift kollektivtilbud»?	Er skoleskyss inkludert*
Osloområdet	Det ser ut til å i hovedsak være kostnader til ruteproduksjon på all offentlig kollektivtransport utenom tog.	Kostnader inkludert
Bergensområdet	I hovedsak kostnader til ruteproduksjon buss, Bybanen og Bybåtsambandene. Ser ut til at også kostnader til nullutslipp båt, kommunikasjonstiltak og samkjøring er inkludert, jamfør oversikten over bruk av belønningsmidler.	Kostnader ordinær skoleskyss er inkludert. Inntekter er ikke inkludert.
Nord-Jæren	Kostnader til ruteproduksjon buss.	Ja, både kostnader og inntekter
Trondheimsområdet	Det er lagt inn noen flere kostnader enn kun kostnader til ruteproduksjon buss. Blant annet er det inkludert kostnader til HjemJobbHjem, produksjon inn og ut av byområdet utført av regionbusser, drift infrastruktur i Miljøpakken (drift bussdepot, hvilebrakker etc.).	Kun inkludert kostnader VGS
Tromsø	Det er kostnader til ruteproduksjon buss i Tromsø by som legges i begrepet «drift kollektivtilbud».	Kostnader ordinær grunnskole og VGS er inkludert. Inntekter er ikke inkludert
Kristiansandsregionen	Kostnader til ruteproduksjon buss.	Ja, både kostnader og inntekter
Nedre Glomma	Kostnader til ruteproduksjon.	Nei
Buskerudbyen	Kostnader til ruteproduksjon buss og drift billett-/informasjonssystem.	Ja, både kostnader og inntekter
Grenland	Kostnader til ruteproduksjon buss.	Kostnader ordinær grunnskole og VGS er inkludert. Inntekter er ikke inkludert

*Alle ser ut til å holde individuelt tilrettelagt skoleskyss utenom, og at kostnader og inntekter til dette ikke er inkludert i beløpene.

Beløpene som benyttes til andre tiltak enn ren ruteproduksjon, antas å utgjøre en svært liten del av de totale kostnadene til drift kollektiv, hvor kostnader til ruteproduksjon vil være dominerende. Det samme gjelder kostnader og inntekter knyttet til skoleskyss. Sammenstillingen under tar derfor utgangspunkt i beløpene som fylkeskommunene har rapportert, selv om de kan ha tolket begrepet «drift kollektivtilbud» litt ulikt.

2.1.2 Utfordring med å skille byområdet fra resten av fylket

Flere fylkeskommuner peker på at det kan være utfordrende å si nøyaktig hvor mye midler som brukes på kollektivtransport i byområdet og hvor mye som brukes i resten av fylket. Kontraktene og bussene går ofte både i byområdene og omlandet rundt.

I noen tilfeller er det mulig å hente ut kostnadstall fra egne kontraktsområder som gjelder byområdene. I leveranseavtalen mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB er det for eksempel avtalt at AtB skal ha budsjett og regnskap som hensyntar to separate tilskuddsøkonomier.

I andre tilfeller går kontraktene over byområdegrensene. Som regel er allikevel byområdet så dominerende at det ikke oppleves som en utfordring at det geografiske området i kontrakten ikke er identisk med området som inngår i byområdet. Administrative kostnader til eksempelvis utvikling og oppfølging av kontrakter, fordeles gjerne etter avtalte nøkkeltall.

For byvekstavtalen for Osloområdet er det bare et begrenset avvik mellom avtaleområdet og det området der Ruter har ansvar for kollektivtilbudet. Det har derfor ikke vært vurdert som hensiktsmessig å etablere separate nøkkeltall for dette avtaleområdet.

For noen, som for eksempel Kristiansandsregionen, er det mer utfordrende å beregne nøyaktig hva billettinntektene er for det aktuelle området. Dette skyldes blant annet at det ikke er tvungen validering ved påstigning. Men flere virker likevel og ha en ganske god formening om hvor mye av produksjonen og billettinntektene som tilhører byområdet. Dette oppgis eksempelvis av Troms og Vestland fylkeskommuner.

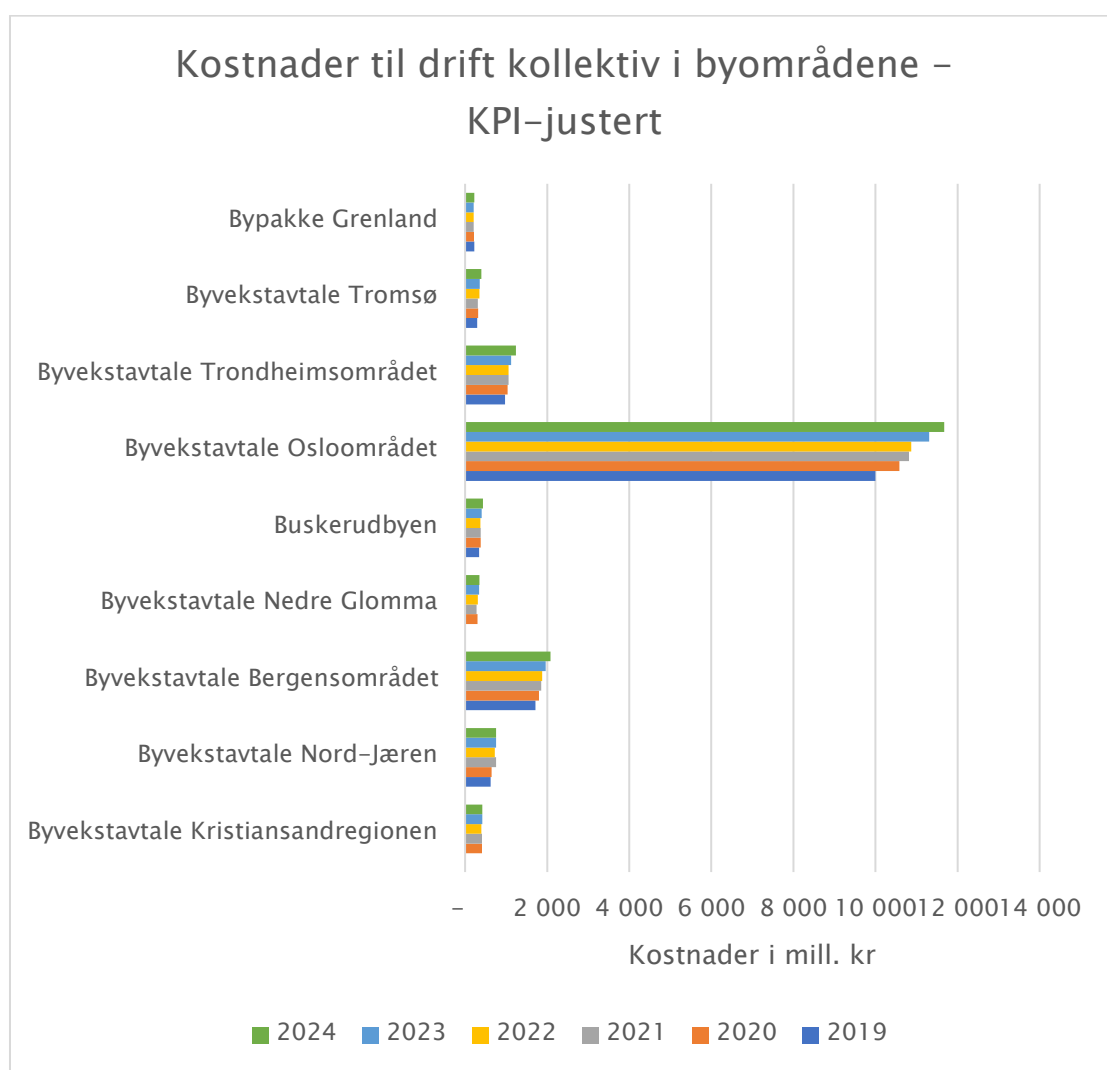
Det er derfor noe usikkerhet knyttet til hva de samlede kostnadene til drift av kollektivtransport i byområdene er, men vi anser denne usikkerheten er så liten at den ikke påvirker resultatene av betydning.

2.1.3 Kostnader til drift kollektivtransport i byområdene

Samlede kostnader til drift kollektivtransport i byområdene er vist i Figur 2–1 og i Figur 2–2. Siden kostnadene til drift av kollektivtransporten i Osloområdet er så store i forhold til de andre byområdene, har vi i Figur 2–2 valgt å vise samlede kostnader i byområdene uten Osloområdet. Det gjør det lettere å se utviklingen i kostnader i de andre byområdene.

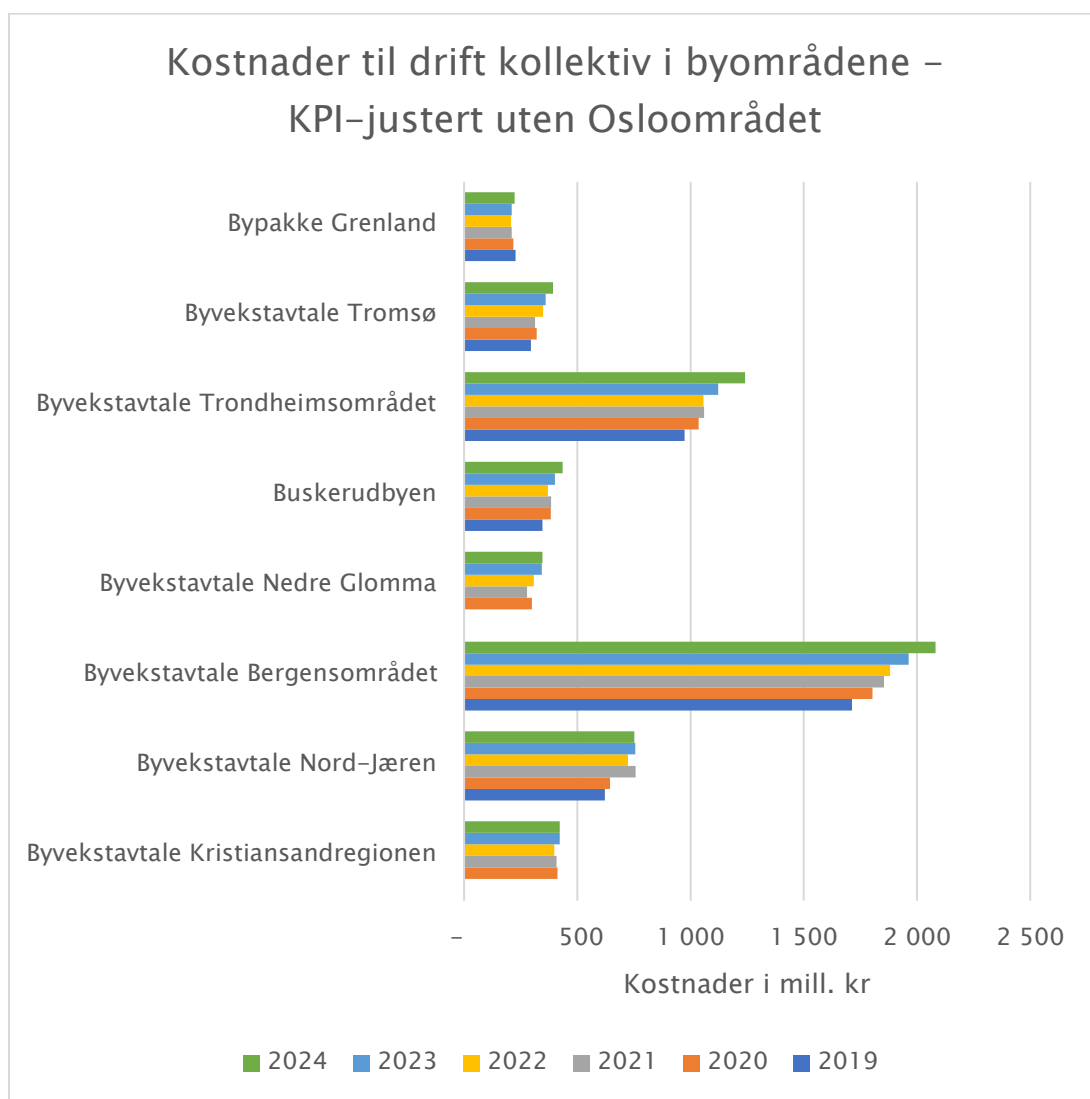
Alle byområdene har hatt en kostnadsvekst fra 2020 til 2024 og mellom 2022 og 2024, utover generell prisvekst. Dette kommer imidlertid ikke så tydelig fram i figuren, men er vist i Tabell 2–2. Den prisjusterte kostnadsveksten fra 2022 til 2024 ligger på mellom 4 prosent (Nord-Jæren) og 18 prosent (Buskerudbyen). I Osloområdet har den prisjusterte kostnadsveksten vært på 7 prosent i samme periode.

Parallelt med at Statens vegvesen har skrevet denne rapporten, har det blant annet også kommet en rapport fra KS som omhandler kostnadsveksten i kollektivsektoren og mulige årsaker til denne (*Fylkeskommunal kollektivtransport under kraftig kostnadspress* (mai 2025)¹).



Figur 2–1 Totale kostnader til drift kollektivtransport i byområdene (beløp i millioner kroner, KPI-justert).

¹ [kostnader-kollektiv-undersokelse-mai25.pdf](#)



Figur 2-2 Totale kostnader til drift kollektivtransport i byområdene utenom Osloområdet (beløp i millioner kroner, KPI-justert 2024).

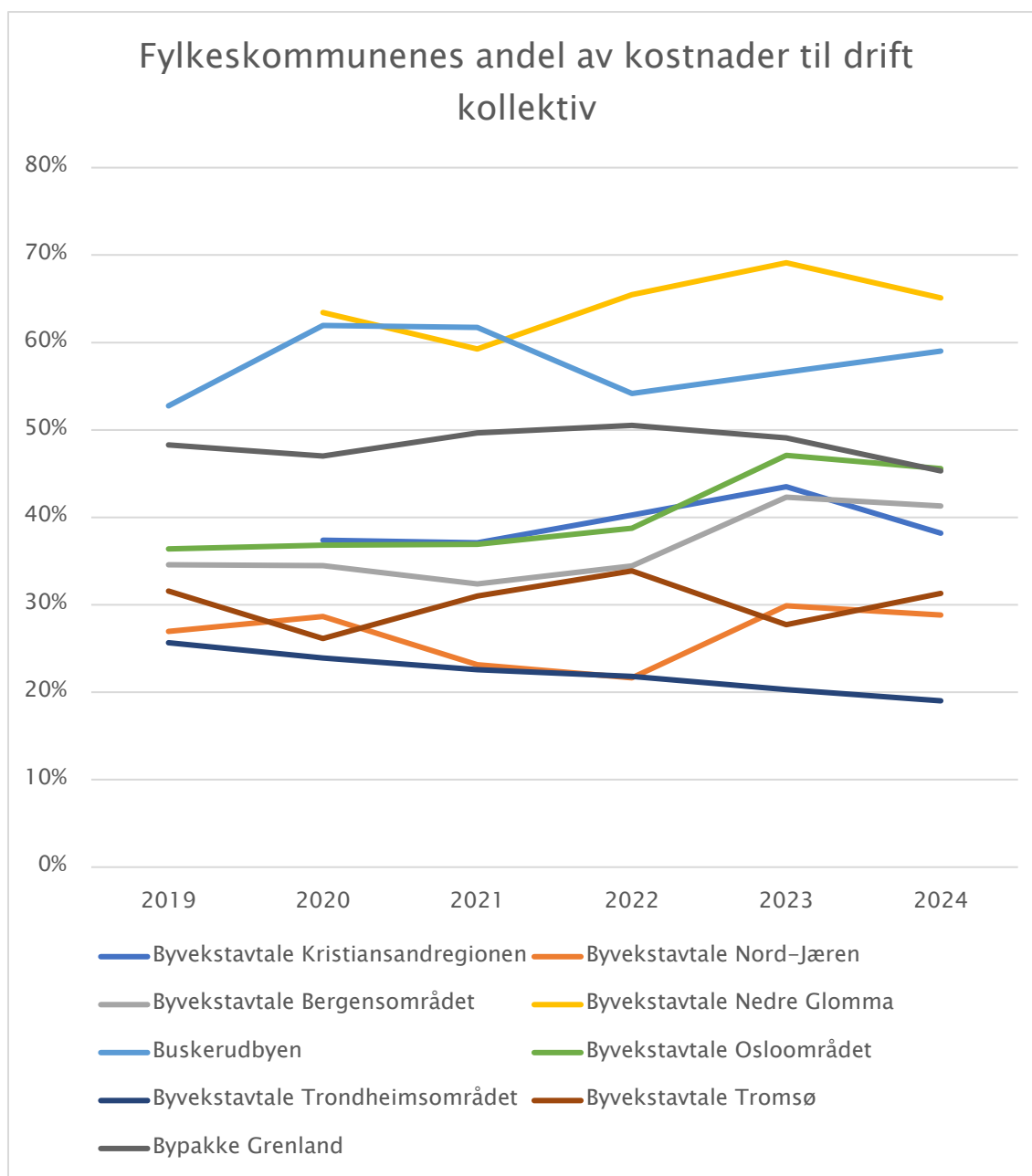
Tabell 2-2 viser endring i kostnader til drift kollektivtilbudet i de ulike byområdene fra 2020 til 2024.

Tabell 2-2 Endring i kostnader til drift kollektivtilbudet i de ulike byområdene fra 2020 til 2024 og fra 2022 til 2024 (KPI-justert).

Byområde	Endring i kostnader (KPI-justert) til drift kollektivtilbudet fra 2020 til 2024	Endring i kostnader (KPI-justert) til drift kollektivtilbudet fra 2022 til 2024
Byvekstavnale Osloområdet	10 %	7 %
Byvekstavnale Bergensområdet	15 %	11 %
Byvekstavnale Nord-Jæren	17 %	4 %
Byvekstavnale Trondheimsområdet	20 %	17 %
Byvekstavnale Tromsø	20 %	13 %
Byvekstavnale Kristiansandsregionen	3 %	6 %
Byvekstavnale Nedre Glomma	14 %	13 %
Buskerudbyen	14 %	18 %
Bypakke Grenland	3 %	8 %

2.1.4 Fylkeskommunens andel av kostnader til drift kollektivtilbud i byområdet

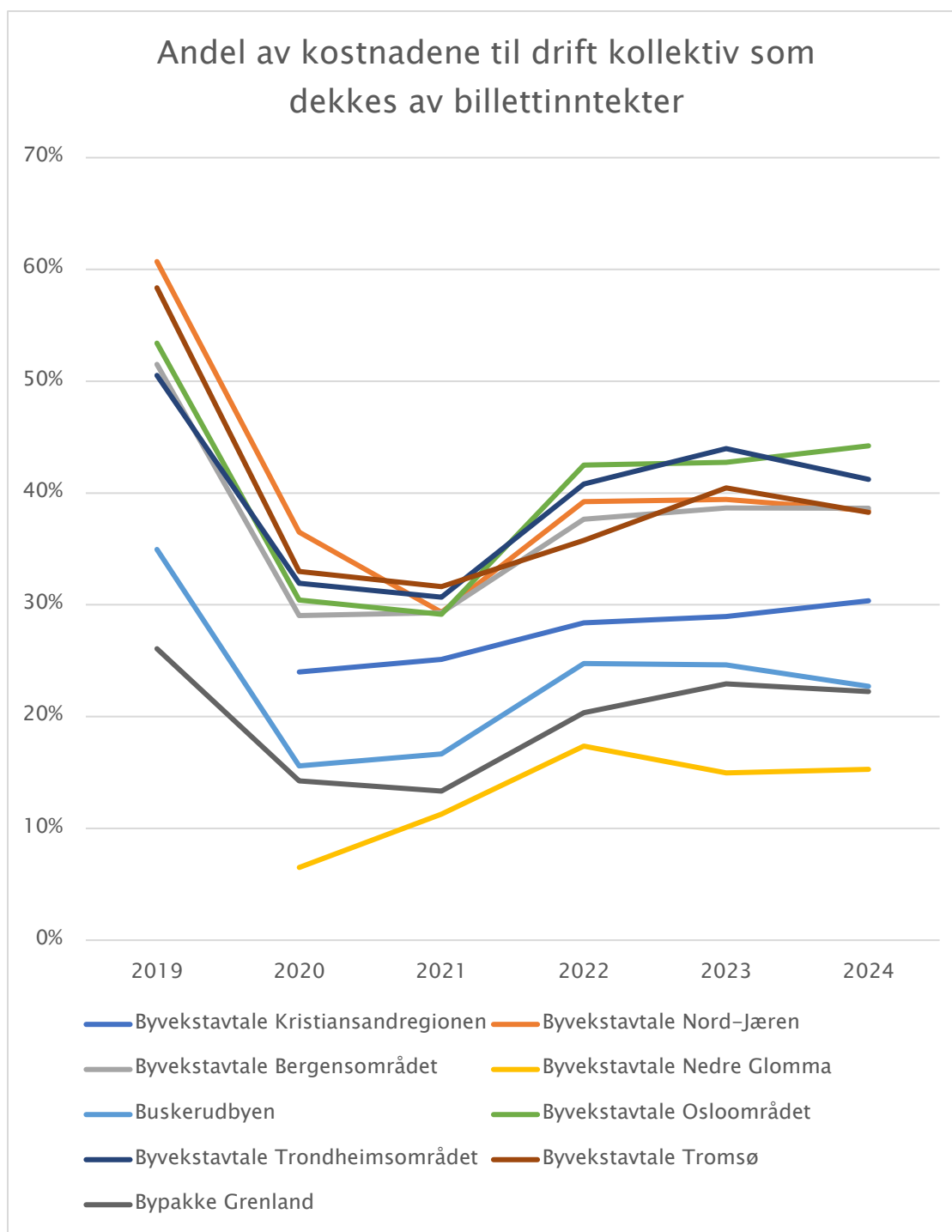
Figur 2-3 viser fylkeskommunenes andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i byområdene (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samlet). Det ser ut til at noen av de minste byområdene, særlig Nedre Glomma og Buskerudbyen, bruker en større andel av fylkeskommunale midler til drift av kollektivtilbudet enn de største byområdene som Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Troms fylkeskommune bruker også en forholdsvis lav andel fylkeskommunale midler på drift kollektiv i byområdet.



Figur 2-3 Fylkeskommunenes andel av kostnadene til drift kollektivtransport i byområdene.

2.2 UTVIKLING I BILLETTINNTEKTER I AVTALEOMRÅDENE

Figur 2-4 viser hvor stor andel av kostnadene til drift kollektivtransport som dekkes av billettinntektene i byområdene i årene 2019–2024. For de fire største byene som har tall for 2019, ser vi at kostnadsøkningen til drift kollektivtransport har vært høyere enn økningen i billettinntektene, og at andelen av kostnadene som billettinntektene dekker, er betraktelig lavere i 2024 enn den var i 2019. Figuren viser også at i de fire største byområdene og Tromsø, dekkes en høyere andel av kostnadene av billettinntekter enn i de andre mindre byområdene.

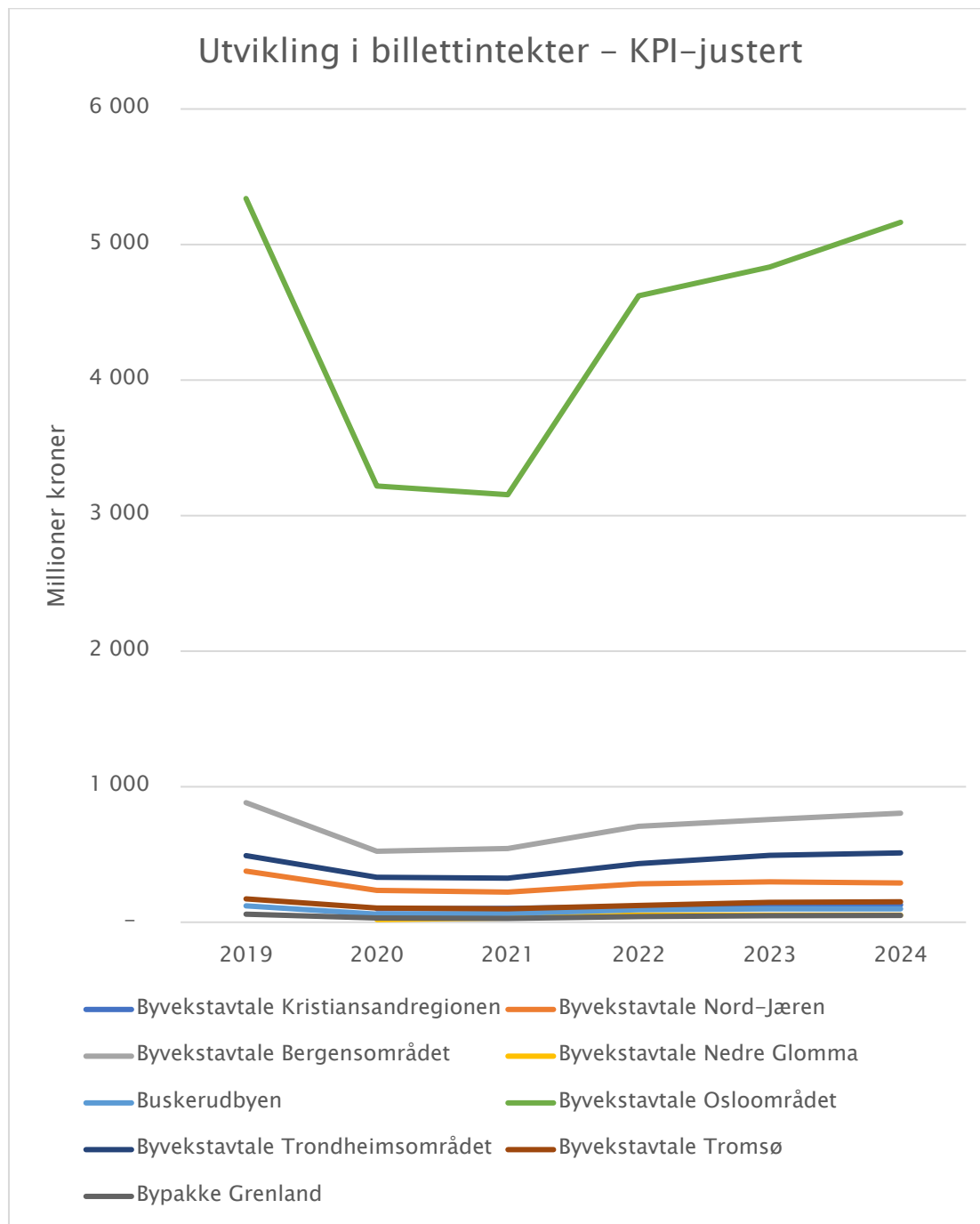


Figur 2-4 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i byområdene som dekkes av billettinntekter.

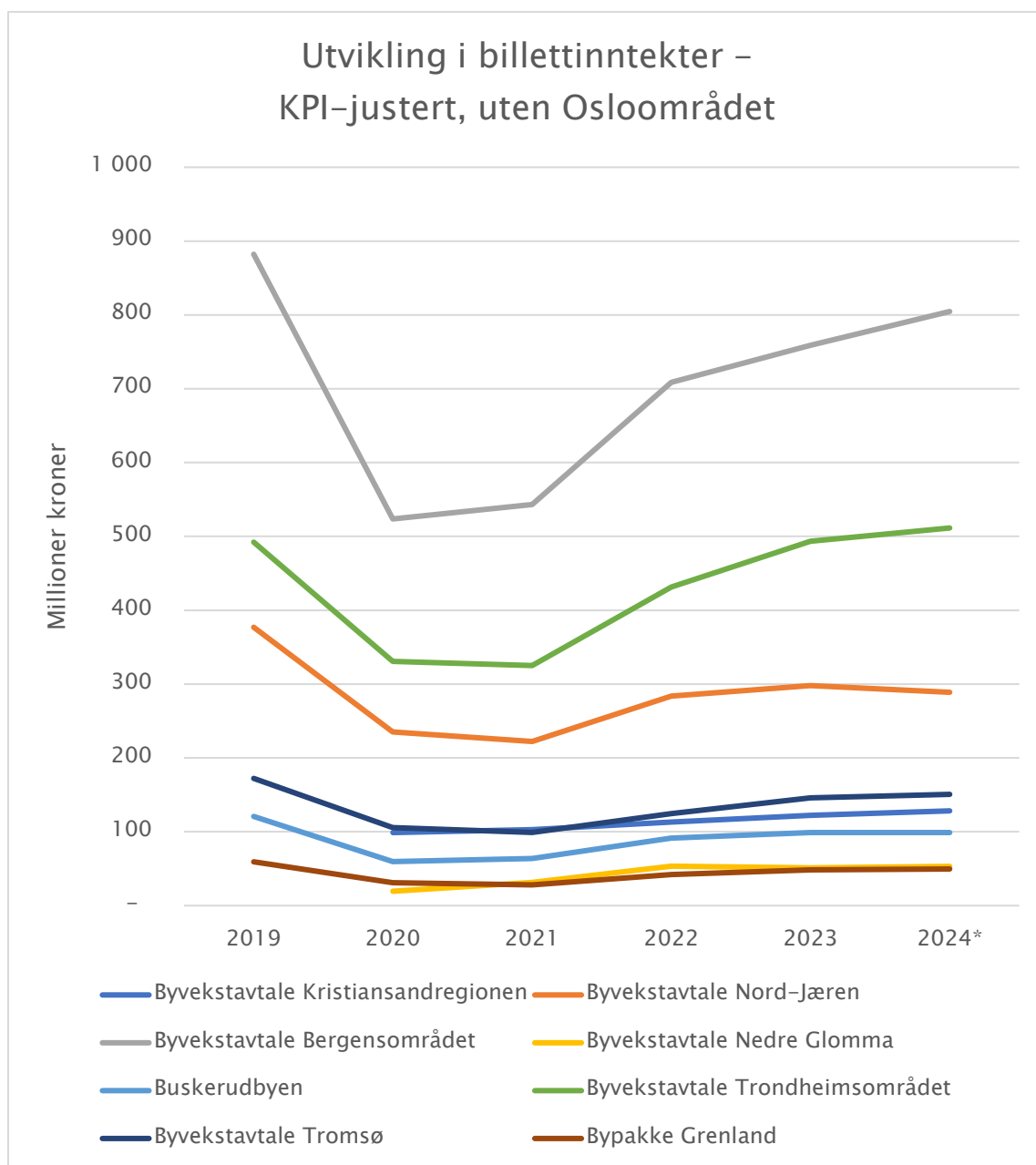
Figur 2-5 og Figur 2-6 viser utviklingen i billettinntekter for henholdsvis alle byområdene og byområdene unntatt Osloområdet.

Alle byområdene hadde en nedgang i billettinntekter under pandemien (2020 og 2021) fra 2019. Alle har deretter hatt en stigning i billettinntekter etterpå, men det

er kun Oslo- og Trondheimsområdet som ser ut til å ha kommet opp på samme nivå som før pandemien.



Figur 2-5 Utvikling i billettinntekter i byområdene (millioner 2024-kroner).



Figur 2-6 Utvikling i billettinntekter i byområdene unntatt Osloområdet (millioner 2024-kroner).

Ser man på utviklingen i antall passasjerer på kollektivtransport med buss, har alle byområdene hatt en økning fra 2019 til 2023 bortsett fra Grenland som fortsatt ligger litt under 2019-nivå (se Tabell 2-3). I Tromsø er antall passasjerer 38 prosent høyere i 2023 enn i 2019, mens i Stavanger og Trondheim, henholdsvis 26 prosent og 21 prosent høyere. Det må presiseres at byområdene er litt ulikt definert i SSB sine statistikker enn byvekstavtaleområdene.

Tabell 2–3 Endring i antall passasjerer på kollektivtransport med buss fra 2019 til 2023 i byområdene, slik de er definert av SSB (Kilde: SSB Tabell 06672), og endring i billettinntekter fra 2019 til 2023 (informasjon om billettinntekter i 2019 mangler for Kristiansand og Nedre Glomma).

Byområde (definert av SSB)	Endring i antall passasjerer fra 2019 til 2023	Endring i billettinntekter fra 2019 til 2023 (KPI-justert)
Oslo	4 %	–9,5 %
Bergen	8 %	–14 %
Stavanger	26 %	–21 %
Trondheim	21 %	0,2 %
Tromsø	38 %	–15 %
Kristiansand	13 %	–
Nedre Glomma	11 %	–
Drammen	4 %	–18 %
Grenland	–3 %	–19 %

Tabell 2–3 viser også endringen i billettinntekter fra 2019 til 2023 for noen av byområdene (det mangler informasjon om billettinntektene i 2019 fra de andre byområdene). Vi ser at på tross av at det har vært en økning i antall passasjerer, så har det vært en betydelig nedgang i billettinntekter i alle byområdene bortsett fra Trondheim (for Kristiansand og Nedre Glomma mangler vi informasjon om billettinntektene i 2019). Tallene for 2024 viser at det fortsatt bare er Trondheim som har billettinntekter i 2024 over nivået som var i 2019 (KPI-justerte tall).

Den samme trenden viser også rapporten «*Status for buss og annen kollektivtransport*» som er laget på oppdrag fra NHO Transport.² Rapporten viser at passasjertallet på kollektivtransport (buss, tog, båt og t-bane/trikk) i 2023 samlet for Norge, ligger 0,7 prosent under 2019-nivå, men at busstransport ligger én prosent over 2019-nivå. Rapporten viser at samlede billettinntekter fra kollektivtrafikken i 2023 ligger 11 prosent under nivået i 2019 i faste kroner.

Mulige årsaker til at billettinntektene ikke er på 2019-nivå ennå, på tross av passasjervekst, kan være:

- **Flere omstigninger.** Endring i rutestruktur som innføring av matebusser til hovedlinjer, gjør at flere må bytte buss på sin reise. Da vil det telle som to reiser, selv om det i praksis er én reise og kun én billett som kjøpes.
- **Utviklingen i takstsystemene.** Tilskudd til reduserte billettpriser har blant annet bidratt til at billettprisene har blitt holdt relativt lavt. Utvidelse av soner som eksempelvis i Trondheim, har også bidratt til reduserte billettinntekter.

² [Status-for-buss-og-annen-kollektivtransport_rapport-2024.pdf](#).

- **Sniking.** Flere fylkeskommuner melder om økt problem med sniking på bussen, slik at flere av de reisende ikke betaler billett.

Det er store variasjoner i billettpriser i de ulike avtaleområdene. Tabell 2–4 gir eksempler på priser for enkeltbillett i én sone per 1. mars 2025. Prisene er hentet fra de ulike fylkeskommunene/kollektivselskapene sine nettsider. Det tas forbehold om at fins billettyper som ikke er med i tabellen, og at priser kan være endret etter 1. mars 2025. Tabellen viser priser ved kjøp av billett i app. De fleste tar gebyr for kjøp av billett om bord. I Østfold fylke og Buskerud fylke er prisene for enkeltbillett i avtaleområdene Nedre Glomma og Buskerudbyen lavere enn prisen for én sone ellers i fylkene.

Tabell 2–4 Eksempler på billettpriser for kollektivtransport per 1. mars 2025 i avtaleområdene (Kilde: fylkeskommunene/kollektivselskapene sine nettsider).

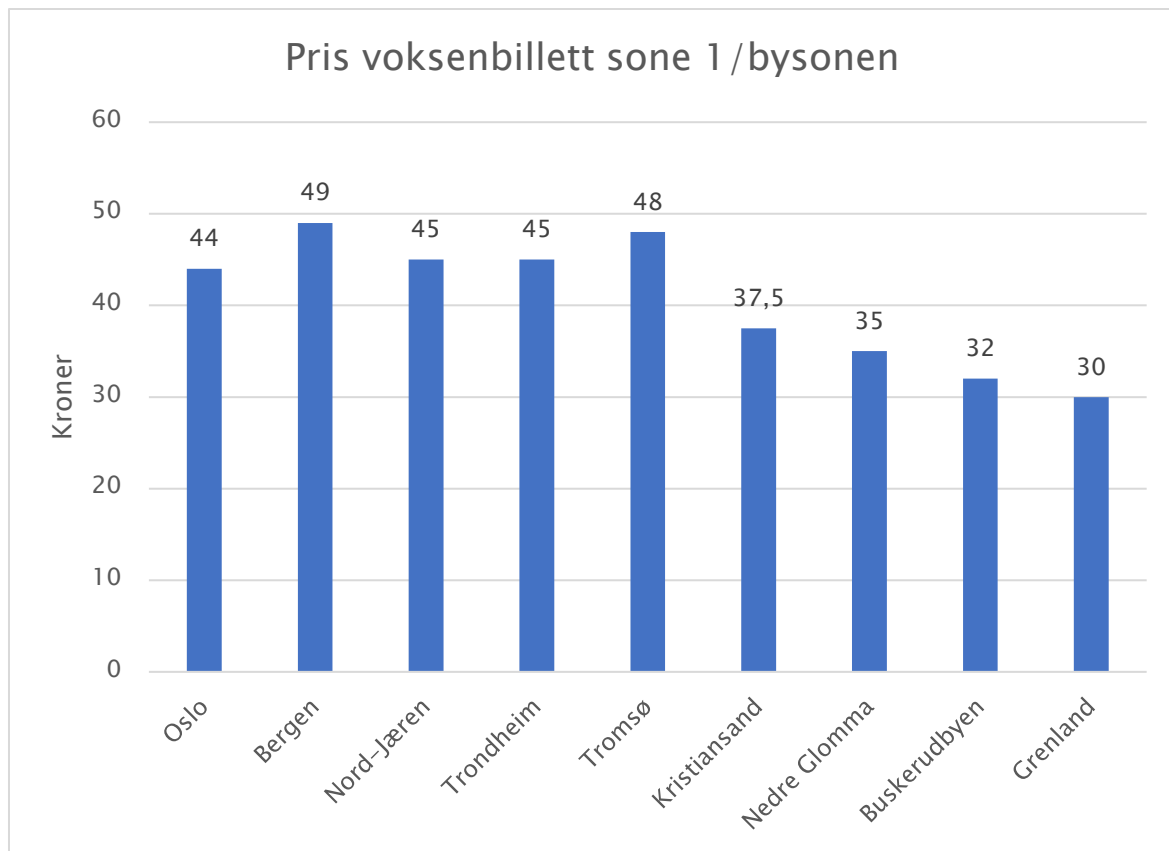
Enkeltbilletter 1 sone Pris ved kjøp i app ¹	Oslo	Bergen	Nord-Jæren	Trondheim	Tromsø	Kristiansand	Nedre Glomma	Buskerudbyen	Grenland
Voksen	44	49	45	45	48	37,50	35 ²	32 ³	30
Pris utenom rushtid – voksen	–	–	–	–	26	–	–	–	–
Barn 6–17 år og honnør	18 og 22	25	23	22	24	18,75	18 ²	16 ³	25
Barn under 6 år	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Studentpris	–	29	23	–	–	–	–	–	–
Vernepliktige	18	29	23	22	24	18,75	–	16	–
Rabatt basert på hvor ofte du reiser	Ja	Ja	–	Ja	–	–	–	–	–
Varighet enkeltbillett én sone	1 time	1 time	1 time	90 minutter (180 min kveld/helg)	90 minutter	2 timer	90 minutter	45 minutter	1 time
Størrelse sone 1 i byvekstavtaleområdet med utgangspunkt i bysentrum	Sone 1: Dekker Oslo og deler av nabo- kommunene Bærum, Lørenskog og noe av Nordre Follo	Sone A: Bergen, Askøy, Øygarden, Bjørnafjorden, Alver. I tillegg Osterøy, Fedje, Austrheim	Sone 1: Nord-Jæren (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg)	Sone 1: Byvekstavtale- området (Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun og Orkland)	Sone 1: Hele Tromsø kommune	Hovedregel: Én sone utgjør én kommune.	Sone 1: Nedre Glomma (Sarpsborg og Fredrikstad)	Sone 1: Buskerudbyen (Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg)	Sone 1: Grenland (Porsgrunn, Skien og Siljan)

¹De fleste har tillegg i prisen for kjøp om bord – enten bare på voksenbillett eller også for andre kundegrupper.

²Spesialpriser innenfor Sarpsborg og Fredrikstad.

³Prisen gjelder kun Buskerudbyen.

Figur 2–7 illustrerer prisen for voksenbillett for reiser i én sone (for Nedre Glomma og Buskerudbyen, avtaleområdet). Figuren viser at billettprisene varierer mellom 30 kroner (Grenland) og 49 kroner (Bergen) for en voksenbillett i bysonen/sone 1.



Figur 2–7 Pris for voksenbillett kjøpt i app for reise i én sone eller i avtaleområdet (Nedre Glomma og Buskerudbyen) (Pris per 1. mars 2025).

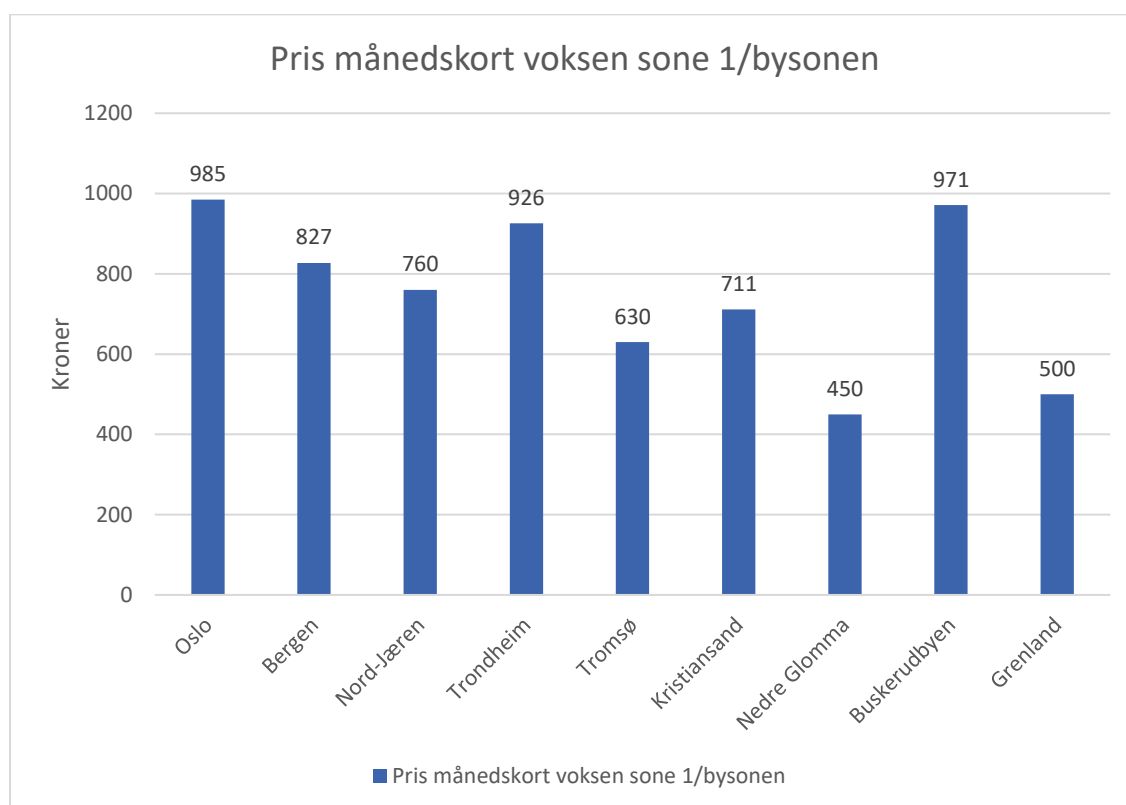
Byområdene har en rekke rabattordninger på enkeltbillett som for eksempel tilbud om familiebilletter, kominasjonsbilletter buss–båt, billig eller gratis reise for barn i barnehage/skole på formiddagen, fritidsbillett for barn og eldre om ettermiddag og kveld og fleksibilletter/klippekort. I tillegg har mange takstsamarbeid med jernbanen. Dette omhandles nærmere i kapittel 2.5.

Tromsø har lavere pris utenom rush, det vil si hverdager fra 09:00–14:00 og 17:00–01:00. I disse tidsrommene koster en voksenbillett 26 kroner.

Ruter har i Oslo og Akershus en prøveordning med dynamisk prising etter hvor mye man reiser. Med *Reis* opparbeider man seg en personlig rabatt basert på hvor mange enkeltbilletter man har kjøpt de siste 30 dagene. Jo mer man reiser, jo høyere blir rabatten. Bergen og Trondheim har også innført dynamisk prising med rabatt på enkeltbilletten når du reiser flere ganger per måned.

De fleste avtaleområdene har forholdsvis store soner, slik at man kan reise langt innenfor én sone. Det innebærer at det er forholdsvis billig å reise langt. Hvor lenge en enkeltbillett varer, varierer mellom byområdene fra 45 minutter i Buskerudbyen til to timer i Kristiansand og 3 timer i Trondheim på kveldstid og i helgene. I mange av byene er det slik at varigheten på billetten øker, når man krysser soner.

De ulike byområdene tilbyr en rekke andre billettprodukter som eksempelvis periodebilletter, og prisene på disse varer mellom byområdene. Figur 2–8 viser hvordan prisen på 30-dagers periodebillett for voksen varierer i pris mellom 450 kroner (Nedre Glomma) og 985 kroner (Oslo).



Figur 2–8 Pris for månedskort for én sone/bysonen i de ulike byområdene per 1. mars 2025.

Tabell 2–5 gir eksempler på andre billettprodukter og priser i byområdene.

Tabell 2-5 Eksempler på ulike typer periodebilletter i avtaleområdene (priser per 1. mars 2025) (Kilde: fylkeskommunene/kollektivselskapene sine nettsider).

Periodebillett 1 sone	Oslo	Bergen	Nord-Jæren	Trondheim	Tromsø	Kristiansands-området	Nedre Glomma	Buskerudbyen	Grenland
24 timer – voksen	132	123	120	135	133 ⁴	124	75 ²	96	140
7 dager – voksen	366	272	310	315	311 ⁴	313	150 ²	388	150
30 dager – voksen	985	827	760	926	630 ⁴	711 ¹	450 ²	971	500
180 dager – voksen	–	4135	–	4630	–	3555 ¹	–	–	2280
Eks. på andre tjenester og rabattordninger	365-dagerskort (voksen: 9 850)	Samkjøring	HjemJobbHjem 365-dagerskort (voksen: 7 600)	Samkjøring Bildeling HjemJobbHjem 9t2 ³	7 dagers sommerbillett hele Troms Ungdom TOTAL	Gratis studentkort for tilflyttere	Nedre Glommakortet – inkl. 365-dagerskort (voksen: 4 500)	Brakar 9/14 365-dagerskort (voksen: 9 710) Samkjøring	Flex 30/30 (30 turer i løpet av 30 dager)
30 dager barn 6–17 år	327	413	299	370	250 ⁴	320 ¹	390	486	360
30 dager honnør	493	413	380	370	315 ⁴	473 ¹	420	486	390
30 dager student	591	496	380	555	–	418 ¹	500	651	390
30 dager ung voksen	327 (–19 år) ³	413 (16–20 år)	299 (–22 år)	555 (–19 år)	348 (18–29 år) ⁴	353 ¹ (18–19 år) 473 ¹ (20–29 år)	390 (–19 år)	452 (–20 år)	360 (6–19 år) 390 (20–29 år)

¹Prisen gjelder Kristiansandsområdet (Kristiansand og Vennesla). Ellers litt dyrere for 1 sone i resten av fylket.

²Pris for området Sarpsborg og Fredrikstad.

³Mellom kl. 9 og kl. 14 kan barnehager og grunnskoler i Trondheim kommune reise gratis innenfor kommunen. Ordningen er finansiert av Den kulturelle skolesekken i Trondheim kommune ([9t2 - AtB](#)).

Oppsummert kan det sies at forskjellene i priser er forholdsvis store mellom byområdene. Dette kan tyde på at betalingsvilligheten for de reisende, kunne ha vært bedre utnyttet i noen av byområdene. På den andre siden, kan det kanskje være naturlig at det er forskjell med tanke på at byområdene er ulike, og at kollektivtransporten har ulik posisjon i de ulike områdene.

I byområder hvor andelen som reiser kollektivt ikke er så høy, kan det å sette ned billettprisene være et virkemiddel som kan få flere til å reise kollektivt. Samtidig vet vi fra forskning at lavere billettpris ikke er det mest effektive virkemidlet for å få flere til å reise kollektivt. Fearnley mfl. (2023)³ konkluderer eksempelvis med at reisetid, frekvens og fremkommelighet (punktlighet) for kollektivtransporten, vil være de viktigste faktorene for å maksimere brukernytten, og dermed få flere til å velge å reise kollektivt i stedet for å kjøre bil.

Tromsø har innført lavere billettpris utenom rush som virkemiddel. Forskning viser at nye måter å prise kollektivbilletter, som å differensiere prisen mellom rushtid og andre perioder, kan øke andelen som reiser kollektivt, gi en jevnere passasjerstrøm og gi mer effektiv inntektssikring.⁴ Dersom lavere billettpris utenom rushtiden gjør at passasjerer flytter sine reiser fra rushtiden, vil man kunne få mindre trengsel i den mest travle perioden og få utnyttet bussmateriellet bedre.

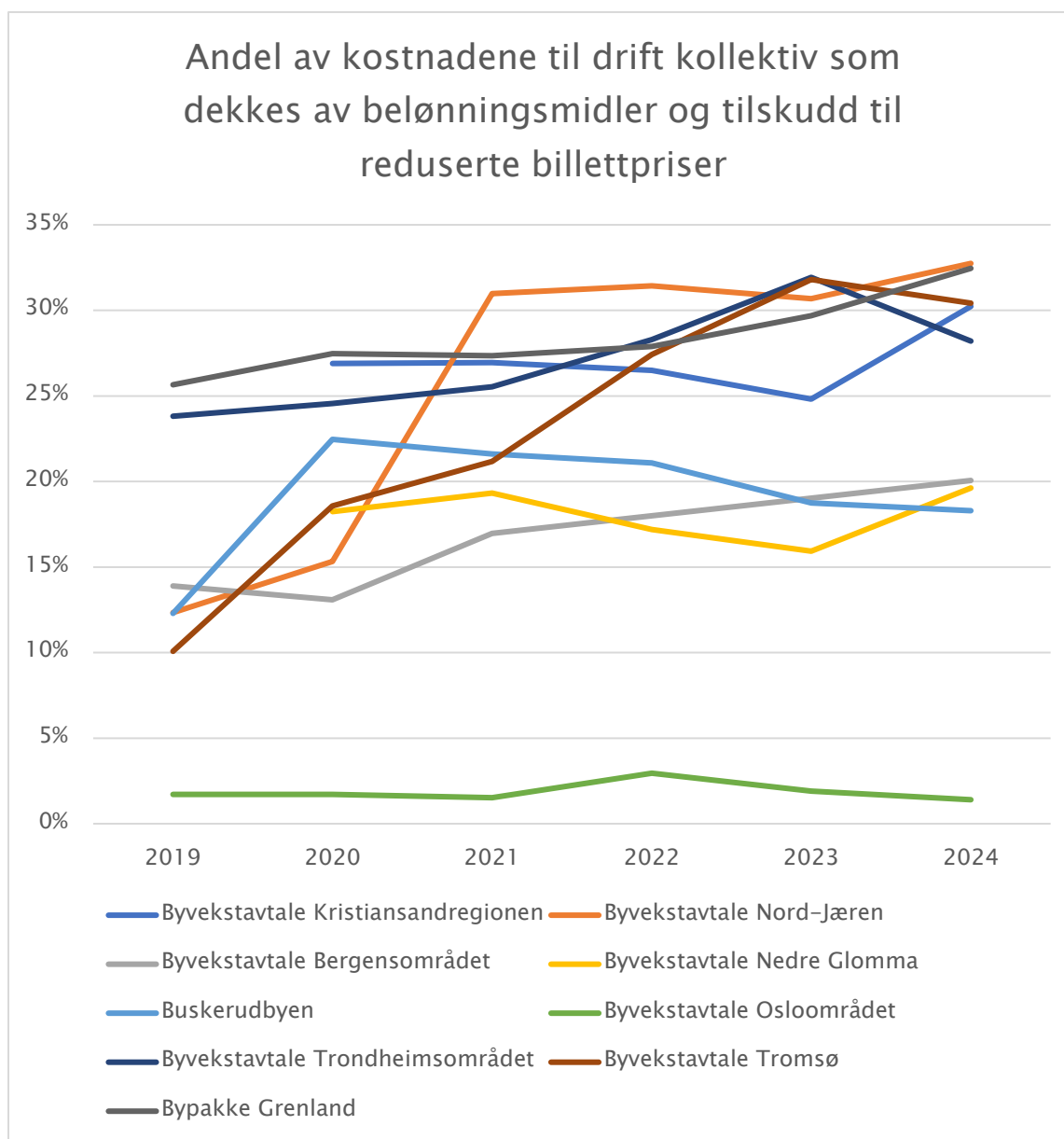
De siste årene har de statlige midlene til byområdene blitt mindre øremerket ved at blant annet tilskudd til reduserte billettpriser, ikke gis som et eget tilskudd, men inngår i «tilskudd til byvekstavgifter» for Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansand. Denne endringen har skjedd blant annet på grunn av at billigere billettpriser ikke nødvendigvis er det beste tiltaket for å få flere til å reise kollektivt.

2.3 BRUK AV BELØNNINGSMIDLER OG BOMPENGER TIL DRIFT KOLLEKTIV

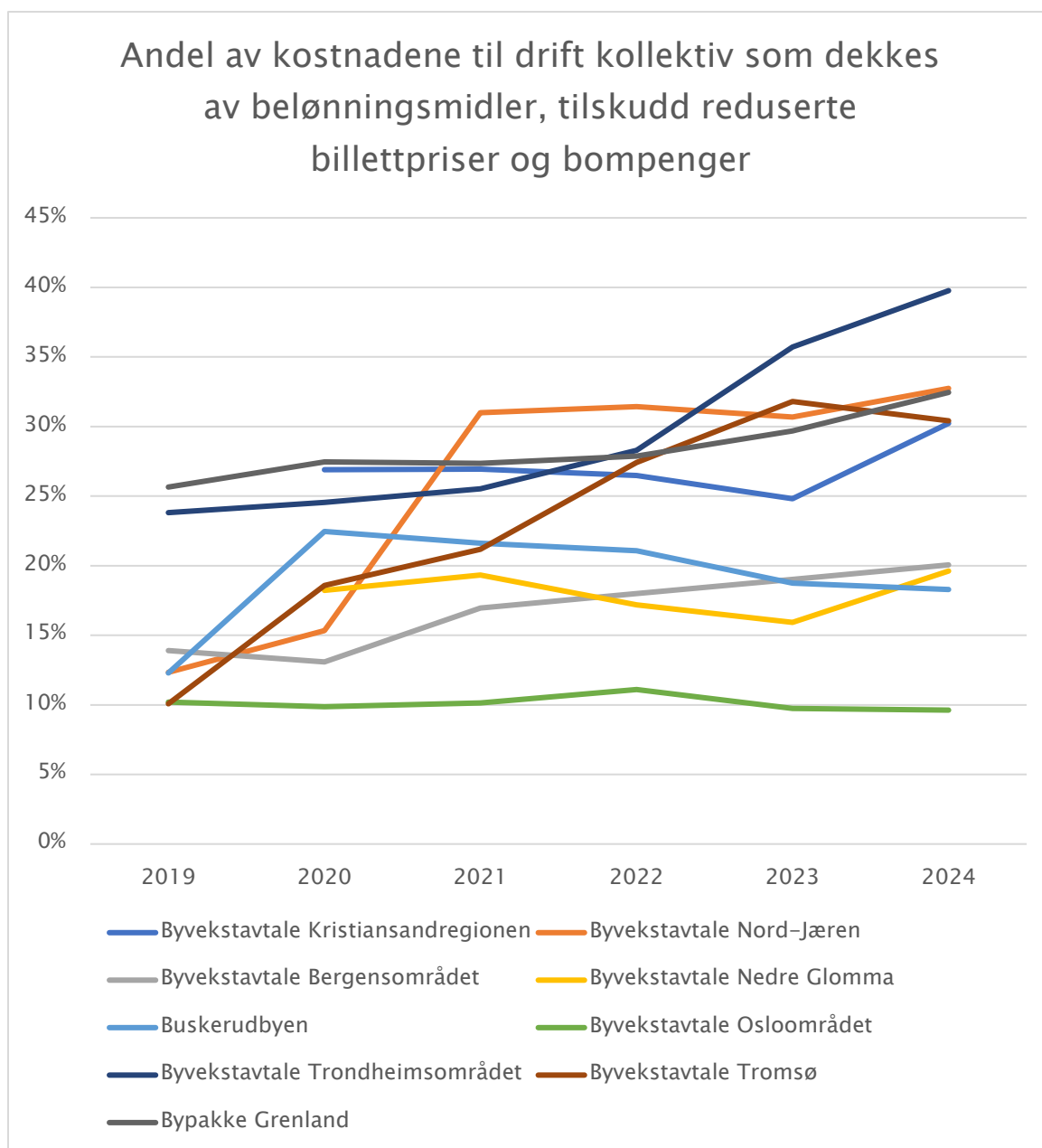
Figur 2–9 viser hvor stor andel av kostnadene til drift kollektivtransport som finansieres av belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser. I Figur 2–10 er også bompenger tatt med. Oslo har finansiert drift av kollektivtransporten med bompenger i hele perioden 2019 til 2024 (og også i mange år før dette), mens Trondheim har gjort det i 2023 og 2024.

³ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=76280>

⁴ <https://www.toi.no/forskningsomrader/marked-og-styring/billigere-a-reise-kollektivt-utenom-rushen-kan-gi-flere-reisende-article33400-1674.html>



Figur 2-9 Belønningsmidler og tilskudd til reduserte billettpriser sin andel av totale kostnader drift kollektivtransport i byområdene.



Figur 2-10 Belønningsmidler, tilskudd til reduserte billettpriser og bompenger (Oslo og Trondheim) sin andel av totale kostnader drift kollektivtransport i byområdene.

Figurene viser at det varierer hvor stor andelen som finansieres av belønningsmidler, tilskudd til reduserte billettpriser og bompenger, er i de ulike byområdene. Andelen har de to siste årene vært høyest i Trondheimsområdet, Tromsø, Grenland, Kristiansand og Nord-Jæren.

I Trondheim, Tromsø og Nord-Jæren har det også vært en ganske stor økning de siste årene i andelen av driften som dekkes av belønningsmidler, tilskudd reduserte billettpriser og bompenger (Trondheim).

Alle oppgir å bruke belønningsmidlene til å utvikle og forbedre kollektivtransporten, både med hensyn til frekvens, kapasitet og pris. Belønningsmidler har i tillegg blitt benyttet til elektrifisering, økt markedsførings- og kommunikasjonstiltak, digitale tjenester, mobilitetstiltak, samkjøring (eks. Askøy og Øygarden) og fremkommelighetstiltak for bussen, holdeplasser og knutepunkter.

Noen har benyttet midlene til reduserte kollektivtakster til å redusere prisen på periodekort og lignende (eks. Kristiansandsregionen), mens andre har benyttet det til å ha lave enkeltbilletter (eks. Buskerudbyen og Grenland).

2.4 DEFINISJON AV «ORDINÆRT KOLLEKTIVTILBUD» OG KONSEKVENSER AV

ENDRING I RAMMETILSKUDD

Tabell 2.6 viser hvordan fylkeskommunene har definert hva «ordinært kollektivtilbud» er i byområdet. Som tabellen viser, er det kun Trondheim, Tromsø og Grenland som har definert hva et nullpunkt for det ordinære kollektivtilbudet er. I Trondheim og Tromsø er det definert med utgangspunkt i fylkeskommunalt tilskudd til drift av kollektivtilbudet, mens det i Grenland er definert i rutekilometer produsert.

Det pekes på ulike årsaker til at man ikke har definert et nullpunkt for ordinært kollektivtilbud. I Osloområdet pekes det på at tilbudet vil være i kontinuerlig utvikling blant annet pga. befolkningsvekst og endringer i infrastruktur og fremkommelighet i veinettet. Andre peker på at man har hatt belønningsmidler i mange år, og at det kan være vanskelig å si hva som ville vært et ordinært tilbud i dag uten belønningsmidlene.

Det kan imidlertid virke som om fylkeskommunene har tolket begrepet «nullpunkt» noe ulikt. Agder fylkeskommune oppgir for eksempel at det ikke er definert et nullpunkt, mens det i byvekstavtalen for Kristiansandsområdet står at «*Drift av busstilbudet finansieres av fylkeskommunenes ordinære tilskudd og bidrag fra byvekstavtalen. Fylkeskommunens tilskudd skal minimum tilsvare tilskuddet i 2023 og prisjusteres årlig. Nivået i 2023 var om lag 160 mill. kr*». Dette kan tolkes som et slags nullpunkt.

Tabell 2–6 Oversikt over hvordan ordinært kollektivtilbud/nullpunkt er definert i de ulike byområdene.

Fylkeskommune – byområdet	Er det definert ordinært tilbud/nullpunkt	Hvorfor/hvorfor ikke?
Oslo og Akershus – Osloområdet	Nei	Nullpunkt er tolket som selve kollektivtilbudet, og det er ikke definert et nullpunkt. Det pekes på at tilbudet er under kontinuerlig utvikling, og at selv om statlige belønningsmidler er brukt til å finansiere særskilt styrking av tilbudet, kan det over tid være en utfordring å «fryse» en liten del av tilbudet i et nettverk som er under kontinuerlig utvikling.
Vestland – Bergensområdet	Nei	Det er ikke fastsatt et eget nullpunkt eller kronebeløp for fylkeskommunen sitt bidrag til kollektiv. Det ordinære kollektivtilbudet er definert som ruteproduksjon fram til 2019 (buss og deler av Bybanen linje 1), finansiert med fylkeskommunale midler og belønningsmidler fra «gammel» ordning. De statlige tilskuddsmidlene følges opp i Miljøløftet, hvor det særlig følges opp bruken av de økte i tilskuddsmidlene (fra 200 til 280 mill. årlig) som følge av inngåelse av byvekstavtalen. De 200 årlige millionene som har blitt tildelt i årene før inngåelse av byvekstavtalen, ansees å inngå i driften, og følges ikke spesifikt opp.
Rogaland – Nord-Jæren	Nei	Det er ikke definert et nullpunkt. Det oppgis å være vanskelig å skille i dag hva som er tidligere kollektivtilbud før og etter 2016, da kollektivtilbudet ble betydelig styrket med finansiering fra belønningsmidler.
Trøndelag – Trondheimsområdet	Ja	Det er et klart definert tilskuddsbeløp fra Trøndelag fylkeskommune som nullpunkt. Dette reguleres årlig med kommunal deflator med et tillegg på 0,5 prosent for å ta inn et fylkeskommunalt ansvar for befolkningsvekst i byområdet.
Troms – Tromsø	Ja	Det ble definert et nullpunkt 01.08.2019 da man økte produksjonen i Tromsø i forbindelse med ny kontrakt. Forutsetningen var ifølge fylkeskommunen at alle netto merkostnader utover det som var før 01.08.2019 skulle finansieres med belønningsmidler. I det lå det også at man ved overgangen 01.08.2019 hadde en belønningsavtale som siden 2015 hadde bidratt noe til bussdrift i Tromsø.

Agder – Kristiansands- regionen	Nei	Ifølge fylkeskommunen, er det ikke definert et nullpunkt. Dette kan skyldes at man har definert begrepet nullpunkt som selve kollektivtilbudet og ikke kostnaden til å drifte kollektivtilbudet. For i byvekstavtalen s. 6 står det at: «Drift av busstilbudet finansieres av fylkeskommunenenes ordinære tilskudd og bidrag fra byvekstavtalen. Fylkeskommunens tilskudd skal minimum tilsvare tilskuddet i 2023 og prisjusteres årlig. Nivået i 2023 var om lag 160 mill. kr.»
Østfold – Nedre Glomma	Nei	Det virker ikke som det er definert et nullpunkt i forhold til bypakke/byvekstavtalen.
Buskerud – Buskerudbyen	Nei	Deler av tilskuddet referer tilbake til 2010, og det er vanskelig å følge alle endringene så langt tilbake.
Telemark – Grenland	Ja	Nullpunkt er definert i rutekilometer produsert.

Tabell 2–7 viser fylkeskommunenenes svar på hvordan nullpunktet påvirkes når for eksempel rammetilskuddet endres. De fleste har tolket endring i rammetilskudd som endring i økonomiske rammer samlet. Det pekes på at den sterke kostnadsveksten de senere årene, har skapt utfordringer.

Tabellen viser at de fleste har løst utfordringen med kostnadsvekst ved å øke bruken av både fylkeskommunale midler og belønningsmidler til drift kollektiv, og at man har prøvd å unngå å kutte i rutetilbudet i byområdene.

Trondheimsområdet skiller seg noe ut ved at man her har definert et klart nullpunkt for kollektivdriften. Dette reguleres årlig med kommunal deflator med et tillegg på 0,5 prosent for å ta inn et fylkeskommunalt ansvar for befolkningsvekst i byområdet. Det betyr at kostnadsvekst utover det, finansieres gjennom miljøpakkesamarbeidet og bruk av belønningsmidler fra staten.

Det kan se ut som Troms fylkeskommune også legger til grunn at de har en lignende avtale som Trondheim. Det vil si at all kostnadsvekst utover kostnadene per 01.08.2019 skal finansieres med belønningsmidler. Det ser ifølge Tabell 2–7 ut som at Troms fylkeskommune kun prisjusterer tilskuddet sitt til drift av busstilbudet i Tromsø i takt med indeksjusteringen av rammetilskuddet. Det vil si at de ikke øker tilskuddet sitt i takt med kostnadsveksten utover indeksjusteringen.

Tabell 2–7 Oversikt over hvordan nullpunkt påvirkes når rammetilskudd endres.

Fylkeskommune – byområdet	Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?
Oslo og Akershus – Osloområdet	Rammetilskudd tolkes som samlede økonomiske rammer (tilskudd og billettinntekter) til Ruter. Det oppgis at hvis rammetilskuddet skulle bli vesentlig endret, forventes normalt at Ruter konsulterer eierne for å avklare prinsipper for hvordan dette skal gjennomføres. Løpende justeringer av tilbudet skjer kontinuerlig, og dette vil også kunne skje som følge av mindre endringer av tilskuddsnivået eller kostnadsnivået.
Vestland – Bergensområdet	Det svares ikke helt tydelig på spørsmålet, men det virker som man tolker endring i rammetilskudd som endring i rutetilbud og samlede økonomiske rammer til å drifte kollektivtilbudet – inkludert håndtering av kostnadsøkninger.
Rogaland – Nord-Jæren	Det virker som endring i rammetilskudd er tolket som samlet endring i økonomiske rammer for drift av kollektivtransporten. Det vises blant annet til at den fylkeskommunale finansieringen av ruteproduksjonen også har økt i takt med økning i kostnadene for ruteproduksjon på Nord-Jæren.
Trøndelag – Trondheimsområdet	Rammetilskudd tolkes som samlede økonomiske rammer til kollektivdrift. Fylkeskommunen finansierer kollektivtilbudet i byvekstområdet opp til det avtalte nullpunktet uavhengig. Finansielle utfordringer med å opprettholde kollektivtilbudet (eks. koronapandemi og kostnadsøkninger) har blitt løst innenfor miljøpakkesamarbeidet, hovedsakelig med bruk av belønningsmidler fra staten.
Tromsø	Når rammetilskuddet indeksjusteres årlig, justeres også det fylkeskommunale budsjettet for bussdrift i Tromsø.
Agder – Kristiansandsregionen	Det ser ut som at fylkeskommunen har tolket endring i rammetilskudd som endring i økonomiske rammer samlet sett. Det er hovedlinjene M1, M2, M3 og M4 og andre tunge linjer som har fått økt frekvens og åpningstid med bruk av belønningsmidler. Det oppgis å ikke være ønskelig å kuttes i tilbud på disse linjene pga. lavere finansiering, men at det kanskje ikke vil være til å unngå da det er her de største kostnadene ligger.
Østfold – Nedre Glomma	Det kom et nedtrekk i rutetilbudet i hele Østfold i oktober 2024 pga. kostnadsvekst. Byvekstavtalemidler er brukt for å beholde rutetilbudet i Nedre Glomma for å slippe nedtrekk her. I tillegg blir det en styrking av tilbudet i 2025 i Nedre Glomma med byvekstavtalemidler.

Buskerud – Buskerudbyen	Det er usikkert hvordan spørsmålet har blitt tolket. Svaret fra fylkeskommunen er at fram til 2024, har ikke dette vært en aktuell problemstilling, og at fylkeskommunen har økt sin finansiering til drift kollektiv siden 2019.
Telemark – Grenland	Endring av rammetilskuddet vil føre til opp- eller nedjustering av ruteproduksjonen på både det ordinære kollektivtilbudet og bussløftet.

2.5 TAKSTSAMARBEID MED JERNBANEDIREKTORATET

Som Tabell 2–8 viser, har noen av byområdene avtale om takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet, mens andre har det ikke. Tabellen viser hva årlig kostnad for tiltaket er og hvordan kostnadene finansieres.

Tabell 2–8 Årlig kostnad og finansiering av takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet i de ulike byområdene.

Fylkeskommune – byområdet	Takstsamarbeid	Årlig kostnad for tiltaket (mill. kr)	Finansiert med belønningsmidler eller takstreduserende midler (mill. kr)	Finansiert med fylkeskommunale midler (mill. kr)
Oslo og Akershus – Osloområdet	Ja	100		100 ³
Vestland – Bergensområdet	Ja	37	0	37
Rogaland – Nord-Jæren	Ja	60,6	38,2 ²	22,4
Trøndelag – Trondheimsområdet	Ja	38 ²	38	–
Tromsø	Ikke aktuelt	–	–	–
Agder – Kristiansandsregionen	Nei	–	–	–
Østfold – Nedre Glomma	Nei	–	–	–
Buskerud – Buskerudbyen	Delvis	4,9 ¹	0,9	4,0
Telemark – Grenland	Ja	7 ²	7	–

¹Beløp i 2023

²Oppgitt 38,2 mill. kr i budsjettetert tall for 2024. Kostnaden for tiltaket ble lavere enn budsjettetert. Det er antatt at hele kostnaden ble dekt med belønningsmidler.

³Finansieres av Ruter, ikke øremerkede midler

Utgiftene som er tallfestet i tabellen over, gjelder direkte kostnader knyttet til takstdifferansen mellom de fylkeskommunale billettene og togbillettene. I tillegg til lavere brukerbetaling på togreisene, kommer eventuelt tapte billettinntekter for fylkeskommunen på tilslutningsreiser, hvor de reisende tidligere betalte togpris pluss fylkeskommunal pris for hele reisen. Det kan også være tapte billettinntekter for reiser som tidligere gikk med buss, men som nå går med toget.

Tabell 2–9 gir en nærmere beskrivelse av takstsamarbeidet med Jernbanedirektoratet.

Tabell 2–9 Beskrivelse av takstamarbeid med Jernbanedirektoratet i byområdene.

Fylkeskommune – byområdet	Nærmere beskrivelse takstsamarbeidet
Oslo og Akershus – Osloområdet	Alle Ruterbilletter fordeles mellom Ruter og Vy, basert på om kunden reiser med tog eller Ruter sine transportmidler. For å kunne fordele inntektene mellom selskapene foretar en tredjepart intervjuer av ca. 25 000 passasjerer. Intervjuene sammenstilles med billettinntekter og passasjertall fra selskapene. Ut fra denne sammenstillingen beregnes inntektsfordelingen. For årene 2018 til 2022 har Vy sine priser vært høyere enn Ruters priser og Ruter har kompensert Vy i området 100 mill. kroner årlig. Oppgjør basert på inntektsdeling og prisdifferanse erstattes fra 2024 av en ny togavtale, der Ruter kompenserer Vy for leverte personkilometer etter en egen sats. Satsen skal baseres på oppgjøret for 2023 og vil etableres når dette oppgjøret ferdigstilles.
Vestland – Bergensområdet	Geografisk avgrensning: Alle Skyss-billetter gir reiserett innenfor sone A (Bergen – Arna – Trengereid) på Vossebanen og Arnalokalen (region- og lokaltog). For øvrige soner og sonekryssende reiser i Vestland fylke fra/til sone A gjelder Skyss sine 7-, 30- og 180-dagersbilletter, samt skoleskyssbillett, til og med Voss stasjon. Ungdomsbilletten gjelder t.o.m. Myrdal stasjon. Billettene er ikke gyldige på fjerntoget.
Rogaland – Nord-Jæren	Takstavtalen gjelder på hele strekningen for Jærbanen mellom Stavanger og Egersund, samt for Sørtoget til Moi. Kostnaden for avtalen for Kolumbus er prisdifferansen mellom takstregulativene til fylkeskommunen og togoperatøren.
Trøndelag – Trondheimsområdet	Takstsamarbeidet gjelder togreiser i Sone A. Det er under utredning og diskusjon mellom partene hva de reelle kostnadene knyttet til avtalen er og hvilke forhold som skal bringes inn i et totalregnestykke.
Tromsø	Ikke aktuelt.

Agder – Kristiansands-regionen	Dette er foreslått som tiltak i byvekstavtalen.
Østfold – Nedre Glomma	Har per i dag ikke takstamarbeid. Det er foreslått som en mulighet i byvekstavtalen. Arbeidet med mål om å få på plass et takstsamarbeid, er startet.
Buskerud – Buskerudbyen	Det er ikke etablert et takstsamarbeid basert på Jernbanedirektoratets avtale med Viken, ØKT, Brakar og Ruter. VY og Brakar har en takstavtale for bruk av ungdomsbillett på togene internt i Buskerudbyen. Brakar gir også rabatt på overgangsbilletten for 30 dagers periodebillett fra tog til buss. Vy og Jernbanedirektoratet bidrar ikke med finansiering av sømløse reiser for togkundene i Buskerud.
Telemark – Grenland	Har etablert takstsamarbeid om kombinasjonsbillett tog og buss fra høsten 2022, for reiser inn og ut av Grenland.

3 OPPSUMMERT SAMMENLIGNING PÅ TVERS AV BYOMRÅDENE

3.1 OPPSUMMERING AV RESULTATENE

3.1.1 Kostnader til drift kollektiv i byområdene og utfordringer med «nullpunkt»

Kostnadene til drift av kollektivtransport i byområdene varierer i størrelsesorden etter hvor stort byområdene er, med Osloområdet i en særstilling. Det er felles for alle at kostnadene har økt de siste årene, mer enn den generelle prisstigningen skulle tilsi.

I og med at byområdene er så ulike i størrelse, har vi valgt å sammenligne finansieringsstrukturen ved å se på hvor stor andel de ulike finansieringskildene utgjør av de totale kostnadene til drift av kollektivtilbudet i byområdene. Her ser vi at det er nokså store forskjeller mellom byene.

Fylkeskommunene bruker en betraktelig større andel fylkeskommunale midler til drift kollektiv i Nedre Glomma og Buskerudbyen sammenlignet med fylkeskommunene i Trondheimsområdet, Tromsø og Nord-Jæren, som er de tre byområdene som har lavest andel fylkeskommunale midler som finansieringskilde. Eksempelvis var andelen fylkeskommunale midler til drift kollektiv i 2023 på 69 prosent i Nedre Glomma, mens den kun var på 20 prosent i Trondheimsområdet.

Trondheim skiller seg ut ved at det har vært en jevn nedgang i andelen fylkeskommunale midler som brukes på drift kollektiv i perioden 2019 til 2024. Dette henger sammen med at man i Trondheimsområdet har definert et tydelig «nullpunkt» for det fylkeskommune bidraget til finansieringen av kollektivtilbudet i avtalen. Det innebærer at den ekstraordinære kostnadsøkningen de siste årene, i større grad har blitt dekt av økt bruk av statlige tilskudd her, enn ellers i landet. For de andre byområdene har andelen som finansieres av fylkeskommunale midler, variert litt opp og ned i perioden 2019 til 2024.

Intensjonen med det statlige tilskuddet til drift kollektiv er at det skal gå til et styrket kollektivtilbud utover det ordinære kollektivtilbudet som fylkeskommunen ville ha tilbudt uten tilskudd. Det er krevende å gjøre beregninger og beskrivelser av hva et ordinært kollektivtilbud er. Samtidig er det nyttig å gjøre slike vurderinger for å kunne følge opp at tilskuddene brukes som tiltenkt.

Tre byområder har valgt å definere et nullpunkt for å svare ut hva som er det «ordinære tilbudet». I byvekstavtalen for Trondheimsområdet er det ordinære

kollektivtilbud definert som et bestemt fylkeskommunalt tilskudd. Troms fylkeskommune beskriver at de også har et slikt nullpunkt, uten at det er tydelig definert i byvekstavtalen eller andre styrende dokumenter, mens Grenland har definert det ordinære tilbudet som et visst antall rutekilometer produsert.

Vi ser at tilnærmingen med et tydelig definert nullpunkt, kan ha noen uheldige sideeffekter. Det gjør blant annet at kostnadsøkninger også på det ordinære tilbudet, kan ha en tendens til å bli finansiert gjennom økt bruk av statlige tilskudd og/eller bompenger. I årene etter pandemien hvor kostnadsveksten har vært svært høy – høyere enn kommunal deflator – har bruken av statlige tilskudd og bompenger i Trondheimsområdet økt betraktelig.

Utforming av rutetilbud og takster er, og skal være, et fylkeskommunalt ansvar. Det kan være utfordrende å utføre dette ansvaret når deler av finansieringen bestemmes gjennom byvekstsamarbeidet med de forutsetningene tilskuddsmidlene har. Et rigid nullpunkt kan utgjøre en fare for at fylkeskommunen gir fra seg for mye av dette ansvaret.

Det er generelt en utfordring å gi tilskudd til et tilbud utover det ordinære, når endrede økonomiske rammer gjør at man må kutte i det ordinære tilbudet. Det er særlig utfordrende i en tid hvor kostnadene øker, og fylkeskommunene har stram økonomi og må foreta kostnadskutt på alle områder – også kollektivtilbudet. Alternativet blir å kutte i rutetilbudet eller øke billettprisene samtidig som man mottar statlige midler for å bedre rutetilbudet, og tilskudd for å redusere billettprisene. Dette kommer på kollisjonskurs med intensjonen med bidraget av statlige midler.

Store endringer i forutsetninger for driften av kollektivtilbudet over tid, er et argument for at oppfølgingen av at de statlige tilskuddene skal komme som et tillegg til ordinær drift, ikke kan gjøres for rigid.

3.1.2 Billettinntekter, passasjervekst og bruk av statlige tilskudd og bompenger

Andelen av kostnadene til drift kollektiv som dekkes av billettinntekter, er også svært ulik mellom byområdene. I de fire største byområdene og Tromsø ligger andelen på mellom 38 og 47 prosent, mens den i de mindre byområdene ligger fra 30 prosent og lavere, med Nedre Glomma i bunn med bare 15 prosent i 2023. Det henger naturlig sammen med at passasjergrunnlaget er mye høyere i de største byområdene.

Et interessant funn er at selv om statistikken viser at det har vært en god passasjervekst etter pandemien, og at man i 2023 har et høyere passasjernivå enn i 2019 i nesten alle byområdene, er det kun Trondheim som er oppe på samme nivå når det gjelder billettinntekter. Alle de andre byområdene har lavere billettinntekter (KPI-justert) i 2023 enn i 2019, selv om de har hatt passasjervekst. Det er fortsatt bare Trondheim som har høyere billettinntekter i 2024 sammenlignet med 2019 (KPI-justert).

Det er flere grunner til at billettinntektene ikke har fulgt passasjerveksten:

- **Flere omstigninger.** Endring i rutestruktur som innføring av matebusser til hovedlinjer, gjør at flere må bytte buss på sin reise. Da vil det telle som flere påstigninger, selv om det i praksis er én reise.
- **Utviklingen i takstsystemene.** Tilskudd til reduserte billettpriser har blant annet bidratt til at billettprisene har blitt holdt relativt lavt. Utvidelse av soner som eksempelvis i Trondheim, har også bidratt til reduserte billettinntekter.
- **Sniking.** Flere fylkeskommuner melder om økt problem med sniking på bussen. Det vil si at flere av de reisende ikke betaler billett.

Kartleggingen av billettpriser viser at de ulike byområdene priser kollektivreisene svært ulikt. Ulikhetene indikerer at noen byområder kunne ha utnyttet betalingsvilligheten til de reisende bedre. Rimeligere billettpriser benyttes gjerne som et virkemiddel for å få flere til å reise kollektivt, men forskning viser at reisetid, frekvens og punktlighet, er viktigere faktorer for å få flere til å reise kollektivt i stedet for å kjøre bil. Det er derfor en god ide at det åpnes opp for mer fleksibel bruk av tilskuddsmidlene, og at man samtidig ser på billettstrukturen slik at prisene i større grad kan følge betalingsvilligheten.

I styringsgruppesak 2021 /22 i Byvekstavtale Nord-Jæren, peker Rogaland fylkeskommune på at produksjonsdrevet- eller takstdrevet passasjervekst som hovedregel vil medføre økt tilskuddsbehov:

«Standardheving og generell kostnadsvekst i kombinasjon med stadig gunstigere takster har i sum bidratt til at tilskuddsbehovet har økt overproporsjonalt med økningen i selve rutetilbudet. Tilskuddsveksten (bruttoutgifter som ikke dekkes av billettinntekter) for buss har vært større på Nord-Jæren enn i de øvrige delene av fylket, både absolutt og i relative tall.»

Dette ser vi også når vi sammenligner andelen av kostnader til drift kollektiv som dekkes av belønningsmidler, tilskudd reduserte billettpriser og bompenger. Flere av

byområdene har hatt en sterk vekst i bruken av statlige tilskudd og bompenger til drift kollektiv de siste årene. Det gjelder særlig Trondheim, Tromsø og Nord-Jæren. Grenland og Kristiansandsregionen ligger også forholdsvis høyt i andel bruk av statlige midler og bompenger sammenlignet med Osloområdet, Nedre Glomma, Buskerudbyen og Bergensområdet. I 2024 var andelen bruk av statlige midler og bompenger på 40 prosent i Trondheimsområdet, mens den kun var på 10 prosent i Osloområdet.

3.1.3 Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet

De fleste fylkeskommunene har takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet i de områdene hvor dette er aktuelt. Flere av fylkeskommunene løfter at Jernbanedirektoratet også burde være med å finansiere takstsamarbeidet.

I noen tilfeller benyttes belønningsmidler til å finansiere deler av takstsamarbeidet, men det er i stor grad også fylkeskommunale midler som benyttes til dette. Dette gjelder blant annet både i Nord-Jæren, Bergensområdet og Buskerudbyen.

3.2 OM SAMMENSTILLINGEN

3.2.1 Utfordringer knyttet til ulik rapportering og tolkning av sentrale begreper

Det har vært utfordrende å sammenstille svarene fra fylkeskommunene. Det skyldes både at fylkeskommunene bruker ulike begreper i rapporteringen, de har gruppert og satt opp de ulike postene på ulikt vis samt at de har tolket ulike begreper som «kostnader drift kollektiv», «nullpunkt/ordinært kollektivtilbud» og «rammetilskudd» ulikt. Det er også ulikt i hvilken grad fylkeskommunene klarer å skille byområdet fra resten av fylket når det kommer til kostnader og billettinntekter knyttet til kollektivtransporten. Det siste gjelder særlig Kristiansandsregionen, men også noen av de andre byområdene hvor de rapporterte tallene er estimert utfra erfaringen om at en viss prosentandel tilhører byområdet.

Bruken av ulike begreper skyldes nok delvis at fylkeskommunene har organisert ansvaret for planleggingen og driften av kollektivtransport ulikt. De fleste har etablert egne kollektivselskap som Agder kollektivtrafikk, Østfold kollektivtrafikk, Brakar, Ruter, AtB og Kolumbus, mens tre fylkeskommuner administrerer kollektivtilbudet selv: Vestland, Telemark og Troms. Når det er egne kollektivselskap, snakker man gjerne om «kjøp av tjenester» hos kollektivselskapet og «tilskudd fra fylkeskommunen», mens dette ikke blir en riktig betegnelse når kollektivtilbudet administreres av fylkeskommunen selv.

Når det gjelder begrepet «kostnader drift kollektiv» har de fleste tolket dette som kostnader til ruteproduksjon. Noen har imidlertid også tatt med kostnader til utvikling av billett- og informasjonssystemer, mobilitetstiltak som JobbHjemJobb og lignende. Det er også ulikt i hvilken grad kostnader og inntekter knyttet til skoleskyss er inkludert eller ikke. Disse postene ansees imidlertid å utgjøre små summer sammenlignet med kostnader og inntekter knyttet til ruteproduksjonen totalt. Det vil derfor ikke ha nevneverdig betydning for det samlede bildet som resultatene viser.

Ser vi på begrepet «nullpunkt» eller «ordinært kollektivtilbud» har det fleste tolket dette som selve rutetilbudet, og ikke som et fast tilskuddsbeløp fra fylkeskommunen til drift av kollektivtilbudet i byområdet, slik Trondheim har. En viktig grunn er nok at de som ikke har definert et nullpunkt, heller ikke har et forhold til dette begrepet.

Rammetilskudd har de fleste tolket som samlede økonomiske rammer til drift av kollektivtilbudet, og ikke som rammetilskuddet til fylkeskommunene som opprinnelig var tenkt da spørsmålet ble formulert.

3.2.2 Kvalitetssikring av sammenstillingen

I sammenstillingen har vi tolket tallene som fylkeskommunene har levert, og forsøkt å presentere tallene likt på tvers av fylkeskommunene i rapporten. Det var derfor viktig at fylkeskommunene fikk anledning til å kvalitetssikre at vår fremstilling er korrekt.

I kvalitetssikringsrunden ba vi fylkeskommunene utdype om tallene var inkludert kostnader og inntekter knyttet til skoleskyss. Det viste seg å være ulikt hvordan dette var håndtert. Vi har ikke hatt opplysninger nok til å kunne justere de rapporterte tallene for dette. Det vurderes imidlertid ikke å ha betydning for de samlede resultatene. Hvordan de ulike fylkeskommunene har håndtert skoleskyss, er beskrevet for hvert byområde (se Tabell 2-1 og kapittel 4).

I kvalitetssikringsrundene ble fylkeskommunene også bedt om å oppdatere 2024-tallene til regnskapsførte tall.

Jernbanedirektoratet har kvalitetssikret tallene og informasjonen knyttet til takstsamarbeidet med jernbanen. De kom også med noen tilleggsbemerkninger som er inkludert i rapporten.

3.3 VIDERE ARBEID

3.3.1 Definisjon av ordinært kollektivtilbud/nullpunkt

En viktig forutsetning for de statlige tilskuddsmidlene er at de skal bidra til den ekstra satsingen som kreves for å nå nullvekstmålet i byområdene. Det er et viktig prinsipp at de statlige midlene skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter.

Det er behov for kunnskap om hva det ordinære kollektivtilbudet ville vært dersom man ikke hadde fått statlige tilskudd (eller bompenger der det er aktuelt). Et definert ordinært kollektivtilbud/nullpunkt på et gitt tidspunkt, vil imidlertid ikke gjenspeile utviklingen over tid; enten det gjelder teknologisk utvikling, befolkningsutvikling, arealutvikling, endrede preferanser, eksepsjonell høy prisvekst etc.

Det er behov for å finne ut om og hvordan, man skal definere og håndtere begrepet ordinært kollektivtilbud/nullpunkt og problemstillinger knyttet til dette.

3.3.2 Årlig rapportering

En vesentlig andel av de statlige midlene (og bompenger i Oslo- og Trondheimsområdet) i byvekstavgiftene går til drift av kollektivtransport. Rapporten viser også at det er ulikt i hvilken grad midler fra byvekstavgiftene brukes til finansieringen av drift av kollektivtilbudet i byområdene. I enkelte byområder har bruken av statlige midler og bompenger til dette økt betraktelig de siste årene.

For å kunne se de statlige tilskuddene i sammenheng med størrelsen på driften og kvaliteten av kollektivtilbudet, virker det hensiktsmessig at fylkeskommunene årlig rapporterer på kostnader og inntekter knyttet til drift av kollektivtransporten i avtaleområdene.

Det vil gi viktig kunnskap for å kunne ivareta at midlene brukes rett, og også at statlige tilskudd og bompenger til drift av kollektivtransporten kommer som et tillegg til fylkeskommunenes ordinære finansiering, og heller ikke går på bekostning av andre tiltak som kunne hatt høyere måloppnåelse på nullvekstmålet.

4 UTDYPENDE INFORMASJON OM HVERT ENKELT BYOMRÅDE

Kapittelet viser svarene fra fylkeskommune på spørsmålene knyttet til drift av kollektivtilbudet i hvert enkelt byområde med byvekst- eller belønningsavtale.

For hvert byområde beskrives:

- Kort det viktigste fra byvekstavtalen eller belønningsavtalen som har betydning for problemstillingene i notatet.
- Utviklingen i kostnader til drift av kollektivtilbudet og finansieringskilder
- Avgrensning av byområdet, definisjon av ordinært kollektivtilbud/nullpunkt og bruk av belønningsmidler til drift kollektiv
- Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet
- Håndtering av kostnader og inntekter til skoleskyss i de rapporterte tallene

4.1 OSLOMRÅDET

4.1.1 Byvekstavtalen for Osloområdet

Byvekstavtalen for Osloområdet (2019–2029) ble signert i 2020. Byvekstavtalen er forhandlet fram av kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo, Akershus fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen, Statsforvalter i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus og Jernbanedirektoratet. Byvekstavtalen erstatter bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen 2017–2023. Oslo har mottatt belønningsmidler siden 2013.

Avtaleområdet er Oslo kommune og Akershus, slik fylket var avgrenset før 1. januar 2020. Det er også inngått en tilleggsavtale for perioden 2021–2029 for å ivareta elementene i bompengavtalen fra 2019.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten.

Ruter AS er administrasjonsselskap for kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Ruter utvikler, planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Ruter er eid av Oslo kommune (60 %) og Akershus fylkeskommune (40 %).

4.1.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Tabell 4–1 viser hvor mye Akershus fylkeskommune og Oslo kommune bruker på drift av kollektivtilbudet i avtaleområdet, og utviklingen i billettinntekter de siste årene.

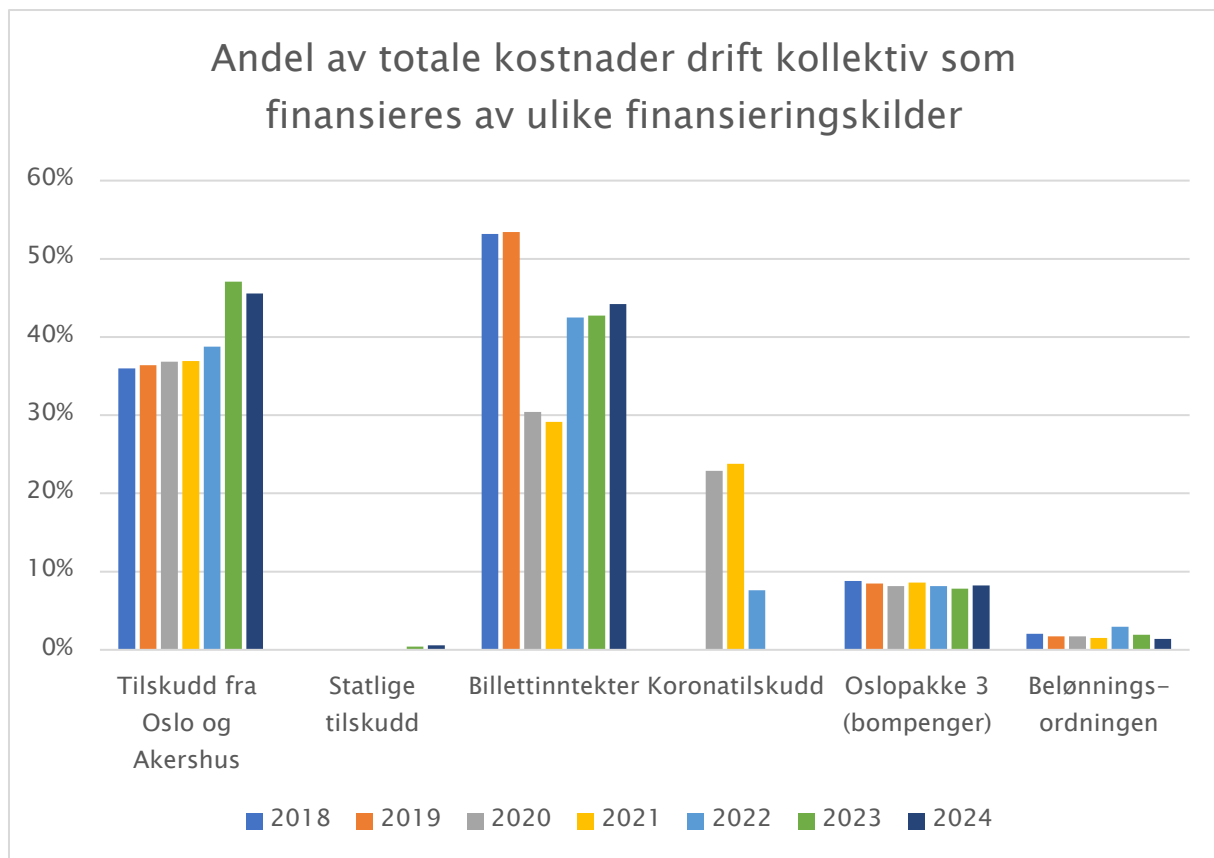
Tabell 4–1 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Byvekstavtalen for Oslo-området og finansieringskilder i årene 2018–2024 (løpende mill. kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT KOLLEKTIV FOR OSLO OG AKERSHUS SAMLET (beløp i mill. kr)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektivtransport	8 019	8 402	8 966	9 492	10 161	11 087	11 677
Finansiering:							
Tilskudd fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune	2 886	3 058	3 302	3 504	3 938	5 221	5 321
Statlige tilskudd						45	69
Billettinntekter	4 265	4 487	2 728	2 767	4 319	4 740	5 163
Koronatilskudd			2 051	2 258	76		
Oslopakke 3 (bompenger)	705	713	732	818	828	869	960
Belønningsordningen	163	144	153	145	300	212	164

Tabell 4–2 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–1.

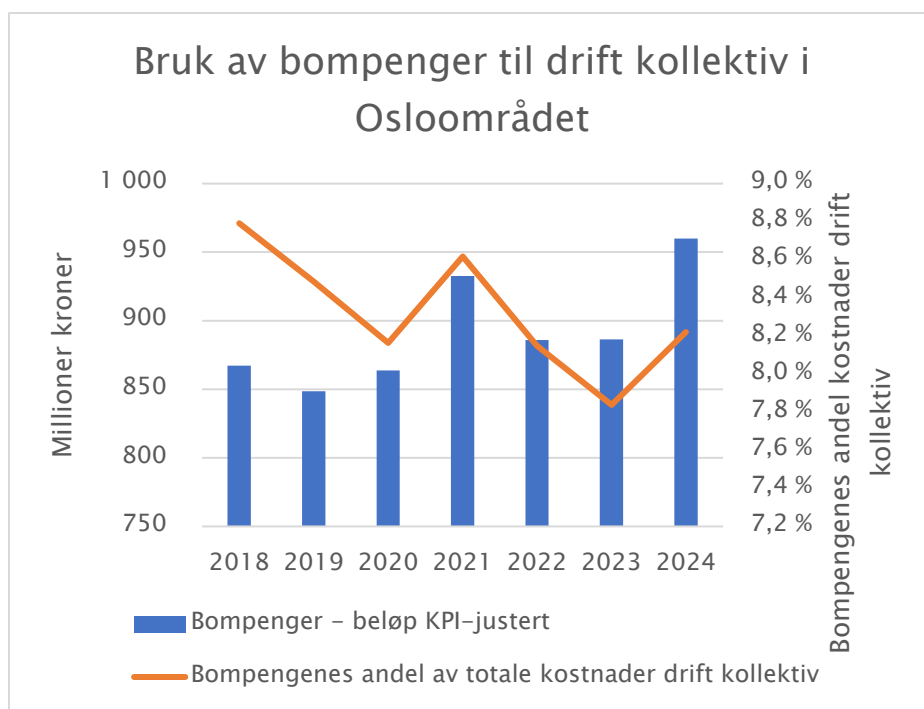
Tabell 4–2 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Byvekstavtalen for Osloområdet (beløp i mill. kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT KOLLEKTIV FOR OSLO OG AKERSHUS SAMLET (beløp i mill. kr)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv	8 019	8 402	8 966	9 492	10 161	11 087	11 677
Finansieringskildenes andel av totalkostnaden:							
Tilskudd fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune	36 %	36 %	37 %	37 %	39 %	47 %	46 %
Statlige tilskudd						0,4 %	0,6 %
Billettinntekter	53 %	53 %	30 %	29 %	43 %	43 %	44 %
Koronatilskudd			23 %	24 %	8 %		
Oslopakke 3 (bompenger)	9 %	8 %	8 %	9 %	8 %	8 %	8 %
Belønningsordningen	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	1 %



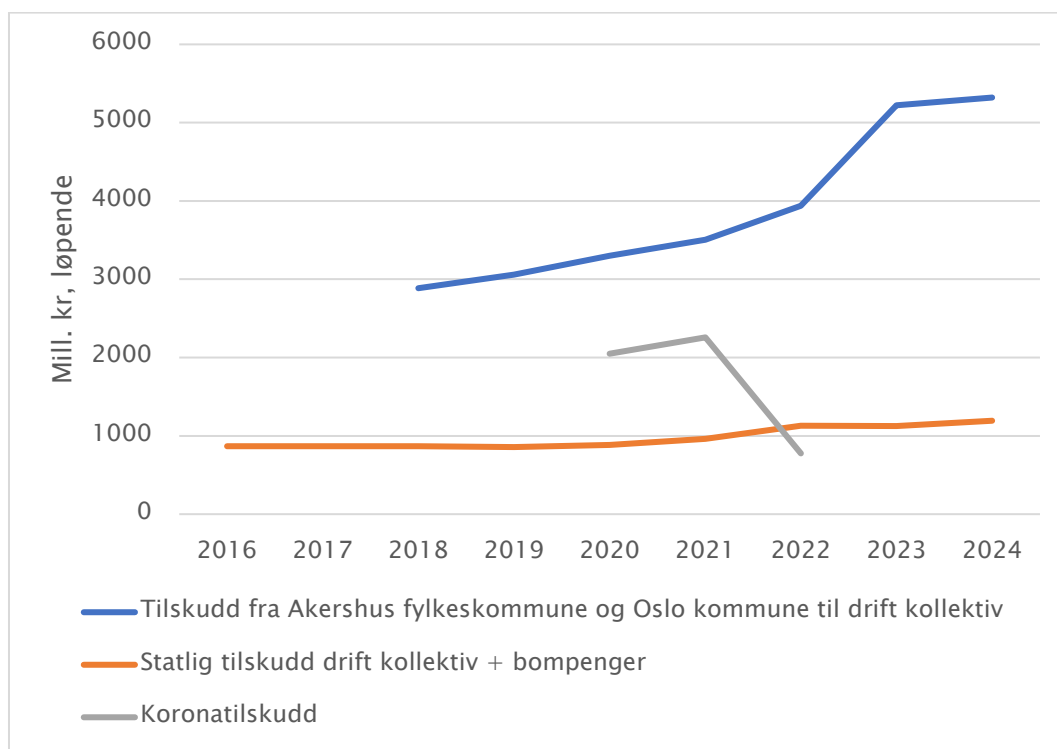
Figur 4-1 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Byvekstavtalen for Osloområdet som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene i tabell 4-2.

Figur 4-2 viser utviklingen i bruken av bompenger til drift kollektivtransport i Osloområdet (KPI-justerte beløp). Figuren viser at det har vært en jevn økning i bruken av bompenger, med en topp i 2021 og en kraftig økning fra 2023 til 2024. Den oransje linjen i figuren viser hvor stor andel bompengene utgjør av totale kostnader til drift kollektivtransport i Osloområdet. Vi ser at andelen har sunket fra 2018, selv om det er en liten økning igjen fra 2023 til 2024.



Figur 4-2 Bruk av bompenger til drift kollektivtransport i Osloområdet i årene 2018–2024 (KPI-justert til 2024-kroner).

Figur 4-3 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler og bompenger til drift av kollektivtransport i Osloområdet i perioden 2018–2024.



Figur 4-3 Utvikling i bruk av bompenger, statlige og fylkeskommunale tilskudd til drift av kollektivtransport i Osloområdet i perioden 2016–2024 (løpende kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4-1.

4.1.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4–3 viser svarene fra Oslo og Akershus på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4–3 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Oslo og Akershus.

Problemstillinger																																																																	
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	For byvekstavtalen for Osloområdet er det bare et begrenset avvik mellom avtaleområdet og det området der Ruter har ansvar for kollektivtilbudet. Det har derfor ikke vært vurdert som hensiktsmessig å etablere separate nøkkeltall for avtaleområdet.																																																																
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Belønningsmidlene har blitt brukt til bedring av kollektivtilbudet i form av blant annet hyppigere avganger, økt kapasitet og kvalitet og et mer markedstilpasset tilbud. Bruk av midler fra belønningsordningen for årene 2018–2024: <table><tr><th></th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024B</th></tr><tr><td>Tiltakspakke 1 – Styrking av tilbudet</td><td>146,3</td><td>131,2</td><td>133,9</td><td>147</td><td>130</td><td>181</td><td>132,1</td></tr><tr><td>Tiltakspakke 2 – Oppgradering infrastruktur</td><td>156,5</td><td>99,7</td><td>107,6</td><td>39</td><td>63,2</td><td>78,4</td><td>78,3</td></tr><tr><td>Tiltakspakke 3 – Informasjonsprogram og markedsaktiviteter</td><td>41,9</td><td>68,9</td><td>40,8</td><td>25,1</td><td>121,6</td><td>15,6</td><td>15,8</td></tr><tr><td>Tiltakspakke 4 – Nye og bærekraftige mobilitetsløsninger</td><td>1,7</td><td>21,2</td><td>9,5</td><td>5,4</td><td>23,9</td><td>20,1</td><td>23,2</td></tr><tr><td>Tiltakspakke 5 – Mindre sykkeltiltak</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>182,4</td><td>118,1</td><td>102,8</td></tr><tr><td>Tiltakspakke 6 – Planlegging, utredning og drift sekretariat</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>12,2</td><td>29,1</td></tr><tr><td>SUM</td><td>346,4</td><td>321</td><td>291,8</td><td>216,5</td><td>521,1</td><td>425,4</td><td>381,3</td></tr></table> Beløp i MNOK For 2022 tilkommer det en egen post på 40 MNOK – Kompensasjon for økte strømkostnader i Sporveien.		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024B	Tiltakspakke 1 – Styrking av tilbudet	146,3	131,2	133,9	147	130	181	132,1	Tiltakspakke 2 – Oppgradering infrastruktur	156,5	99,7	107,6	39	63,2	78,4	78,3	Tiltakspakke 3 – Informasjonsprogram og markedsaktiviteter	41,9	68,9	40,8	25,1	121,6	15,6	15,8	Tiltakspakke 4 – Nye og bærekraftige mobilitetsløsninger	1,7	21,2	9,5	5,4	23,9	20,1	23,2	Tiltakspakke 5 – Mindre sykkeltiltak					182,4	118,1	102,8	Tiltakspakke 6 – Planlegging, utredning og drift sekretariat						12,2	29,1	SUM	346,4	321	291,8	216,5	521,1	425,4	381,3
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024B																																																										
Tiltakspakke 1 – Styrking av tilbudet	146,3	131,2	133,9	147	130	181	132,1																																																										
Tiltakspakke 2 – Oppgradering infrastruktur	156,5	99,7	107,6	39	63,2	78,4	78,3																																																										
Tiltakspakke 3 – Informasjonsprogram og markedsaktiviteter	41,9	68,9	40,8	25,1	121,6	15,6	15,8																																																										
Tiltakspakke 4 – Nye og bærekraftige mobilitetsløsninger	1,7	21,2	9,5	5,4	23,9	20,1	23,2																																																										
Tiltakspakke 5 – Mindre sykkeltiltak					182,4	118,1	102,8																																																										
Tiltakspakke 6 – Planlegging, utredning og drift sekretariat						12,2	29,1																																																										
SUM	346,4	321	291,8	216,5	521,1	425,4	381,3																																																										
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Det oppgis å ikke være definert et nullpunkt for tilbudet, da tilbudet er under kontinuerlig utvikling. Oslo og Akershus er et storbyområde preget av befolkningsvekst, endringer i infrastruktur og fremkommelighet i veinettet. Statlige belønningsmidler er brukt til å finansiere særskilt styrking av tilbudet, men over tid kan det være en utfordring å «fryse» en liten del av tilbudet i et nettverk som er under kontinuerlig utvikling.																																																																

5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Rammetilskudd tolkes som samlede økonomiske rammer (tilskudd og billettinntekter) til Ruter. Det oppgis at hvis rammetilskuddet skulle bli vesentlig endret, forventes normalt at Ruter konsulterer eierne for å avklare prinsipper for hvordan dette skal gjennomføres. Løpende justeringer av tilbudet skjer kontinuerlig, og dette vil også kunne skje som følge av mindre endringer av tilskuddsnivået eller kostnadsnivået.
--	---

4.1.4 Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet

Alle Ruterbilletter, solgt hos både Ruter og Vy, blir en del av Ruters totale inntekter. Disse skal fordeles mellom Ruter og Vy, basert på om kunden reiser med tog eller Ruter sine transportmidler. For å kunne fordele inntektene mellom selskapene foretar en tredjepart intervjuer av ca. 25 000 passasjerer. Intervjuene sammenstilles med billettinntekter og passasjertall fra selskapene. Ut fra denne sammenstillingen beregnes inntektsfordelingen.

For årene 2018 til 2022 har Vy sine priser vært høyere enn Ruters priser, og Ruter har kompensert Vy i området 100 mill. kroner årlig. Kostnaden håndteres innenfor Ruters økonomiske rammer og har ikke øremerket finansiering.

Oppgjøret for 2023 forventes ferdigstilt i løpet av september 2024. Oppgjør basert på inntektsdeling og prisdifferanse erstattes fra 2024 av en ny togavtale, der Ruter kompenserer Vy for leverte personkilometer etter en egen sats. Satsen skal baseres på oppgjøret for 2023 og vil etableres når dette oppgjøret ferdigstilles.

4.1.5 Skoleskyss

Akershus fylkeskommunes bruk av midler til skoleskyss (månedskort) har siden 2018 vært som følger:

- 2018: 102 mill. kr
- 2019: 104 mill. kr
- 2020: 109 mill. kr
- 2021: 113 mill. kr
- 2022: 152 mill. kr
- 2023: 164 mill. kr
- 2024: 158 mill. kr.

Disse beløpene er inkludert i posten «Tilskudd fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune» i Tabell 4–1.

4.2 BERGENSOMRÅDET

4.2.1 Byvekstavtalen for Bergensområdet – Miljøløftet

Byvekstavtalen for Bergensområdet (2019–2029) ble signert i 2020. Byvekstavtalen er forhandlet fram av kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, Vestland fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen, Statsforvalter og Jernbanedirektoratet. Avtalen erstatter byvekstavnale 2017–2023, som var geografisk avgrenset til Bergen kommune. Bergen har mottatt belønningsmidler siden 2010.

Skyss er en del av Vestland fylkeskommune, og har ansvaret for det offentlige tilbudet av buss, bybane, båt og ferje i Vestland fylke.

4.2.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Tabell 4–4 viser hvor mye Vestland fylkeskommune bruker på drift av kollektivtilbudet i avtaleområdet, og utviklingen i billettinntekter de siste årene. Bruk av belønningsmidler i tabellen i oppdragssvaret var tildelte midler, og ikke regnskapsførte beløp. Vi har endret til regnskapsførte beløp og justert tilskuddet fra Vestland fylkeskommune tilsvarende (merket med lilla hake i tabellen).

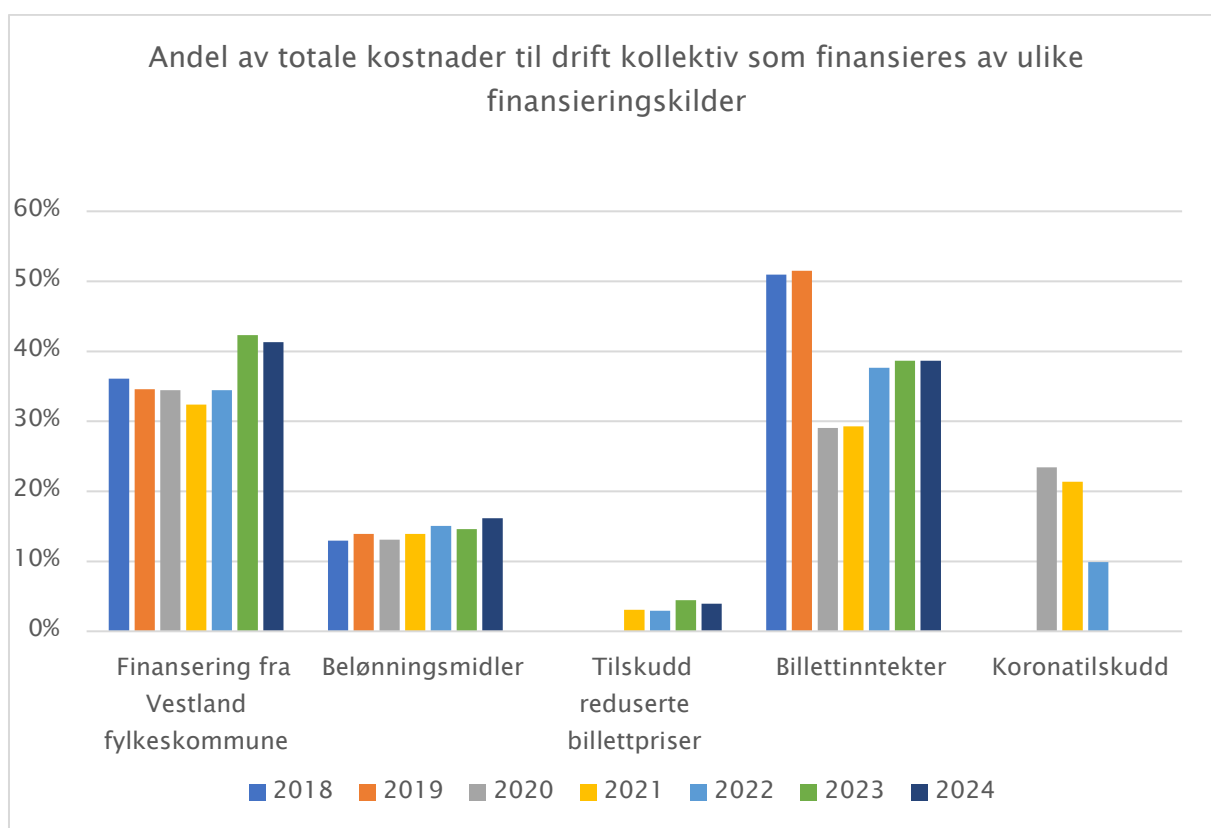
Tabell 4–4 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Bergensområdet, og finansieringskilder i årene 2018–2024 (løpende, mill. kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Bergensområdet (beløp i mill. kr)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv (buss, bane og båt)	1 407	1 439	1 528	1 627	1 759	1 924	2 082
Finansiering:							
Tilskudd fra Vestland fylkeskommune	508	498	527	527	606	814	860
Belønningsmidler	182	200	200	226	265	281	336
Tilskudd reduserte billettpriser				50	52	85	82
Billettinntekter	717	741	444	477	662	744	805
Koronatilskudd			358	347	174		

Tabell 4–5 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–4.

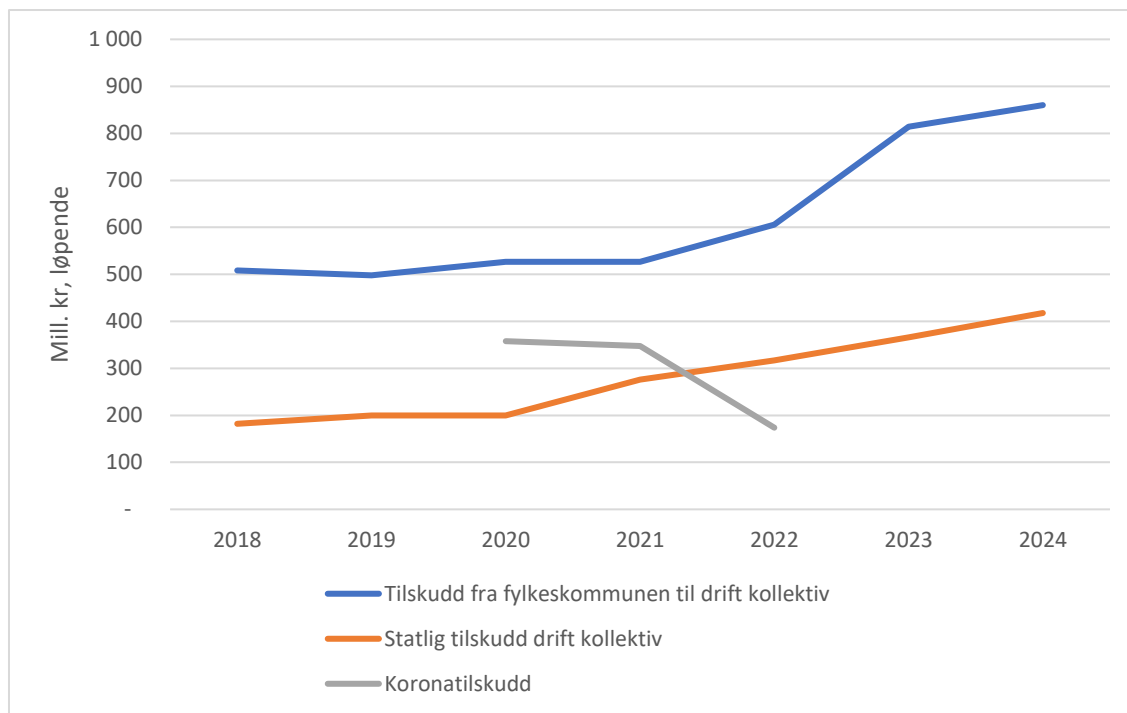
Tabell 4-5 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Bergensområdet.

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Bergensområdet (beløp i mill. kr)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv (buss, bane og båt)	1 407	1 439	1 528	1 627	1 759	1 924	2 082
Finansieringskildenes andel av totalkostnaden:							
Tilskudd fra Vestland fylkeskommune	36 %	35 %	34 %	32 %	34 %	42 %	41 %
Belønningsmidler	13 %	14 %	13 %	14 %	15 %	15 %	16 %
Tilskudd reduserte billettpriser	0 %	0 %	0 %	3 %	3 %	4 %	4 %
Billettinntekter	51 %	52 %	29 %	29 %	38 %	39 %	39 %
Koronatilskudd	0 %	0 %	23 %	21 %	10 %	0 %	0 %



Figur 4-4 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Bergensområdet som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene i tabell 4-5.

Figur 4-5 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Bergensområdet i perioden 2018-2024.



Figur 4–5 Utvikling i statlige og fylkeskommunale tilskudd til drift kollektivtransport i Bergensområdet i perioden 2018–2024 (løpende kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4–4.

4.2.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4–6 viser svarene fra Vestland fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4–6 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Vestland fylkeskommune.

Problem- stillinger																																																																																												
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkes- kommunale området?	Nærmere 90 % av billettinntektene i Vestland kommer fra avtaleområdet. De benytter inntekter fra Sone A ved beregning av billettinntekter for byområdet. Ved avgrensing av kostnader, benyttes kontraktsområdene som inngår i kommunene som inngår i Byvekstavtalen.																																																																																											
4) Bruk av belønnings- midler til drift kollektiv	Bruken av belønningsmidler fram til 2019 – 200 mill. kroner årlig – er ikke spesifisert. Den årlige potten til drift kollektiv ble i gjeldende avtale (2019–2029) økt til 280 mill. kroner og det er bruk av de siste 80 mill. kronene som er spesifisert i svaret. <table><tr><th>Tiltak (beløp i mill. kr.)</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th></tr><tr><td>Iverksatte tiltak ved inngangen til byvekstavtalen (indeksert for generell prisvekst)</td><td>200</td><td>200</td><td>200</td><td>206</td><td>211</td><td>248</td></tr><tr><td>Styrking og omlegging av linjenett i Bergen</td><td>0</td><td>0</td><td>26</td><td>47</td><td>48</td><td>54</td></tr><tr><td>Årlig ruteendring i avtaleområdet</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>5</td><td>10</td><td>11</td></tr><tr><td>Styrking Bergen sentrum linje 11</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>Etablering av regionstamlinje Bergen–Bjørnafjord</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>6</td><td>7</td><td>7</td></tr><tr><td>Kommunikasjonstiltak – hvordan få flere til å reise kollektivt?</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>Samkjøring Askøy og Øygarden</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>3</td></tr><tr><td>Nullutslipp båt Bergen – nettoppgradering</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>3</td><td>10</td></tr><tr><td>Sum tiltak</td><td>200</td><td>200</td><td>226</td><td>265</td><td>281</td><td>335</td></tr><tr><td>Tildelt fra Miljøløftet</td><td>270</td><td>280</td><td>289</td><td>75</td><td>289</td><td>325</td></tr><tr><td>Til/fra fond per år</td><td>70</td><td>80</td><td>63</td><td>–190</td><td>8</td><td>–10</td></tr><tr><td>Fond akkumulert per år</td><td>70</td><td>150</td><td>213</td><td>23</td><td>31</td><td>21</td></tr></table> Tiltak som er startet, videreføres med kostnadsøkninger. De samme tiltakene som kostet 200 mill. kroner i 2019, koster 248 mill. kroner i 2024.	Tiltak (beløp i mill. kr.)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Iverksatte tiltak ved inngangen til byvekstavtalen (indeksert for generell prisvekst)	200	200	200	206	211	248	Styrking og omlegging av linjenett i Bergen	0	0	26	47	48	54	Årlig ruteendring i avtaleområdet	0	0	0	5	10	11	Styrking Bergen sentrum linje 11	0	0	0	1	1	1	Etablering av regionstamlinje Bergen–Bjørnafjord	0	0	0	6	7	7	Kommunikasjonstiltak – hvordan få flere til å reise kollektivt?	0	0	0	0	1	1	Samkjøring Askøy og Øygarden	0	0	0	0	0	3	Nullutslipp båt Bergen – nettoppgradering	0	0	0	0	3	10	Sum tiltak	200	200	226	265	281	335	Tildelt fra Miljøløftet	270	280	289	75	289	325	Til/fra fond per år	70	80	63	–190	8	–10	Fond akkumulert per år	70	150	213	23	31	21
Tiltak (beløp i mill. kr.)	2019	2020	2021	2022	2023	2024																																																																																						
Iverksatte tiltak ved inngangen til byvekstavtalen (indeksert for generell prisvekst)	200	200	200	206	211	248																																																																																						
Styrking og omlegging av linjenett i Bergen	0	0	26	47	48	54																																																																																						
Årlig ruteendring i avtaleområdet	0	0	0	5	10	11																																																																																						
Styrking Bergen sentrum linje 11	0	0	0	1	1	1																																																																																						
Etablering av regionstamlinje Bergen–Bjørnafjord	0	0	0	6	7	7																																																																																						
Kommunikasjonstiltak – hvordan få flere til å reise kollektivt?	0	0	0	0	1	1																																																																																						
Samkjøring Askøy og Øygarden	0	0	0	0	0	3																																																																																						
Nullutslipp båt Bergen – nettoppgradering	0	0	0	0	3	10																																																																																						
Sum tiltak	200	200	226	265	281	335																																																																																						
Tildelt fra Miljøløftet	270	280	289	75	289	325																																																																																						
Til/fra fond per år	70	80	63	–190	8	–10																																																																																						
Fond akkumulert per år	70	150	213	23	31	21																																																																																						
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud» / «nullpunkt»	Det «ordinære kollektivtilbudet» er definert som ruteproduksjon fram til 2019 (buss og deler av Bybanen linje 1), finansiert med fylkeskommunale midler og belønningsmidler fra «gammel» ordning.																																																																																											
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når ramme- tilskuddet endres?	Det svares ikke tydelig på spørsmålet, men endring i rammetilskudd ser ut til å tolkes som endring i rammer generelt – rutetilbud og økonomi.																																																																																											

4.2.4 Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet

Kostnaden for tiltaket var i 2023 på 33 millioner kroner, og i 2024 på 37 millioner kroner. Samarbeidet er finansiert gjennom fylkeskommunale midler.

Geografisk avgrensing for samarbeidet er Arna/Trengereid, dvs. innenfor grensen av Bergen kommune for enkeltbilletter sone A for reiser med lokaltog til Arna og Vossebanen.

For togreiser med VY tog, kan man med periodebillett benytte seg av takstsamarbeidet ved å reise helt til Voss stasjon, noe som for kunder uten periodebillett koster 3 soner. Med 30-dagers Ungdomsbillett kan man reise helt til Myrdal stasjon. Billettene er ikke gyldige på fjerntoget.

4.2.5 Skoleskyss

Ordinær skoleskyss med buss for grunnskole og videregående skole, ligger inne i kostnadene til busskontraktene i byvekstområdet. Mye av skoleskyssen er en integrert del av det ordinære rutetilbudet med suppleringsruter for skoleskyss ved behov for økt kapasitet på transportmiddel.

Den individuelt tilrettelagte skoleskyssen (ITS) blir gjerne kjørt med drosje, og i byvekstområde har Vestland fylkeskommune direkte kontrakter med flere drosjeselskap. Disse kostnadene er ikke inkludert i de rapporterte kostnadene. I ruteområder der det er busselskapene som administrere den individuelt tilrettelagte skoleskyssen, er denne kostnaden rapportert inn som del av kostnadene på buss.

Det er ikke rapportert inn noen skoleskyssinntekter. På inntektssiden faktureres den ordinære grunnskoleskyssen til kommunene og inntekter fra ordinær skoleskyss for videregående elever faktureres til fylkeskommunen. Inntekter som gjelder videregående skoleskyss, er vesentlig lav i byvekstområdet i om med at man har ordningen med Ungdomsbillettområdet som gjør at elevene som bor i et område med et godt kollektivtilbud på kveldstid og i helger, ikke får dekket skoleskyssen, men må kjøpe ungdomsbillett istedenfor.

Tabell 4-7 viser kostnads- og inntektsbildet i skoleskyssområdet i 2024, mens Tabell 4-8 viser utviklingen i kostnader og inntekter de siste fem årene.

Tabell 4-7 Kostnads- og inntektsbildet for skoleskyssområdet i Bergensområdet (løpende kroner).

Skoleskyss 2024	Utgifter (beløp i kr)	Inntekter (beløp i kr)
Grunnskole	–	96 169 000
Videregående skole	–	3 613 000
Individuelt tilrettelagt skoleskyss GSK	138 743 000	–
Individuelt tilrettelagt skoleskyss VGS	54 717 000	–
SUM	193 460 000	99 782 000

Tabell 4-8 Kostnads- og inntektsbildet for skoleskyssområdet i årene 2020–2024 for Bergensområdet (løpende kroner).

Kostnader skoleskyss	2020	2021	2022	2023	2024
Kjøp skoleskyss GSK	62 737 000	81 317 000	111 757 000	130 739 000	138 743 000
Kjøp skoleskyss VGS	30 336 000	38 912 000	44 879 000	48 415 000	54 717 000
Total kostnad skoleskyss	93 073 000	120 229 000	156 636 000	179 154 000	193 460 000
Inntekter	2020	2021	2022	2023	2024
Skoleskyss GSK	60 841 000	73 837 000	82 542 000	85 830 000	96 169 000
Skoleskyss VGS	4 611 000	4 429 000	4 161 000	3 484 000	3 613 000
Total inntekt skoleskyss	65 452 000	78 266 000	86 713 000	89 314 000	99 782 000

4.3 NORD-JÆREN

4.3.1 Byvekstavtalen for Nord-Jæren – Bymiljøpakken

Byvekstavtalen for Nord-Jæren – Bymiljøpakken (2019–2029), ble signert i 2020. Avtalen erstatter byvekstavtale 2017–2023. Byvekstavtalen er forhandlet fram av kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland fylkeskommune, og staten ved Statens vegvesen, Statsforvalteren i Vestland og Jernbanedirektoratet. Nord-Jæren har hatt belønningsmidler siden 2009.

Kolumbus har som oppgave å utvikle, planlegge, administrere, informere om og markedsføre kollektivtilbudet i Rogaland. Kolumbus skal også jobbe for at tog, sykkel, gange og bildeling henger sømløst sammen med buss og båt. Kolumbus er eid av Rogaland fylkeskommune.

4.3.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

I regnskapet er kostnader til kjøp av ruteproduksjon fordelt på de ulike geografiske områdene. Andre kostnader, slik som billettering, sanntid, digitale tjenester, markedsføring, individuelt tilrettelagt skoleskyss, kundeservice og administrasjon er ikke fordelt på de ulike områdene.

Tabell 4–9 viser hvor mye Rogaland fylkeskommune bruker på ruteproduksjon med buss i avtaleområdet, og utviklingen i billettinntekter de siste årene. For det øremerkede koronatilskuddet har Rogaland opplyst at det er gjort et anslag for andelen som gjelder byområdet.

Billettinntektene i 2023 er påvirket av at det høsten 2023 var et prosjekt med gratis buss i Stavanger kommune. Stavanger kommune dekte da billettkostnaden for sine innbyggere. Bidraget fra Stavanger kommune er inkludert i billettinntektene i Tabell 4–9.

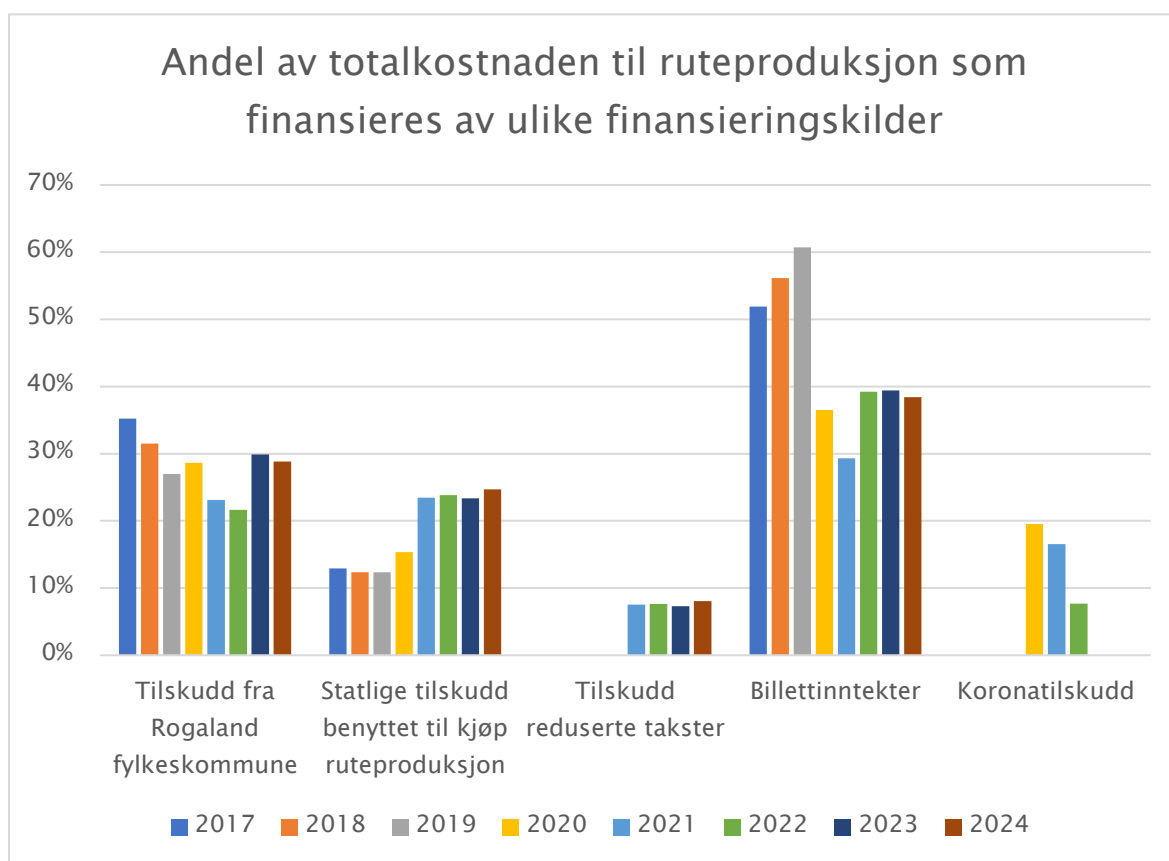
Tabell 4–9 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport på Nord-Jæren og finansieringskilder i årene 2017–2024 (løpende, mill. kroner). Foreløpig regnskap 2024 for totalkostnad ruteproduksjon. Bruk av byvekstmidler er oppdatert med faktisk forbruk i 2024.

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT KOLLEKTIVTRANSPORT NORD-JÆREN (beløp i mill. kr)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad ruteproduksjon	482	503	522	546	665	676	741	752
Finansiering:								
Tilskudd fra Rogaland fylkeskommune	170	158	141	156	154	146	221	217
Statlige tilskudd benyttet til kjøp ruteproduksjon	62	62	64	84	156	161	173	186
Tilskudd reduserte takster					50	52	54	61
Billettinntekter	250	283	317	199	195	265	292	289
Koronatilskudd				107	110	52		

Tabell 4–10 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–6.

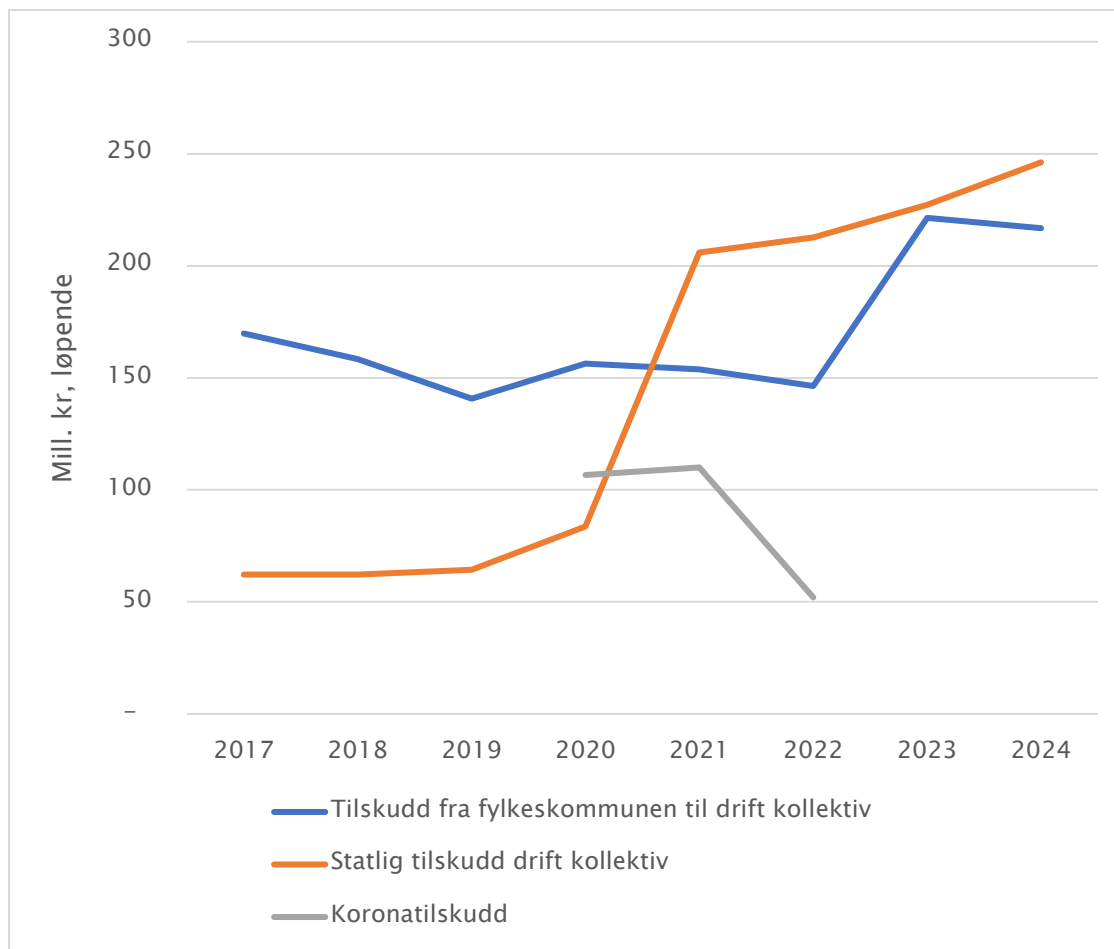
Tabell 4-10 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport på Nord-Jæren i perioden 2017-2024 (foreløpig regnskap 2024 for totalkostnad ruteproduksjon).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT KOLLEKTIVTRANSPORT NORD-JÆREN	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad ruteproduksjon (mill. kr)	482	503	522	546	665	676	741	752
Finansieringskildenes andel av totalkostnaden:								
Tilskudd fra Rogaland fylkeskommune	35 %	31 %	27 %	29 %	23 %	22 %	30 %	29 %
Statlige tilskudd benyttet til kjøp ruteproduksjon	13 %	12 %	12 %	15 %	23 %	24 %	23 %	25 %
Tilskudd reduserte takster					8 %	8 %	7 %	8 %
Billettinntekter	52 %	56 %	61 %	36 %	29 %	39 %	39 %	38 %
Koronatilskudd				20 %	17 %	8 %		



Figur 4-6 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport på Nord-Jæren som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene i tabell 4-10.

Figur 4-7 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Nord-Jæren i perioden 2017-2024.



Figur 4-7 Utvikling i statlige og fylkeskommunale tilskudd til drift kollektivtransport i Nord-Jæren i perioden 2017-2024 (løpende kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4-9.

4.3.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4-11 viser svarene fra Rogaland fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4-11 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Rogaland fylkeskommune.

Problemstillinger					
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	Regnskapsføringen av kostnadene som gjelder tiltak som er finansiert av midler gjennom byvekst- og belønningsavtaler, føres på egne ansvar som kun gjelder for avtaleområdet. I den grad det benyttes ressurser fra for eksempel ansatte i Kolumbus til utvikling og oppfølging av tiltak finansiert av midler gjennom byvekst- og belønningsavtaler, føres en andel av lønnskostnadene på disse ansvarene. Dette gjelder imidlertid ikke for kostnader til utvikling og oppfølging av kjøp av ruteproduksjon.				
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Belønningsmidler (mill. kr)	2021	2022	2023	2024
	Økt ruteproduksjon startet 2016	68,3	70,4	75,3	78,8
	Mobilitetstiltak	44,8	39,3	45,2	42,3
	Digitale tjenester	21,2	27,5	26,5	27,7
	Økt markedsføring	3,2	7,5	6,8	7,1
	Veibruksavgift	12,1	3,0		
	Videreføre produksjon på NJ	25,0	25,0	26,7	33,3
	Bussveiteam	13,2	10,8	7,0	0,2
	Elektrifisering rute 3			5,2	7,3
	Evaluerings	1,7	1,8	0,9	0,9
	Trafikkmodell Wisum	0,4			
	Sum belønningsmidler drift	190	185	194	198
	Økt ruteproduksjon fra høst 2020	62,7	65,6	70,1	73,5
	Ladeinfrastruktur rute 3		12,0		
	Takstreduserende tiltak	50,0	51,6	54,2	60,6
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Det er ikke definert et nullpunkt. Kollektivtilbudet ble betydelig styrket i 2016 med finansiering fra belønningsmidler. Det oppgis å være vanskelig å skille i dag, hva som er tidligere kollektivtilbud før og etter 2016.				
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Det svares ikke helt klart på spørsmålet, men vises til at kollektivtilbudet er styrket i 2016 med belønningsmidler og ytterligere fra høsten 2020 etter signering av byvekstavtalen i 2019. Det pekes også på at den fylkeskommunale finansieringen av ruteproduksjonen har økt i takt med økningen i kostnader for ruteproduksjon på Nord-Jæren, særlig de to siste årene.				

4.3.4 Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet

I 2017 inngikk Kolumbus og Jernbanedirektoratet en avtale om rute-, takst- og billettsamarbeid i Rogaland. Avtalen hadde virkning fra desember 2019. Avtalen

sikrer en sømløs reise med buss og lokaltog i Rogaland med likt takst- og billettsystem, samt korresponderende avgangstider.

Det fylkeskommunale takstregulativet er i gjennomsnitt lavere enn togoperatørs takstregulativ som er et takstregulativ godkjent av Jernbanedirektoratet. Prisen som togoperatør godtgjøres, består indirekte av to deler, hvor den ene delen er billettinntekten for reisen (som Kolumbus beholder) og en prisdifferanse mellom det fylkeskommunale takstregulativet og togoperatørs priser. Kostnaden for avtalen for Kolumbus er altså prisdifferansen mellom de to takstregulativene.

Kostnadene i 2024 til takstsamarbeidet var 60,6 millioner kroner (kostnader fratrasket billettinntekter). Av disse er 38,2 mill. kroner kompensert av takstreduserende tiltak fra byvekstavtalen.

Midlene fra byvekstavtalen begrenser seg til kostnader for Jærbanen i byområdet Nord-Jæren. Takstavtalen gjelder imidlertid på hele strekningen for Jærbanen mellom Stavanger og Egersund, samt for Sørtoget til Moi.

4.3.5 Skoleskyss

Kostnader og inntekter knyttet til ordinær skoleskyss er inkludert i de rapporterte kostnadene og inntektene til drift kollektivtransport. Kostnader til individuelt tilrettelagt skoleskyss er ikke inkludert.

4.4 TRONDHEIMSOMRÅDET

4.4.1 Byvekstavtalen for Trondheimsområdet – Miljøpakken

Byvekstavtalen for Trondheimsområdet (2023–2029) – Miljøpakken – ble signert i 2023. Byvekstavtalen erstatter byvekstavtalen for Trondheimsområdet 2019–2029, datert 15. mars 2019, og tilleggsavtalen til byvekstavtalen for perioden 2020–2029 datert 20. mars 2020. Trondheim har mottatt belønningsmidler siden 2009.

Byvekstavtalen er forhandlet fram av kommunene Trondheim, Melhus, Stjørdal, Orkland og Skaun, Trøndelag fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. Melhus kommune, Malvik kommune og Stjørdal kommune ble med i Miljøpakken i 2019, Orkland kommune og Skaun kommune i 2023.

AtB har hovedansvar for organiseringen av kollektivtrafikken i Trøndelag fylke. AtB er heleid av Trøndelag fylkeskommune.

4.4.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Tabell 4–12 viser hvor mye Trøndelag fylkeskommune bruker på drift av kollektivtilbudet i avtaleområdet, og utviklingen i billettinntekter i perioden 2019 til 2024. Fylkeskommunen har ikke oppgitt bruk av bompenger til drift kollektiv, men dette har vi lagt til med bakgrunn i opplysninger fra oppdragsgiver. Oppdragsgiver har opplyst at det har vært rekvirert bompenger til drift kollektiv i 2023 og 2024.

Trøndelag fylkeskommune har oppgitt sitt «nullpunkt» i oversikten over finansiering. Kostnadene for det enkelte år er imidlertid marginalt større eller mindre enn finansieringen. Det skyldes at fylkeskommunen finansierer noe mer enn avtalt nullpunktsforpliktelse innenfor enkelte år og litt mindre i andre år. Mer-/mindreforbruk overføres mellom år slik at det over tid skal gå i balanse. Vi har valgt å legge inn mer-/mindreforbruket inn i posten «Tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune» som da vil inkludere både «nullpunkt» og årets mer-/mindreforbruk i forhold til nullpunkt. Dette for å synliggjøre det faktiske tilskuddet fra fylkeskommunen hvert år.

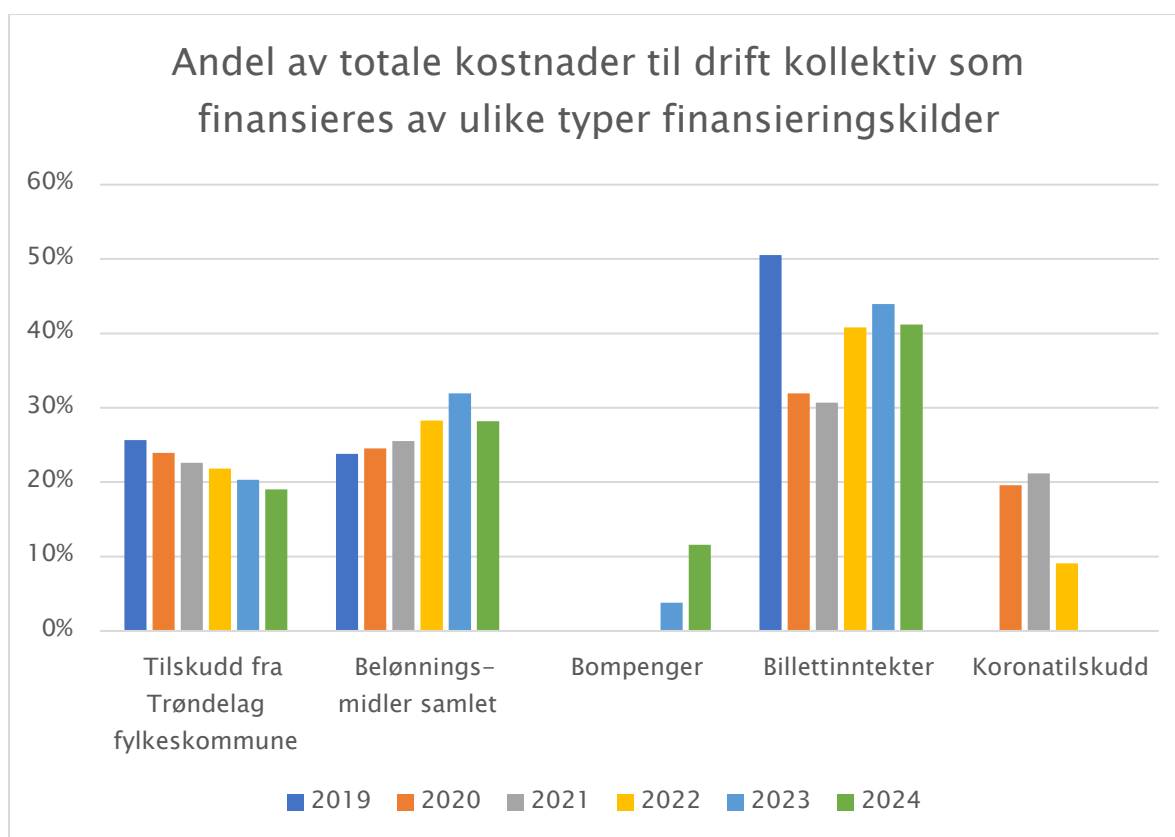
Tabell 4–12 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Trondheimsområdet og finansieringskilder i årene 2019–2024 (løpende, mill. kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Trondheimsområdet (beløp i mill. kr)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv (inkludert drift infrastruktur som bussdepot, hvilebrakker etc.)	819	878	930	988	1 100	1 241
Finansiering:						
Tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune	210	210	210	216	223	236
Belønningsmidler "ordinær drift kollektiv"	182	209	216	225	192	243
Belønningsmidler "reduerte kollektivtakster"			6	55	79	88
Belønningsmidler "øvrige tiltak"	13	7	16		81	19
Bompenger					42	144
Billettinntekter	414	280	285	403	484	511
Koronatilskudd		172	197	90		
Sum finansiering	819	878	930	988	1 100	1 241

Tabell 4–13 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–8, men her er belønningsmidlene slått sammen.

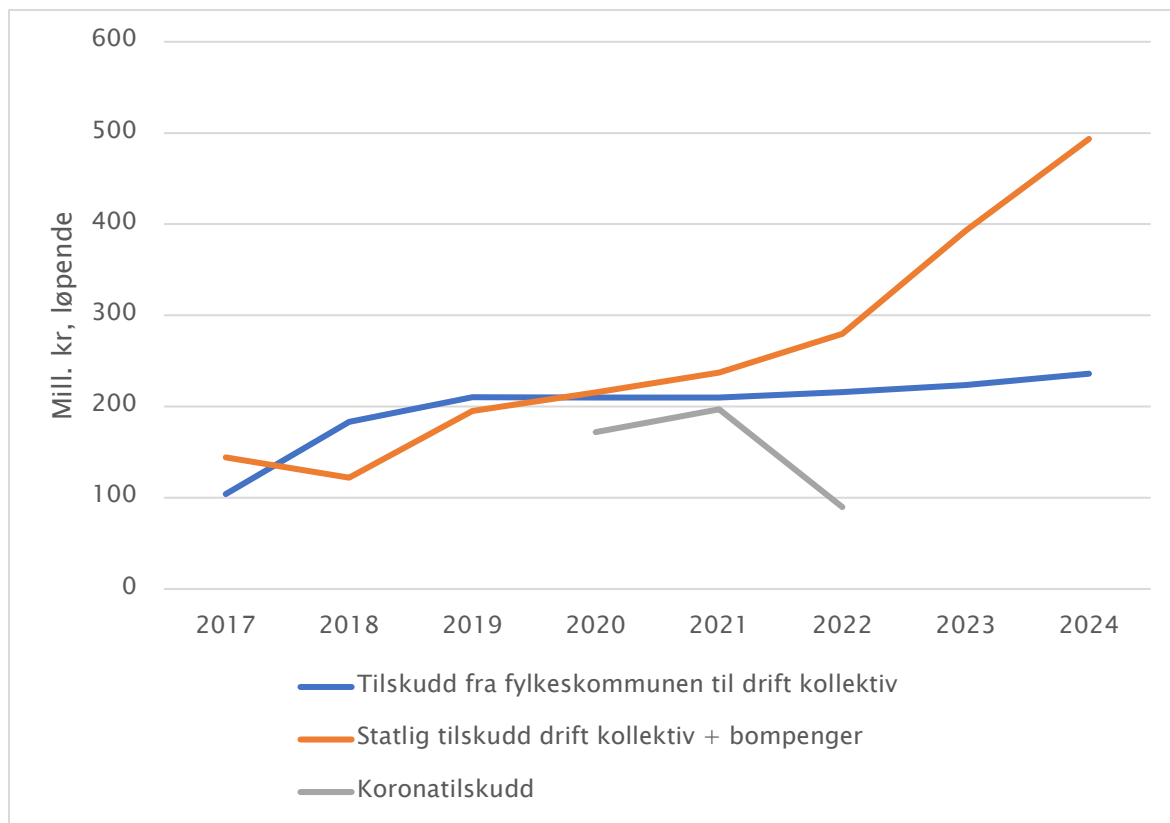
Tabell 4-13 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Trondheimsområdet i perioden 2019–2024 (beløp i løpende mill. kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Trondheimsområdet	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv (mill. kr)	819	878	930	988	1 100	1 241
Finansieringens andel av totalkostnader						
Tilskudd fra Trøndelag fylkeskommune	26 %	24 %	23 %	22 %	20 %	19 %
Belønningsmidler "ordinær drift kollektiv"	22 %	24 %	23 %	23 %	17 %	20 %
Belønningsmidler "reduuerte kollektivtakster"			1 %	6 %	7 %	7 %
Belønningsmidler "øvrige tiltak"	2 %	1 %	2 %	0 %	7 %	2 %
Bompenger					4 %	12 %
Billettinntekter	51 %	32 %	31 %	41 %	44 %	41 %
Koronatilskudd		20 %	21 %	9 %		



Figur 4-8 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Trondheimsområdet som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene i tabell 4-13.

Figur 4-9 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler og bompenger til drift av kollektivtransport i Trondheimsområdet i perioden 2017–2024.



Figur 4-9 Utvikling i bruk av bompenger, statlige og fylkeskommunale midler til drift kollektivtransport i Trondheimsområdet i perioden 2017–2024 (løpende kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4-12.

4.4.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

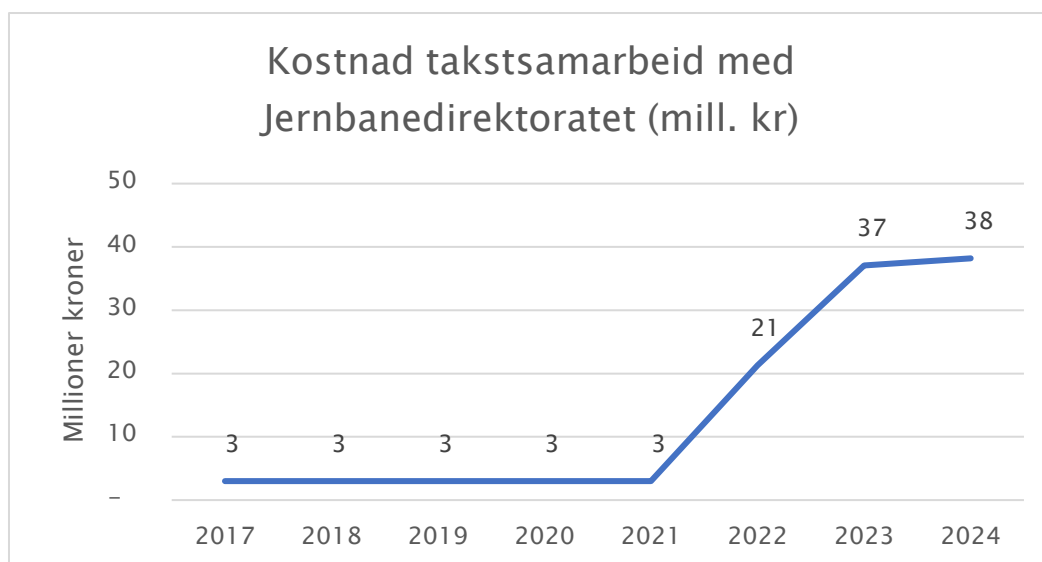
Tabell 4-14 viser svarene fra Trøndelag fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4–14 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Trøndelag fylkeskommune.

Problemstillinger	
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	I leveranseavtalen mellom Trøndelag fylkeskommune og AtB er det avtalt at AtB skal ha budsjett og regnskap som hensyntar to separate tilskuddsøkonomier. AtB skiller derfor tydelig i sitt regnskap på inntekter og kostnader innenfor og utenfor det avtalte Miljøpakkeområdet. Administrasjonskostnader i selskapet deles etter avtalte nøkkeltall.
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Midlene benyttes i all hovedsak til drift av kollektivtilbudet i byvekstområdet. I tillegg brukes midler til flere mindre prosjekter som; holdeplasser, modernisering av Gråkallbanen, mobilitetspakke bussanbud, mobilitetslab Stor Trondheim, vinterdrift sykkel og prosjekter som HjemJobbHjem.
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Nullpunkt 2016: 160 mill. kroner per år (2016–kr) (basert på regnskap i årene 2012–2015). Nullpunkt 2018: 178 mill. kroner per år (2016–kr) (oppdatert 2016– nullpunktet pga. fylkessammenslåing og endret geografi for byanbudet). Avtalt nullpunkt reguleres årlig med kommunal deflator med et tillegg på 0,5 prosent for å ta inn et fylkeskommunalt ansvar for befolkningsvekst i byområdet.
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Fylkeskommunen finansierer kollektivdriften i byvekstområdet opp til det avtalte nullpunktet. Avtalt kollektivdrift ut over dette finansieres gjennom miljøpakkesamarbeidet og da hovedsakelig med bruk av belønningsmidler fra staten og bompenger de siste to årene.

4.4.4 Takstsamarbeid med jernbanedirektoratet

Figur 4–10 viser utviklingen i kostnader til takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet i perioden 2017–2024. Det er under utredning og diskusjon mellom partene hva de reelle kostnadene egentlig er og hvilke forhold som skal bringes inn et totalregnestykke.



Figur 4-10 Utvikling i kostnader til takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet i Miljøpakken (mill. kroner, løpende). I årene fra 2017 til 2024 var kostnadene på 3 millioner kroner per år i årene 2017–2021. Deretter har kostnaden vært henholdsvis 21, 37 og 38 millioner kroner for årene 2022–2024.

Tiltaket finansieres gjennom miljøpakkesamarbeidet hovedsakelig med bruk av belønningsmidler som partene har vedtatt å bevilge til formålet reduserte kollektivsatser.

Togreisende med AtB-billett avgrenser seg til sone A.

4.4.5 Skoleskyss

Skoleskyss er kun inkludert i kostnader og gjelder kun for videregående skole (VGS). Skoleskyss VGS var i 2024 på 22,7 millioner kroner.

4.5 TROMSØ

4.5.1 Byvekstavtale Tromsø

Bypakke Tenk Tromsø ble vedtatt mai 2021, og Byvekstavtale for Tromsø (2023–2032) ble signert i oktober 2023. Tromsø har mottatt belønningsmidler siden 2015.

Byvekstavtalen for Tromsø er forhandlet fram av Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen og Statsforvalteren i Troms og Finnmark.

Troms fylkeskommune leverer kollektivtjenestene i Tromsø gjennom Svipper som er en del av Troms fylkeskommune. Kollektivtransporten som omhandles her, gjelder busstransport.

4.5.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Tabell 4–15 viser hvor mye Troms fylkeskommune rapporterer å ha brukt på drift av kollektivtilbudet i Tromsø, og utviklingen i billettinntekter de siste årene.

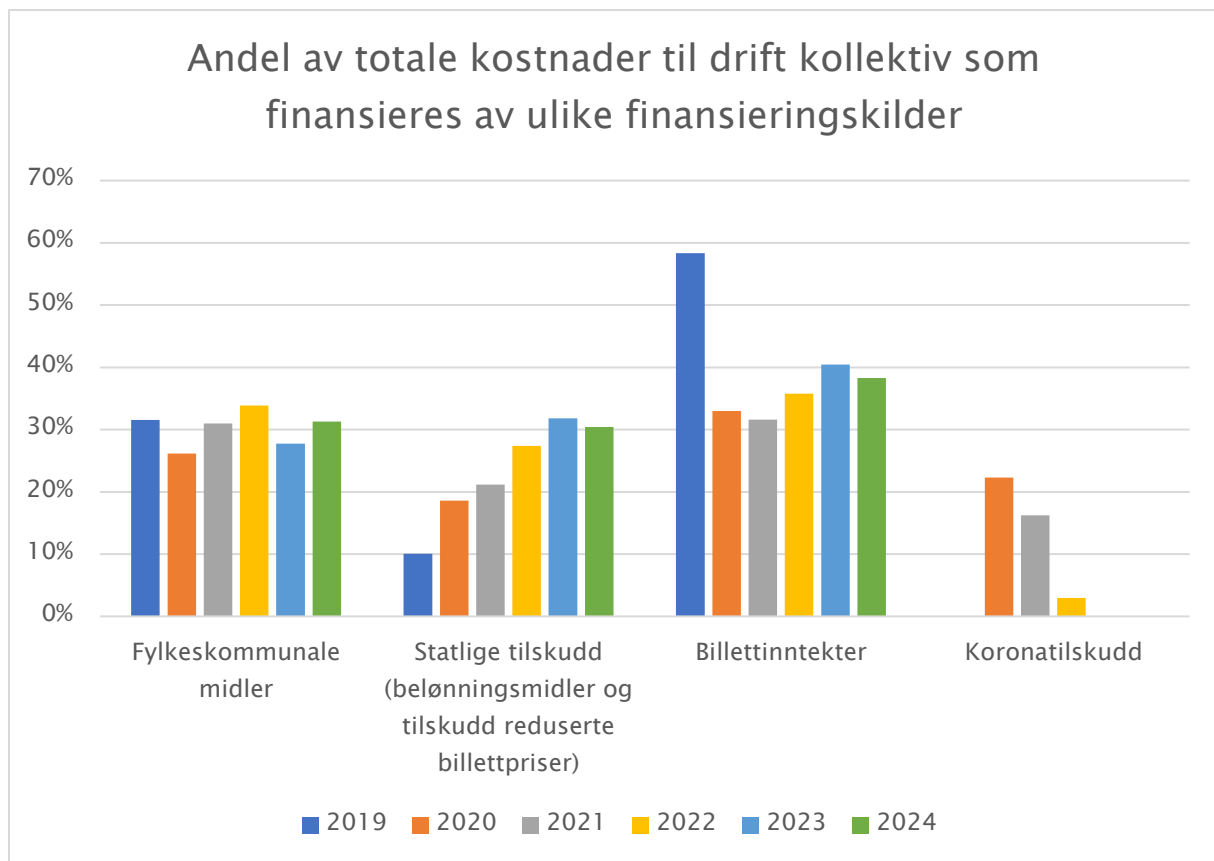
Tabell 4–15 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Tromsø og finansieringskilder i årene 2019–2024 (løpende mill. kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT KOLLEKTIVTRANSPORT i Tromsø (beløp i mill. kr)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektivtransport	248	272	275	326	354	393
Finansiering:						
Fylkeskommunale midler	78	71	85	110	98	123
Statlige tilskudd (belønningsmidler og tilskudd reduserte billettpriser)	25	51	58	89	113	120
Billettinntekter	145	90	87	117	143	151
Koronatilskudd		61	45	10		

Tabell 4–16 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–11.

Tabell 4–16 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift av kollektivtransport i Tromsø i perioden 2019–2024 (beløp i mill. kr).

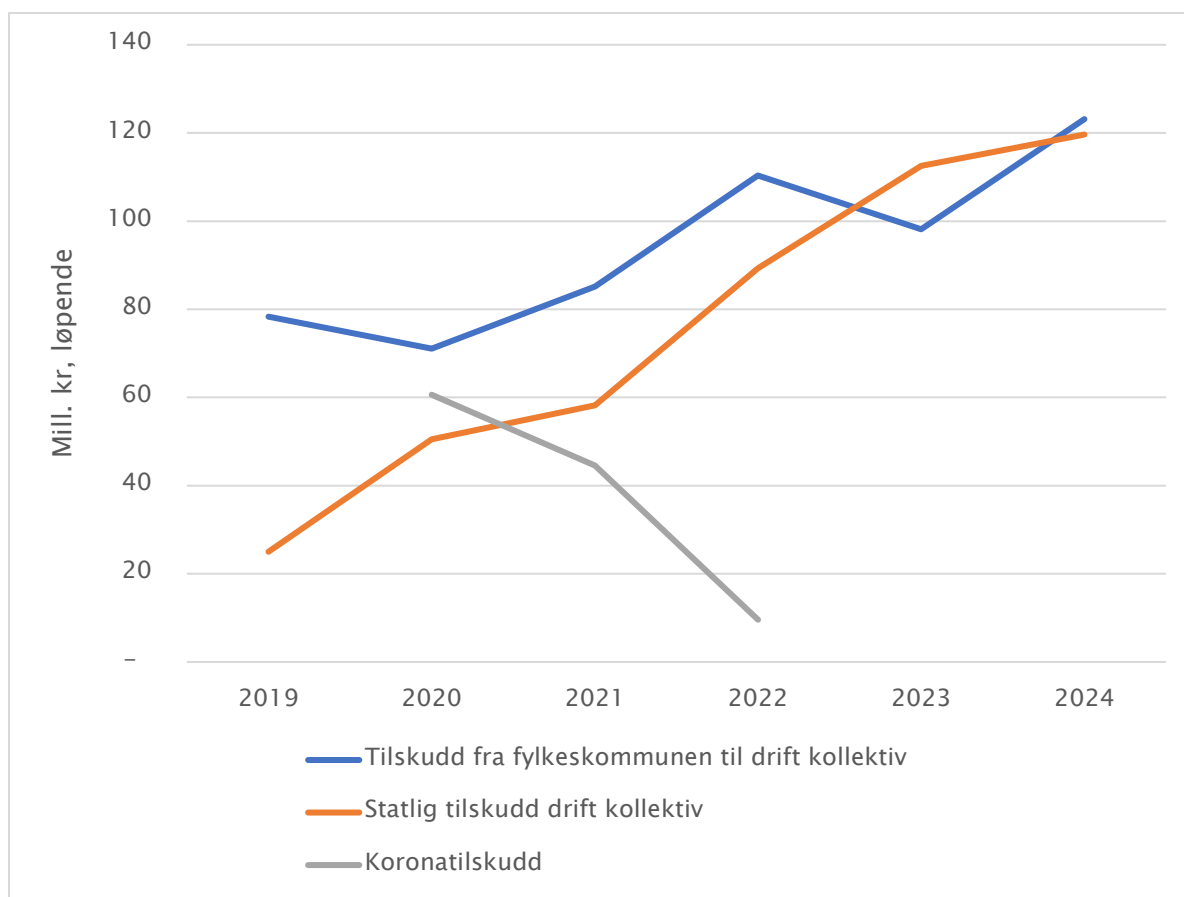
KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT KOLLEKTIVTRANSPORT i Tromsø	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektivtransport (mill. kr)	248	272	275	326	354	393
Finansieringskildenes andel av totalkostnaden:						
Fylkeskommunale midler	32 %	26 %	31 %	34 %	28 %	31 %
Statlige tilskudd (belønningsmidler og tilskudd reduserte billettpriser)	10 %	19 %	21 %	27 %	32 %	30 %
Billettinntekter	58 %	33 %	32 %	36 %	40 %	38 %
Koronatilskudd		22 %	16 %	3 %		



Figur 4-11 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Tromsø som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene i tabell 4-16.

Billettinntektene sank betydelig under pandemien. Etter pandemien har billettinntektene økt, men ikke like mye som veksten i antall passasjerer. Dette kan blant annet skyldes prisnivå og litt mere «sniking» på bussen. Tromsø var den byen i Norge som raskest gjenvant 2019-nivå på antall passasjerer. Dette skyldes ifølge fylkeskommunen i stor grad at produksjonen ikke ble vesentlig redusert under pandemien.

Figur 4-12 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Tromsø i perioden 2019–2024.



Figur 4-12 Utvikling i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Tromsø i perioden 2019–2024 (løpende mill. kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4-15.

4.5.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4-17 viser svarene fra Troms fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4-17 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Troms fylkeskommune.

Problemstillinger	
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	Belønningsmidlene brukes bare på busstrafikken i Tromsø by. Busskontrakt Tromsø omfatter også produksjon utenfor byområdet. Bussproduksjonen i Tromsø by utgjør ca. 80–85 % av produksjonen i kontrakten (varierer litt fra år til år), mens den utgjør ca. 95 % av billettinntektene. Dette tas det hensyn til i beregningene av kostnader og inntekter for busstrafikken i Tromsø.
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Belønningsmidlene til drift kollektiv har blitt brukt til ruteproduksjon (avganger/frekvens) og reduserte billettpriser.
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Det ble definert et «nullpunkt» 01.08.2019 da man økte produksjonen i Tromsø i forbindelse med ny kontrakt. Forutsetningen var ifølge fylkeskommunen, at alle netto merkostnader utover det som var før 01.08.2019, skulle finansieres med belønningsmidler. I det lå det også at man ved overgangen 01.08.2019 hadde en belønningsavtale som siden 2015 hadde bidratt noe til bussdrift i Tromsø.
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Når rammetilskuddet indeksjusteres årlig, justeres også det fylkeskommunale budsjettet for bussdrift i Tromsø.

4.5.4 Takstsamarbeid med jernbanedirektoratet

Ikke aktuelt.

4.5.5 Skoleskyss

Skoleskysskostnader for elever (både grunnskole og VGS) som reiser med åpne busslinjer inngår i tallene som er grunnlag for tabellene. Skoleskysskostnader med lukkede linjer og skoleskyss individuelt tilrettelagt med taxi, inngår ikke.

Skoleskyssinntekter inngår ikke i tabellen. Kun billettsalg til ordinære passasjerer inngår.

Når det gjelder kostnader for skoleskyss har ikke regnskapet til fylkeskommunen detaljeringsgrad nok til å spesifisere dette for byregion Tromsø isolert. Det samme gjelder inntekter skoleskyss for byregion Tromsø isolert.

4.6 KRISTIANSANDSREGIONEN

4.6.1 Byvekstavtalen i Kristiansandsregionen

Byvekstavtalen for Kristiansandsregionen (2024–2033) ble signert høsten 2024. Byvekstavtalen er forhandlet fram av kommunene Birkenes, Iveland, Lillesand, Kristiansand og Vennesla, Agder fylkeskommune og staten v/Statens vegvesen, Statsforvalteren i Agder og Jernbanedirektoratet.

Areal- og transportplansamarbeidet i Kristiansandsregionen (ATP-samarbeidet) startet som et prosjekt i 2004 og ble et permanent regionalt samarbeid fra januar 2010. Regionen har hatt belønningsmidler siden 2008.

Agder kollektivtrafikk (AKT) har hovedansvar for organiseringen av kollektivtrafikken i Agder. AKT eies av Agder fylkeskommune (80 %) og Kristiansand kommune (20 %).

4.6.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Tabell 4–18 viser hvor mye Agder fylkeskommune bruker på drift av kollektivtilbudet i avtaleområdet, og utviklingen i billettinntekter de siste årene. I tillegg til tilskuddet i tabellen, har Agder fylkeskommune bevilget 20 millioner kroner til utvikling av nye tjenester.

Det har ikke lyktes å få tak i detaljerte opplysninger om billettinntekter, koronatilskudd og tilskudd fra Agder fylkeskommune til byområdet separat. Det ble opplyst at billettinntektene i 2023 var på ca. 120 millioner kroner, noe som utgjør 62 prosent av totale billettinntekter i hele Agder. Et annet sted i svarbrevet står det imidlertid at det historisk har vært slik at ca. 75 prosent av de betalende passasjerene har reist i Kristiansandsområdet.

Vi har valgt å ta utgangspunkt i 62 prosent for å lage estimat på hvor mye billettinntektene og koronatilskuddet har vært i perioden i Kristiansandsregionen, med utgangspunkt i billettinntekter og koronatilskudd for hele Agder. Vi har fått oppgitt de totale kostnadene til drift av kollektivtilbudet i byområdet, og har derfor funnet tilskuddet fra Agder fylkeskommune ved å ta differansen mellom driftskostnadene og de andre finansieringskildene. De estimerte tallene er markert med stjerne i tabellen. Tallene er benyttet i den senere sammenligningen med de andre byene.

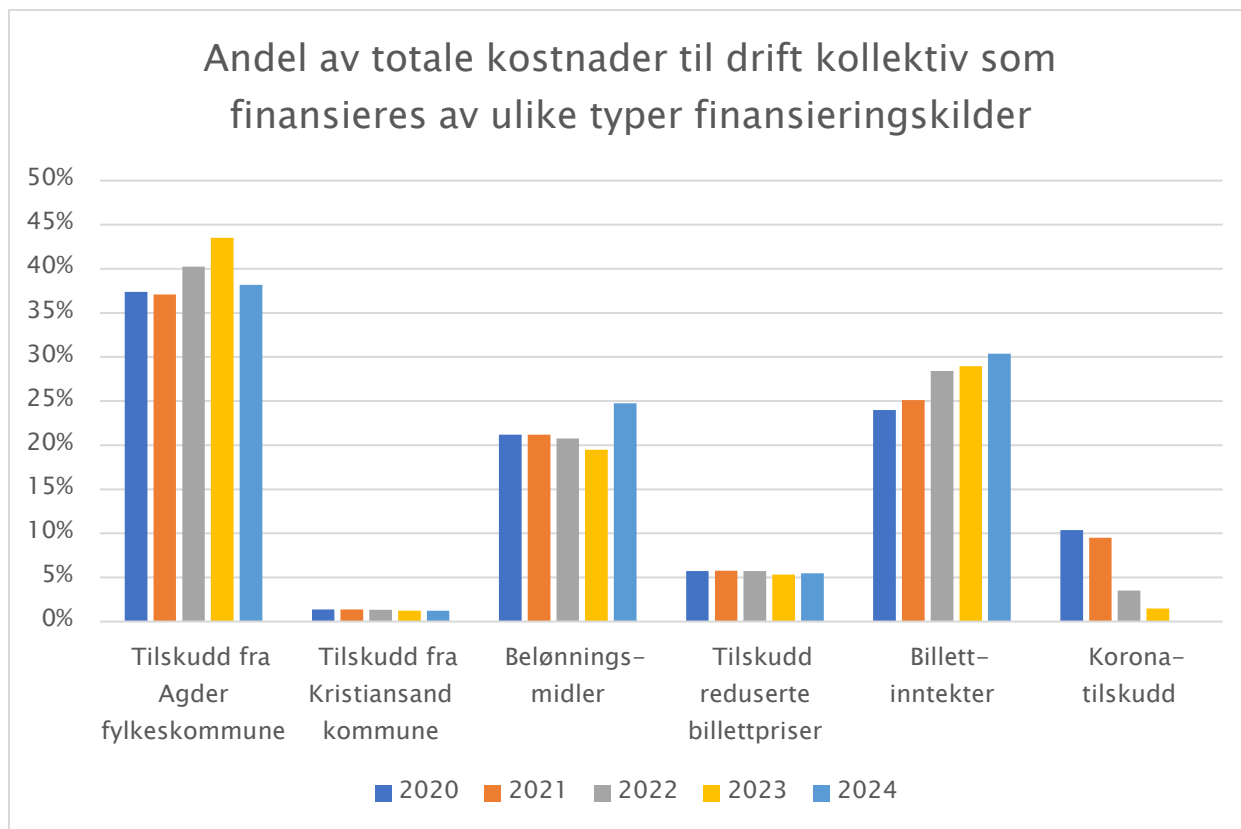
Tabell 4–18 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Kristiansandsregionen og finansieringskilder i årene 2020–2024 (løpende mill. kroner). Estimerte tall er markert med stjerne.

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Kristiansandsregionen (beløp i mill. kr)	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad ruteproduksjon Kristiansand	349	359	373	414	423
Finansiering:					
Tilskudd fra Agder fylkeskommune	131*	133*	150*	180*	161*
Tilskudd fra Kristiansand kommune	5	5	5	5	5
Belønningsmidler	74	76	77	81	105
Tilskudd reduserte billettpriser	20	21	21	22	23
Billettinntekter	84*	90*	106*	120*	128*
Koronatilskudd	36*	34*	13*	6*	

Tabell 4–19 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–13.

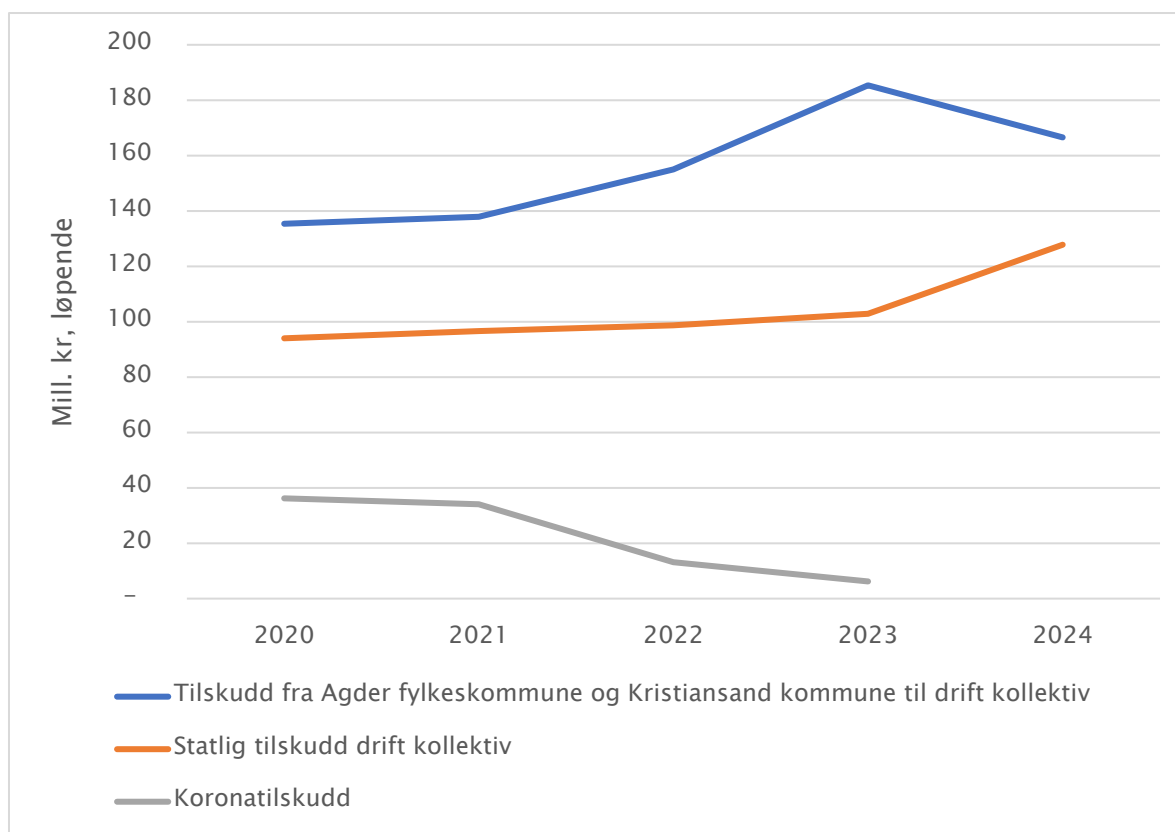
Tabell 4–19 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Kristiansandsregionen i perioden 2020–2024.

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Kristiansandsregionen	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv (mill. kr)	349	359	373	414	423
Finansieringens andel av totale driftskostnader					
Tilskudd fra Agder fylkeskommune	37 %	37 %	40 %	44 %	38 %
Tilskudd fra Kristiansand kommune	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Belønningsmidler	21 %	21 %	21 %	19 %	25 %
Tilskudd reduserte billettpriser	6 %	6 %	6 %	5 %	5 %
Billettinntekter	24 %	25 %	28 %	29 %	30 %
Koronatilskudd	10 %	9 %	4 %	1 %	



Figur 4–13 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Kristiansandsregionen som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallen i tabell 4–19.

Figur 4–14 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Kristiansandsregionen i perioden 2020–2024.



Figur 4-14 Utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale tilskudd til drift av kollektivtransport i Kristiansandsregionen i perioden 2020–2024 (løpende mill. kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4-18.

4.6.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4-20 viser svarene fra Agder fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4–20 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Agder fylkeskommune.

Problemstillinger	
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	Det er mulig å hente ut kostnadstall på det ulike kontraktområdene, deriblant Kristiansandskontrakten. Det gir et godt bilde på kostnader knyttet til ruteproduksjonen i Kristiansandsregionen. Siden det ikke er tvungen validering ved påstigning, er det ikke mulig å beregne nøyaktig billettinntektene for det aktuelle området. Det ser heller ikke ut til å være oversikt over hvor stor andel av koronatilskuddet som har gått til Kristiansandsregionen.
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Midlene har blitt brukt til å utvikle og forbedre kollektivtilbudet, både innenfor frekvens, kapasitet og pris. Midler til reduserte kollektivtakster har bidratt til å redusere prisen på Flexikort og periodekort i Kristiansandsregionen.
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Det opplyses at det ikke er definert et nullpunkt da regionen har hatt belønningsmidler siden 2008.
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Belønningsmidlene har gjort det mulig å øke frekvens og åpningstid på hovedlinjene M1, M2, M3 og M4 og andre tunge linjer. Dersom det må kuttes i tilbud pga. lavere finansiering er det ikke ønskelig å kutte i tilbudet her dersom flest mulig skal reise kollektivt. Det pekes imidlertid på at det kanskje ikke er til å unngå da det er her de største kostnadene ligger.

4.6.4 Takstsamarbeid med jernbanedirektoratet

Det er ikke etablert et takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet enda. Dette er foreslått som tiltak når byvekstavtalen kommer på plass.

4.6.5 Skoleskyss

Kostnader og inntekter knyttet til skoleskyss er inkludert. Skolerutene er en del av det ordinære kollektivtilbudet, og fylkeskommunen betrakter derfor ikke kostnader og inntekter som spesifikt knyttet til skoleskyss.

4.7 NEDRE GLOMMA

4.7.1 Byvekstavtale Nedre Glomma

Byvekstavtalen for Nedre Glomma (2024–2033) ble signert i oktober 2024.

Byvekstavtalen er forhandlet fram av kommunene Fredrikstad og Sarpsborg, Østfold fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen, Statsforvalter og

Jernbanedirektoratet. Før byvekstavtalen har Nedre Glomma hatt bypakke og belønningsavtale. Nedre Glomma har mottatt belønningsmidler siden 2010.

Østfold kollektivtrafikk er et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken og skoleskyssen i Østfold fylkeskommune. Østfold kollektivtrafikk er heleid av Østfold fylkeskommune.

4.7.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Tabell 4–21 viser hvor mye Østfold fylkeskommune bruker på drift av kollektivtilbudet i avtaleområdet, og utviklingen i billettinntekter de siste årene. I tabellen er også tilskudd fra Fredrikstad kommune og belønningsmidler til drift av et fergetilbud inkludert. I de senere tabellene og figurene er tilskuddene til drift av fergetilbudet slått sammen med henholdsvis bidraget fra Østfold fylkeskommune og de andre belønningsmidlene.

Koronamidlene i 2020 og 2021 ble gitt som en helhet for hele Østfold. Tallene i tabellen er et estimat på hvor mye som gjelder Nedre Glomma. Estimatet er oppgitt av Østfold fylkeskommune.

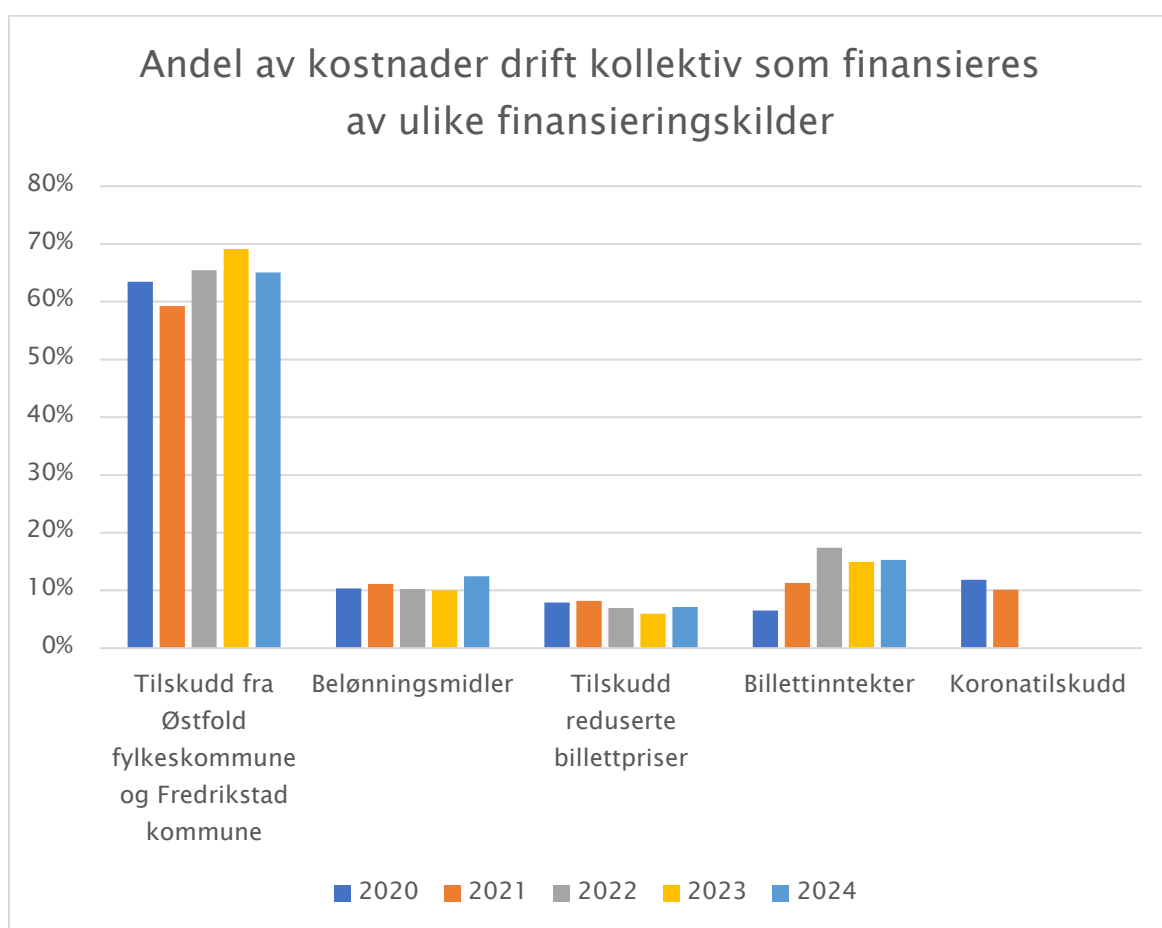
Tabell 4–21 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Bypakke Nedre Glomma og finansieringskilder i årene 2020–2024 (løpende mill. kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT i Nedre Glomma (beløp i mill. kr)	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv inkludert drift ferge	254	244	288	337	347
Finansiering:					
Tilskudd fra Østfold fylkeskommune	139	123	167	211	202
Tilskudd fra Fredrikstad kommune	22	22	22	21	23
Belønningsmidler	19	19	18	20	28
Belønningsmidler til drift ferge	8	9	11	13	15
Tilskudd reduserte billettpriser	20	20	20	20	25
Billettinntekter	17	27	50	50	53
Koronatilskudd	30	25			

Tabell 4–22 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–15.

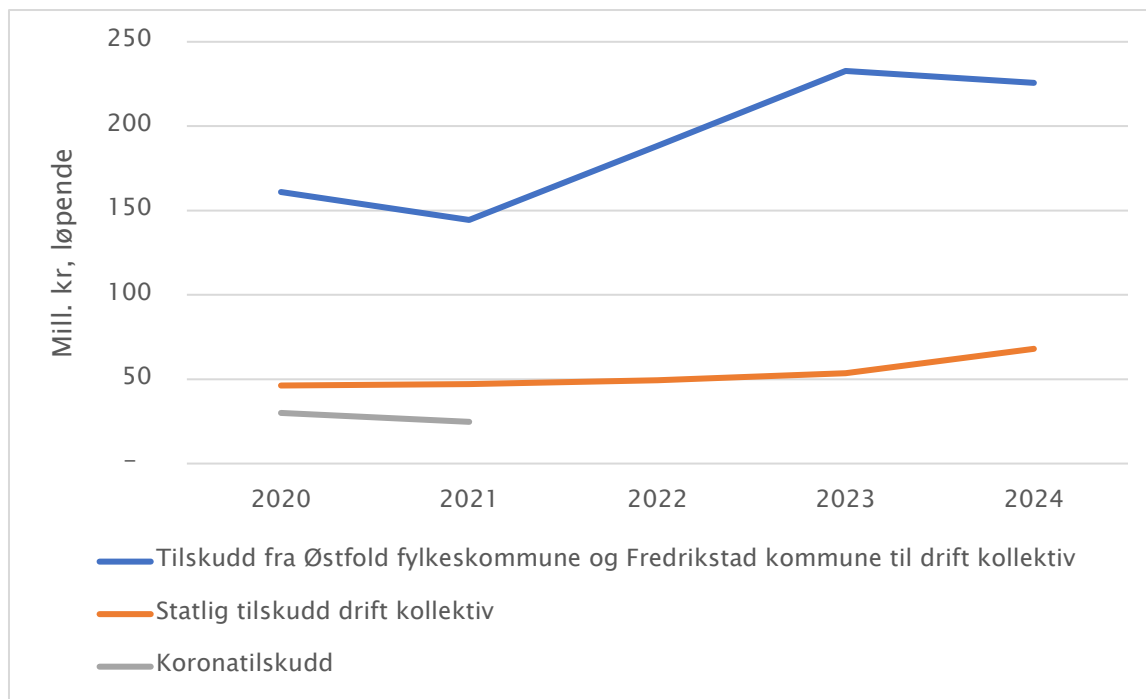
Tabell 4-22 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Bypakke Nedre Glomma i perioden 2020–2024.

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT i Nedre Glomma	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektiv inkludert drift ferge (mill. kr)	254	244	288	337	347
Finansieringens andel av totale driftskostnader					
Tilskudd fra Østfold fylkeskommune og Fredrikstad kommune	63 %	59 %	65 %	69 %	65 %
Belønningsmidler	10 %	11 %	10 %	10 %	12 %
Tilskudd reduserte billettpriser	8 %	8 %	7 %	6 %	7 %
Billettinntekter	7 %	11 %	17 %	15 %	15 %
Koronatilskudd	12 %	10 %	0 %	0 %	0 %



Figur 4-15 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Nedre Glomma som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene fra tabell 4-22.

Figur 4-16 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Nedre Glomma i perioden 2020–2024.



Figur 4-16 Utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale tilskudd til drift kollektivtransport i Nedre Glomma i perioden 2020–2024 (løpende kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4-21.

4.7.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4-23 viser svarene fra Østfold fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4-23 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Østfold fylkeskommune.

Problemstillinger	
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	Avtalen med Nobina AS i Nedre Glomma omfatter kommunene Sarpsborg, Fredrikstad, Hvaler og Råde. Det er i tillegg noen tilbud mellom regionene i Østfold, men dette utgjør kun en svært begrenset andel av det lokale tilbudet. Hoveddelen av det lokale tilbudet i og mellom Hvaler og Råde kommune, er samtidig løst gjennom en separat avtale med Vy Express, og tilbudet i disse to kommunene utover dette omfatter i all hovedsak skolebusser. Da kommunene Sarpsborg og Fredrikstad utgjør en så stor andel av det totale tilbudet i kontraktsområdet, anser Østfold fylkeskommune det ikke som en utfordring at det geografiske området i kontrakten ikke er identisk med området som inngår i avtaleområdet.
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Midlene er i all hovedsak benyttet til økt frekvens på enkelte linjer i rushtid, utbygging av informasjonssystemer og markedsføring. Ut over årlige midler til forbedring av busstilbudet (rushtidsavganger) på om lag 18 mill. kr, ble det i 2022 brukt ca. 1,6 mill. kr til informasjonssystemer og ca. 0,5 mill. kr til markedsaktiviteter. Tilsvarende for 2023 var hhv. 0,85 mill. kr til informasjonssystemer og 200.000 kr til markedsaktiviteter.
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Det virker ikke å være definert et nullpunkt i forhold til bypakke/byvekstavtalen. Det vises til at det er etablert et rutehierarki i Østfold som enkelt definerer de ulike tilbudene, og at det er definert et nullpunkt i kontrakten. Nullpunktet i kontrakten opplyses og ikke være relevant ved mindre justeringer i tilbudet.
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Det opplyses om at det kommer et nedtrekk i rutetilbudet i hele Østfold i oktober pga. kostnadsvekst. Byvekstavtalemidler er brukt for å beholde rutetilbudet i Nedre Glomma for å slippe nedtrekk her. I tillegg blir det en styrking av tilbudet i 2025 i Nedre Glomma med byvekstavtalemidler.* Dette er ikke med i tabellen for 2024 da byvekstavtalen ble signert etter at tallene ble levert. Dette tyder på at endring i rammetilskudd defineres bredt som endring i økonomiske rammer til drift kollektivtransport.

* Opplyst i telefonsamtale 7. oktober, 2024.

4.7.4 Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet

Det er per i dag ikke noe takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet, men det påpekes i byvekstavtalen at det skal sees på muligheten for en takstsamarbeidsavtale.

4.7.5 Skoleskyss

Skoleskyss er ikke inkludert i kostnader og inntekter, men en stor del av skoleskyssen skjer i det ordinære tilbudet.

4.8 BUSKERUDBYEN

4.8.1 Buskerudbyen

Buskerudbyen er et offentlig samarbeid for å løse felles utfordringer innen transport, miljø og arealutvikling. Partene i Buskerudbyen er kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg, Buskerud fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Statsforvalteren er observatør. Buskerudbyen har mottatt statlige belønningsmidler siden 2010.

Kollektivtilbudet i Buskerud er organisert gjennom kollektivselskapet Brakar som er heleid av Buskerud fylkeskommune.

4.8.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Det føres ikke eget budsjett eller regnskap for kollektivtrafikken i avtaleområdet. Kostnader til ruteproduksjon i Buskerudbyen er fordelt på to kontrakter som dekker noe mer enn avtaleområdet. I Tabell 4–24 gjengis fylkeskommunens beregnede kostnader for avtaleområdet Buskerudbyen.

Tabell 4–24 Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Buskerudbyen og finansieringskilder i årene 2019–2024 (løpende mill. kroner).

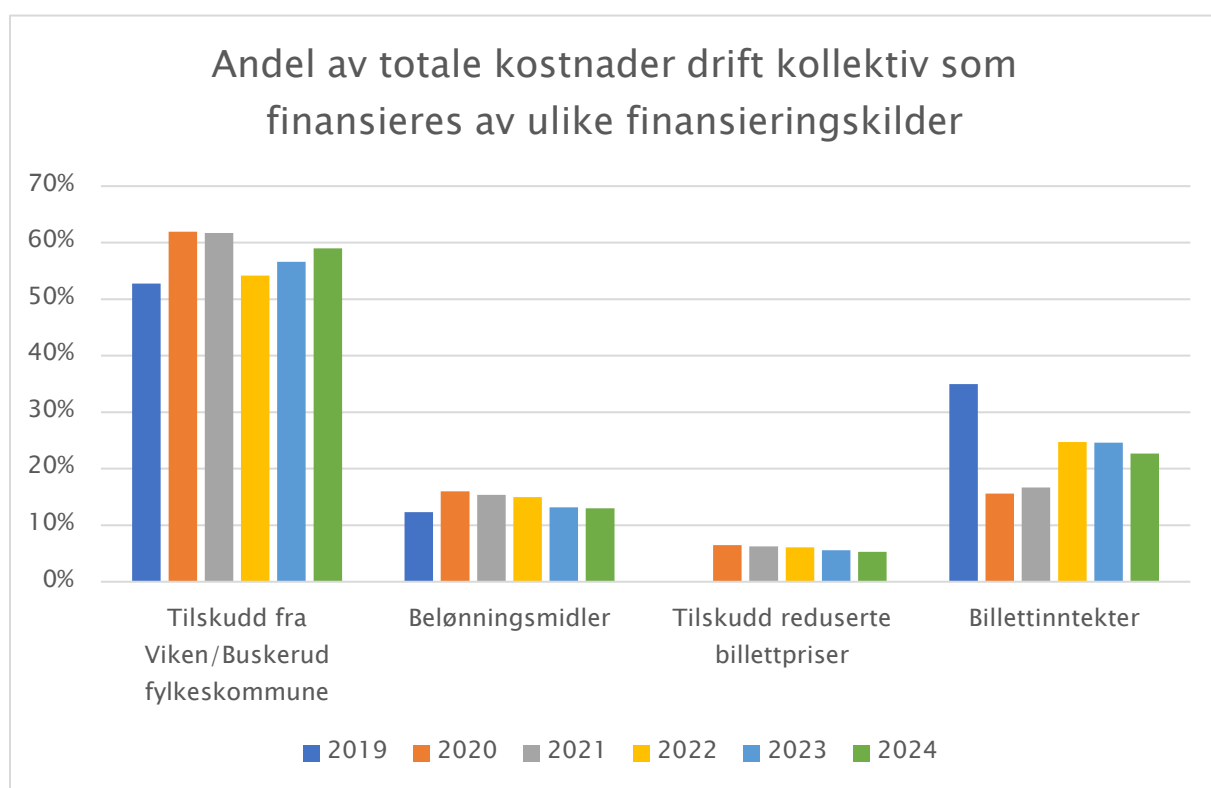
KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Buskerudbyen (beløp i mill. kr)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totale kostnader til drift ruteproduksjon	290	324	337	345	394	436
Finansiering:						
Tilskudd fra Viken/Buskerud fylkeskommune	153	201	208	187	223	257
Belønningsmidler (forsterket rutetilbud og billettsystem/informasjon)	36	52	52	52	52	57
Tilskudd reduserte billettpriser		21	21	21	22	23
Billettinntekter	102	51	56	85	97	99

Brakar har mottatt korona og omstillingsstøtte i 2020, 2021 og 2022. I 2023 var fortsatt 66,6 millioner kroner avsatt i Brakars balanse (ikke inntektsført). Brakar planlegger å bruke koronatilskuddet fra og med 2025 og framover for å få en bedre tilpasning til de nye økonomiske rammene.

Tabell 4–25 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–17.

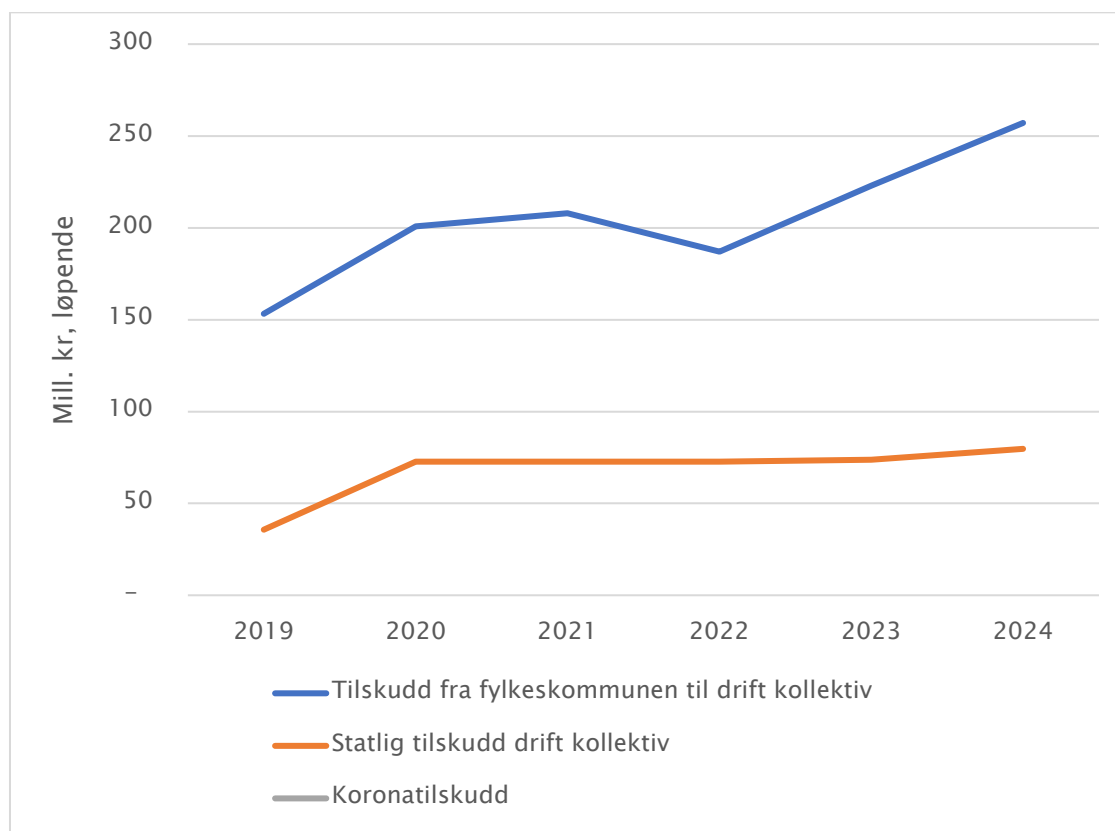
Tabell 4–25 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Buskerudbyen i perioden 2019–2024.

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT i Buskerudbyen	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totale kostnader til drift ruteproduksjon (mill. kr)	290	324	337	345	394	436
Finansiering:						
Tilskudd fra Viken/Buskerud fylkeskommune	53 %	62 %	62 %	54 %	57 %	59 %
Belønningsmidler	12 %	16 %	15 %	15 %	13 %	13 %
Tilskudd reduserte billettpriser		6 %	6 %	6 %	6 %	5 %
Billettinntekter	35 %	16 %	17 %	25 %	25 %	23 %



Figur 4–17 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Buskerudbyen som finansieres av ulike typer finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene fra tabell 4–25.

Figur 4–18 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Buskerudbyen i perioden 2019–2024.



Figur 4–18 Utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale tilskudd til drift kollektivtransport i Buskerudbyen i perioden 2019–2024 (løpende kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4–24.

4.8.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4–26 viser svarene fra Buskerud fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4–26 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget fra Buskerud fylkeskommune.

Problemstillinger																	
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	Det føres ikke eget budsjett eller regnskap for kollektivtrafikken i avtaleområdet. Kostnadene til ruteproduksjon i Buskerudbyen er fordelt på to kontrakter som dekker noe mer enn avtaleområdet. Det foreligger ikke egne nøkkeltall for byområdet utover det som er rapportert til Buskerudbyen i årsrapportene.																
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Busstilbudet som ble styrket med belønningsmidler i perioden 2010–2019, har blitt videreført med økt frekvens på flere linjer. Handlingsprogram 2023 viser at av den årlige tildelingen av belønningsmidler på 106,3 mill. kr, går følgende til forbedret kollektivtilbud (Årsrapport 2023⁵): <table border="1"> <thead> <tr> <th>Forbedring av kollektivtilbudet (beløp i mill. kr)</th><th>HP 2023</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Forsterket rutetilbud</td><td>47,0</td></tr> <tr> <td>Tiltak for reduserte takster</td><td>22,1</td></tr> <tr> <td>Sanntidsinformasjon – stolper</td><td>1,0</td></tr> <tr> <td>Drift mobilbillett</td><td>1,2</td></tr> <tr> <td>Driftsmidler til SIS og TID</td><td>3,0</td></tr> <tr> <td>Autonome busser Drammen</td><td>0,5</td></tr> <tr> <td>SUM</td><td>74,8</td></tr> </tbody> </table> Belønningsmidler benyttes også til fremkommelighetstiltak, holdeplasser og knutepunkter som gjør kollektivtransporten raskere og mer tilgjengelig, innfartsparkering for bil og sykkel, gang- og sykkeltiltak og byutviklingstiltak og kampanjer (Årsrapport 2023).	Forbedring av kollektivtilbudet (beløp i mill. kr)	HP 2023	Forsterket rutetilbud	47,0	Tiltak for reduserte takster	22,1	Sanntidsinformasjon – stolper	1,0	Drift mobilbillett	1,2	Driftsmidler til SIS og TID	3,0	Autonome busser Drammen	0,5	SUM	74,8
Forbedring av kollektivtilbudet (beløp i mill. kr)	HP 2023																
Forsterket rutetilbud	47,0																
Tiltak for reduserte takster	22,1																
Sanntidsinformasjon – stolper	1,0																
Drift mobilbillett	1,2																
Driftsmidler til SIS og TID	3,0																
Autonome busser Drammen	0,5																
SUM	74,8																
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Det er ikke definert et nullpunkt. Deler av tilskuddet referer seg tilbake til 2010, og det opplyses at det er vanskelig å følge alle endringene så langt tilbake.																
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Det er usikkert hvordan spørsmålet har blitt tolket. Svaret fra fylkeskommunen er at fram til 2024, har ikke dette vært en aktuell problemstilling, og at fylkeskommunen har økt sin finansiering til drift kollektiv siden 2019.																

4.8.4 Takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet

Det er ikke etablert et takstsamarbeid basert på Jernbanedirektoratets avtale med Viken, ØKT, Brakar og Ruter.

⁵ [2023-Aarsrapport-Buskerudbysamarbeidet.pdf](#)

Vy og Brakar har en takstavtale for bruk av ungdomsbillett på togene internt i Buskerudbyen. Det finansieres med fylkeskommunalt tilskudd. I 2023 ble det fakturert 4 millioner kroner fra Vy tog til Brakar for denne avtalen.

Brakar gir også rabatt på overgangsbilletten for 30-dagers periodebillett fra tog til buss. Takstmidlene finansierer 0,9 millioner kroner av denne rabatten. Vy og Jernbanedirektoratet bidrar ikke med finansiering av sømløse reiser for togkundene i Buskerud.

4.8.5 Skoleskyss

I Buskerud benyttes ungdomsbilletten (452,- kroner pr måned (mars 2025)) også til skoleskyss i utvalgte kommuner, og er derfor inkludert i de samlede inntektene. Mange avganger har en betydelig andel av reisende med ungdomsbillett som ikke rapporteres som skoleskyss, men som inkluderes i det ordinære rutetilbudet.

Siden ungdomsbilletten benyttes både til skoleskyss og ordinær kollektivtrafikk, er det vanskelig å skille ut inntekter/kostnader knyttet til kun skoleskyss. Men den individuelle tilrettelagte skoleskyssen kommer utenom.

4.9 GRENLAND

4.9.1 Bypakke Grenland

Bypakke Grenland fase 1 ble vedtatt i stortinget 29. mai 2015. Partene i Bypakke Grenland er kommunene i Grenland (Porsgrunn, Skien, Siljan), Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Vestfold og Telemark. Samarbeidet er formalisert gjennom Bystrategi Grenland. Grenland har mottatt belønningsmidler siden 2013.

Det pågår arbeid med å forberede en sømløs overgang fra fase 1 til fase 2 av bypakken, og det faglige grunnlaget for fase 2 er sendt over fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet for videre kvalitetssikring. Innkrevingen for fase 2 vil trolig starte i 2026. Bypakke fase 2 er en del av en større virkemiddelpakke som skal bidra til måloppnåelse. Mål, strategi og hvem som har ansvar for de virkemidlene er nærmere beskrevet i dokumentet: Bystrategi Grenland 2024–2035⁶.

Telemark fylkeskommune administrer kollektivtilbudet i Grenland.

⁶ [Videreføring av Bypakke Grenland_kunnskapsgrunnlag og finansieringsmuligheter.](#)

4.9.2 Kostnader til drift kollektiv og finansieringskilder

Tabell 4–27 viser hvor mye Telemark fylkeskommune bruker på drift av kollektivtilbudet i avtaleområdet, og utviklingen i billettinntekter de siste årene. Det er oppgitt ordinære billettinntekter. I tillegg kommer grunnskoleinntekter som faktureres direkte fra busselskapet til kommunene.

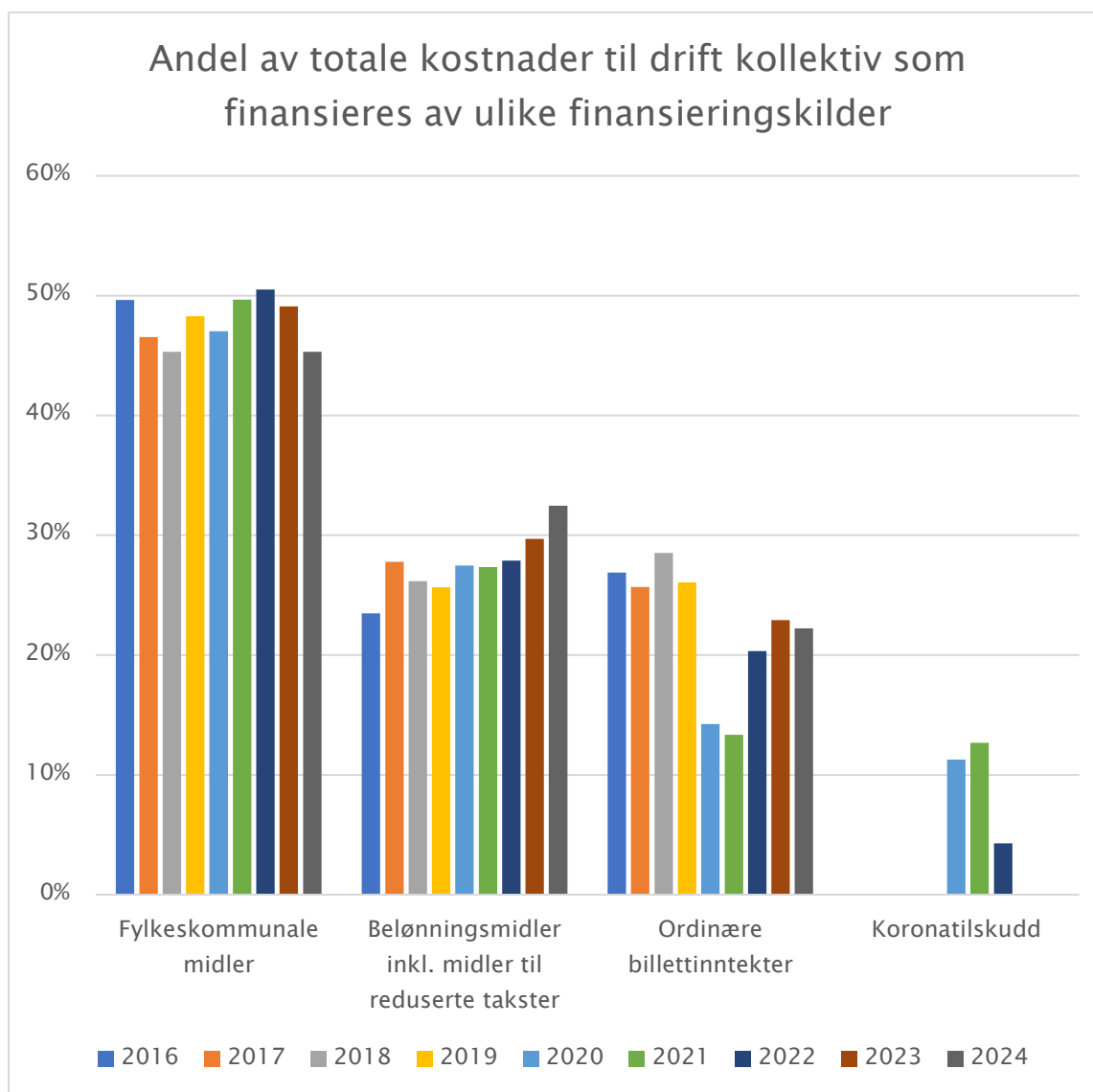
Tabell 4–27: Oversikt over kostnader til drift av kollektivtransport i Bypakke Grenland og finansieringskilder i årene 2016–2024 (løpende kroner).

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT i Grenland (beløp i mill. kr)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektivtilbud i Grenland	153	173	170	191	184	185	193	206	223
Finansiering:									
Fylkeskommunale midler ruteproduksjon inkl. bonus og VGS	76	81	77	92	87	86	92	98	101
Belønningsmidler til drift kollektivtilbudet (inkl. taksttiltak)	36	48	44	49	51	51	54	61	73
Ordinære billettinntekter	41	45	48	50	26	25	39	47	50
Koronatilskudd					21	23	8		

Tabell 4–28 viser hvor stor andel av driftskostnadene som finansieres av de ulike finansieringskildene. Dette er også illustrert i Figur 4–19.

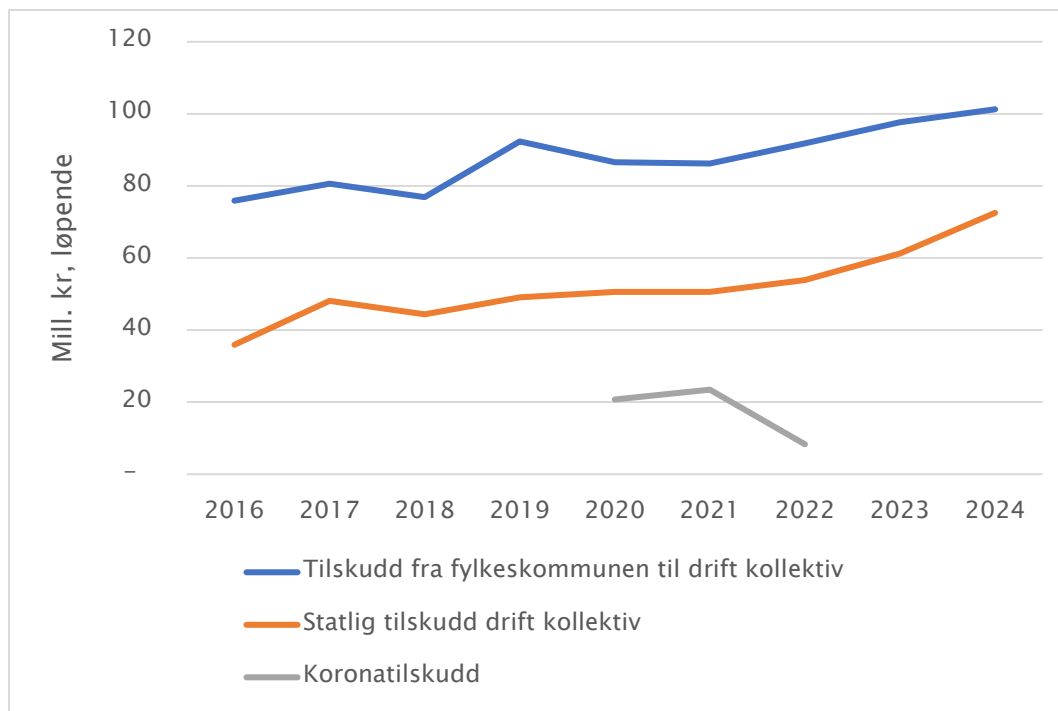
Tabell 4–28 Ulike finansieringskilders andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Grenland i perioden 2016–2024.

KOSTNADER OG FINANSIERING DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT I Grenland	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totalkostnad drift kollektivtilbud i Grenland (mill. kr)	153	173	170	191	184	185	193	206	223
Finansieringskildens andel av totalkostnaden:									
Fylkeskommunale midler ruteproduksjon inkl. bonus og VGS	50 %	47 %	45 %	48 %	47 %	50 %	51 %	49 %	45 %
Belønningsmidler til drift kollektivtilbudet	23 %	28 %	26 %	26 %	27 %	27 %	28 %	30 %	32 %
Ordinære billettinntekter	27 %	26 %	29 %	26 %	14 %	13 %	20 %	23 %	22 %
Koronatilskudd					11 %	13 %	4 %		



Figur 4–19 Andel av totale kostnader til drift kollektivtransport i Grenland som finansieres av ulike finansieringskilder. Figuren illustrerer tallene i tabell 4–28.

Figur 4–20 viser utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift av kollektivtransport i Grenland i perioden 2016–2024.



Figur 4–20 Utviklingen i bruk av statlige og fylkeskommunale midler til drift kollektivtransport i Grenland i årene 2016–2024 (løpende kroner). Figuren illustrerer tall fra tabell 4–27.

4.9.3 Avgrensning byområdet, definisjon nullpunkt og bruk av belønningsmidler

Tabell 4–29 viser svarene fra Telemark fylkeskommune på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget.

Tabell 4–29 Samletabell med svar på spørsmål 3, 4 og 5 i oppdraget for Telemark fylkeskommune.

Problemstillinger	
3) Hvordan skille byområdet fra resten av det fylkeskommunale området?	I Grenland er det en busskontrakt som samsvarer med byområdet Grenland. Fra 2025 nedjusteres busstilbudet i Bamble kommune da kommunen ikke skal være en del av bystrategisamarbeidet i Grenland og inngå i ny belønningsavtale med staten.
4) Bruk av belønningsmidler til drift kollektiv	Midlene har gått til økt ruteproduksjon og taksttiltak. I tillegg til drift av kollektivtilbudet, har belønningsmidlene blitt benyttet til finansiering av bysykkelordningen, kombinasjonsbillett tog og buss , oppgradering av holdeplasser, sanntidsinformasjonstavler, trygg sykkelparkering m.m.
5a) Definisjon av «ordinært kollektivtilbud»/ «nullpunkt»	Ordinært busstilbud forutsettes å være rutetilbudet før innføringen av bussløftet i januar 2014. Bussløftet ble/blir finansiert med belønningsmidler. Det tilsvarer omtrent 20 % av det totale rutetilbudet i Grenland. Nullpunktet 01.01.2014 var 4.000.000 rutekilometer. Ved innføring av bussløftet var det en økning på 700.000 rutekilometer. Etter som årene er gått er rutetilbudet justert og nullpunktet 01.01.2024 endret til 4.900.000 rutekilometer.
5b) Hvordan påvirkes nullpunkt når rammetilskuddet endres?	Dersom rammetilskuddet endres, anslås det at evt. opp- eller nedjustering av ruteproduksjonen kan påvirke både det ordinære kollektivtilbudet og bussløftet.

4.9.4 Takstsamarbeid med jernbanedirektoratet

Det er etablert et takstsamarbeid om kombinasjonsbillett tog og buss fra høsten 2022, for reiser inn og ut av Grenland. Bruk av kombinasjonsbilletten til/fra Grenland finansieres ved bruk av belønningsmidler.

Kombinasjonsbilletten gjelder for reiser inn og ut av Grenland. Den kan benyttes på tog mellom alle togstasjoner på Vestfoldbanen og Bratsbergbanen der Vy Tog kjører, og på alle lokalbusser i Telemark fylke. Vestfold fylkeskommune finansierer selv sin andel av reisene knyttet til Vestfold fylke.

Kostnaden i 2022/2023 var 8,1 millioner kroner, mens den ble 7 millioner kroner i 2024.

4.9.5 Skoleskyss

Kostnader til skoleskyss (for å kjøre bussene), er en del av godtgjørelsen/tilskuddet til busselskapet. Kostnadene til skoleskyss er ikke spesifisert i kontrakten med

busselskapet, da alle ruter (også de som i praksis kjører skoleelever) er åpne for alle.

Godtgjørelsen/tilskuddet til busselskapet inkluderer også betaling for transport av elever i videregående skole. Fylkeskommunen betaler en fast pris (ungdomskortpris) pr elev pr måned i 10 av årets 12 måneder. Dette er inkludert i godtgjørelsen/tilskuddet som er oppgitt. Antall videregående elever som har skoleskyss med buss, har i gjennomsnitt de siste årene vært ca. 1 400 elever.

Betaling for skyss av grunnskoleelever (billettinntekter fra kommunene), er ikke oppgitt under ordinære billettinntekter, og kommer i tillegg til de rapporterte billettinntektene. Grunnskoleinntektene faktureres direkte fra busselskapet til kommunene fordi fylkeskommunen har nettokontrakt (busselskapet har ansvar for inntektene).

I Grenland har busselskapet hatt grunnskoleinntekter fra kommunene som vist i Tabell 4–30.

Tabell 4–30 Grunnskoleinntekter skoleskyss i Grenland.

År	Grunnskoleinntekter (i 1 000 kroner)
2016	6 200
2017	6 200
2018	8 000 (anslag)
2019	9 300
2020	9 800 (anslag)
2021	10 500
2022	12 500
2023	13 300
2024	14 000

Individuelt tilrettelagt skoleskyss utføres av taxi og private (egenskyss). Kostnader og inntekter for individuelt tilrettelagt skoleskyss er ikke med i tallene som er rapportert.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag