

Forenklet prismodell for Trøndelag fra 2018

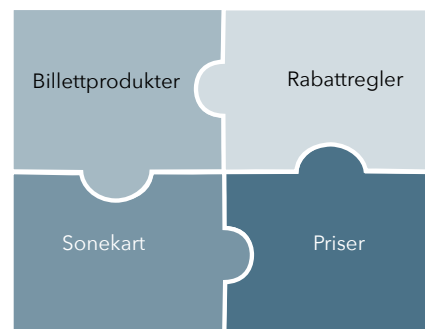
(NSP2018)



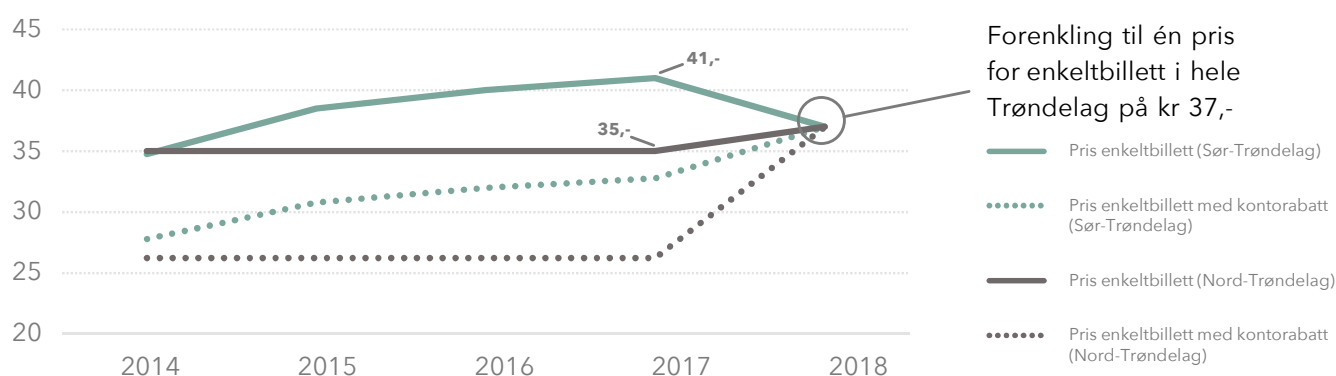
1 SAMMENDRAG	4
2 BAKGRUNN FOR UTREDNINGEN	10
2.1 Mandat	11
2.2 Prinsipper for ny prismodell	12
2.3 Bymiljøavtalen og miljøpakkesamarbeidet	12
2.4 Erfaringer fra utvidelsen av Enhetstaksområdet i 2011 til dagens Stor-Trondheim	13
2.5 Forhold til andre prosjekter	14
2.6 Organisering	14
3 PRINSIPPER FOR PRISING AV KOLLEKTIVREISER	16
3.1 Overordnede prinsipper for prising	17
3.2 Prinsipper for billettens gyldighet	18
3.3 Statlige krav og føringer til rabattregler	19
3.4 Konsekvenser ved sammenslåing av takstsoner	20
3.5 Prisfølsomhet og endringer i etterspørsel	22
4 DAGENS KOLLEKTIVTRAFIKK I TRØNDELAG OG FREMTIDIGE MULIGHETER	24
4.1 Befolkning, arbeidspendling og grunnlag for fremtidig kollektivtrafikk	25
4.2 Dagens kollektivtrafikk i Trøndelag	26
4.3 Dagens prismodell for buss og trikk	29
4.4 Dagens prismodell for hurtigbåt	35
4.5 Dagens prismodell for kommunenes egenandel ved skoleskyss	35
4.6 Dagens billettsamarbeid mellom ulike transportmidler	35
5 PRISMODELLER FOR KOLLEKTIVTRAFIKK I ANDRE FYLKER	36
5.1 Ruter	37
5.2 Kolumbus	38
5.3 Skåne	39
5.4 Billettprodukter og rabattregler i alle fylker	39
6 KUNDENES BEHOV OG FORVENTNINGER	42
6.1 Beskrivelse av ulike målgrupper	43
7 NY PRISMODELL FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN I TRØNDELAG	46
7.1 Billettprodukter	47
7.2 Rabattregler	48
7.3 Sonekart	48
7.4 Priser	50
8 NYE BILLETTPRODUKTER	52
8.1 Mulige forenklinger	53
8.2 Anbefalte nye produkter	54
9 NYE RABATTREGLER	56
9.1 Mulige forenklinger	57
9.2 Anbefalte nye rabattregler	59
10 NYTT SONEKART	62
10.1 Vektlagte faktorer for alternative sonekart	64
10.2 En sone for hele Trøndelag	64
10.3 Sonekart i Trondheimsregionen	65
10.4 Sonekart i Trøndelag, utover Trondheimsregionen	69
10.5 Anbefalt nytt sonekart	73
11 NYE PRISER	74
11.1 Enkeltbillett	75
11.2 Periodebillett	76
11.3 Ny prismodell for hurtigbåt	77
12 KONSEKVENSER VED INNØRING AV ANBEFALT PRISMODELL FOR TRØNDELAG	78
12.1 Konsekvenser for ulike reiser ved innføring av ny prismodell	79
12.2 Prisfølsomhet og forventede effekter av ny prismodell	84
12.3 Konsekvenser for rutetilbud med nettokontrakter	84
12.4 Konsekvenser for tilbud med lavt dekningsbidrag	85
12.5 Konsekvenser for kommunenes egenandel ved skoleskyss	85
12.6 Konsekvenser for samarbeid med toget	87
13 VEDLEGG	91
Vedlegg 1: Modell for inntekstberegning	
Vedlegg 2: Anbefalt sonekart med reisestrømmer, pendling og grensebeskrivelse	
Vedlegg 3: Sonekart i andre fylker	
Vedlegg 4: Endring i kommunenes egenandel til skoleskyss ved overgang til ny modell for skoleskyss	
Vedlegg 5: Kundeundersøkelse av periodekortbrukere	



SAMMENDRAG



Ny prismodell



Fra 1. januar 2018 blir Trøndelag ett fylke. I et samlet Trøndelag bør det være en lik takst-, produkt og rabattmodell for kollektivtrafikken i hele fylket. Den nye anbefalte prismodellen gjelder for reiser med buss og trikk og muliggjør dette, ved en vesentlig reduksjon i antall takstsoner samt forenkling av rabattregler, billettprodukter og priser. En forenklet prismodell vil gjøre det enklere å reise med kollektivtrafikk, blant annet ved at pris for enhver reise lett kan gjøres tilgjengelig. Prismodellen vil muliggjøre kjøp av billett med mobiltelefon (Mobillett) i hele fylket og er en forutsetning for å kunne innføre neste generasjons billett-system som er planlagt i tidsrommet 2019-2021, som AtB er i ferd med å utarbeide et forslag til. Prismodellen underbygger foreslått visjon for Trøndelag fylkeskommune om «Ett tilgjengelig Trøndelag» og bidrar til oppnåelse av hovedstrategien «Tilgjengelighet gjennom mobilitet og kommunikasjon».

Fylkeskommunene i Nord- og Sør-Trøndelag er i dag takstmyndighet for kollektivtrafikken i respektive fylker. AtB fikk fra Arbeidsutvalget for Fellesnemnda for Trøndelag fylke mandat til å utrede ny felles prismodell for fylkeskommunal kollektivtrafikk (Sak 10/17). Endelig vedtak av ny prismodell gjøres av Fellesnemnda for Trøndelag fylke juni 2017. Utredningen er gjennomført i form av prosjektet «Ny felles sone-, takst- og produktmodell for kollektivtrafikken i Trøndelag» (NSP2018) med deltakere fra AtB, administrasjonene i Nord- og Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, samt støtte fra PwC.

Grunnlaget for prising av kollektivreiser bygger på samme prinsipper i begge dagens fylker, men med noen ulikheter innen prisnivå, rabattregler og billettprodukter. Sonekartet er i dag svært finmasket med hele 810 takstsoner. Det høye antallet soner er krevende for kundene å forholde seg til og begrenser muligheten for innføring av nye billettssystemer. I og rundt Trondheim ble det i 2011 innført et felles prisområde kalt «enhetstakstområdet» eller «sone Stor-Trondheim». Området inkluderer Trondheim og deler av omkringliggende kommuner og forenklingen har bidratt til vekst i antall kollektivreiser.

Ny prismodell for kollektivtrafikken i Trøndelag består av fire hovedelementer: nye billettprodukter, nye rabattregler, nytt sonekart og nye priser. Den foreslåtte prismodellen er beregnet til å være inntektsnøytral, ved at totalt nivå av billettinntekter er forventet opprettholdt etter innføring av den nye prismodellen. Dette betyr at prismodellen kan innføres med dagens tilskuddsnivå.

1.1 BILLETTPRODUKTER

Dagens høye antall billettprodukter gjør det krevende for kundene å finne rett billett. Det anbefales derfor en forenkling til enkeltbillett, 24-timersbillett, 7-dagersbillett, 30-dagersbillett og 180-dagersbillett. Billettproduktene kan kjøpes for en eller flere soner, og alle billettproduktene gir rett til reiser med overgang i den eller de soner de er gyldig i. Enkeltbillett for én sone er gyldig 90 minutter fra den aktiveres, og gyldigheten øker med 30 minutter for hver ekstra sone det kjøpes billett for. Enkeltbilletten må være gyldig ved påstigning og ved overgang. I tillegg til forenkling og samordning med andre kollektivtilbud, innebærer overgang til de faste periode-lengdene økte inntekter. Dette bidrar til å holde prisene for 30-dagersbillettene nede. Ved videreføring av valgfri periode vil prisen måtte økes, alternativt må rabatt på kjøp av lange periodelengder fjernes.

1.2 RABATTREGLER

Det er i dag fire ulike priser på enkeltbillett i Trøndelag. Det anbefales å forenkle til én pris for enkeltbillett. På denne måten får kundene én pris å forholde seg til for samme produkt. Dette gjør det enklere å forstå og enklere å kommunisere. Fjerning av kontorabatt for forhåndsbetaling muliggjør at ordinær pris på enkeltbillett reduseres i Sør-Trøndelag, men økes noe fra dagens nivå i Nord-Trøndelag. Dette er nødvendig for å opprettholde dagens billettinntekter. Samtidig medfører anbefalte endringer av sonekart at de fleste kan reise lengre til lavere pris enn i dag.

For enkeltbillett anbefales det å hovedsakelig videreføre dagens rabattregler, med en standardisert rabattsats på 50% for alle aktuelle kundekategorier (honnør, barn, student, ungdom og militær). Dette innebærer at kategorien ungdom nå gis samme rabatt som student. For student og ungdom anbefales det å videreføre ordningen med minstepris som i dag gjelder i Sør-Trøndelag, noe som gjør at rabatten ikke trer i kraft på de korteste reisene.

Utenom enkeltbillett er det anbefalt 50 % rabatt på periodebillettene for barn og honnør, samt 40 % rabatt for ungdom og student. Ut fra forenklingssyn har prosjektet utredet standardisering av rabattsats på 50% også for ungdom og student, men på grunn av det høye antallet studenter, særlig i Trondheim, medfører økning av rabattsatsen fra dagens 40% et betydelig inntektsbortfall. Student og ungdom er kundekategorier som i stor grad benytter sykkel og gange, og tiltaket forventes i liten grad å føre til reduksjon av biltrafikken. Det anbefales derfor å beholde 40 % rabatt for student og ungdom, samt at ungdom og student ikke gis rabatt på 24-timersbillett og 7-dagersbillett.

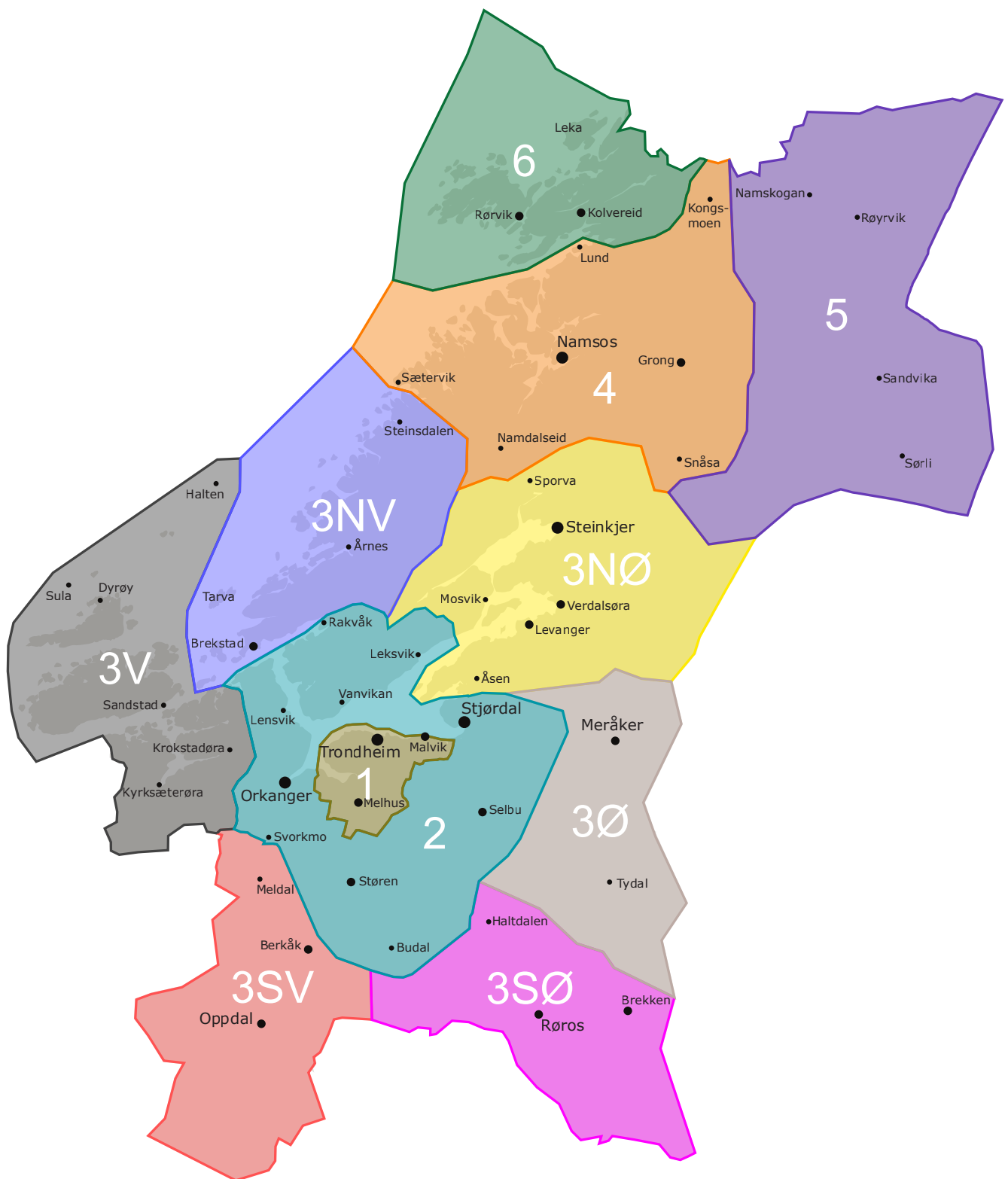
1.3 NYTT SONEKART

Sonekartet bestemmer hvor langt det er mulig å reise før prisen øker. Forslag til nytt sonekart er laget med utgangspunkt i dagens og fremtidige reisestrømmer, arbeidspendling og bo- og arbeidsmarkedsregioner. Soneinndeling i og omkring Trondheim har størst betydning for de samlede billettinntektene, mens faktorer som prising av lange reiser sammenliknet med andre tilbydere av transport er av større betydning for øvrige sonegrenser i fylket. I tillegg til en forutsetning om inntektsnøytralitet, er følgende faktorer vektlagt ved vurdering av alternativer til nytt sonekart:

- Enkelt for kunden
- Unngå urimelige prisendringer
- Inntektssikring og prising av lange reiser
- Oppnåelse av nullvekstmålet
- Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken

Det anbefales en reduksjon fra dagens 810 til 11 soner. Tabellen under gir en overordnet beskrivelse av de 11 anbefalte sonene.

SONE	BESKRIVELSE
 Sone 1	Tilsvarende dagens Stor-Trondheim og inkluderer Trondheim kommune og deler av Klæbu, Malvik, Melhus og Skaun kommuner. Det anbefales at denne sonen utvides i tråd med en eventuell kommende byvekstavtale, gitt at en slik avtale også avklarer finansieringen av utvidelsen.
 Sone 2	Favner om de største pendlerstrømmene til Trondheim som ligger utenfor sone 1. Her inngår vesentlige reisestrømmer fra og til Stjørdal, Orkanger og Støren.
Sone 3	Sone 3 danner en ring rundt sone 2 og er delt i sone 3 Nord-Øst, Øst, Sør-Øst, Sør-Vest, Vest og Nord-Vest.
 3NØ	• Sone 3NØ dekker innherredsbyene og reiser omkring Levanger, Verdal og Steinkjer.
 3Ø	• Sone 3Ø dekker reiser omkring Meråker og Tydal.
 3SØ	• Sone 3SØ dekker reiser omkring Røros, Brekken, Ålen, Glåmos og Haltdalen.
 3SV	• Sone 3SV dekker reiser omkring Oppdal, Berkåk, Rennebu og Meldal.
 3V	• Sone 3V dekker reiser i områdene omkring Hitra, Frøya, Krokstadøra, Kyrksæterøra og Vinjeøra.
 3NV	• Sone 3NV dekker reiser i områdene på Fosen fra Brekstad til Steinsdalen via Årnes.
 Sone 4	Denne sonen dekker reiser i områdene omkring Namsos, fra Sætervik i vest til Snåsa og Harran i øst og fra Namdalseid i sør og til Kongsmoen i nord.
 Sone 5	Denne sonen dekker de nordøstligste delene av Trøndelag og dekker reiser i områdene omkring Namsskogan, Røyrvik, Sandvika og Trones.
 Sone 6	Denne sonen dekker de nordvestligste delene av Trøndelag og dekker reiser i områdene omkring Inner og Ytre Vikna, Rørвик, Kolvereid og Salsbruket.



Det anbefales en
**reduksjon fra dagens
 810 til 11 soner.**

NYE PRISER

Ut fra anbefalte billettprodukter, rabattregler og sonekart kan nye priser foreslås. Det er forutsatt at totale billettinntekter skal være uendret som følge av innføring av ny prismodell.

Enkeltbillett



Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
Voksen	37,-	74,-	111,-	148,-	185,-
Honnør, Barn og Militær	19,-	37,-	56,-	74,-	93,-
Ungdom og Student ¹	37,-	74,-	74,-	74,-	93,-
Enkeltbillett kjøpt ombord ²	60,-	97,-	134,-	171,-	208,-

1) Student og ungdom får 50 % rabatt på enkeltbillett for reiser over 3 eller flere soner, men minstepris lik voksen 2 soner (kr 74,-).

2) Gjelder kollektivtilbud hvor elektroniske betalingsmåter som Mobillett er tilgjengelig. Samme rabattregler for de ulike kundegruppene som for enkeltbillett.

Ved kjøp av enkeltbillett om bord på kollektivtilbud der andre betalingsmåter som Mobillett er tilgjengelig, vil enkeltbilletten koste kr 23,- ekstra for voksen (totalt kr 60,- for en sone). For øvrige kundekategoriene gjelder rabattreglene som for andre enkeltbilletter, eksempelvis koster enkeltbillett kjøpt ombord for honnør og barn i 1 sone kr 30,-. Ombordtillegget anses som det mest egnede virkemiddelet for å begrense bruken av kontanter.

For å gjøre det enkelt for kundene å velge rett billettprodukt, koster 24-timersbillett det samme som 3 enkeltbilletter og 7-dagersbillett koster det samme som 7 enkeltbilletter. For Ungdom foreslås 30-dagersbilletten gyldig i hele fylket.

24-timersbillett



Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
Voksen	111,-	222,-	333,-	444,-	555,-
Honnør og Barn	56,-	111,-	167,-	222,-	278,-

7-dagersbillett



Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
Voksen	259,-	518,-	777,-	1036,-	1295,-
Honnør og Barn	130,-	259,-	389,-	518,-	648,-

For 30-dagersbillett i én sone foreslås det at én sone får en pris tilsvarende dagens 30-dagersbillett i Stor-Trondheim og 180-dagersbilletten koster det samme som fem 30-dagersbilletter.

30-dagersbillett



Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
Voksen	760,-	1020,-	1280,-	1540,-	1800,-
Honnør og Barn	380,-	510,-	640,-	770,-	900,-
Ungdom ¹	460,-	460,-	460,-	460,-	460,-
Student	460,-	612,-	768,-	924,-	1080,-

1) For ungdom er 30-dagersbilletten gyldig i hele fylket.

180-dagersbillett



Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
Voksen	3800,-	5100,-	6400,-	7700,-	9000,-
Honnør og Barn	1900,-	2550,-	3200,-	3850,-	4500,-
Ungdom og Student	2280,-	3060,-	3840,-	4620,-	5400,-

Anbefalt prismodell innebærer ikke en omfattende revidering av prisingen for hurtigbåt. Anbefalte endringer av billettprodukter og rabattregler er anbefalt innført også for hurtigbåt, og mulighet for overgang mellom buss og båt opprettholdes.

1.4 KONSEKVENSER AV NY PRISMODELL

Den nye prismodellen gjør det enklere for alle nye og eksisterende kunder å reise med fylkeskommunal kollektivtrafikk i Trøndelag. Prismodellen muliggjør innføring av Mobillett i hele Trøndelag og den muliggjør innføring av andre fremtidsrettede billettsystemer.

De fleste reisene får samme eller lavere pris som følge av den nye prismodellen. Samtidig vil noen kunder oppleve prisøkning på enkelte reiser, avhengig av reisestrekning og kundekategori. Dette er ikke til å unngå gitt forutsetningen om samme tilskuddsnivå etter innføring av ny prismodell. Ved reduksjon i antall soner vil korte reiser over to soner bli dyrere enn tidligere. Fordi det nye sonekartet har langt færre soner enn før, vil det bli langt færre sonekryssende reiser enn tidligere.

Lange reiser vil generelt bli billigere enn i dag. Dette gjør at prisen for reiser med fylkeskommunalt kollektivtilbud ligger lavere enn eksempelvis togreiser på samme strekning. Ved takstsamarbeid med toget må den økte prisdifferansen kompenseres enten ved fylkeskommunale eller statlige midler.

For 30-dagersbillett og 180-dagersbillett er rabattsatsen for barn og honnør endret fra 60 % til 50 %. Dette medfører isolert sett en prisøkning, samtidig som det med større soner er mulighet til å gjennomføre lenger reiser enn i dag, til samme eller lavere pris.

Kollektivtilbudet i Nord-Trøndelag er hovedsakelig organisert gjennom nettokontrakter med operatørene. Kontraktsformen innebærer at operatørens lønnsomhet er direkte påvirket av billettinntektene, som tilsier at enhver prisendring vil ha konsekvenser for operatøren. I anbudsområder hvor de totale billettinntektene går ned som følge av en endret prismodell, er det forutsatt at operatørene kompenseres for dette. Kostnadene knyttet til dette er inkludert i beregninger av inntektsnøytralitet.

Dersom den nye foreslåtte prismodellen innføres også på skoleskyss vil det kreve en vesentlig økning i tilskudd, beregnet til omkring 20 millioner kr per år. Utredningen har derfor foreslått en egen, forenklet modell for beregning av kommunenes egenandel, beregnet til å opprettholde dagens finansiering fra kommunene både samlet og for den enkelte kommune.

Den **nye prismodellen** gjør det **enklere for** alle nye og eksisterende kunder å reise med fylkeskommunal kollektivtrafikk i Trøndelag, og den muliggjør innføring av Mobillett i **hele Trøndelag**.



BAKGRUNN FOR UTREDNINGEN

Den 8. juni 2016 ble det vedtatt i Stortinget at Nord-Trøndelag fylke og Sør-Trøndelag fylke slås sammen til Trøndelag fylke fra 1. januar 2018¹. Vedtaket om sammenslåing er av stor betydning for den fylkeskommunale kollektivtrafikken.

Fra 1. januar 2018 bør et samlet Trøndelag ha lik takst-, produkt og rabattmodell for den fylkeskommunale kollektivtrafikken. I tillegg bør antallet takstsoner reduseres vesentlig. En slik forenkling vil gi et enklere og mer oversiktlig system for brukerne, og vil være nødvendig for å kunne innføre nye billettsystem. Prosjektet «Ny felles sone-, takst- og produktmodell for kollektivtrafikken i Trøndelag» (NSP2018) har utredet nye takstsoner, nytt prisnivå samt nye billettprodukter og rabatter i Trøndelag fylke. En forutsetning for utredningen har vært at den nye modellen skal kunne implementeres med dagens billettsystemer fra 1. januar 2018.

AtB utreder parallelt med denne utredningen et nytt elektronisk billettsystem for Trøndelag som skal implementeres i Stor-Trondheim fra august 2019. Begge utredningene skal fremme sine anbefalinger til Fellesnemnda sommeren 2017.

2.1 MANDAT

Administrasjonene i Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK), Nord-Trøndelag fylkeskommune (NTFK) og AtB har tatt initiativ til å etablere NSP2018. Bakgrunnen for dette er:

1. Vedtaket om at Nord-Trøndelag fylke og Sør-Trøndelag fylke slås sammen til Trøndelag fylke fra 1.1.2018, og dermed behovet for å utvikle en felles prismodell for fylkeskommunal kollektivtrafikk.
2. Behovet for å utvikle og forenkle dagens prismodell som en tilpassing til fremtidens billettsystemer og selvbetjeningsløsninger og innføring av nytt elektronisk billettsystem.

Sør-Trøndelag fylkesting behandlet den 16.12.2015 takstpolitikken for kollektivtrafikken i Sør-Trøndelag (Sak 140/15: Kollektivtakster 2016. Framtidig takstmodell)². Følgene vedtak ble fattet: *Fylkestinget vedtar at innholdet i dette saksframlegget skal være Sør-Trøndelag fylkeskommunes takstpolitikk og godkjenner at det benyttes som grunnlag for drøftinger med Nord-Trøndelag fylkeskommune, med formål å kunne fremlegge forslag til felles takstpolitikk og takstsystem/ takstmodell for Trøndelag til politisk behandling på felles fylkesting i mars 2016.*

I etterkant av vedtaket ble det klart at arbeidet med felles takstpolitikk og takstsystem/takstmodell for Trøndelag hadde behov for et tilstrekkelig grundig fakta- og utredningsgrunnlag, og dermed mer tid.

I Nord-Trøndelag ble behovet for en utredning om felles takstpolitikk og takstsystem/takstmodell for Trøndelag fremmet som en informasjonssak til Fylkesrådet i 2016.

¹ Prop. 130 LS (2015-2016), Innst. 360 S (2015-2016), vedtak 825

² <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/stfk/Agendalitems/Details/227403>

AtB fikk mandat for utredningen fra Arbeidsutvalget for Fellesnemnda for Trøndelag fylke den 7. februar 2017 (Sak 10/17: Mandat for utredning av ny felles sone-, takst- og produktmodell for kollektivtrafikken i Trøndelag)³.

Følgende vedtak ble fattet av Arbeidsutvalget:

1. *Arbeidsutvalget godkjenner organisering av arbeidet og mandat for utredning og gjennomføring av ny felles sone-, takst- og produktstruktur for Trøndelag 2018.*
2. *Kostnader knyttet til prosjektets utredningsfase, behandles av begge fylkeskommunene i forbindelse med revisjon av de respektives budsjetter i juni 2017.*
3. *Målet med utredningen er å forenkle dagens takst- og sonesystem slik at det blir enklere og mer oversiktlig for brukerne.*

2.2 PRINSIPPER FOR NY PRISMODELL

Følgende føringer er gitt av mandatet vedtatt av Arbeidsutvalget 7.2.17 (sak 10/17), og har vært førende for arbeidet med ny prismodell for Trøndelag fylke:

1. En felles prismodell for hele Trøndelag
2. Vesentlig reduksjon i antall soner
3. Reduksjon og forenkling av dagens billettprodukter og rabattregler
4. Inntektsnøytralitet for Trøndelag som helhet i minst én av de foreslåtte løsningene
5. Egen prismodell for hurtigbåt
6. Legge opp til samordning med tog, men arbeidet rundt dette håndteres når statens organisering av jernbanen er klar

I tillegg har følgende faktorer blitt vektlagt i utredningen:

1. Billettproduktene skal være tilpasset større grad av selvbetjening
2. Alle produkter skal kunne benyttes på alle billettbærere
3. Betalingsmiddel skal ikke være førende for rabatt (ikke rabatt på rabatt)
4. Premiere de som reiser ofte
5. Harmonisering mot øvrige fylker
6. Statens føringer for rabatter skal tilfredsstilles

2.3 BYMILJØAVTALEN OG MILJØPAKKESAMARBEIDET

Bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten, samt vedtakene om finansiering av kollektivtrafikken i Trondheim og Klæbu i Sør-Trøndelag fylkesutvalg og Trondheim kommune formannskap i 2016, danner et viktig bakteppe for kollektivtrafikken. Det gis derfor en oppsummering av sentrale sider av samarbeidet som kan ha påvirkning på utforming av ny prismodell i fylket.

2.3.1 Bymiljøavtale og Miljøpakke

Norges bymiljøavtaler er statens virkemiddel for å nå mål om at all vekst i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

I februar 2016 ble det inngått bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten ved Statens Vegvesen og Jernbaneverket (godkjent og signert september 2016). Denne er avgrenset til Trondheim og forplikter Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune til å sikre at veksten i persontrafikken skjer med kollektivtransport, sykkel og gange, altså null vekst i personbiltrafikken.

Denne bymiljøavtalen medførte en videreutvikling og utvidelse av Miljøpakken, ved å inkludere prosjekter som er finansiert av belønningsmidler, prosjekter på riksveg finansiert av midler til bymiljøavtaler over programområder og statlig delfinansiering av fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt som Superbuskonseptet. Dette i tillegg til jernbaneinvesteringer som fullfinansieres av staten. Miljøpakken innhenter også bompengainntekter som utgjør 45 % av de totale inntektene som vist i Figur 1.

På bakgrunn av dette har man valgt å overføre navnet Miljøpakken til den nye bymiljøavtalen, slik at begrepet nå har et nytt og utvidet innhold sammenlignet med tidligere. Miljøpakken har lagt frem nytt handlingsprogram (2017-2020), som er behandlet og vedtatt av bystyret i Trondheim⁴ og fylkestinget i Sør-Trøndelag⁵. Handlingsprogrammet ligger nå hos kontaktutvalget til Miljøpakken som skal utarbeide videre handlingsplan.

Bymiljøavtalen gjelder fra 2016-2023 og skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal Transportplan (NTP). Dette blir trolig i løpet av 2018. Da skal det også vurderes om det skal etableres en byvekstavtale som består av revidert bymiljøavtale og ny byutviklingsavtale. En byutviklingsavtale skal bedre samordningen av arealbruk og transport gjennom å konkretisere arealdelen i bymiljøavtalen.

2.3.2 Finansiering av kollektivtrafikken i Trondheim kommune og Klæbu kommune

De totale kostnadene for kollektivtilbudet dekkes gjennom billettinntekter og tilskudd fra fylkeskommunene. Gjennom vedtak i både Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune er det vedtatt at fylkeskommunen skal yte et fast årlig tilskudd, mens det øvrige tilskuddsbehovet finansieres gjennom belønningsmidler og bompenger:

³ Trøndelagfylke.no, eller <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/trfk/Agendaltems/Details/200190>

⁴ Bystyremøte 14.mars 2017

⁵ Fylkesting 2.mars 2017

Inntekter	Før 2017	2017	2018	2019	2020	2017-20	2021-24	Sum 2010-24
Kommunale midl inkl MVA	139	28	28	28	28	112	112	363
Fylkesveg midl inkl MVA	373	71	71	71	71	282	282	938
Brutto bominntekt	2619	565	667	662	657	2551	2713	7883
Statlige RV-Store prosjekt	369	100	655	772	169	1696	0	2065
Statlige RV-Programområder	348	10	112	181	181	483	542	1373
Belønningsmidler	1100	174	174	174	174	697	523	2320
Investeringsstilskudd*	90	42	134	233	245	653	515	1259
Andre inntekter	30	0	0	0	0	0	0	30
Sum brutto	5068	990	1840	2120	1525	6475	4687	16231

Figur 1: Finansieringsplan foreslått i handlingsprogram (2017-2020) for Miljøpakken. Kilde: <http://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/H%C3%B8ringsutkast-Milj%C3%B8pakkens-handlingsprogram-2017-20.pdf>

Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag behandlet den 14.6.2016 tilskuddsnivået for kollektivtrafikken i Trondheim og Klæbu (Sak 183/16: Nullpunkt for fylkeskommunens tilskuddsnivå til kollektivtrafikken i Trondheim og Klæbu)⁶ og fattet følgende vedtak: Fylkesutvalget fastsetter fylkeskommunens ordinære rammetilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim og Klæbu til 160 millioner kroner i 2016. Satsning utover dette nivået forutsettes dekket av belønningsmidler og bompenger gjennom Bymiljøavtalen. Nivået på det ordinære rammetilskuddet indeksreguleres årlig med den fylkeskommunale deflatoren pluss et skjønnsmessig tillegg på 0,5% fra 2017 til og med 2023.

Saken ble parallelt behandlet i Trondheim kommunes formannskap den 14.6.2016 (Sak 163/16: Kollektivplanlegging - Framtidig rutestruktur 2019-2029)⁷ med likelydende innstilling fra rådmannen. Følgende vedtak om finansiering av drift ble fattet (punkt 4 i vedtaket):

Bystyret er innforstått med at merkostnader til driften av superbussløsningen vil måtte dekkes gjennom miljøpakkesamarbeidet inntil videre. Konkretisering av statens bidrag til økte driftsutgifter forventes avklart før ny driftsavtale for høystandard buss-tilbud inngås.

2.3.3 Konsekvenser for ny prismodell i Trøndelag

NSP2018 tolker vedtak i sak 183/16 i Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag og vedtak i sak 163/16 i Trondheim kommunes formannskap som at Miljøpakken bærer den økonomiske risikoen for kollektivtrafikken i Trondheim og Klæbu. Dette gjør Miljøpakkesamarbeidet til en sentral interessent for kollektivtrafikken i og rundt Trondheim. Miljøpakkens viktigste oppgave er å bidra til at nullvekstmålet oppnås. Dersom dette ikke skulle skje, vil det ha vesentlige økonomiske konsekvenser i form av tap av statlige belønningsmidler, og betydelige negative konsekvenser for byens innbyggere i form av dårlig luftkvalitet og fremkommelighet. Det er også i samarbeidets interesse at man enkelt kan isolere og innrette tilskudd til samarbeidets virkeområde. De to nevnte faktorene vil derfor være viktig for utforming av ny prismodell og tilhørende takster og sonekart.

Revisjon av dagens bymiljøavtale og eventuell utforming av fremtidig byvekstavtale, kan skje allerede i 2018, og hvorvidt virkeområdet for en fremtidig avtale blir det samme som dagens avtale er usikkert. Mye kan tyde på at virkeområdet kan bli utvidet fra i dag for å også favne om Orkanger, Melhus og Stjørdal, som står for betydelige reisestrømmer inn til Trondheim både med kollektivtransport og privatbil. Også andre områder og kommuner kan være aktuelle for samarbeidet. Hva som er den mest hensiktsmessige prismodellen for å underbygge bymiljøavtaler/byvekstavtaler over tid, er derfor ikke nødvendigvis den samme som dagens behov.

2.4 ERFARINGER FRA UTVIDELSEN AV ENHETSTAKSOMRÅDET I 2011 TIL DAGENS STOR-TRONDHEIM

Enhetstakstområdet ble innført 1. januar 2011. Området besto av deler av Malvik, Skaun og Melhus kommune, samt hele Klæbu. Reisende i utvidede soner fikk betydelig reduksjon i prisene. Periodebilletter i Trondheim, som nå ble utvidet til også å gjelde i hele området, ble i tillegg redusert med 14,6 %.

På bakgrunn av endringene oppsto det en takstvegg fra enhetstakstområdet til områdene utenfor, som førte til politiske diskusjoner. På bakgrunn av dette ble det fra 1. april 2011 gjort ytterligere utvidelse av enhetstakstområde ved å innlemme Hommelvik, Kvål og Børse i området.

⁶ <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/stfk/Agendaltem/Detaills/228962>
⁷ <http://innsyn.trondheim.kommune.no/motedag?offmoteid=337637>

Utvidelsen medførte at også kommuner utenfor enhetstakstområdet reagerte negativt på takstvegg/prisforskjeller. Avbøtende tiltak ble vurdert og utarbeidet, og dette medførte at det i august 2011 ble vedtatt å senke periodebillettprisene med 40 % fra disse områdene/sonene. I tillegg innebar økt etterspørsel at det måtte gjennomføres kjøp av 13 busser og en økning i produksjon på strekningen Melhus -Malvik i 2012 på 26%. Dette medførte et betydelig behov for økning i tilskudd.

Erfaringene fra arbeidet med Enhetstakstområdet viser hvor viktig det er å gjøre grundige vurderinger og legge reisestrømmer til grunn for soneinndeling.

2.5 FORHOLD TIL ANDRE PROSJEKTER

Det er flere pågående eller nylig avsluttede prosjekter som har stor relevans for eller direkte påvirkning på denne utredningen. Disse er vist i Tabell 1.

Tabell 1: Prosjekter med stor relevans for eller direkte påvirkning på NSP2018

Dato	Prosjekt	Relevans for NSP 2018
Mars 2015 – Mai 2016	Rutestrukturprosjektet med superbuss for Stor-Trondheim	Utredning av kollektiv- og rutetilbud i Stor-Trondheim for perioden 2019-2029 ledet av AtB. Mandat for rutekjøp politisk vedtatt i juni 2016. Anbudsutsatt i januar 2017. Infrastrukturprosjekt ledet av Trondheim kommune og SVV pågår.
Sept. 2016 – Des. 2017	Smart Transport	Forprosjektet med målsetting om å avdekke muligheter for å lage en felles informasjons- og formidlingsløsning for drosje, som kan sees i sammenheng med bestillingstransport i distriktet. Ledes av STFK.
Aug. 2016 – Jan. 2017	Forslag til strategi for kollektivtrafikken i Trøndelag	AtBs faglige innspill til Trøndelag fylkeskommune. Strategi og organisering av kollektivtrafikken i Trøndelag fylke skal behandles i Fellesnemnda i april 2017.
Des. 2016 – Juni 2017	Ny billetteringsløsning fra 2019	Utredning av mulige nye alternativer for billettering i Trøndelag fra 2019. Ledes av AtB.

NSP2018 vil bygge opp under de oven nevnte prosjektene og er en forutsetning for utvikling av fremtidens billetteringsløsninger.

2.5.1 Tidligere utredninger

I samband med strategiplan 2012-2015 for Sør-Trøndelag fylkeskommune ble det vedtatt å igangsette et prosjekt for å gjennomgå takstsystemet for buss og båt i Sør-Trøndelag. Målsettingen var å utvikle et system som er mer brukervennlig og forståelig for publikum, og enklere å håndtere for operatørene. Arbeidet ble ledet av AtB, med representanter for politisk og administrativ ledelse i Nord- og Sør-Trøndelag fylkeskommuner i styringsgruppen. I tillegg til forenkling av daværende modell la mandatet vekt på at det måtte avklares om revisjonen også skulle omfatte Nord-Trøndelag.

Et forslag fra arbeidsgruppen ble lagt frem til Fylkestinget i Sør-Trøndelag den 30.10.2013 (Sak 85/13: Ny takstmodell buss)⁸. Forslaget tok utgangspunkt i en sonemodell basert på kommunegrenser, altså en reduksjon fra 473 til 25 soner i Sør-Trøndelag. Saken ble sendt i retur med følgende vedtak:

Fylkestinget støtter utvalgets prosess med å få redusert antall takstsoner. Det må i det videre arbeidet gjennomføres en workshop med fokus på erfaring fra andre regioner og land. Nye betalingsplattformer og teknologiske løsninger er viktige elementer. Flere muligheter innen elektronisk billettering kan bidra til at mulige fremtidige endringer i soner, pris eller rabattstruktur implementeres raskt.

Det ble avholdt en workshop i mars 2014, og i august 2014 ble prosjektet avsluttet på bakgrunn av manglende avgrensninger i hovedkonklusjonene fra workshopen og manglende mandat for den videre prosessen.

2.6 ORGANISERING

Bestiller og prosjekteier er Arbeidsutvalget for Fellesnemnda i Trøndelag fylke. AtB har vært prosjektansvarlig og prosjektleder.

Utredningen er gjennomført i et prosjektet organisert i tre arbeidsgrupper med deltakere fra AtB, samt administrasjonene i Nord-Trøndelag fylkeskommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune: (1) Soneinndeling, (2) Takst- og produktmodell, og (3) Inntekts- og konsekvensanalyse. Etter at arbeidsgruppene hadde levert sine første anbefalinger ble de slått sammen til én arbeidsgruppe med felles arbeidsmøter og workshops.

Styringsgruppen har bestått av Janne Sollie (AtB), Erlend Solem (STFK), Terje Skrattalsrud (NTFK) og Rolf Jørun Viken (Trondheim kommune).

⁸ <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/stfk/AgendaItems/Details/224332>





PRINSIPPER FOR PRISING AV KOLLEKTIVREISER

Dette kapittelet tar for seg overordnede og generelle prinsipper for prising av kollektivtjenester.

3.1 OVERORDNEDE PRINSIPPER FOR PRISING

I dag gis det i Norge tilskudd til kollektivtransporten som årlige rammetilskudd, i hovedsak uavhengig av antall passasjerer. De fleste kollektivtrafikkruiter er ikke bedriftsøkonomisk lønnsomme. Dette betyr at billettinntektene ikke dekker kostandene ved tilbudet, og at tilbudet derfor er avhengig av offentlige tilskudd. Billettinntektene er med på å redusere behovet for tilskudd, ved at passasjerene bidrar til å dekke kostnadene. Billettinntektene er en finansieringskilde for å opprettholde et godt tilbud, og endringer i prisene kan også brukes som et virkemiddel for å skaffe flere passasjerer. Det er ulike prinsipper som kan legges til grunn når man skal velge prismodell for kollektivtrafikken. Figuren under illustrerer fire av dem, som vi redegjør nærmere for i det videre:

A. Pris etter kostnad per passasjer

Man kunne ha tenkt seg en prismodell hvor prisen er koblet opp mot de faktiske kostnadene som en passasjer fører med seg. Dette ville medføre at kunder som reiser på tidspunkt eller strekninger med lav utnyttelse av transportmiddelet, får høyere pris enn kunder som reiser på tidspunkt eller strekninger med høy utnyttelse. Generelt er det i hovedsak lav utnyttelse, og dermed høyest kostnad per passasjer, der tilbudet er dårlig. Tilsvarende er det som regel høy utnyttelse, og dermed lavest kostnader per passasjer, der tilbudet er godt. En kobling av pris mot faktiske passasjerkostnader vil dermed føre til at det blir dyrest å reise når tilbudet er dårligst, noe som vil gjøre det svært lite attraktivt å reise kollektivt på tidspunkt og strekninger med dårlig tilbud. Det er også vanskelig å differensiere prisen på denne måten, fordi en slik prising medfører egne priser for ulike tidspunkt og strekninger, i tillegg til at grunnlaget for prisen ved utnyttelse av transportmidlene ville endres over tid.

Det er derfor en lite aktuell løsning å prise offentlige kollektivtilbud kun etter kostnad per passasjer. Generelt blir ofte resultatet av prisingen at reisende i områder der transportmidlene har høy utnyttelse i større grad dekker sin andel av kostandene ved reisen, enn reisende i områder med lav utnyttelse.

Kostnadsbasert prising



Tilgangsbasert prising

A. Pris etter kostnad per passasjer

B. Pris etter reiselengde

C. Rushpris - kostnad ved passasjerøkning

D. Pris for tilgang til tjenesten

B. Pris etter reiselengde

Pris etter faktisk kostnad per passasjer er lite aktuelt, som beskrevet i prinsipp A over. Men tradisjonelt har det vært vanlig å prise kollektivreiser etter lengden på reisen, typisk med takstøkning i gitte kilometer-intervall. Denne prismodellen gir inntekter som i noen grad reflekterer kostnadene relatert til transport av passasjerene, selv om den ikke er påvirket av grad av utnyttelse av eksempelvis bussmateriell.

C. Rushpris - Kostnad ved passasjerøkning

I nyere tid er det lansert alternativer for prising der det blir lagt vekt på kostnadene som følger ved passasjerøkning. Kostnadene ved flere kollektivtrafikanter er ofte avhengig av om de nye passasjerene reiser i rushtiden eller i perioder med ledig kapasitet. Ut fra denne tankegangen gir en ny passasjer kun økte kostnader hvis det må settes opp ekstra materiell for å betjene ytterligere passasjerer.

Siden kostnader ved kapasitetsøkning oftest er høyere enn tilhørende billettinntekter, øker underskuddet fra driften av kollektivtrafikken. Dermed er det generelt slik at økning i antall passasjerer over tid paradoksalt nok gir kollektivselskapene dårligere økonomi. Problemet er størst i rushtida, hvor økt trafikk krever investeringer i nytt materiell. Situasjonen forsterkes ved at de mest kostnadskrevende passasjerene, periodekortreisende i rushtida, gis størst rabatt. Dette prinsippet tilsier at det skal være billigere å reise utenfor rushtid, for å gi kundene incentiv til å reise på tidspunkt med ledig kapasitet, og passasjervekst ikke øker kostnadene nevneverdig.

Hvis man skal tilpasse prisen til kostnader ved passasjerøkning, bør det være lav pris på steder og tidspunkt med dårlig tilbud (lav utnyttelse) og høy pris på steder og tidspunkt med godt tilbud (høy utnyttelse). Prinsipp C gir derfor en prismodell som kan sies å være motsatsen til prinsipp A.

D. Tilgang til tjenesten

Det er en generell trend å prise tjenester etter standardiserte satser for tilgang, heller enn for faktisk bruk. Eksempler på dette er mobil- og internettabonnement som har gått fra tellerskritt til inkluderte minutter, SMS og data. Andre eksempler er strømme-tjenester for musikk, film og TV-serier. I alle disse eksemplene betaler kunden for tilgangen til tjenesten, og ikke for faktisk bruk.

Dette prinsippet legges ofte til grunn ved prising av periodeprodukter for kollektivtrafikk. Periodeprodukter har samme pris, uansett hvor mange reiser som faktisk gjennomføres. Det er samtidig vanlig å differensiere prisen på periodeprodukter ut fra hvor stort område det gis tilgang til å reise innenfor.

Basert på prinsippene A til D beskrevet over, er det tydelig at forskjellige kundegrupper rammes ulikt avhengig av hvilket prinsipp som legges til grunn for prismodellen. I mandatet for utredningen, beskrevet i kapittel 2.1, er det lagt vekt på forenkling, særlig gjennom reduksjon i antall soner og billettstruktur. Dette medfører at innenfor en større sone vil både en kort og en lang reise koste det samme. Konsekvenser ved sammenslåing av takstsoner er forklart ytterligere i kapittel 3.4. I praksis betyr mandatet at man går bort fra kostnadsbasert prising og prinsipp B «Pris etter reiselengde» og beveger seg i retning mot tilgangsbasert prising og prinsipp D «Tilgang til tjenesten».

3.2 PRINSIPPER FOR BILLETTERS GYLDIGHET

Det er to hovedprinsipper for fastsettelse av gyldigheten til et billettprodukt: Kjøp av et billettprodukt kan gi kunden rett til enten å reise fra avreisested til destinasjon, eller det kan gi rett til å reise i den eller de soner der billetten er gyldig.

3.2.1 Billetter som gir rett til å reise fra avreisested til destinasjon

Tradisjonelt har det vært vanlig med billetter som er gyldige fra avreisested til destinasjon. Dette prinsippet henger tett sammen med prinsipp B «Pris etter reiselengde» for prising av kollektivtrafikk beskrevet i kapittel 3.1. Dette er slik det er i Trøndelag i dag, med unntak av Stor-Trondheim.

Ved billettkontroll av periodebillett eller enkeltbillett må kontrollør vurdere om det er sannsynlig at passasjerene er på vei mellom avreisested og destinasjon. På dagens ruter er dette sjelden en problemstilling, siden det er få strekninger der det er mulig å kjøpe gjennomgående billett for reiser med flere mulige reiseruter. For enkeltbillett gis det i dag en varighet lik hele reisen, samt rett til overgang i 45 minutter etter planlagt ankomst på siste holdeplass i den sonen det er kjøpt billett til.

For å muliggjøre prisberegninger i dagens prismodell, må baksystemet ha informasjon om hvilke reiseruter som er mulig mellom enhver sone, samt hvor mange soner reiseruten går gjennom. Dagens 810 takstsoner i Trøndelag gir i underkant av 300 000 ulike reisekombinasjoner og det er i hovedsak dette høye antallet kombinasjoner som gjør at innføring av Mobillett i hele Trøndelag ikke er mulig med sonekartet i dagens prismodell.

3.2.2 Billetter som gir rett til å reise i gitte soner

Ved sammenslåing til større soner er det vanlig å utstede billetter som gir rett til å reise i gitte soner. Eksempler på dette er dagens Stor-Trondheim, Oslo og Akershus, samt i Rogaland. Dette prinsippet er særlig hensiktsmessig i områder der omstigning er utbredt og det er mange mulige reiseruter innad i sonene og mellom sonene.

Ved billettkontroll av periodebillett trenger kontrolløren kun å sjekke at passasjerene har gyldig billett i sonen kontrollen finner sted. For enkeltbillett kan det samme gjøres gjeldende, eventuelt det kan det legges opp til at enkeltbilletten må være gyldig ved påstigning og ved overgang. I det siste alternativet aksepteres det at gyldigheten på enkeltbilletten utløper underveis på reisen, og ved billettkontroll må det vurderes om det er sannsynlig at passasjerene gikk om bord med gyldig billett.

Kunden gis vanligvis to alternativer ved billett kjøp, enten direkte valg av soner der billetten skal være gyldig, eller ved å angi reisen start og endepunkt. I det siste alternativet, må også baksystemet ha informasjon om alle mulige reiseruter mellom start og endepunkt, for å kunne beregne hvilke soner passasjerer reiser gjennom og dermed trenger gyldig billett for. Dersom det eksisterer flere forskjellige reiseruter som går gjennom ulike soner, må passasjerer forespørres på hvilken rute reisen skal gjennomføres. Dette skjer kun unntaksvis da det ved få soner er begrenset med tilfeller hvor dette er aktuelt.

3.3 STATLIGE KRAV OG FØRINGER TIL RABATTREGLER

Fylkeskommunene fikk full takstfrihet i 1987 som omfattet alle produkter, bortsett fra landsomfattende rabatter for barn, honnør og militær. Samferdselsdepartementet har lagt nasjonale føringer på rabattordninger for kundegruppene barn, honnør og militær. De landsomfattende sosiale rabattordningene sier at moderasjonen må være minimum 50 % av ordinær pris for disse kundegruppene, og gjelder kun for enkeltbilletter⁹. Høsten 2002 ble det også innført en landsomfattende ordning med skole- og studentrabatt. Begge disse føringene for rabattgrense gjelder kun for personer som reiser med tilskuddsberettiget kollektivtransport, og ikke førende for kommersielle aktører.

Honnørrabatt

Samferdselsdepartementet fastsetter regler for honnørrabatt på innenlands rutegående kommunikasjonsmidler som får offentlig tilskudd. Dette gjelder f. eks. jernbane, sporvogn (trikk), T-bane, bil- og båtruter, riksveg- og ferjeruter, samt flyruter med offentlig tilskudd. Honnørrabatten er uavhengig av reiseavstand, og gjelder for:

- Eldre over 67 år, mot fremvisning av godkjent legitimasjon
- Personer som mottar 50 % uføretrygd (etter folketryktdloven) eller mer, samt blinde og sterkt svaksynte personer med tilleggslegitimasjon fra NAV eller Norges blindeforbund.
- Ektefelle eller partner (registrert etter partnerskapsloven) som reiser i følge med person med honnørbillett uavhengig av alder.

Samferdselsdepartementet har planer om å gjennomgå dagens rabattordning, og vil vurdere problemstillingen om honnørrabatt fremdeles må gjelde i rushtiden alle steder, eller om kapasiteten i kollektivtransportsystemene kan utnyttes på en bedre måte¹⁰.

Barn

Samferdselsdepartementets føringer angir ikke kriterier og aldersgrense for hva som regnes som barn. Etablert praksis i samtlige fylkeskommuner er at barn under 4 år reiser gratis i følge med voksne, og at man regnes som barn til og med fylte 15 år. I tillegg reiser barn under 4 år gratis sammen med en betalende voksen. Det finnes også tilfeller hvor barn under 6 år reiser gratis, med tilsvarende justering av aldersgrense for barn til 6-15 år.

Militær

De nasjonale føringene tilsier at vernepliktige og sivile vernepliktige får 50 % rabatt på enkeltbillett. Enkelte skiller mellom vernepliktige i uniform med gyldig vernepliktskort som av enkelte aktører gis ytterligere rabatt enn vernepliktige i sivil med Forsvarets identitetskort, men dette er ikke lovpålagt.

Studentrabatt

Regjeringens føring for fylkeskommunene er at rabattordning for studenter og skoleelever skal bidra til å gjøre kollektivtransport mer attraktiv for ungdom for dermed å skape gode reisevaner for denne målgruppen for fremtiden. Den statlige bevilgningen til denne ordningen er forutsatt å dekke kostnadene ved at studenter og skoleelever inntil 30 år får 40 % rabatt i forhold til den gjeldende periodebillettprisen for voksne¹¹. Det er fylkeskommunene som forvalter ordningen, og kan fritt tilby bedre ordninger enn de føringer staten har lagt til grunn.

Ungdomskort

Fylkeskommunene har et pålagt krav og ansvar for å gi et tilbud om ungdomskort (billett) til ungdom mellom 16-19 år, som betyr hovedsakelig ungdommer i videregående skole. Ungdomskortet skal gir rett til et ubegrenset antall reiser innen ett fylke, normalt innenfor én måned¹². Størrelsen på rabattsats og hvorvidt kortet kan benyttes på transportmidler som ligger utenfor fylkeskommunalt ansvar (NSB og riksvegferjene), er avhengig av de prioriteringer og avtaler som gjøres i hver enkelt fylkeskommune.

Utviklingen av dette ungdomskortet henger sammen med regelverket for skoleskyss, hvor elevene kan få gratis skoleskyss eller skoleskyssgodtgjørelse, men dersom fylkeskommunen tilbyr et tilfredsstillende rutetilbud og rabatt gjennom et ungdomsprodukt kan de få dispensasjon fra dette regelverket.

Funksjonshemmede og ledsagere

Det er ingen nasjonale føringer for rabattordning til funksjonshemmede. De som ikke er i stand til å benytte offentlig kollektivtransport får tilrettelagt transport (TT) som er offentlig støttet.

Noen fylker gir også rabatt til passasjerer med nasjonalt ledsagerbevis for funksjonshemmede som er utstedt av kommunen.

Oppsummert krav til rabatt:

Dette avsnittet har gjennomgått statlige krav om rabattordninger i kollektivtrafikk. Samferdselsdepartementet har utarbeidet Handlingsplan for kollektivtransport (2014) som sier at de nasjonale rabattordningene skal evalueres og man skal vurdere mulige endringer. Da vil det blant annet bli vurdert om honnørrabatten nødvendigvis trenger å gjelde i rushtida eller om man kan endre dette for å utnytte kapasiteten i kollektivtransportsystemene bedre.

9 Kilde: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/lokal-kollektivtransport/de-landsomfattendesosialerabattordning/id460984/>

10 https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/handlingsplan-for-kollektivtransport_endelig.pdf

11 <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/lokal-kollektivtransport/skole-ogstudentrabattordningen-/id458948/>

12 <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/lokal-kollektivtransport/ungdomskort/id459268/>

Tabell 2 Oversikt over rabattordninger for gitt kundekategori

Kundekategori	Rabatt (min)
Honnør	50 % enkeltbillett
Barn	50 % enkeltbillett
Militær	50 % enkeltbillett
Student	40 % periodebillett
Ungdom	40 % periodebillett (1 mnd.)

Kilde: Regjeringen, retten til honnørrabatt og andre landsomfattende sosiale rabattordninger

3.4 KONSEKVENSER VED SAMMENSLÅING AV TAKSTSONER

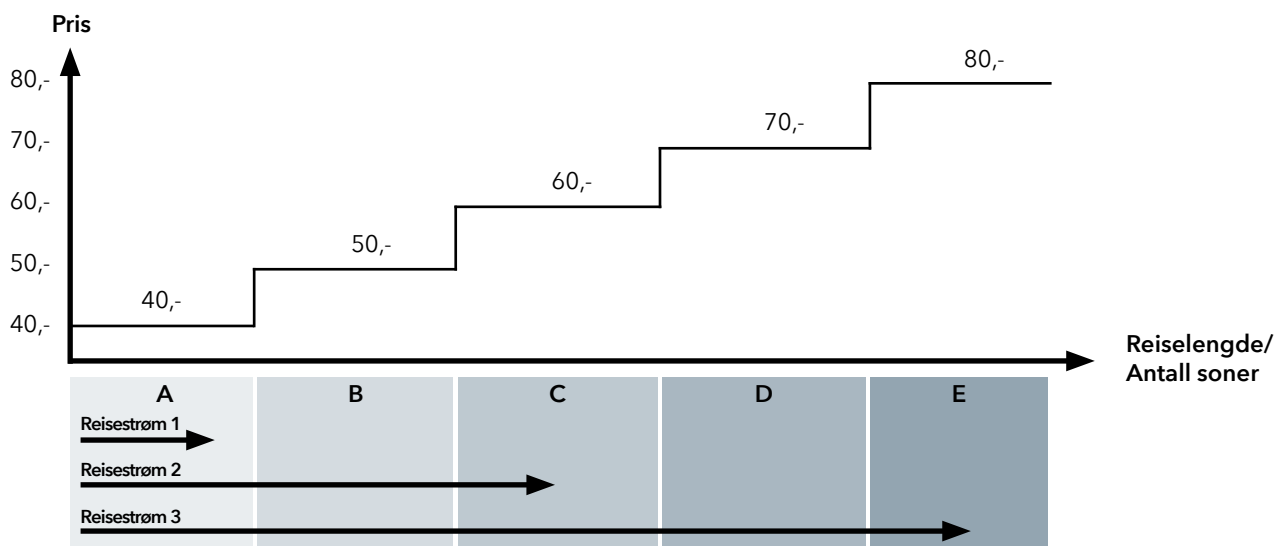
Ved sammenslåing av takstsoner må man fastsette en ny pris for de sammenslåtte sonene. Dersom det forutsettes inntektsnøytralitet, må den nye prisen og sonepåslagene tilpasses slik at tidligere totale billettinntektene forblir uendret. Dette får helt generelt følgende konsekvenser:

- *Prisen øker for korte reiser som tidligere var soneinterne eller gikk over et fåtall soner*
- *Prisen reduseres for lange reiser som tidligere gikk over mange soner, men som nå blir soneintern eller over et fåtall antall soner*

Sagt på en annen måte betyr dette at noen kan reise langt innenfor en sone, mens andre vil få en sonepassering på korte reiser. Størrelsesordenen på prisøkningene og prisreduksjonene avhenger av forholdet mellom antall lange og antall korte reiser.

3.4.1 EKSEMPEL MED 20 REISENDE

Eksempelet under brukes for å illustrere konsekvensene ved sammenslåing av takstsoner. Her tas det utgangspunkt i enkeltbillett, men de samme prinsippene gjelder periodebillett. Eksempelet tar utgangspunkt i et sonekart som vist i Figur 2, med de 5 sonene A, B, C, D og E.



Figur 2: Eksempel med 20 reisende og 5 soner

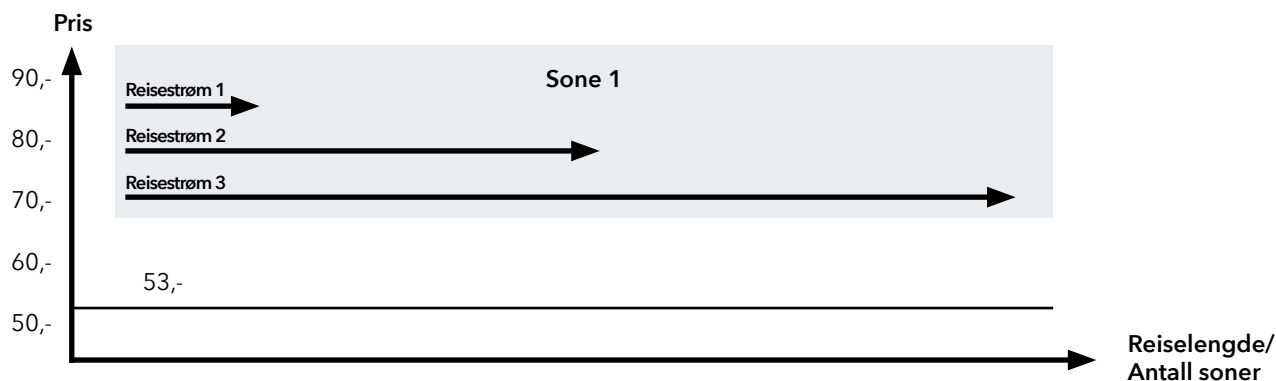
Videre legges det til grunn samme grunnpris i hver sone, og at sonepåslaget inntreffer ved første sonekryssing. I dette eksempelet er grunnpris satt til kr 40 og sonepåslaget satt til kr 10.

Eksempelet tar for seg tre reisestrømmer i løpet av en dag for 20 personer:

- *Reisestrøm 1: 16 personer gjennomfører en reise internt i sone A og betaler hver kr 40*
- *Reisestrøm 2: 3 personer gjennomfører en reise fra sone A til sone C og betaler hver kr 60*
- *Reisestrøm 3: 1 person gjennomfører en reise fra sone A til sone E og betaler kr 80*

Totale billettinntekter blir altså $(16 \times 40) + (3 \times 60) + (1 \times 80) = 900$.

Sammenslåing til en sone



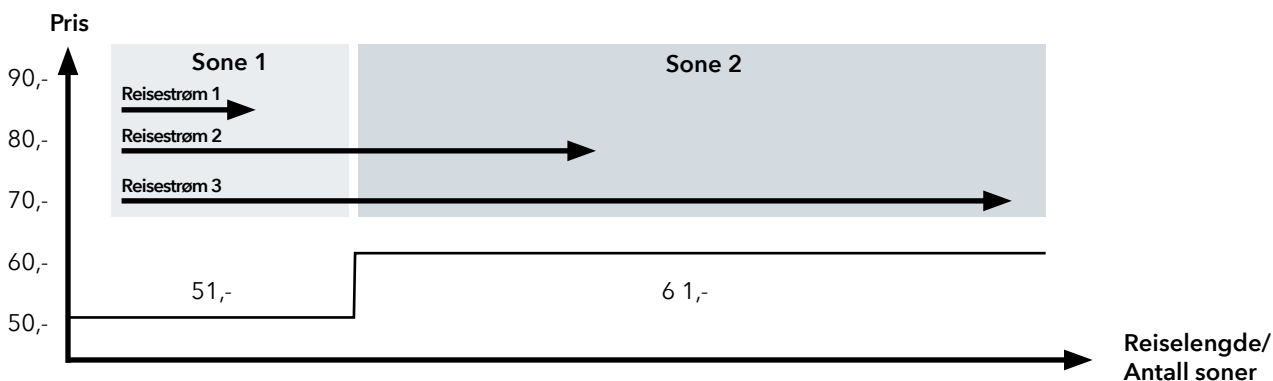
Figur 3: Eksempelsoner slått sammen til en sone

Det blir nå besluttet at de 5 sonene A, B, C, D og E skal slås sammen til en sone kalt sone 1.

Dersom denne sammenslåingen skal skje inntektsnøytralt og det antas at reisende fremdeles gjennomfører sine reiser, vil ny grunntakst bli tidligere totale billettinntekter delt på antall reiser, altså $kr\ 900,- / 20 = kr\ 45,-$:

- Reisestrøm 1: 16 personer gjennomfører reisene som tidligere var internt i sone A og betaler nå $kr\ 45,-$ (13 % økning)
- Reisestrøm 2: 3 personer gjennomfører reisene som tidligere var fra sone A til sone C og betaler nå $kr\ 45,-$ (25 % reduksjon)
- Reisestrøm 3: 1 person gjennomfører reisen som tidligere var fra sone A til sone E og betaler nå $kr\ 45,-$ (44 % reduksjon)

Sammenslåing til to soner



Figur 4: Eksempelsoner slått sammen til to soner

Som et alternativ til sammenslåing til en sone, blir det foreslått en sammenslåing til to soner. Sone A og B foreslås samlet i sone I, samt C, D og E i sone II. Dersom denne sammenslåingen skal skje inntektsnøytralt og det antas at reisende fremdeles gjennomfører sine reiser, vil ny grunntakst bli $kr\ 43,-$ ved uendret sonepåslag.

- Reisestrøm 1: 16 personer gjennomfører reisene som tidligere var internt i sone A og betaler nå $kr\ 43,-$ (7 % økning)
- Reisestrøm 2: 3 personer gjennomfører reisene som tidligere var fra sone A til sone C og betaler nå $kr\ 53,-$ (12 % reduksjon)
- Reisestrøm 3: 1 person gjennomfører reisen som tidligere var fra sone A til sone E og betaler nå $kr\ 53,-$ (34 % reduksjon)

Eksemplene viser at den isolerte effekten ved sammenslåing av soner er at lange reiser relativt sett blir billigere og korte reiser blir dyrere, gitt at alle andre faktorer er uendret og krav til like inntekter før og etter sammenslåing av soner.

3.5 PRISFØLSOMHET OG ENDRINGER I ETTERSPØRSEL

«Prisfølsomhet» betegner i hvilken grad etterspørselen etter en vare eller tjeneste påvirkes av prisen. Det er gjort en rekke studier for å måle prisfølsomheten for kollektivreiser, og omtalen her baserer seg på ulike oppsummeringer av slike studier, samt erfaringer fra gjennomførte tiltak¹³.

Det er ulike forhold som påvirker valg av transportmiddel. Den viktigste forutsetningen for at folk velger å reise kollektivt er at rutetilbudet fører deg dit du skal og ofte nok ut i fra reisebehovet. For kollektivreiser er det likevel generelt antatt at etterspørselen øker hvis prisen reduseres, og synker hvis prisen økes, forutsatt at alle andre faktorer er uendret. Med andre ord er kollektivreiser i noen grad prisfølsomme. Det er imidlertid en stor utfordring å måle prisfølsomhet, da etterspørselen etter kollektivreiser avhenger av en rekke andre forhold, som rutetilbudets kvalitet og tilgjengelighet av alternativer. Målet er å utvikle et tilbud som gjør at flest mulig velger kollektivtransport fremfor bil. Samtidig er tilstrekkelig inntektssikring vesentlig for å sikre et bærekraftig og økonomisk forsvarlig tilbud. Undersøkelser og erfaringer viser at tilgjengelighet til bil, parkeringsmuligheter, fremkommelighet og tid, kostnader til bom og bensin i stor grad er med på å påvirke dette valget. Det å måle den isolerte effekten det har å endre prisen på et tilbud er derfor svært krevende, og gir usikre svar.

3.5.1 Variasjoner i prisfølsomhet

Erfaringen tyder på at det er store variasjoner i hvor prisfølsomme kollektivreisene er. Prisfølsomheten varierer både ut ifra tidshorisont, altså om man måler effekten umiddelbart eller på lengre sikt, geografisk område, kundegrunnlag og type prisendringer. Nedenfor oppsummeres noen variasjoner som det erfaringsmessig er viktig å ta hensyn til ved planlegging av prisendringer, basert på gjennomgangen av norske og internasjonale studier:¹⁴

Prisfølsomheten er høyere på lang sikt enn kort sikt

For mange tar det tid å endre eller tilpasse reisevaner. Det innebærer at endring i pris ikke nødvendigvis gir utslag i endret etterspørsel på kort sikt, men at det likevel gir utslag på lengre sikt. Med andre ord er prisfølsomheten større på lengre sikt enn på kort sikt.

Flere studier viser at effekten av prisendringer er nesten dobbelt så høy på lang sikt som på kort sikt. Det eksisterer ulike definisjoner av hva som er kort og lang sikt, men det mest vanlige er å definere kort sikt som 1-2 år og lang sikt som 12-15 år. Det er viktig å ta høyde for at når prisfølsomhet skal vurderes over en så lang tidsperiode som 12-15 år, er det enda vanskeligere å rendyrke «priseffekten». Dette skyldes at det over en så lang tidsperiode vil være mange andre faktorer som i større grad påvirker etterspørselen enn når man vurderer prisfølsomheten på kortere sikt.

Prisfølsomheten er høyere utenom rushtiden enn i rushtiden

Erfaringer viser at rushtidstrafikantene er den minst prisfølsomme brukergruppen, og enkelte studier viser at prisfølsomheten i rushtiden er halvparten av prisfølsomheten utenfor rushtiden. Det skyldes antagelig at valgfriheten hos de som reiser i rushtiden oppleves som begrenset. De skal komme seg til og fra samme sted til omtrent samme tid hver dag, og har dermed mindre fleksibilitet i valg av transportmidler.

Prisfølsomheten varierer med reiseformål

Fritidsreisende er en gruppe som i større grad er prisfølsomme. Det skyldes antagelig at de er mer fleksible, både når det gjelder når og hvor reisen foretas, hvilket transportmiddel som skal velges, og spørsmålet om de i hele tatt skal gjennomføre reisen. Prisfølsomheten er generelt størst ved både de korteste og de lengste reisene. På korte reiser er gange og sykkel viktige alternativer, mens på de lengre reisene er bilen ofte et attraktivt alternativ. Generelt er det dermed på de mellomlange reisene at prisfølsomheten er lavest.

Effekten av prisreduksjoner er større når kollektivtilbudet er godt

Prisfølsomheten er størst ved et godt kollektivtilbud, som for eksempel i større byer. Er kollektivtilbudet godt, med hyppige avganger og rask framføring, er det forholdsvis mange som kan skifte til kollektivtransport selv ved små prisreduksjoner. Der som kollektivtilbudet uansett ikke oppleves som et "reelt" alternativ til bil eller gang/sykkel, har prisreduksjon liten effekt.

Ungdom har høyere prisfølsomhet enn voksne, men barn og eldre har lavere prisfølsomhet

At ungdom har høyere prisfølsomhet enn voksne kan sannsynligvis ha sammenheng med at gange og sykling er veldig aktuelle alternativer for denne gruppen dersom prisen økes. For barn og eldre er sykkel eller gange et lite aktuelt alternativ, og mange i disse gruppene har ikke tilgang på bil. Barn betaler sjelden for reisen selv, noe som nok også bidrar til en lav prisfølsomhet.

Bilhold gir høyere prisfølsomhet

Tilgang til bil påvirker i sterk grad valgfriheten for kollektivtrafikantene, og øker prisfølsomheten. Bilistenes valgfrihet kan likevel være begrenset, ikke minst på arbeidsreiser hvor mangel på parkeringsplasser og store køproblemer på vegene reduserer mulighetene for bruk av bil.

Større prisfølsomhet ved prisøkning enn prisreduksjon?

Generelt finnes det lite empirisk grunnlag for å vurdere spørsmålet om hvilken effekt det å redusere prisene har på etterspørsel. Det skyldes at prisene stort sett har økt, og ikke i noen særlig grad blitt redusert. Det kan likevel være grunn til å anta at prisfølsomheten er større ved prisøkning enn ved prisreduksjon. Det skyldes at befolkningen tilpasser seg situasjonen ved økte takster for eksempel ved å kjøpe bil, anskaffe sykkel eller lignende, og at slike tilpasninger gjør at de ikke nødvendigvis endrer reiseatferd i samme takt når prisene går ned. En britisk studie tyder på at effekten av å redusere prisen er kun halvparten av effekten av å øke den.

¹³ Kollektivtransport – Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder, Statens vegvesen 2007; Etterspørselseffekter på kort og lang sikt: en litteraturstudie i etterspørselsdynamikk, Nils Fearnley og Jon-Terje Bekken, 2005 og Effektiv prising av kollektivtransport, Fredrik Alexander Gregersen og Nils Fearnley, 2015.

¹⁴ Kilde: se fotnote 13. Beskrivelsen er ikke uttømmende, og studiene viser til en rekke andre faktorer som også påvirker prisfølsomheten. De som omtales her anses som de mest relevante.

Konklusjoner

Effekten av prisendringer er et komplekst samspill mellom ulike faktorer, og er vanskelig å se isolert fra andre faktorer. Pris er av betydning for etterspørselen etter kollektivtjenester, men vil også i stor grad påvirkes av faktorer som ligger utenfor kollektivselskapenes og fylkeskommunenes kontroll. I kapittel 12.2 vil det redegjøres for de overordnede etterspørseffektene som kan ventes av den samlede anbefalte prismodellen.

3.5.2 Priselastisitet

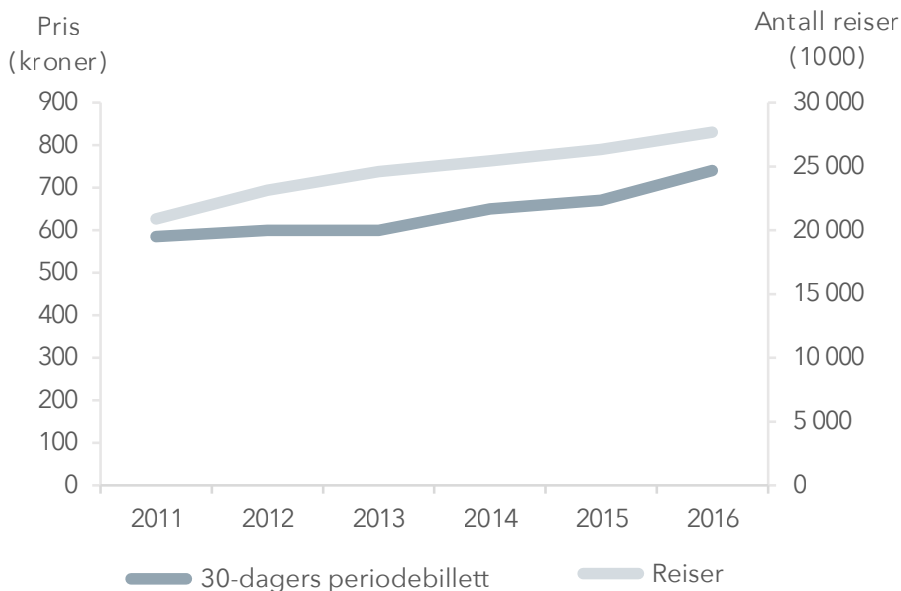
Hvor prisløst etterspørselen er, uttrykkes i form av elastisiteter. Noe forenklet er priselastisiteten den relative endringen i etterspørsel som følge av en endring i prisene.

En tommelfingerregel for priselastisitet for kollektivtrafikk, basert på en større gjennomgang av internasjonale og nasjonale studier, er å bruke -0,4 på kort sikt. Det betyr at hvis prisene øker med 10 %, vil etterspørselen falle med 4 % som følge av prisøkningen, forutsatt at alle andre påvirkningsfaktorer er like.

Som diskutert i kapittel 3.5.1 er prisløsheten avhengig av en rekke faktorer som blant annet reisens karakter, tider på døgnet, trafikantgrupper, tilbudets kvalitet og flere andre eksterne forhold og rammebetingelser. Det er derfor ikke mulig å angi noen absolutt verdi for priselastisitet som skal gjelde for alle forhold og alle trafikantgrupper, og «tommelfingerregelen» må kun betraktes som et utgangspunkt.

3.5.3 Sammenheng mellom pris og antall reiser i Trøndelag

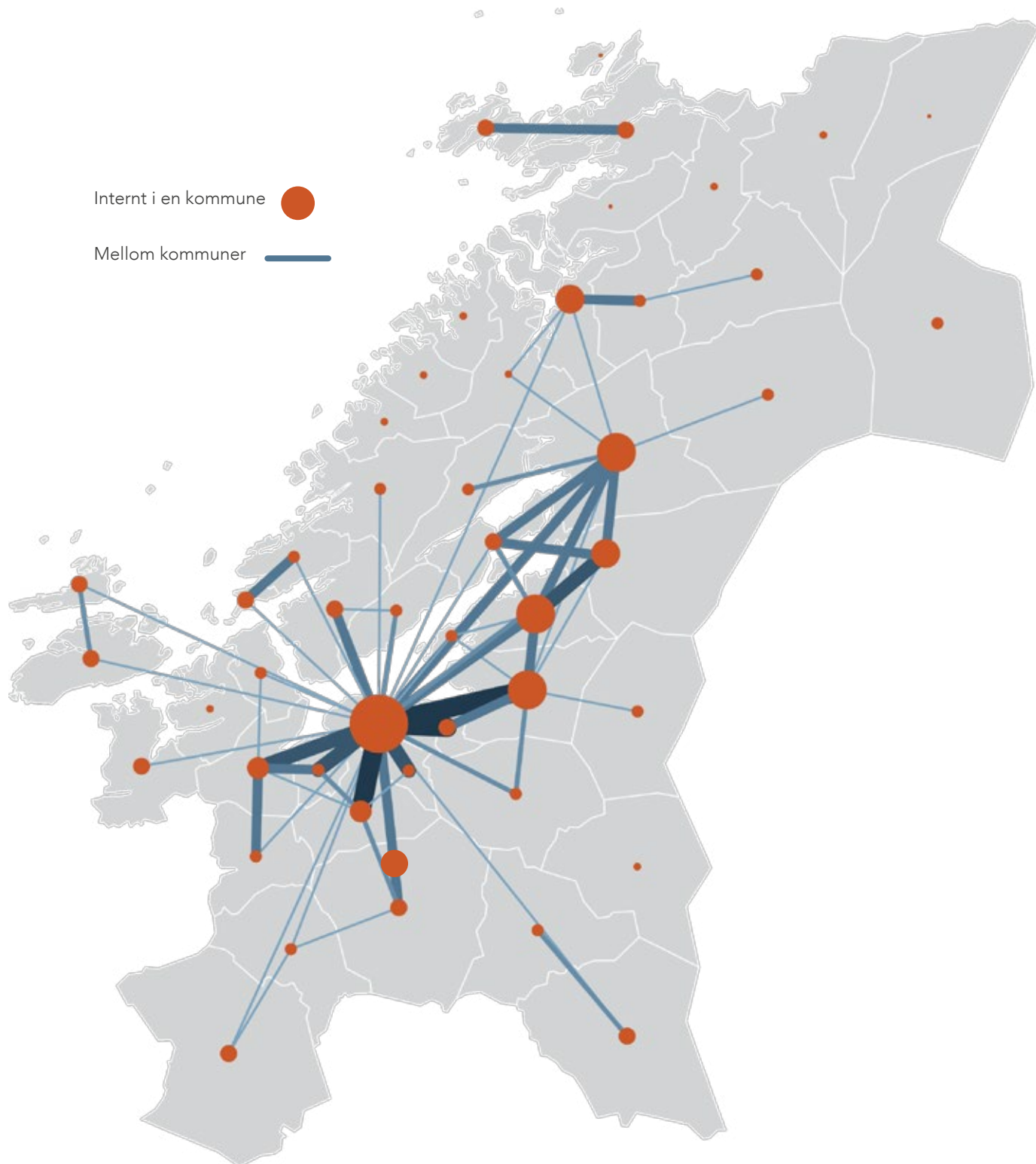
Det finnes ikke data som sier noe konkret om erfaringer med prisløshet for kollektivreiser i Trøndelag. Det nærmeste man kommer er å se på sammenhengen mellom utvikling i pris, og utvikling i antall reisende. Tabellen under viser utviklingen i priser for noen billettprodukt, og utvikling i antall reisende i samme periode.



Figur 5: Utvikling i antall reisende og pris på 30 dagers periodebillett over tid (2011-2016)

Figuren viser at prisen på de utvalgte billettproduktene har økt i hele perioden. Den samme prisøkningen har også vært gjeldende for billettproduktene som ikke er tatt med i denne tabellen. I samme periode har antall reisende i Trondheim økt alle år.

Tabellen viser med andre ord at antall reisende har økt på tross av stort sett jevn økning i pris. Det er ikke mulig å si hvilken effekt økningen i pris isolert sett har hatt på etterspørselen i den aktuelle perioden basert på denne enkle oppstillingen, og en viktig del av bildet er at kollektivtilbudet i Trondheim gjennom disse årene har vært i stor utvikling med vesentlig økning i antall reisende. Tabellen viser først og fremst det som er AtBs erfaring fra Trondheimsområdet, at etterspørselen kan øke selv om prisene gjør det, og dermed at også andre forhold enn pris har stor betydning for etterspørselen, som rutetilbud og frekvens.



Figur 6: Arbeidspendling internt og mellom kommuner

Arbeidspendling internt i kommuner (røde sirkler) og mellom kommuner (blå linjer). Sirklenes diameter representerer antall pendlere internt i en kommune, mens linjenes tykkelse representerer antall pendlere begge veier mellom kommunene. Det er benyttet en progressiv skala, noe som betyr at det ikke er et lineært forhold mellom pendlerstrømmene. Store strømmer framstår mindre enn de egentlig er og små strømmer framstår større enn de egentlig er. Pendlerstrømmer med færre enn 100 pendlere er ikke tatt med. Kilde: SSB tabell 03321

DAGENS KOLLEKTIV- TRAFIKK I TRØNDELAG OG FREMTIDIGE MULIGHETER

Dette kapittelet gir en oversikt over innbyggerne i Trøndelag sine reisevaner. Det er sett på både arbeidsreiser totalt og reiser med kollektivtrafikk. Det er lagt vekt på å gi grunnleggende forståelse for hvorfor en ny prismodell bør innføres og hvilke konsekvenser dette vil få. For en inngående beskrivelse av dagens og fremtidens kollektivtrafikk i Trøndelag henvises det til rapporten «Forslag til strategi for kollektivtrafikken i Trøndelag» tilgjengelig på [atb.no](https://www.atb.no)¹⁵.

4.1 BEFOLKNING, ARBEIDSPENDLING OG GRUNNLAG FOR FREMTIDIG KOLLEKTIVTRAFIKK

Et samlet Trøndelag blir Norges nest største fylke og det femte mest folkerike. Fylket som helhet har lav befolkningstetthet og store ubebodde områder. Befolkningen er sentrert rundt aksene fra Steinkjer til Orkanger/Melhus via Trondheim, med regionale sentra i innlandet og langs kysten. Siden mange bor, arbeider og studerer i disse områdene, er det også her de fleste reiser finner sted.

Personbilen er det mest brukte transportmiddelet i alle Trøndelags kommuner. Miljøvennlige transportmidler som sykkel, gange og kollektivtransport benyttes på en stor andel av reisene der forholdene ligger til rette for dette. Trondheim skiller seg ut som eneste storby og har landets høyeste andel syklende, egen gåstrategi og et omfattende kollektivtilbud. Utenom Trondheimsområdet er det små forskjeller i kollektivtilbudet mellom dagens to fylker. Trøndelag har til dels god infrastruktur og et godt veinett, men det er lokale forskjeller og behov for oppgraderinger og vedlikehold.

Statistisk sentralbyrå (SSB) fører statistikk som sammenholder beliggenhet for innbyggernes bosted og arbeidssted. Dette gir en indikasjon på omfanget av arbeidsreiser i og mellom kommuner, ofte kalt arbeidspendling og er illustrert i Figur 6.

Trondheim har Trøndelags laveste tetthet av biler per innbygger, mens dette for de øvrige kommunene i Nord- og Sør-Trøndelag er relativt jevnt fordelt, med unntak av Namsos som har noe lavere andel biler per innbygger enn sammenlignbare kommuner¹⁶. Dette støtter TØIs antakelse om at kraftigste forklaringsvariabel på mønsteret i personbiltetthet er tilgang til kollektivtrafikk.

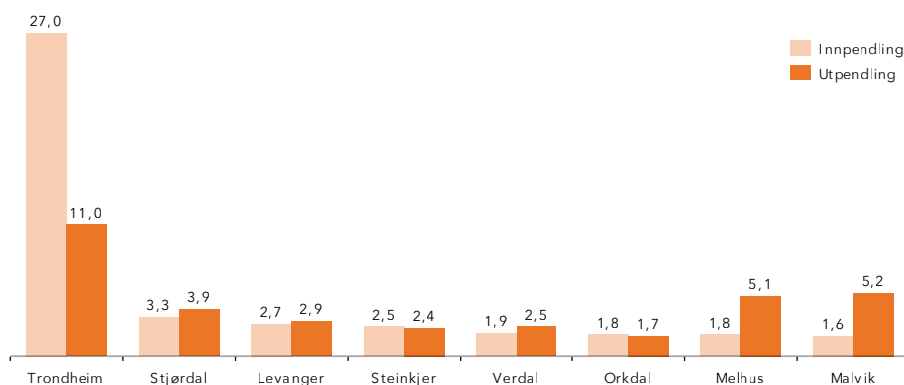
Trøndelags største pendlerdestinasjon er Trondheim. Totalt pendler over 27 000 mennesker inn til Trondheim kommune og 11 000 ut¹⁷. De største strømmene kommer fra Malvik, Melhus og Stjørdal. Inn- og utpendlingen i de åtte største pendlerkommunene i Trøndelag vises i Figur 7.

¹⁵ <https://www.atb.no/rapporter/category496.html>

¹⁶ SSB tabell 07832

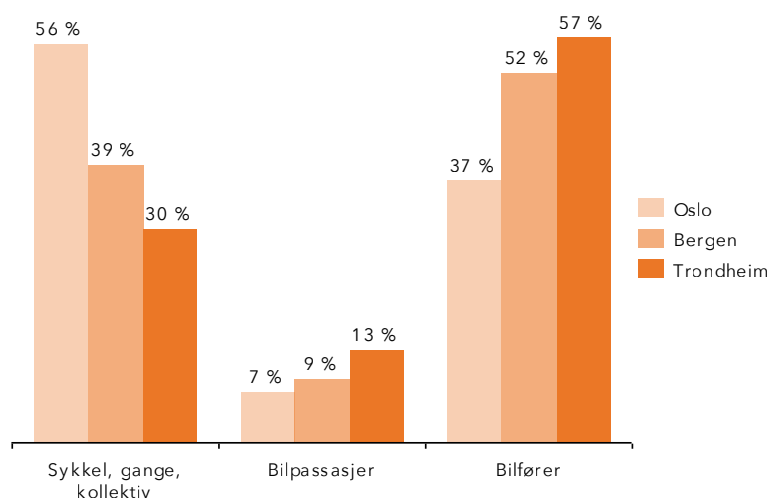
¹⁷ SSB definerer en pendler som en med arbeidssted utenfor sin bostedskommune. Statistikk over hvor ofte pendleren reiser føres ikke.

Figur 7: Inn- og utpendling per dag i tusen reiser i de åtte største pendlerkommunene i Trøndelag, alle transportmidler (SSB)



Figur 8: Transportmiddelbruk for reiser inn i byen i prosent (TØI)

TØI har i siste reisevaneundersøkelse sett på transportmiddelbruk for reiser som ender i Trondheim, og sammenlignet dette med utenbys reiser som ender i Bergen og Oslo. Som vist i Figur 8 er det en høy andel som bruker bil for reiser inn til Trondheim (totalt 70 %) sammenlignet med Bergen (61 %) og Oslo (44 %). I Bergen og Oslo er det en større andel som reiser med sykkel, gange og kollektive transportmidler og dette viser at det er stort potensiale for å redusere andelen reiser som bilfører i Trondheimsregionen.



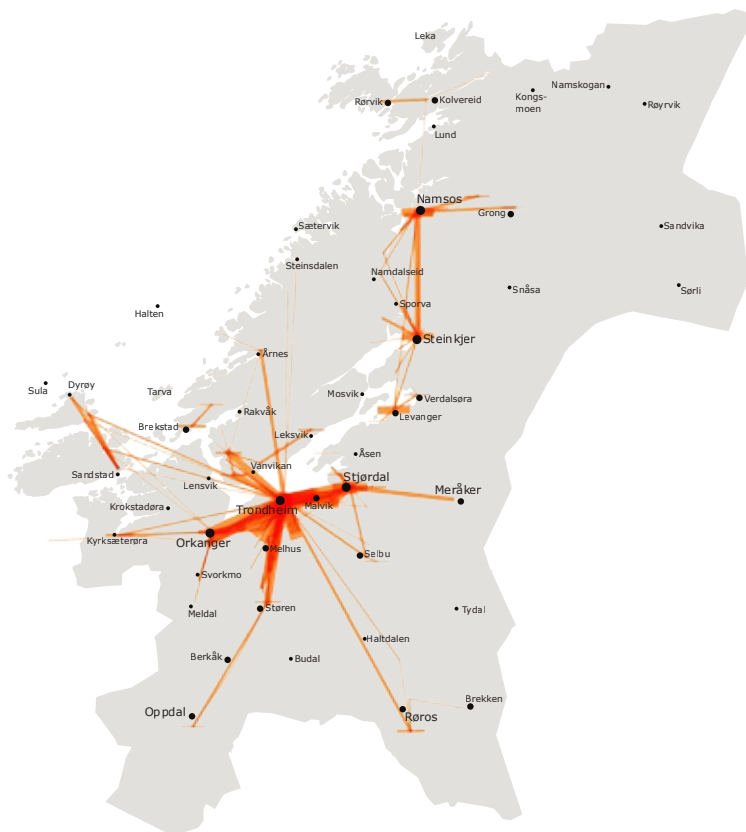
4.2 DAGENS KOLLEKTIVTRAFIKK I TRØNDELAG

Det er et ønske om å gi likeverdig kollektivtilbud i alle deler av dagens to fylker, men ulike forutsetninger gir ulike tilbud og løsningsmåter. Trøndelags kollektivtilbud består i hovedsak av faste ruter som går til bestemte tidspunkt, basert på innbyggernes transportbehov og tilgjengelig finansiering. De mest tettbygde områdene har flere avganger i timen, mens det i spredtbygde områder kan være færre enn én daglig avgang og langt mellom bosted og holdeplass. Størsteparten av tilbudet betjenes med buss, men i enkelte områder spiller jernbane, hurtigbåt og ferger en betydelig rolle. Nord-Trøndelag er nasjonalt ledende i utvikling av bestillingstransport og benytter dette i økende grad til service- og tilbringerreiser.

Det gjennomføres årlig omtrent 40 millioner kollektivreiser i Trøndelag, inkl. tog og skoleskyss. Godt over halvparten av disse skjer i Trondheimsområdet som har hatt 7 % årlig vekst de siste fem år. I øvrige områder har det totalt sett ikke vært økning i antall reiser. Kundene er i hovedsak godt fornøyde, særlig i områder med høyfrekvent tilbud. Skoleelever utfører årlig i underkant av 8 millioner reiser, og skoleskyss er dermed en betydelig del av kollektivtrafikken, særlig i spredtbygde områder. I Nord-Trøndelag utgjør skoleskyss 4/5 av alle reiser med buss og drosje.

Nord- og Sør-Trøndelag innførte tidlig elektronisk billettering (EBIT) med det elektroniske reisekortet t:kort og systemet benyttes på majoriteten av kollektivtilbudet. Sør-Trøndelag har i tillegg innført Mobillett i Trondheimsområdet. Grunnlaget for prising av reiser bygger på samme prinsipper i begge dagens fylker og dagens prismodell beskrives mer detaljert i kapittel 4.3.

Alle reiser registrert i EBIT i løpet av 2015 er visualisert i Figur 9. Figuren viser reiser med buss og bestillingstransport i Trøndelag. Som det kommer frem av figuren er en stor del av dagens reiser pendling til og fra Trondheim, med innpendling fra alle retninger. Det er viktig å merke seg at dersom reiser med tog hadde vært inkludert, ville det fremkommet store reisestrømmer på akse Stjørdal-Levanger-Verdal-Steinkjer.



Figur 9: Registrerte kollektivreiser i Trøndelag

Reiser internt i Trondheim ikke med på kartet. Det er benyttet en progressiv skala, noe som betyr at det ikke er et lineært

forhold mellom pendlerstrømmene. Store strømmer framstår mindre enn de egentlig er og små strømmer framstår større enn de egentlig er. Strekninger med under tusen reisende per år ikke med.

Figuren inkluderer ikke reiser med skoleskys, båt, tog, Fylkeskort/Ungdomskort eller produkter som kun selges i Nord-Trøndelag.

I Trondheimsregionen har det vært stor satsning på kollektivtrafikken, som har ført til en økning i antall reisende på 30-40 % siden 2010. Totalt antall kollektivreiser i Sør-Trøndelag var i 2015 på nærmere 32 millioner. Av dette er 31 mill. buss, 0,5 mill. hurtigbåt og 0,6 mill. tog. Det er liten grad av bestillingstransport i Sør-Trøndelag. Trondheimsregionen har et velutbygd kollektivtilbud som i stor grad benyttes gjennom hele driftsdøgnet, men med størst fokus knyttet til reiser til jobb og skole. Skoleskys utgjør rundt 16 000 elever pr år fordelt på buss og drosje.

I Nord-Trøndelag ble det gjennomført 5 millioner kollektivreiser i 2015. Av disse utgjør bilruter 4,2 mill. reiser, hurtigbåt 0,1 mill. og tog står for ca. 0,7 mill. reiser. Bilruter består av både skoleskys, rutebuss og bestillingstransport, og skoleskys står majoriteten av disse med ca. 90% av reisene. Bestillingstransport har også blitt en sentral del av kollektivtilbudet i Nord-Trøndelag, og utgjør ca. 70.000 reiser per år.

Det er store forskjeller i kollektivtilbudet og hvordan dette benyttes i de ulike områdene i Trøndelag. Dette gjelder både i Nord- og Sør-Trøndelag. I regionene er tilbudet i stor grad knyttet til skoleskys som et åpent lokalbustilbud for alle reisende, tilbud for de som ikke har tilgang på bil gjennom lokalruter eller bestillingstransport, daglig tilbud til og fra regionsenter med buss, tog eller båt, daglig arbeidspendling til og fra regionsenter eller ukependling knyttet til arbeid og skole.

4.2.1 Dagens billettsystemer og betalingsmåter

Kollektivreisende i Trøndelag har tilgang til ulike måter å kjøpe billett på. Selve billettproduktene er beskrevet i kapittel 4.3.1, mens her beskrives billettberere og salgskanalerne for billettproduktene.

Elektronisk billettering i Trøndelag (EBIT)

EBIT representerer et av de første systemene i Norge som ble basert på en elektronisk billetteringsplattform, og benyttes på buss, båt og trikk i Nord- og Sør-Trøndelag. Kundene kjenner løsningen som t:kort og kunder med periodebillett kan også benytte t:kort på tog i dagens sone Stor-Trondheim mellom Hommelvik og Ler. Løsningen går ut på å bruke kontaktløse smartkort (t:kort) som bærer av billettprodukter og reisepenger.

Systemet ble innført i 2008 og var et spleiselag mellom STFK og NTFK. Trafikanten Midt-Norge (TMN) hadde rollen som systemeier, samt rollen som avregningssentral for å fordele billettinntektene mellom de ulike operatørselskapene. TMN ble fusjonert med AtB i 2011. Per november 2016 har AtB tatt over alle andeler i Sør-Trøndelag, mens det i Nord-Trøndelag fremdeles er nettokontrakter og operatørene TrønderBilene (buss), Steinkjerbuss, Nettbuss og FosenNamsosSjø (båt og ferge) har sine eierandeler til systemet der. Nord-Trøndelag har i tillegg noen mindre operatører som har eldre billettsystem som ikke er knyttet til EBIT.

t:kort kan fylles med billettprodukter eller reisepenger over internett, salgskontor og på regionbussene/hurtigbåtene. Kundene kan enten kjøpe enkeltbillett eller periodebillett mellom 30-180 dager. Betaling/registrering skjer ved at det elektroniske reisekortet registreres på en kortleser om bord i transportmiddelet. I kortet kan det enten ligge et ferdig billettprodukt eller reisepenger som kundene kan betale enkeltbilletter med. Kjøpte produkter i nettbutikken på intranett distribueres til billettmaskinene i transportmidlene en gang i timen. Dette er dermed ikke et online system, og kundene risikerer å måtte vente i opptil to timer før kjøp i nettbutikken blir gyldig og kan brukes på bussen

Mobillett

Mobillett er en app-løsning som ble lansert i 2011 for salg av enkeltbilletter. Løsningen var kun tilgjengelig for reiser i Stor-Trondheim fra lansering. Fra 2014 ble det også mulig å kjøpe 30 dagers periodebillett i Mobillett i Stor-Trondheim i tillegg til enkeltbillett mellom Trondheim, Orkanger, Støren og Stjørdal. Utvalgte hurtigbåstrekninger ble også inkludert fra 2016. Trondheim var den første byen i Norge til å tilby billett på mobiltelefon og er fremdeles eneste storby som tilbyr SMS-billett. På grunn av kompleksiteten i dagens sonestruktur er det ikke hensiktsmessig å tilby Mobillett for resten av fylket. Se kapittel 4.3.3.

Kjøp og distribusjon av billetter skjer via egen app på kundenes mobiltelefoner eller via SMS. Billettene betales via kontoløsning i app eller på internett, med kredittkort, eller trekkes fra telefonregning. Systemet er online så lenge man har mobildekning, og produktene er tilgjengelig umiddelbart etter påfylling eller direktekjøp.

Flere og flere velger å benytte periodeprodukter på mobil på tross av et begrenset utvalg av produkter. Dette handler om tilgjengelighet og at det er lett å bruke. I Stor-Trondheim utgjorde t:kort 62 % av alle påstigende og 46 % av billettinntektene i 2015. Mobillett hadde 32 % av antall påstigende og 45 % av billettinntektene.

Kjøp av billett om bord

Per i dag kan alle transportmidler med billettutstyr ta imot kontanter. På regionbusser og hurtigbåt har kundene i tillegg mulighet for å betale med bankkort. Det legges stor vekt på å redusere billettering om bord, da dette påvirker både sikkerheten knyttet til ran og fremføringshastigheten for bussene. På bakgrunn av dette er det blant annet innført et kontantpåslag for enkeltbilletter i Stor-Trondheim. Eksempelvis er omsetningsandel for voksne som kjøper enkeltbillett kontant om bord i Stor-Trondheim mer enn halvert fra 18 % til 8 % i perioden fra desember 2013 til desember 2016.

Billettautomater (kun Trondheim)

AtB selger et utvalg av enkeltbilletter via parkeringsautomater i Trondheim i tillegg til egne automater på utvalgte store holdeplasser. Omsetningen er i dag beskjeden, men er et supplement som gir økt tilgjengelighet for kjøp av billett. Trondheim Parkering eier og drifter automatene. For 2015 billetterte ca. 0,15 % av alle påstigende i Stor-Trondheim via billettautomat.

Kommisjonærer (kun Trondheim)

Ferdig oppfylte engangs reisekort fås kjøpt hos Narvesen, 7-Eleven, Deli de Luca, Turistinformasjonen og AtB kundesenter i Trondheim. Av totale billettinntekter i Stor-Trondheim utgjør dette ca. 1%.

Billettsamarbeid med NSB

I Sør-Trøndelag er det billettsamarbeid mellom AtB og NSB innenfor sone Stor-Trondheim. Dette gir kundene et bedre totaltilbud, og den totale kollektivkapasiteten på strekningene blir utnyttet på en mer effektiv måte. Det i dag ikke full interoperabilitet mellom EBIT og NSBs billettsystem, og det er kun t:kort periode som kan benyttes både på tog og buss. Nord-Trøndelag har ikke billetteringssamarbeid med NSB.

Utvikling av fremtidens billettsystem

Utviklingene innen teknologi og de mulighetene dette gir med tanke på kjøp av billetter for å reise kollektivt går fort. Utfordringen for offentlig kollektivtrafikk er å ha systemer som dekker behovene og tilgjengeligheten for alle målgrupper av potensielle reisende med kollektivtrafikk.

Kundene forventer enkle og tilgjengelige billettsystemer, og bruken av Mobillett er høy og økende i de områdene hvor dette kan benyttes. Høy grad av selvbetjening fra kundene krever enkle valg for å unngå feil. Dette er blant annet noe av bakgrunnen for at Mobillett ikke er innført i hele Sør-Trøndelag, da sone- og prisstrukturen gjør det komplisert for kundene å forstå og de må ta mange valg ved kjøp av billett.

I tilknytning til oppstart av nytt bussanbud for Stor-Trondheim i 2019, skal det innføres nytt billettsystem. Det nye billettsystemet skal etter hvert gjøres gjeldende for hele Trøndelag.

Det pågår et eget prosjekt for dette hvor formålet er å få fram et godkjent underlag for utarbeidelse av konkurransegrunnlag for anskaffelse av ny billetteringsløsning.

Nye konsepter for billettering og priser av kollektivreiser

Teknologisk utvikling, som smarte mobile enheter og nye betalingstjenester muliggjør bruk av nye billetteringsløsninger i kollektivtrafikken. Dette er tett koblet til modellen for selve prisingen av tilbudet, og det har dukket opp flere spennende muligheter i dette grensesnittet i de senere år. Såkalt «best price» eller «capping» er mye omtalte konsept som går ut på at kunden blir gitt den laveste oppnåelige prisen basert på sitt reisebehov uten å måtte ta stilling til valg av produkt (enkeltbilletter, periodebilletter, osv.). Eksempelvis sørger billettsystemet for at billetten din konverteres til en periodebillett etter et visst antall enkeltbillettkjøp. Det finnes også mange spennende løsninger rundt soner, som for eksempel personlige soner innført i Skåne (se kapittel 5.3).

Under utredningen av nytt prissystem er det blitt fokusert på løsninger som er mulig å implementere til 1.1.2018, og nye revolusjonerende kombinasjoner av prissystemer og billettsystemer har derfor ikke vært utredet. Det begrenser likevel ikke muligheter for innføring av innovative og mer revolusjonerende systemer i fremtiden, da endringer av slik natur mest hensiktsmessig innføres parallelt med eksisterende system.

4.3 DAGENS PRISMODELL FOR BUSS OG TRIKK

Dette kapittelet beskriver prismodellen som ligger til grunn for dagens prising av reiser med buss og trikk. Prismodellen består av billettprodukter (kapittel 4.3.1), rabattregler (kapittel 4.3.2), samt sonekart og priser (kapittel 4.3.1).

4.3.1 Dagens billettprodukter

Det er i dag i hovedsak to typer billettprodukter, enkeltbillett og periodebillett. Det er mange likheter mellom produktene i Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag, derfor presenteres dette samlet. Der det er ulikheter, kommer dette frem.

Enkeltbillett

Enkeltbillett kjøpes for den strekningen kunden skal reise. Gyldighet på billetten avhenger av hvor den blir kjøpt. Dette for å kunne legge til rette for overgang mellom ulike transportmidler. Enkeltbilletter kjøpt i sone Stor-Trondheim er i utgangspunktet gyldig i 1 time fra kjøpsøyeblikket. Unntak er enkeltbillett kjøpt med Mobillett eller på billettautomat som er gyldig i 90 minutter fra kjøpsøyeblikket. Bakgrunnen for dette er å gi kundene litt bedre tid, i og med at billetten må kjøpes før påstigning. Enkeltbilletter kjøpt på regionbuss eller båt gir fri overgang i 45 minutter etter planlagt ankomst på siste holdeplass i den sonen det er kjøpt billett til. Ved bytte av transportselskap ved videre reise gis et omstigningsfradrag tilsvarende grunnpris i henholdsvis Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag. Omstigningsfradraget gjelder også ved kjøp av kontantbillett i Stor-Trondheim.

Tabell 3: Enkeltbillett og tilgjengelighet i ulike salgskanaler for buss og hurtigbåt i Nord- og Sør-Trøndelag

	Nord-Trøndelag Enkeltbillett	Sør-Trøndelag Enkeltbillett
t:kort ¹	✓	✓
Kontant	✓	✓
Bankkort	✓	✓
AtB Mobillett app ²	-	✓
Mobillett SMS ³	-	✓
Billettautomat ³	-	✓
Engangs reisekort	-	✓

1) Elektronisk reisekort

2) Tilgjengelig i Stor-Trondheim, mellom Stjørdal, Orkanger og Støren, samt for Hurtigbåt i Sør-Trøndelag

3) Kun Stor-Trondheim

Periodebillett

I Nord-Trøndelag tilbys periodebilletter via t:kort (valgfri periodelengde mellom 30-180 dager), miljøkortet og ungdomskortet (periodelengde 30 dager). Miljøkortet er gyldig på bybuss i inntil 2 soner og er tilgjengelig i Namsos, Steinkjer, Verdal, Levanger og Stjørdal.

I Sør-Trøndelag tilbys periodebilletter via t:kort (24t, 72t, 7 dager og valgfri periodelengde mellom 30-180 dager), Mobillett (24t, 72t, 7 og 30 dager) og engangs reisekort (24t, 72t). Sør-Trøndelag har også fylkeskort for ungdom likt Nord-Trøndelag.

Tabell 4: Periodeprodukter og tilgjengelighet for ulike billettyper i Nord-Trøndelag

	7 dager	30 dager	30 - 180 dager
t:kort ¹	✓	✓	✓
t:kort Miljøkortet ²	-	✓	-
t:kort Ungdomskortet ³	-	✓	-

1) Elektronisk reisekort

2) Gjelder for bybuss for 1 og 2 soner. Gjelder i Namsos, Steinkjer, Verdal, Levanger og Stjørdal

3) 16 - t.o.m. 19 år. Kortet gjelder et ubegrenset antall reiser på alle buss- og båtruter hvor fylkeskommunen er transportkjøper, unntatt fylkeskryssende ruter.

Tabell 5: Periodeprodukter og tilgjengelighet for ulike billettyper i Sør-Trøndelag

	24 timer	72 timer	7 dager	30 dager	30 - 180 dager
t:kort ¹	✓	✓	✓	✓	✓
t:kort Fylkeskort ²	-	-	-	✓	-
Engangs reisekort	✓	✓	-	-	-
Mobillett app ³	✓	✓	✓	-	-
Mobillett SMS ⁴	✓	-	-	-	-

1) Elektronisk reisekort

2) 16 - t.o.m. 19 år. Kortet gjelder et ubegrenset antall reiser på alle buss- og båtruter hvor fylkeskommunen er transportkjøper, unntatt fylkeskryssende ruter.

3) Tilgjengelig i Stor-Trondheim, mellom Stjørdal, Orkanger og Støren, samt for Hurtigbåt i Sør-Trøndelag

4) Kun Stor-Trondheim

4.3.2 Dagens rabattregler

Nord- og Sør-Trøndelag gir i dag kollektivreisende rabatt på billettprisene enten på bakgrunn av kundekategori eller hvilken betalingsløsning de velger å benytte. Dagens definerte kundekategorier er beskrevet i Tabell 6 for begge fylker. Det er i hovedsak lik definisjon av kundekategorier mellom fylkene, der det er ulikheter kommer dette frem.

Tabell 6: Beskrivelse av dagens kundegrupper som gis rabatt

Kundekategori	Beskrivelse
Voksen (ordinær)	Kunder som ikke omfattes av rabattregler.
Barn (0 - 4)	Barn under 4 år reiser alltid gratis i følge med voksne.
Barn	Barn fra og med 4 til og med 15 år.
Ungdom	Ungdom fra og med 16 år til og med 19 år
Ungdomskort / Fylkeskort	For kategori ungdom, samt de under 16 år som kan dokumentere at de går på videregående skole. Kortet gjelder et ubegrenset antall reiser på alle buss-, trikk- og båtruter hvor fylkeskommunen er transportkjøper, unntatt fylkeskryssende ruter.
Student	For studenter med gyldig norsk studentbevis og eventuelt semesterkort, eller ISIC-kort med NSB-logo. I Nord-Trøndelag ingen aldersgrense, mens i Sør-Trøndelag til og med 34 år.
Honnør	Honnør gjelder for alle over 67 år, for personer med norsk uføretrygd, blinde og døvblinde og vedkommendes ektefelle/samboer/partner registrert i henhold til partnerskapsloven når de reiser sammen.
Ledsager	Passasjerer med særskilt behov for ledsager løser billett i henhold til sin passasjerkategori. Ledsager reiser gratis ved forevist ledsagerbevis.
Militær	Vernepliktige i førstegangstjeneste mot fremvisning av tjenestebevis.
Familiebillett	Kan kjøpes når en eller to foreldre (ektefelle/samboer/registrert partner) reiser sammen med egne barn under 16 år. Full pris for en voksen, og 50 % rabatt for de øvrige som inngår i billetten, med minstepris. Sykkel og hund kan også inngå i billetten. Overgang gjelder for den eller de av familie-medlemmene som reiser sammen videre.
Familie helg	Kun i Sør-Trøndelag. Familie helg gjelder lørdag, søndag og helligdager (ikke 17. mai). Ved bruk av hvilken som helst voksenbillett kan man ha med inntil fire barn og/eller hund gratis på AtBs grønne bybusser og trikk i Stor-Trondheim.
Gruppereise	Det gis i begge fylker rabatt på enkeltbillett når flere reiser sammen, i Nord-Trøndelag 10 eller flere reisende, i Sør-Trøndelag 12 eller flere. Rabattsatsen er i Nord-Trøndelag 25 % rabatt for alle reisende i gruppen, mens det i Sør-Trøndelag gis 17 % rabatt på ordinær pris på reisen.
Sykkel og hund	For medbrakt sykkel og hund betales barnepris, i Nord-Trøndelag oppad begrenset til kr 50,- og i Sør-Trøndelag oppad begrenset til kr 80,-.

Statlige krav til rabattregler er beskrevet i kapittel 3.3. Kravene til rabatt på enkeltbillett for honnør, barn og militær tilfredsstilles i dag likt i Nord- og Sør-Trøndelag, og i begge fylker ligger moderasjonsnivået på 50 %. Samferdselsdepartementets krav til særskilt satsning på ungdom tilfredsstilles gjennom å tilby et fylkeskort/ungdomskort som i begge fylker er et rabattert 30-dagers periodebillett.

Når det kommer til studentrabatt er praksis noe ulik. Begge oppfyller krav fra Samferdselsdepartementet om at studenter under 30 år har rett på minst 40 % rabatt på periodebillett, men det er valgt ulik aldersgrense. Begge fylker har valgt å gi rabatter utover de nasjonale føringene og tilbyr studentrabatt også på enkeltbilletter med 50 % moderasjon. I Sør-Trøndelag er minstepris for enkeltbillett student satt til 87 kr, hvilket innebærer at rabatten først trer inn ved reiser fra 7 soner og oppover. Dette utelukker derfor reiser innenfor dagens Stor-Trondheim fra ordningen, hvilket utgjør de aller fleste av reisene for studenter med enkeltbillett i Sør-Trøndelag. I Nord-Trøndelag er det i dag ingen minstepris for enkeltbillett student, og ordningen slår derfor inn også på korte reiser.

Pris for rabatterte billettprodukter beregnes ut fra voksenbillett uten rabatt og dette omtales som ordinær. Rabattsatsen hver kundekategori får er avhengig av billettprodukt. Tabell 7 viser dagens moderasjoner til de ulike kundegruppene for enkeltbillett, mens tilsvarende for periodebilletter er vist i Tabell 8. Prosentsatsen angir avslag i prisen sammenlignet med ordinær pris.

Tabell 7: Rabattregler for enkeltbillett i Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag

	Nord-Trøndelag		Sør-Trøndelag		
	t:kort autoreise	Øvrige salgskanaler	Mobillett konto/ t:kort autoreise	Øvrige salgskanaler	Kontant Stor-Trondheim
Ordinær (grunntakst / soner påslag)	26,25 / 6,00	35,00 / 8,00	32,80 / 8,00	41,00 / 10,00	50,00
Barn (0 - 4 år)	Gratis i følge med voksne		Gratis i følge med voksne		
Barn (4 - 15 år)	50 %		50 %		
Honnør	50 %		50 %		
Militær	50 %		50 %		
Student	0 %	50 %	50 %, minstepris 87,00		
Ungdom	0 %		0 %		
Familie	Full pris for en voksen, 50% for de øvrige. Minstepris kr 50,-		Full pris for en voksen, 50% for de øvrige. Minstepris kr 72,-		
Øvrige kategorier	Sykkel, hund o.l. følger barnepris, maks kr 50,-		Sykkel og hund følger barnepris, maks kr 80,-		

Tabell 8: Rabatter for periodebillett i Nord-Trøndelag

	7 dager	30 - 180 dager
Ordinær pris ¹	210,-	745,- til 3652,-
Miljøkort ²	-	505,-
Barn (0 - 4 år)	Gratis i følge med voksne	
Barn (4 - 15 år)	60 %	60 %
Honnør	60 %	60 %
Militær	0 %	0 %
Student	0 %	40 % (0 % på miljøkort)
Ungdom	0 %	40 % (0 % på miljøkort)
Ungdomskortet ³	-	50 % (365,-)

1) For korte strekninger. For lengre strekninger øker prisen avhengig av antall soner. Se 177nordtrondelag.no for detaljer og eksempler

2) Gjelder for bybuss for 1 og 2 soner. Gjelder i Namsos, Steinkjer, Verdal, Levanger og Stjørdal

3) 16 - t.o.m. 19 år. Kortet gjelder et ubegrenset antall reiser på alle buss- og båtruter hvor fylkeskommunen er transportkjøper, unntatt fylkeskryssende ruter

Tabell 9: Rabatter for periodebillett i Sør-Trøndelag

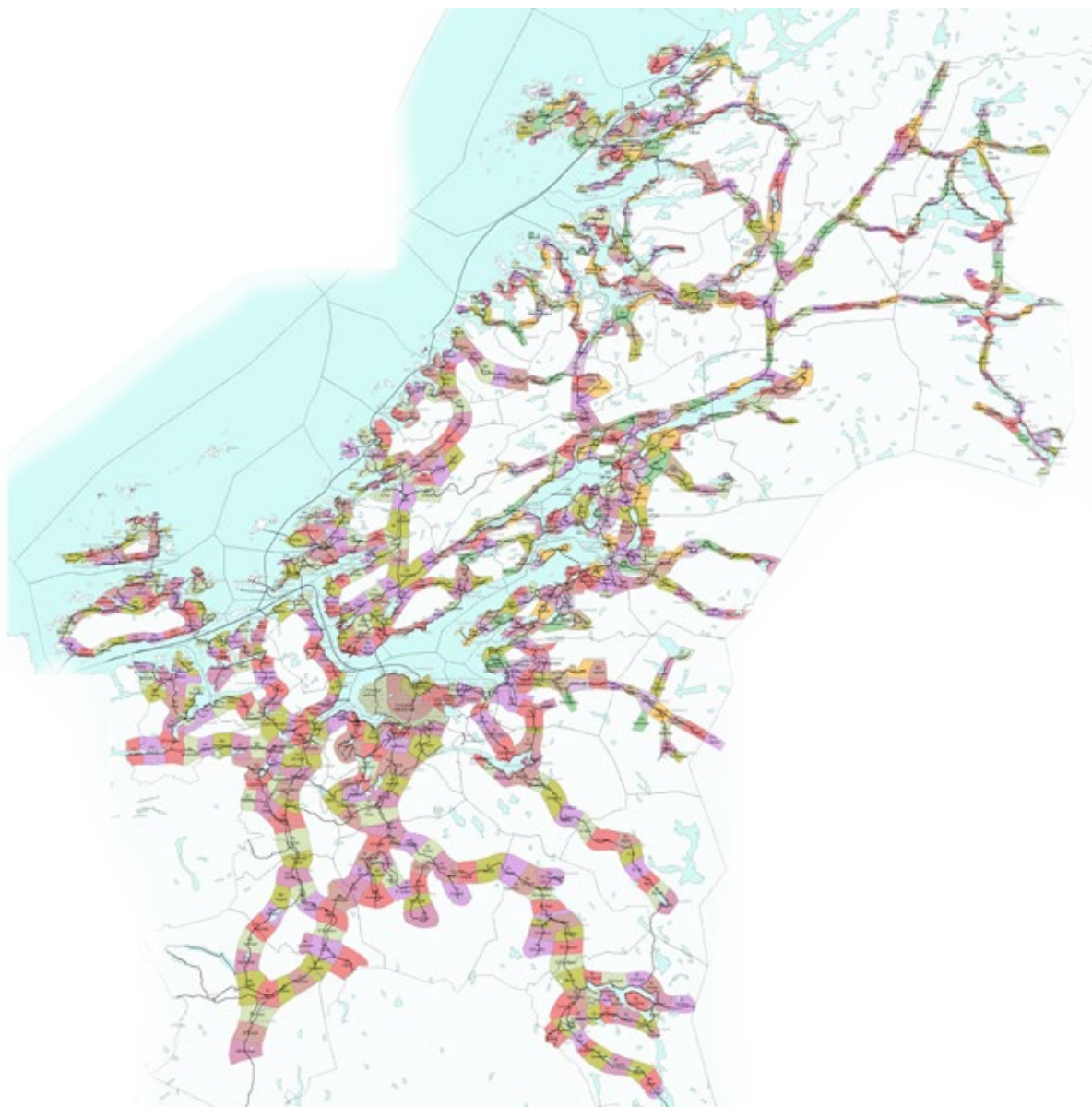
	24 timer	72 timer	7 dager	30 - 180 dager
Ordinær pris (kr) ¹	105,-	165,-	235,-	760,- til 3725,-
Barn (0 - 4 år)	Gratis i følge med voksne			
Barn (4 - 15 år)	0 %	0 %	60 %	60 %
Honnør	0 %	0 %	60 %	60 %
Militær	0 %	0 %	0 %	0 %
Student	0 %	0 %	0 %	40 %
Ungdom	0 %	0 %	0 %	40 %
Familie	154,-	310,-	-	-
Fylkeskort ²	-	-	-	20 % (610,-)

1) For korte strekninger og i Stor-Trondheim. For lengre strekninger øker prisen avhengig av antall soner. Se atb.no for detaljer og eksempler

2) 16 - t.o.m. 19 år. Kortet gjelder et ubegrenset antall reiser på alle buss- og båtruter hvor fylkeskommunen er transportkjøper, unntatt fylkeskryssende ruter

4.3.3 Dagens sonekart

I dag er det 396 takstsoner i Sør-Trøndelag og 414 i Nord-Trøndelag, altså 810 takstsoner totalt. Dagens soner følger i hovedsak veiene der det er eller har vært et kollektivtilbud. Sonene benyttes som grunnlag for beregning av antall sonepåslag for enkelt- eller periodebillett for en gitt reisestrekning og avhenger av hvor mange soner reisen går gjennom, inkludert avreise- og ankomstsone. Takstmodellen, inkludert sonepåslag, beskrives i kapittel 4.3.4.



Stor-Trondheim

I og rundt Trondheim er det innført et felles prisområde kalt «enhetstakstområdet» eller «sone Stor-Trondheim». Reiser innenfor område Stor-Trondheim regnes som reiser internt i en sone, selv om reisen går gjennom flere tidligere soner i Trondheim. Sone Stor-Trondheim ble vedtatt i Sør-Trøndelag fylkeskommune og var gjeldende fra 1. april 2011.

Sone Stor-Trondheim er vist i Figur 10 og inkluderer:

- Trondheim og Klæbu
- Hommelvik frem til Muruvik holdeplass
- Børsa frem til Lundan og Børskrysset (E39)
- Melhus frem til Ler holdeplass, Selbu frem til Buås holdeplass
- Skaun frem til Eidsli og Eggkleiva holdeplass
- Korsvegen frem til Sandvika holdeplass



Figur 10: Kart over Stor-Trondheim fra AtB Mobillett app

4.3.4 Dagens priser og takstmodell

Det er mange soner i dagens sonekart og det ligger derfor en takstmodell til grunn for prising av reiser over forskjellig antall soner. Oppbygning og parameterne som inngår i takstmodellene til Sør- og Nord-Trøndelag er like, men det er variasjoner i verdiene på de ulike parameterne, og det er dette som gir noe ulikt prisnivå mellom fylkene i dag. Enkeltbillett og periodebillett har lignende takstmodeller, men periodebilletten er mer komplisert da denne må ta hensyn til både antall soner og antall dager.

Enkeltbillett:

Enkeltbillett prises ut fra en grunntakst og et sonepåslag. Grunntaksten utgjør en minstepris for enkeltbillett voksen, og gir for både Sør- og Nord-Trøndelag rett til å reise i to soner. Størrelsen på grunntaksten er i 2017 kr 35,- i Nord-Trøndelag og kr 41,- i Sør-Trøndelag.

Ved reiser over mer enn to soner, utløser dette et sonepåslag som legges til grunntaksten. Sonepåslaget er et lineært påslag per ekstra sone, utover de to sonene som inngår i grunntaksten. Sonepåslaget er i Nord-Trøndelag kr 7,80 og i Sør-Trøndelag kr 9,90. Utover dette har begge fylker en makspris, i Nord-Trøndelag kr 172,- og i Sør- og Nord-Trøndelag kr 210,-. Grunntaksten er minstepris i begge fylker. Rabatterte billetter beregnes ut fra prisen på ordinær billett og rabattsatsen for en gitt kundekategori.

Formel for utregning av pris for enkeltbillett:

$\text{Pris} = \text{Grunntakst} + \text{Sonepåslag} * (\text{antall soner} - 2)$

Dersom formelen gir en pris over maksprisen, blir maksprisen gjeldende.

Eksempel for utregning av pris for enkeltbillett:

Billettype: Enkeltbillett

Kategori: Voksen

Fra: Trondheim sentralsstasjon

Til: Orkanger skyssstasjon

Antall soner = 9

$\text{Takst} = 41 \text{ kr} + 9,90 \text{ kr} * 7 \text{ sone} * (9 - 2 \text{ soner}) = 110,3 \text{ kr, avrundes til } 111 \text{ kr.}$

Periodebillett:

Periodebilletter har tilsvarende takstmodell som for enkeltbillett, men må i tillegg ta hensyn til periodelengde. Basistaksten for periodebillett var opprinnelig lik grunntaksten for enkeltbillett, men har blitt frakoblet som følge av politisk styrte prisreduksjoner på periodeprodukter. Et eksempel på en slik prisreduksjon skjedde ved innføring av dagens Stor-Trondheim, som beskrevet i kapittel 2.4.

Formel for utregning av pris for periodebillett:

Ordinær pris periodebillett = Basistakst periodebillett * priskfaktor dager + (Antall dager - 1) * Ordinær pris enkeltbillett * priskfaktor_dager * Priskfaktor_soner

Eksempel for utregning av pris for periodebillett:

Billettype: Enkelbillett

Kategori: Voksen

Fra: Trondheim sentralstasjon

Til: Orkanger Skysstasjon

Antall soner: 9

Takst = $61,04 * 2,5 + (30 - 1) * 61,05 * 0,86 * 0,675 = 1180,26$ kr, avrundes til 1185 kr.

Formlene for utregning av priser er komplekse, men det er ikke noe kundene i dag har et forhold til. Det er likevel hensiktsmessig med en forenkling av dette i forbindelse med ny prismodell. En ytterligere kompliserende faktor er at det ved dagens modell for periodebilletter tilbys valgfri periodelengde mellom 30 og 180 dager, og at priskurven per dag har to markante knekkpunkt i prisene hvor prisen dropper betydelig om man legger til én ekstra dag i periodelengden. Dette er en utilsiktet effekt av flere runder med prisjusteringer og mindre endringer.

På grunn av kompleksiteten i dagens prismodell er det ikke mulig å gi et komplett bilde av prisene på en hensiktsmessig form for alle mulige kombinasjoner av soner, kundekategorier og produkter. For å danne et bilde av dagens prisnivå er det derfor oppsummert noen utvalgte av dagens produkter og priser for én-sonereiser, da dette utgjør majoriteten av reisene. Det henvises til kapittel 4.3.2 for spesifisering av dagens rabattregler.

Tabell 10: Dagens enkeltbillettpriser for reiser i én sone.

	Nord-Trøndelag		Sør-Trøndelag		
	t:kort autoreise	Øvrige salgskanaler	Mobillett konto/ t:kort autoreise	Øvrige salgskanaler	Kontant Stor-Trondheim
Voksen	26,25	35,00	32,80	41,00	50,00
Barn	13,12	17,50	16,40	20,60	25,00
Honnør	13,12	17,50	16,40	20,60	25,00
Militær	13,12	17,50	16,40	20,60	25,00
Student	26,25	35,00	32,80	41,00	50,00
Ungdom	26,25	35,00	32,80	41,00	50,00

Tabell 11: Dagens priser 30-dagers periodebillett for reiser i én sone.

	Nord-Trøndelag	Sør-Trøndelag
	Ordinær periode / Miljøkort	Ordinær Periode
Voksen	745,- / 505,-	760,-
Barn	290,-	304,-
Honnør	290,-	304,-
Militær	745,- / 505,-	760,-
Student	447,-	456,-
Ungdom	447,-	456,-
Ungdomskort / fylkeskort	365,-	610,-

4.4 DAGENS PRISMODELL FOR HURTIGBÅT

Dagens prismodell for hurtigbåt er avstandsbasert og kundene forholder seg til trappetabeller. Det er mulig å kjøpe enkeltbilletter og periodebilletter. For enkeltbillett gjelder overgangsreglene beskrevet i kapittel 4.3.1 også for overgang mellom hurtigbåt og buss. Ved bytte av transportmiddel gis det fri overgang i 45 minutter etter planlagt ankomst på siste holdeplass i den sonen kunden har kjøpt billett til. Ved bytte av transportmiddel på videre reise gis det et fradrag lik grunnprisen i henholdsvis Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag. For periodebillett eksisterer det produkter som kun gjelder hurtigbåt, samt produkter som kombinerer periodebillett for hurtigbåt med periodebillett for buss i den ene eller begge ender av båtreisen.

4.5 DAGENS PRISMODELL FOR KOMMUNENES EGENANDEL VED SKOLESKYSS

Elever har krav på skoleskyss i henhold til reglene i opplæringsloven. I hovedsak kan man dele inn årsakene for rett til skoleskyss i tre:

- Skyss av elever på grunn av lang skolevei (avstandsskyss)
- Skyss av skoleelever og voksne på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei (sikringsskyss; gjelder kun grunnskoleelever)
- Skyss av elever som på grunn av funksjonshemming eller midlertidig sykdom og skade har behov for skyss

Ansvar for skoleskyssen er etter opplæringsloven delt mellom fylkeskommunen og kommunene. Kommunene har i hovedsak forvaltningsansvaret for skyss av grunnskoleelever og voksne som har rett til skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skoleveg (sikringsskyss). Det vil si at det er kommunen som fatter vedtak om rett til skoleskyss i disse sakene, og bærer det økonomiske ansvaret fullt ut. Ansvar for den øvrige skyssen, herunder alle deler av skyss til elever i den videregående skolen, ligger i all hovedsak til fylkeskommunen. Det samme gjelder ansvaret for organiseringen av skoleskyssen.

Kommunene skal betale refusjon for de grunnskoleelevene som fylkeskommunen transporterer som ledd i sin organisering av skoleskyssen. Dette omtales som kommunenes "egenandel".

De to fylkeskommunenes inntekter fra skoleskyssen var i 2016 totalt 104,3 mill. kr, fordelt på 59,7 mill.kr i Sør-Trøndelag og 44,6 mill.kr i Nord-Trøndelag.

I Sør-Trøndelag organiserer AtB skoleskyssstilbudet på vegne av Sør-Trøndelag fylkeskommune, og kommunene betaler egenandel til AtB. Denne egenandelen er basert på taksten for enkeltbillett for barn. Også i Nord-Trøndelag baseres dagens egenandel seg på taksten for enkeltbillett for barn. Fordi egenandelen baseres på vanlig takst, innebærer det at dagens sonekart ligger til grunn for størrelsen på egenandelen. Dette gjelder både Nord- og Sør-Trøndelag.

I Sør-Trøndelag har man et eget system for håndtering av skoleskyssen (CERT). Gjennom dette systemet får AtB oversikt over elever med rett til skoleskyss. Etter innføringen av CERT har AtB fått god kontroll på fakturagrunnlaget for skoleskyssen. I Nord-Trøndelag er det ikke innført noe tilsvarende system, og faktureringen baseres i stor grad på egenrapportering fra kommunene. Dette innebærer en betydelig risiko for feilrapportering, noe som også gjør at dataene om skoleskyssen i Nord-Trøndelag er beheftet med usikkerhet. På grunn av relativt spredt befolkning i Nord-Trøndelag, har NTFK funnet det formålstjenlig å foreta et stadig økende antall turer ved hjelp av taxi, fremfor buss. NTFK har også benyttet seg av muligheten til å tilby den enkelte elev økonomisk kompensasjon for selv å stå for transport til og fra skolen. Dette kan typisk være elever med sertifikat til traktor, moped eller andre kjøretøy. Det kan også være at foreldre kan stå ansvarlig for transporten. I slike tilfeller har beløpet ingen fast ramme, og vurderes ut fra et kost-nytte perspektiv i hvert enkelt tilfelle.

4.6 DAGENS BILLETTSAMARBEID MELLOM ULIKE TRANSPORTMIDLER

Det er i dag billettsamarbeid på buss, trikk og hurtigbåt i Nord- og Sør-Trøndelag, hvor blant annet elektroniske reisekortet t:kort kan benyttes.

Som beskrevet i 4.4 prises hurtigbåt etter en avstandsbasert takstmodell og har derfor ikke samme prising som buss og trikk. Samtidig er det mulig å kjøpe kombinasjons- eller overgangsbilletter som omfatter reiser der både buss og hurtigbåt inngår.

Det er i dag også billettsamarbeid med NSB i Stor-Trondheim, slik at kunder som har t:kort periodebillett gyldig i Stor-Trondheim, også kan reise med lokaltog på strekningen Ler - Hommelvik. Avtalen innebærer at AtB kompenserer NSB for reisende med t:kort på toget tilsvarende tapte billettinntekter for NSB. I 2016 omfattet avtalen 180 000 reiser og AtB kompenserte NSB 3,8 MNOK for dette.

Det er i Stor-Trondheim også overgang til og fra flybuss. Ved overgang til flybuss gir Fullpris kontantbillett og fullpris Mobillett avslag i pris. Dette gjelder kun ved kjøp av voksenbillett, en vei. Ved overgang fra flybuss er det er fri overgang til buss innen Stor-Trondheim dersom du fremviser enkeltbillett innenfor gyldig overgangstid.

Figur 11:

Antall soner: 7
(+ 4 samarbeidssoner)

Billetteringsprisnipp: Sonebasert

Enkeltbillett, 1 sone: 33,-

Enkeltbillett, 2 soner: 53,- (+ 20)

Enkeltbillett, 3 soner: 73,- (+ 20)

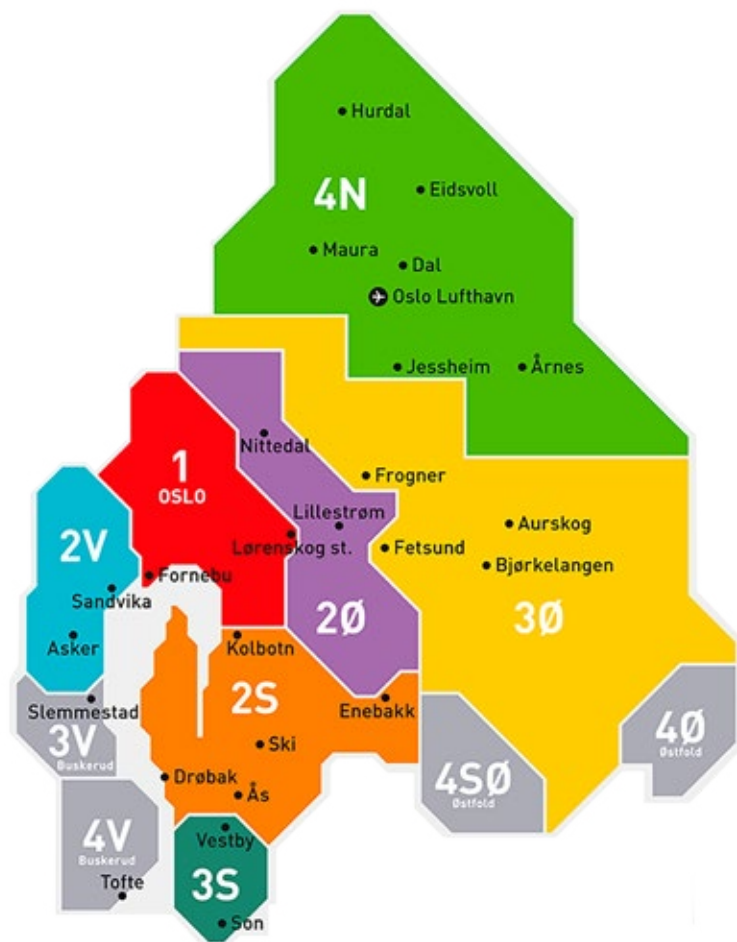
Enkeltbillett, 4 soner: 93,- (+ 20)

Enkeltbillett, alle soner: 113,- (+ 20)

30-dager, 1 sone: 708,-

30-dager, 2 soner: 1 256,-

30-dager, alle soner: 1 804,-



Tabell 12: Forskjellige typer sonekart i Norges fylker

Fylke	Administrasjonsselskap
Få og store soner:	
Oslo og Akershus	Ruter
Rogaland	Kolumbus
Mellomstore, kommunebaserte soner:	
Buskerud	Brakar
Vestfold	Vestfold kollektivtrafikk
Østfold	Østfold kollektivtrafikk
Finmaskede soner eller avstandsbasert prismodell:	
Aust- og Vest-Agder*	Agder kollektivtrafikk (AKT)
Finnmark	Snelandia
Hedmark	Hedmark trafikk
Hordaland*	Skyss
Møre og Romsdal	FRAM
Nordland	Ruteopplysningen i Nordland
Oppland	Opplandstrafikk
Sogn og Fjordane	Kringom
Telemark	Farte
Troms	Troms fylkestrafikk

* AKT og Skyss er i en prosess der det jobbes for å innføre nye sonekart med få og store soner, og NSP 2018 har utvekslet erfaringer med disse selskapene, i tillegg til Ruter og Kolumbus.

For kart over takstsoner i fylkene utover Oslo og Akershus, samt Rogaland, se Vedlegg 13.3.

PRISMODELLER FOR KOLLEKTIVTRAFIKK I ANDRE FYLKER

Det er varierende modeller som ligger til grunn for prising av kollektivreiser i andre fylker og andre sammenliknbare områder i Skandinavia. Dette kapittelet gir en kort innføring i modellene som benyttes i dag og det legges vekt på fylkene som har få og store soner.

Produktene i alle fylker prises ut fra takstsoner og tilhørende takstmodell. Tabell 12 viser fylkene i Norge og tilhørende administrasjonsselskap for kollektivtrafikken, inndelt etter størrelsen på takstsonene. Takstsoner og produkter for Ruter og Kolumbus beskrives i henholdsvis kapittel 5.1 og 5.2, før det gis en innføring i rabattregler for alle fylker i kapittel 5.4. I tillegg beskrives en modell som skal innføres av Skånetrafiken i Sverige i kapittel 5.3.

5.1 RUTER

Ruter innførte ny pris- og sonestruktur (NYPS) for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus i oktober 2011. Omleggingen medførte et felles system for Oslo og Akershus og en reduksjon i antall soner fra 77 til 8 soner (endret til 7 soner fra 21. august 2016, samt 4 samarbeidssoner i Buskerud og Østfold). Prisnivået var på forhånd noe lavere i Oslo enn i Akershus. For å unngå betydelige, utilsiktede økninger i prisene for store kundegrupper ble prisnivået for én sone lagt med utgangspunkt i de prisene for en lokalreise i Oslo. I tillegg ble det billigere å reise lengre innenfor større soner. Dette innebar at reisende i Akershus og mellom Oslo og Akershus fikk betydelig prisreduksjon. Omtrent som forventet resulterte det lavere prisnivået i reduksjon i billettinntektene på ca. 115 mill. kr/år. Dette ble kompensert med en årlig tilskuddsøkning til Ruter fra Akershus fylkeskommune, for 2012 på 100 mill. kr. Siden 2011 har Ruter hatt en årlig trafikkvekst på 3-5 %.

Hos Ruter gir billettene rett til å reise i en gitt sone. For enkeltbillett er dette løst ved at det angis sone reisen starter i og antall soner det gis rett til å reise i derfra. Periodeproduktene gjøres gyldig for de sonene kunden velger. En reisende fra eksempelvis sone 3Ø til sone 2S, som går via Oslo S, må ha billett som er gyldig i de 4 sonene 3Ø, 2Ø, 1 og 2S. For enkeltbillett er det makspris ved fem soner, det vil si at kunden får rett til å reise i alle soner for prisen av 5 soner. For periodebillett er maksprisen satt ved 3 soner. Ruters sonekart samt eksempelpriser for voksen enkelt- og periodebilletter (2017) vises i Figur 8.

Figur 11: Sonekart samt eksempelpriser for voksen for enkelt- og periodebilletter for Ruter (2017)

Det er verdt å merke seg at Ruter følger samme prinsipper som Nord- og Sør-Trøndelag for utregning av billettpris, men med andre nivå på parameterne. For enkeltbillett er dette eksempelvis grunntakst (33kr), sonepåslag (20kr), antall inkluderte soner (0) og makspris (112kr). Størrelsesforholdet mellom grunntakst og sonepåslag i Oslo og Akershus er ganske ulikt Nord- og Sør-Trøndelag. Dette størrelsesforholdet vil det også være naturlig å justere på ved overgang til et mer grovmasket sonekart i Trøndelag, ved at sonepåslag vil nærme seg grunntakst i størrelse.

I en rapport utarbeidet av COWI for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i juni 2012¹⁸ oppsummeres noen av virkningene av det nye takst- og sonesystemet:

- **Effekt på kollektivreiser av forenklet system:** Selve forenklingen av takst- og sonesystemet påvirker ikke reiseatferden i særlig grad. Men forenklingen gir et bedre inntrykk av kollektivsystemet og kan bidra positivt til antall kollektivreiser på sikt.
- **Effekt på kollektivreiser av endring i billettpriser:** Noen av de områdene som har hatt størst prisreduksjon, også har hatt størst vekst i antall reiser.
- **Effekt på billettinntekter og billettsammensetning:** Som beskrevet ovenfor gikk billettinntektene ned. Det nye systemet bidro til å forsterke veksten i periodebillettens andel.
- **Holdninger til det nye systemet:** Trafikantene er i hovedsak positive.
- **Fordeler og ulemper:** Systemet er enklere å forstå og mange har fått redusert billettpris. Den viktigste ulempen er også pris, og det gjelder da de som har fått økt billettpris.
- **Har det blitt enklere å reise kollektivt?** Flertallet syns det er omtrent som før. Sonestrukturen vil være av størst nytte for nye kollektivbrukere.
- **Rettferdighet:** Opplevelsen av om systemet er rettferdig blir gjerne knyttet til om man selv har fått billigere eller dyrere reise og plassering av sonegrenser.
- **Forskjeller mellom grupper av trafikanter:** Akershusbeboere er mer berørt enn Oslobeboere
- **Annet:** Det elektroniske billetteringssystemet opptar mange trafikanter. Både i COWIs undersøkelse og i Ruters holdningsundersøkelse er mange av svarene rettet mot billettsystemet snarere enn takst- og sonesystemet.

5.2 KOLUMBUS

I løpet høsten 2015 og starten av 2016 har Kolumbus redusert antall soner i Rogaland fra 136 til 5 (6 med nærsone Hauge-sund), der kundene betaler for maksimal tre soner. Samtidig som antall soner er redusert er også antall billettprodukter og rabattregler redusert vesentlig. Eksempelvis er kjernesone og nærsone fjernet. Tre kombipass ble slått sammen og overgangsbilletten ble erstattet med tidsbestemte billetter. Lange reiser innenfor sonene ble billigere, men korte reiser innenfor sonene ble dyrere. Antall billettkategorier er redusert til sju, enkeltbillett, 24 timers billett, 7 dagers billett, 30 dagers billett, 365 dagers billett, ungdomspass og kombipass. Disse kan benyttes på 1 sone, 2 soner eller 3 eller flere soner. Det er i Rogaland valgt samme billetteringsprinsipp som Ruter, ved at billettene er gyldige i gitte soner og ikke gitte strekninger.

Det var en forutsetning at omleggingen skulle være et nullsumspill. Etter et knapt års drift tyder resultatene på at Kolumbus har lyktes med det. For å dekke opp inntektsbortfall er grunntaksten økt fra 32 (medregnet rabatter) til 33 kr. I tillegg er det innført ombordtillegg i sone Nord-Jæren på 20 kr for voksne og 10 kr ekstra for barn/honnør/student/vernepliktig for å kjøpe billetten om bord.

Kolumbus opplevde en negativ trafikk-utvikling i 2015 (-1 %), men det er for tidlig å si hva reduksjonen skyldes.

Det var 0,5 % - 2 % årlig vekst i perioden 2012-2015.

Kolumbus sonekart samt eksempelpriser for voksen enkelt- og periodebilletter (2017) vises i Figur 12.

Figur 12: Sonekart samt eksempelpriser for voksen for enkelt- og periodebilletter for Kolumbus (2017)

Figur 12:

Antall soner: 5

(+ nærsone Haguesund)

Billetteringsprinsipp: Sonebasert

Enkeltbillett, 1 sone: 35,-

Enkeltbillett, 2 soner: 65,- (+ 30)

Enkeltbillett, alle soner: 95,- (+ 30)

30-dager, 1 sone: 700,-

30-dager, 2 soner: 1 100,-

30-dager, alle soner: 1 500,-



¹⁸ Virkninger av ny pris- og sonestruktur for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus, COWI, juni 2012

5.3 SKÅNE

Skånetrafiken er Region Skånes administrasjonsselskap for kollektivtransporten med regiontog og buss i Skåne län i Sverige. I 2011 hadde Skånetrafiken 102 millioner reisende med buss, fordelt forholdsvis jevnt mellom bybusser i Malmö, andre bybusser og regionbusser, og 39 millioner reisende med tog (Pågatågen och Öresundstågen).

Høsten 2016 vedtok kollektivtrafikkomitéen i Region Skåne å innføre et nytt pris- og billettsystem for kollektivtrafikken i Skåne. I det nye systemet erstattes dagen 202 soner med tre fleksible og personlige sirkelsoner, som velges med utgangspunkt i hvor kunden starter reisen: lang sone (hele Skåne), middels sone (18 km diameter) og kort sone (åtte km diameter). I tillegg reduseres antall billettprodukter til tre: enkeltbillett, 24 timers billett og 30 dagers billett. Det blir også forandringer i dagens rabattregler. Blant annet forsvinner dagens «reisekasse» og familierabatt og det innføres en ny «tillsammans-rabatt» som gir 25 % rabatt når to eller flere personer reiser sammen.

Forandringen i sone- produktmodell gjøres mulig gjennom at Skånetrafiken innfører et nytt billettsystem som i hovedsak baserer seg på smarttelefon som billettbærer. Det skal ikke være mulig å betale med kontanter om bord. Nye billettautomater skal sørge for at kunder uten smarttelefon også kan kjøpe billett.

Det nye systemet ble introdusert i mars 2017 og skal eksistere parallelt med dagens billettsystem i nesten tre år for å gi nok tid til testing og videre utvikling. Først i desember 2019 vil dagens billettsystem avvikles. I 2020 skal alle nye billettautomater være på plass.

Omleggingen av pris- og billettsystemet i Skåne gjør at de reisende i større grad betaler for avstanden mellom reisens start og slutt. Noen kunder, spesielt i storbyene Malmö og Helsingborg, får billigere reiser, mens andre kunder, spesielt kunder i østre/nordøstre Skåne som er mer spredtbefolket, får dyrere reiser. Det har derfor vært betydelig debatt knyttet til innføringen av det nye systemet. Skånetrafiken sier at de kontinuerlig vil evaluere prisene slik at ingen kundegrupper skal komme spesielt uheldig ut av omleggingen.

5.4 BILLETTPRODUKTER OG RABATTREGLER I ALLE FYLKER

Tabell 13 gir en oversikt over periodeprodukter for voksne reisende med buss i ulike fylker i Norge (ikke inkludert Nord- og Sør-Trøndelag). Alle fylker tilbyr enkeltbilletter. Varianter av enkeltbillett, for eksempel reisepenger, verdikort og klippekort er ikke med i oversikten. Andre spesialbilletter, for eksempel turistbilletter og tilleggssbilletter, er heller ikke inkludert. Ingen fylker, med unntak av Nord- og Sør-Trøndelag tilbyr valgfri periodelengde.

Tabell 13: Oversikt over periodeprodukter for voksne reisende med buss i ulike fylker i Norge.

Fylke	Adm.selskap	Gyldighet periodebillett (antall dager)							
		24t	3	7	14	30	90	180	365
Aust/ Vest-Agder	AKT							*	
Buskerud	Brakar								
Finnmark	Snelandia								
Hedmark	Hedmark trafikk								
Hordaland	Skyss								
Møre og Romsdal	FRAM	**			(15)				
Nordland	Ruteopplysningen i Nordland								
Oppland	Opplandstrafikk								
Oslo og Akershus	Ruter								
Rogaland	Kolumbus								
Sogn og Fjordane	Kringom								
Telemark	Farte								
Troms	Troms fylkestrafikk								
Vestfold	Vestfold kollektivtrafikk								
Østfold	Østfold kollektivtrafikk								

* Kun tilgjengelig i Vest-Agder

** Kun i Molde, Ålesund og Kristiansund

NSP 2018 har gjennomført en overordnet, ikke uttømmende, kartlegging av rabatter som tilbys i de øvrige fylkene i Norge for å gi innsikt i etablert praksis og nasjonale variasjoner innen rabatt og moderasjon. Områdene produkt og rabatt er ofte tett sammenvevd, og oversikten gir derfor ikke et helhetlig bilde av hver enkelt fylkeskommunes rabattstruktur, men er ment til å gi et overordnet bilde av noen sentrale rabattordninger, moderasjonsnivå og kriteriene for disse. Kartleggingen har ikke tatt for seg spesielle rabatter som f.eks. gis basert på valg av betalingssystem som ofte benyttes som incentiv for økt bruk av elektronisk betaling.

Tabell 14 Rabattordning per kundegruppe sammenlignet mellom fylker**

Kundegruppe	Krav	Definisjon*	Kommentar
Enkeltbillett voksen	Ingen	Ordinær - Fullpris	Alle fylker
Honnør	50 % av enkeltbillett	Likt som krav.	Alle fylker. 10 fylker har også periodebillett.
Barn (4-15 år)	50 % av enkeltbillett	Likt som krav.	
Barn under 4 år reiser gratis	Buskerud har utvidet mellom 4-20 år, og Nordland har gratis reiser for barn opp til 6 år.		
Militær	50 % av enkeltbillett	Likt som krav	
Ungdom	40 % av periodebillett	16-19 år	Mer enn 10 fylker har bedre rabattordning, og 7 fylker har utvidet aldersgruppe for ungdom.
Student	40 % av periodebillett	20-29 år	5 fylker har utvidet rabattordning (~50%), 12 fylker har utvidet eller fjernet aldersgrensen og flere har inkludert lærlinger i denne ordningen
Gruppe	Ingen	Svært varierende	
Ca ~25-30 % i rabatt	De fleste fylkene har krav om min 10 reisende		
Familie	Ingen	50 % for 1 foreldre og opptil 2 barn	Bare 6 fylker har familierabatt og det er ulike variasjoner.

* Hvilke kriterier som definerer kundegruppen og hvilken rabatt som normalt gis i fylkeskommunene

** Tabellen gjengir kun tilgjengelig informasjon fra hjemmesider til de gitte kollektivselskapene i de enkelte fylkeskommunene

Honnør, barn og militær

Overordnet kan vi ut fra kartleggingen observere at Samferdselsdepartementets regler for honnør, barn og militær tolkes og overholdes i hele landet, men praktiserer ulike regler utover minimumskravet.

For enkeltbillett honnør har vi ikke observert noe form for variasjon, men det er 10 fylker som har innført honnørrabatt også for periodebillett.

Kategorien barn er også veldig ensartet og eneste observerte variasjon er at Nordland og Østfold fylker praktiserer en mer generøs aldersgrense for kategorien barn enn de øvrige (6 år). I de øvrige fylkene reiser barn opptil 4 år gratis i følge med voksen, og man faller under kategorien frem til man fyller 15 år. Buskerud (Brakar) skiller seg også noe gjennom at de gir barnebillett for alle opptil fylte 20 år.

Kategorien vernepliktig praktiseres nokså ensartet i samtlige fylker, og 10 fylker har også rabatt etter minstetakst, og videre variasjon er at enkelte fylker opererer med en minstepris eller skiller mellom sivil og militært kledde passasjerer.

Ungdom

Alle fylkene har definert ungdom i alderen 16 til 19 år, med unntak av Rogaland (15-20 år) og Østfold (16-24 år) som har mer generøse aldersgrenser. Alle fylkene tilbyr ungdommene periodekort, enten i form av ungdomskort eller lignende, og det er kun Troms og Østfold som også gir rabatt på enkeltbilletter for denne gruppen.

Student

Innenfor kundegruppen studenter er det stor variasjon mellom fylkene. Alle fylkene tilbyr periodekort for studenter, og hele 10 fylker tilbyr rabatt for enkeltbillett. Bare 8 fylker har studentrabatt for alle med studentbevis. Når det kommer til aldersgrense er det også stor variasjon mellom fylkene, noen har utvidet aldersgrense og noen har rabatt for både enkelt- og periodebillett.

Sykkel og hund

10 av landets fylker tar barnetakst for sykkel og hund, mens 4 fylker tar kun barnetakst for sykkel, og i 3 fylker er det til og med gratis for sykkel og hund dersom det er plass i bussen.





6

KUNDENES BEHOV OG FORVENTNINGER

Et av målene med å forenkle pris, sone og produktmodellen er å gjøre det enkelt for kundene å forstå prismodellen og å kjøpe billett. Uavhengig av om kundene er kjent med tilbudet eller ikke skal det oppleves som tydelig og enkelt. Sonekart og billettprodukter må bygges opp på en måte som gir nok valgmuligheter for de ulike kundegruppene. Dette betyr riktig utvalg av billettprodukter, enkel og forståelig prisoppbygging innenfor naturlige områder og reisestrekninger.

Kollektivreisende kan deles inn i ulike grupper. Det skilles mellom de som reiser ofte, av og til og sjelden, de som er eksisterende kunder og de som ikke tidligere har benyttet kollektivtilbudet. Innenfor de ulike grupperingene er det forskjellige faktorer som påvirker kjøpsmønster og hvordan de forholder seg til ulike billettprodukter. Dette kan være reisemønster, reiselengde, alder og muligheten for rabatt. Uavhengig av dette skal de ulike kundegruppene oppleve det som enkelt og oversiktlig når de skal velge billett. Det krever en logisk, tydelig og oversiktlig fremstilling av de ulike billettproduktene og hvor de gjelder.

Utvalget i billettprodukter skal kunne dekke de ulike kundegruppene sine behov. Det er derfor viktig å ha god kunnskap om markedets behov og forventninger og at reisemønster og kundesammensetningen ligger til grunn for strukturen som tilbys.

6.1 BESKRIVELSE AV ULIKE MÅLGRUPPER

6.1.1 De som reiser ofte

De som reiser ofte med kollektivtransport reiser i stor grad med den billetttypen som gir høyest rabatt. Dette er en gruppe lojale kunder, og som har høye forventninger til det totale kollektivtilbudet.

Frekvens og rutetilbud er avgjørende for hvordan reisemønsteret tilpasses. For de som bor i områder med godt kollektivtilbud er det mer aktuelt å reise kollektivt både til skole/jobb og handel og fritid. For de som er arbeids- og studiependlere på lengre avstander benyttes kollektivtilbudet i større grad rettet kun mot dette formålet og mindre grad i tilknytning til handel og fritid.

Disse to forholdene er viktig å forstå med tanke på hvordan kundene beregner pris per reise, og hvilke konsekvenser det får med tanke på prisnivå og ved prisendringer. Pendlere med båt og buss deler prisen de må betale for en periode på antall arbeidsreiser innenfor denne perioden, mens de som i større grad benytter kollektivt til ulike reisemål kan fordele den totale summen på langt flere reiser. Dette henger også sammen med hvordan kollektivtilbudet er bygd opp på de aktuelle strekningene med bakgrunn i reisemål.

Kundekategoriene innenfor de som reiser ofte har ulike utgangspunkt for reisen og hva som er viktig. Studenter og ungdom har i mindre grad tilgang på bil og er samtidig en prisfølsom gruppe. For voksne arbeidsreisende handler det ofte om andre forhold som tilgjengelighet på parkering, det å kunne kombinere bil og buss, enkelhet og fremkommelighet.

6.1.2 De som reiser sjelden

De som reiser sjelden er mindre prisfølsomme enn de som reiser ofte, og forventer derfor ikke rabatterte billetter i samme grad. For denne gruppen er det viktig at det er lett å forstå hvilke billettprodukter de kan velge mellom, hvordan de får kjøpt billett og innenfor hvilket område billettene er gyldig. Dette gjelder både de som er kjent i det området de skal reise og de som er ukjente. For turister og besøkende er det attraktivt med billetttyper som dekker reiseperioden som f.eks. 24 timers billett. Det oppleves som en fordel og enkelt å kunne kjøpe en billett og reise så mye en vil innenfor en gitt periode.

Et mål er å få de som reiser sjelden til å reise kollektivt oftere. Det må derfor fremkomme tydelig overfor denne gruppen når det lønner seg å gå over til periodebilletter og hva som er det beste alternativet.

6.1.3 De som er avhengig av å kombinere ulike billetter og transportmidler

Det er viktig å legge til rette for sømløse reiser mellom ulike transportmidler som f.eks. buss og hurtigbåt. Dette gjør det enklere for kundene ved å kunne kjøpe en billett for hele reisen i tillegg til å kunne reise kollektivt hele veien fra A til B.

Samarbeid med tog er et annet eksempel på dette, hvor det å kunne reise med samme billett både på buss og tog gir kundene større valgfrihet og kollektivkapasiteten på samme strekning utnyttes i langt større grad.

I tillegg er det viktig med gode overgangsregler som gir kundene fradrag for allerede kjøpt billett når de kombinerer to eller flere kollektivtransportmidler.

6.1.4 De som reiser sammen i gruppe

Det å få rabatt når flere reiser sammen som gruppe er en vanlig forventning i markedet. Dersom dette skal tilbys er det viktig med tydelige forretningsregler knyttet til rabatten og løsninger som gjør det enkelt å kjøpe og administrere slike billetter.

6.1.5 Fordeling av kundekategorier

Det er vanskelig å nøyaktig fastslå fordelingen mellom de ulike kundegruppene for kollektivreiser med buss og båt for hele Trøndelag, da datagrunnlaget for denne fordelingen er forskjellig i Nord- og Sør-Trøndelag. Tabell 15 viser en oversikt basert på statistikk fra dagens elektroniske billettsystem (EBIT) for 2015.

Tabell 15: Fordeling mellom ulike kundegrupper i Trøndelag (ekskl. skoleskyss)

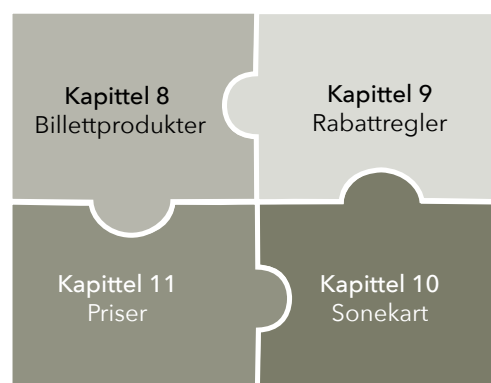
Kategori	Nord-Trøndelag	Trondheim	Region Sør-Trøndelag
Voksne	28 %	49 %	55 %
Barn	29 %	6 %	9 %
Honnør	18 %	10 %	12 %
Student	14 %	30 %	19 %
Ungdom	10 %	5 %	4 %

Det er viktig å legge til rette for **sømløse reiser mellom ulike transportmidler** som f.eks. buss og hurtigbåt.





NY PRISMODELL FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN I TRØNDELAG



Figur 13: Elementer i ny prismodel og tilhørende kapitler i rapporten

Det er prismodellen som avgjør prisen kunden skal betale for å reise med kollektivtrafikk. Prismodellen består av elementene billettprodukter, rabattregler, sonekart og priser. Som vist i Figur 13 behandles hvert av elementene i kapittel 8, 9, 10 og 11. For hvert element utredes mulige forenklinger og det gis anbefaling til valg av løsning. Det gis en oppsummering av prismodellen med alle elementer her i kapittel 7.

For løsningene som er utredet, men ikke anbefalt, estimeres det i kapittel 8 til 11 konsekvenser i form av nødvendig endring i tilskuddsbehov dersom dette skulle vært innført. Der det er naturlig estimeres også hvilke prisendringer som må til, dersom endring i tilskuddsbehov ikke er ønskelig. Ved beregning av konsekvenser ved løsninger som ikke anbefales, er det forutsatt at anbefalingen følges for øvrig. Konsekvenser er altså kun beregnet isolert sett opp mot den foreslåtte totaliteten. Totale billettinntektene inkludert i beregningene summerer til i underkant av 440 millioner kr. For å se konsekvensene ved flere avvik fra anbefalingen, må konsekvensene i form av tilskudd- eller prisendring av de ulike avvikene sees i sammenheng.

Basert på anbefalinger til nye billettprodukter (kapittel 8), nye rabattregler (kapittel 9), nytt sonekart (kapittel 10) og nye priser (kapittel 11), blir anbefalt prismodel oppsummert i kapittel 7.1 til 7.4. Den nye prismodellen gjør det enklere for alle nye og eksisterende kunder å reise med fylkeskommunal kollektivtrafikk i Trøndelag, og den muliggjør innføring av Mobillett i hele Trøndelag.

7.1 BILLETTPRODUKTER

Det anbefales i kapittel 8 en forenkling til enkeltbillett, samt periodebillett med fire ulike varigheter som vist i Tabell 16.

Tabell 16: Anbefalte nye billettprodukter

Anbefalte billettprodukter				
Enkeltbillett	24-timersbillett	7-dagersbillett	30-dagersbillett	180-dagersbillett

Billettproduktene kan kjøpes for en eller flere soner, se sonekartet i kapittel 7.3. Alle billettproduktene gir rett til reiser med overgang i den eller de soner de er gyldig i. Enkeltbillett for én sone er gyldig 90 minutter fra den aktiveres, og gyldigheten øker med 30 minutter for hver ekstra sone det kjøpes billett for. Enkeltbilletten må være gyldig ved påstigning og ved overgang.

7.2 RABATTREGLER

Det anbefales i kapittel 9 en forenkling i rabattregler for de ulike kundegruppene som vist i Tabell 17 for enkeltbillett og periodebillett. Øvrige rabattregler er vist i Tabell 18. En beskrivelse av hver kundekategori er gitt i kapittel 9.2.

Tabell 17: Anbefalte rabattregler for enkeltbillett og periodebilletter

Kundekategori/ Billettprodukt	Enkeltbillett	24-timersbillett	7-dagersbillett	30-dagersbillett	180-dagersbillett
Barn	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
Honnør	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
Militær	50 %	-	-	-	-
Ungdom	50 % ¹	-	-	40 % ²	40 %
Student	50 % ¹	-	-	40 %	40 %

1) Student og ungdom får 50 % rabatt på enkeltbillett for reiser over 3 eller flere soner, men minstepris lik voksen 2 soner (kr 74,-).

2) For ungdom er 30-dagersbilletten gyldig i hele fylket.

For barn og honnør gis det 50 % rabatt også på periodebilletter. For student og ungdom gis det 40 % rabatt på 30-dagersbillett og 180-dagersbillett. Student og ungdom er kundekategorier som i stor grad benytter sykkel og gange og det anbefales derfor at det videreføres å ikke gi rabatt på 24-timersbillett og 7-dagersbillett for disse kundekategoriene.

Tabell 18: Øvrige anbefalte rabattregler

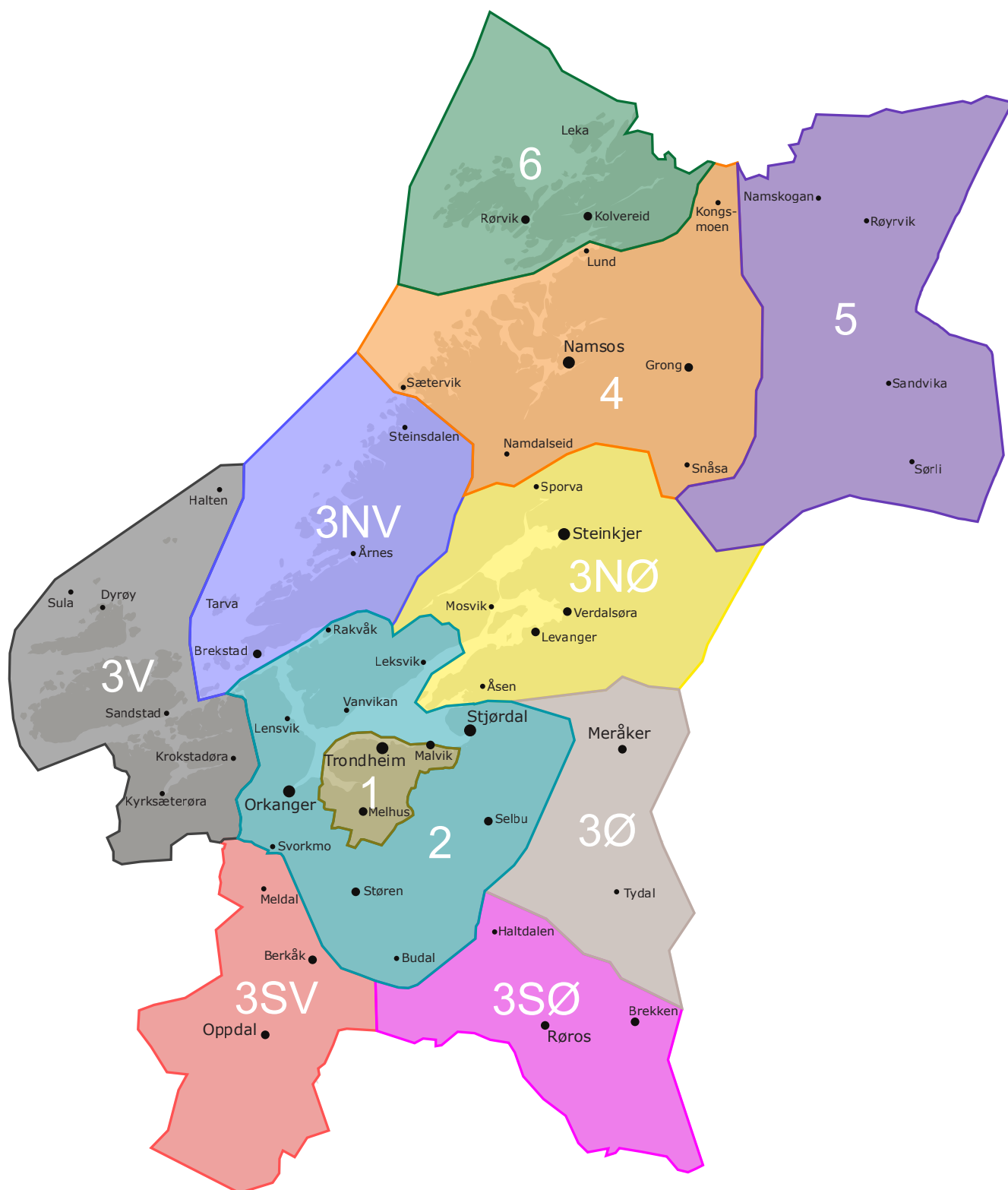
Rabattregel	Beskrivelse
Familie helg	Ved bruk av gyldig voksenbillett kan man ha med inntil fire barn gratis. Familie helg gjelder lørdag, søndag og helligdager (ikke 17. mai).
Gruppe	20 % Når 10 eller flere reiser sammen og det betales samlet for hele gruppen. Gjelder ikke sone 1 Stor-Trondheim.
Sykkel	50 % med forbehold om plass Båt: Gratis dersom det er plass
Hund, barnevogn, ski og annen bagasje	Gratis dersom det er plass Båt: Egne regler for plassering av dyr, separat gods har egne priser

7.3 SONEKART

Det anbefales i kapittel 10 en reduksjon fra dagens 810 til 11 soner ved innføring av nytt sonekart som vist i Figur 14.

Det anbefales at sone 1 holdes lik dagens Stor-Trondheim, men at denne sonen utvides i tråd med en eventuell byvekstavgift, gitt at en slik avtale også avklarer finansieringen av utvidelsen.

Det anbefales en
**reduksjon fra dagens
810 til 11 soner.**



Figur 14: Anbefalt nytt sonekart med 11 soner

7.4 PRISER

Ut fra anbefalte billettprodukter, rabattregler og sonekart kan nye priser fastsettes. Det er forutsatt at totale billettinntekter skal være uendret som følge innføring av ny prismodell. Nye priser for enkeltbillett er vist i Tabell 19 og Tabell 20. Nye priser for periodebillett er vist i Tabell 21 til Tabell 23. Pris for kundekategorier som ikke er vist i tabellene, beregnes ved å benytte rabattreglene for aktuelle kategorier som vist i Tabell 14.

Tabell 19: Priser enkeltbillett for ulike kundekategorier og antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
Voksen	37,-	74,-	111,-	148,-	185,-
Honnør	19,-	37,-	56,-	74,-	93,-
Barn	19,-	37,-	56,-	74,-	93,-
Militær	19,-	37,-	56,-	74,-	93,-
Ungdom ¹	37,-	74,-	74,-	74,-	93,-
Student ¹	37,-	74,-	74,-	74,-	93,-

1) Student og ungdom får 50 % rabatt på enkeltbillett for reiser over 3 eller flere soner, men minstepris lik voksen 2 soner (kr 74,-).

Ved kjøp av enkeltbillett om bord på kollektivtilbud der andre betalingsmåter som Mobillett er tilgjengelig, koster enkeltbilletten kr 23,- ekstra for voksen. For de andre kundekategoriene gjelder rabattreglene som for øvrige enkeltbilletter, slik at eksempelvis enkeltbillett kjøpt ombord koster kr 30,- for honnør og barn i 1 sone.

Tabell 20: Priser enkeltbillett kjøpt om bord for ulike antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
Enkeltbillett kjøpt ombord ¹	60,-	97,-	134,-	171,-	208,-

1) Gjelder kollektivtilbud hvor elektroniske betalingsmåter som Mobillett er tilgjengelig. Samme rabattregler for de ulike kundegruppene som for enkeltbillett.

For å gjøre det enkelt for kundene å velge rett billettprodukt, er det for 24-timersbilletten og 7-dagersbilletten lagt opp til et prisnivå som tilsvarer et gitt antall enkeltbilletter. Dette sikrer også at prisene for de ulike periodelengdene bygger opp under periodelengdens målgruppe. 24-timersbilletten koster det samme som 3 enkeltbilletter og 7-dagersbilletten koster det samme som 7 enkeltbilletter.

Tabell 21: Priser 24-timersbillett og 7-dagersbillett for ulike antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 -11
24-timersbillett	111,-	222,-	333,-	444,-	555,-
7-dagersbillett	259,-	518,-	777,-	1036,-	1295,-

30-dagersbillett for én sone får en pris tilsvarende dagens 30-dager i Stor-Trondheim og én sone får en pris tilsvarende 20,5 enkeltbilletter. For flere antall soner tilsvarer 30-dagersbilletten et lavere antall enkeltbilletter. 180-dagersbilletten koster det samme som fem 30-dagersbilletter.

Tabell 22: Priser 30-dagersbillett for ulike kundekategorier og antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Voksen	760,-	1020,-	1280,-	1540,-	1800,-
Honnør	380,-	510,-	640,-	770,-	900,-
Barn	380,-	510,-	640,-	770,-	900,-
Ungdom ¹	460,-	460,-	460,-	460,-	460,-
Student	460,-	612,-	768,-	924,-	1080,-

1) For ungdom er 30-dagersbilletten gyldig i hele fylket.

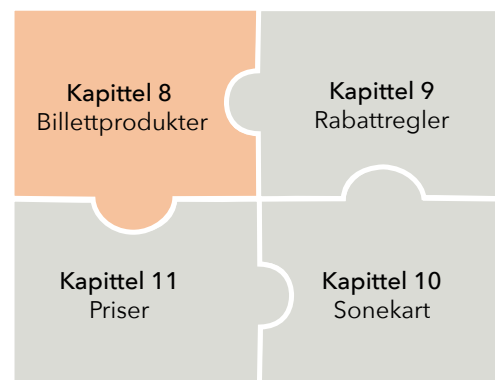
Tabell 23: Priser 180-dagersbillett for ulike kundekategorier og antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Voksen	3800,-	5100,-	6400,-	7700,-	9000,-
Honnør	1900,-	2550,-	3200,-	3850,-	4500,-
Barn	1900,-	2550,-	3200,-	3850,-	4500,-
Ungdom	2280,-	3060,-	3840,-	4620,-	5400,-
Student	2280,-	3060,-	3840,-	4620,-	5400,-



8

NYE BILLETT- PRODUKTER



Det er i dag to hovedtyper billettprodukter, enkeltbillett og periodebillett, og disse skal videreføres. For å gjøre det mer oversiktlig og enklere for kundene å velge riktig billett skal antall varianter og rabatter knyttet til de to billettproduktene reduseres. Følgende prinsipper er vektlagt ved anbefaling av nye produkter:

- Alle billettprodukter skal være tilgjengelig i alle salgskanaler og for alle billettbærere (t.kort/elektronisk reisekort, Mobillett, billettautomat (enkeltbillett) og evt. nye kanaler/bærere)
- Reduksjon i antall varianter av billettprodukter
- Det skal være enkelt for kunden å velge riktig billettprodukt

8.1 MULIGE FORENKLINGER

Mandatet legger opp til forenkling og det er derfor sett på hvilke mulige forenklinger som kan legges til grunn for nye billettprodukter. Dagens billettprodukter i Nord- og Sør-Trøndelag er beskrevet i kapittel 4.3.1. Ved sammenslåing til ett fylke er det naturlig med samme billettprodukter i hele det nye fylket.

8.1.1 Standardisere 30-dager periodebillett

Det tilbys i dag rabatterte 30-dagers periodebilletter der det er bybuss i Nord-Trøndelag, kalt «Miljøkort». Dette gir rett til å reise korte avstander, inntil 2 soner i dagens sonekart. Miljøkort er et spesialprodukt som det ikke er ønskelig å permanent videreføre ved innføring av nytt sonekart med betydelig større soner, da dette vil bryte prinsippet om at det skal være lik pris i alle soner. Kunder som i dag kjøper Miljøkort vil henvises til 30-dagers periodebillett. Denne vil få en høyere pris enn dagens miljøkort, men gir samtidig rett til å reise mye lenger da sonene blir betydelig større. Frem til en eventuell styrking av busstilbudet i de aktuelle byene, anbefales det likevel å videreføre Miljøkortet med utgangspunkt i dagens priser og rabattregler. Dette fordi det vil være lite hensiktsmessig med en så vesentlig prisøkning for disse reisene. Kollektivtilbudet er relativt begrenset i dag, og de reisende er ventet å være relativt prissensitive. Det er likevel viktig å presisere at en forenkling til kun ett 30-dagers produkt er ønskelig på sikt.

Anbefaling: Standardisere 30-dager periodebillett

Det anbefales å forenkle til en standardisert 30-dager periodebillett med lik pris i alle soner i hele Trøndelag. Samtidig anbefales det at Miljøkortet midlertidig videreføres frem til en eventuell styrking av busstilbudet i byene med Miljøkort. Busstilbudet er forventet å settes ut på anbud med oppstart av nytt busstilbud i 2021.

8.1.2 Standardisere ungdomskortet

Ungdomskortet, kalt Fylkeskort i Sør-Trøndelag, er en 30-dager periodebillett som gir rett til å reise i hele fylket for ungdom mellom 16 og 19 år. Det anbefales å videreføre konseptet ved at det for kundekategorien ungdom kun tilbys en 30-dagersbillett som er gyldig i hele det nye Trøndelag fylke.

Konsekvens ved prising av 30-dagersbillett for ungdom til dagens pris i Nord-Trøndelag

Dersom 30-dagersbillett for ungdom prises med dagens pris i Nord-Trøndelag (kr 365,-) medfører dette et inntektsbortfall estimert til 3 millioner kroner sammenlignet med anbefalt prismodell. Dette da denne prisen er lavere en 30-dagersbillett for ungdom i en sone.

Anbefaling: Standardisere til en 30-dagersbillett for ungdom som gjelder hele fylket

Det anbefales å forenkle til en 30-dagersbillett for ungdom som er gyldig i hele fylket med pris lik 30-dagersbillett i en sone for ungdom (kr 460,-). Dette gir en pris omtrent midt mellom dagens pris for Ungdomskort i Nord-Trøndelag (365,-) og tilsvarende i Sør-Trøndelag (610,-).

8.1.3 Redusere antall periodelengder

Mandatet legger opp til forenkling og reduksjon i antall billettprodukter. Det er derfor vurdert å standardisere periodebillettene til lengder på 30 og 180 dager, i tillegg til 24-timer og 7-dager. Ved å gjennomføre denne forenklingen er det estimert en inntektsøkning som følge av høyere pris per reisedøgn. Dette skyldes at det i dag gis lavere døgnpris jo flere reisedøgn man kjøper. Denne inntektsøkningen muliggjør innføring av større soner, uten å øke prisen på 30-dager periode for én sone.

Det er gjennomført en kundeundersøkelse av periodebillettbrukere, gjengitt i vedlegg 13.5. Kundeundersøkelsen viser at det er et begrenset antall som kjøper valgfrie periodelengder, selv om flertallet kjenner til muligheten. Samtidig svarer over halvparten at de kunne tenke seg å kjøpe periodebilletter med valgfri lengde. Enkelthet trekkes ikke frem som viktig faktor hverken for fast eller fri periode, mens det for fri periode fremkommer at tilpasning til ferie er den viktigste grunnen for dem som har kjøpt valgfri periode.

Valget mellom fast eller fri periode kan oppsummeres som følger:

- Fast periode: Muliggjør lav pris på 30-dagersbilletten (kr 760,-) og rabatt for kjøp av lengre perioder (180-dagersbillett prises likt som fem 30-dagersbilletter, kr 3 800,-)
- Valgfri periode: Muliggjør at kundene kan tilpasse periodelengden til bl.a. ferie. For å kompensere for at kundene kjøper færre reisedøgn, må enten prisen på 30-dagersbilletten økes (til kr 785,-), eller rabatten ved kjøp av flere reisedøgn fjernes (180-dagersbillett prises likt som seks 30-dagersbilletter, kr 4 560,-).

Konsekvens ved videreføring av valgfri periode

Ved innføring av ny prismodell med forenklet sonekart blir mulig å innføre fri periode for hele fylket, både på t:kort og Mobillett. Dersom fri periodelengde mellom 30 og 180 dager innføres i hele fylket, medfører dette et inntektsbortfall estimert til i underkant av 9 millioner kroner sammenlignet med anbefalt prismodell. Dette inntektsbortfallet må kompenseres enten gjennom økt tilskudd, eller ved økt pris på periodeproduktene. For å dekke inntektsbortfallet med økte priser, kan enten prisen på 30-dagersbilletten økes, eller rabatten ved kjøp av flere reisedøgn fjernes. Dersom prisen for 30-dagersbillett økes, er det beregnet en økning fra kr 760,- til kr 785,- for 1 sone, fra kr 1020,- til kr 1230,- for 2 soner og tilsvarende for ytterligere antall soner. Dersom rabatten for kjøp av flere reisedøgn fjernes, vil 180-dagersbilletten prises likt som seks 30-dagersbilletter, kr 4 560,-. En lineær prisøkning mellom prisen på 30- og 180-dagersbillett medfører at kundene i dette tilfelle ikke sparer på å kjøpe lengre (valgfrie) perioder, annet enn at periodelengden kan tilpasses behovet slik at det ikke kjøpes flere reise-døgn enn nødvendig. En slik tilpasning er også mulig med kombinasjoner av faste periodelengder (180-dagersbillett, 30-dagersbillett, 7-dagersbillett og 24-timersbillett).

Det er også mulig å innføre faste periodelengder som anbefalt under, men legge til for eksempel 90-dagersbillett. Dette har tilsvarende økonomiske konsekvenser som å beholde fri periodelengde og anses derfor lite aktuelt.

Anbefaling: Forenkle til faste periodelengder

Det anbefales å forenkle til faste periodelengder på 24-timer, 7-dager, 30- og 180-dager.

Flere kunder kjøper i dag lengre periodelengder for å slippe å fornye periodebilletten. Det fremkommer også av kundeundersøkelsen i vedlegg 13.5 at det er ønskelig å slippe å kjøpe nye periodebilletter så ofte. For å imøtekomme dette anbefales det å innføre abonnementsløsninger der kunder som ønsker det, kan abonnere på automatisk fornyelse av sine periodebilletter.

8.2 ANBEFALTE NYE PRODUKTER

Basert på anbefalte forenklinger i kapittel 8.1 er anbefalte nye billettproduktene vist i Tabell 24.

Tabell 24: Anbefalte nye billettprodukter

Anbefalte billettprodukter				
Enkeltbillett	24-timersbillett	7-dagersbillett	30-dagersbillett	180-dagersbillett

Billettproduktene kan kjøpes for en eller flere soner, se sonekartet i kapittel 7.3. Alle billettproduktene gir rett til reiser med overgang i den eller de soner de er gyldig i. Enkeltbillett for én sone er gyldig 90 minutter fra den aktiveres, og gyldigheten øker med 30 minutter for hver ekstra sone det kjøpes billett for. Enkeltbilletten må være gyldig ved påstigning og ved overgang.

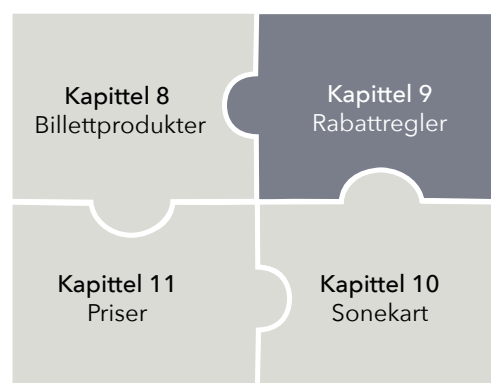
For hvert billettprodukt vil det gjelde rabattregler avhengig av kundekategori som beskrives i kapittel 9.





NYE

RABATTREGLER



Det er rabattreglene som bestemmer hvor mye avslag det gis på forskjellige billettprodukter for ulike kundegrupper. Dagens rabattregler er tilnærmet like i Nord- og Sør-Trøndelag, med ett unntak for kundekategorien student. I Sør-Trøndelag er det aldersgrense for student på 34 år, mens det ikke er aldersgrense i Nord-Trøndelag. I tillegg er det en minstepris for enkeltbillett student i Sør-Trøndelag som gjør at rabatten kun er gjeldende på lengre reiser. Følgende prinsipper er vektlagt ved utarbeidelse av nye rabattregler:

- Statens krav for rabattordning skal som minimum følges
- Rabatt uavhengig av salgskanal (unntatt enkeltbillett kjøpt ombord)
- Ikke rabatt på allerede rabatterte billetter

9.1 MULIGE FORENKLINGER

Mandatet legger til rette for at utredningen kan synliggjøre hvilke mulige forenklinger som kan legges til grunn for nye rabattregler. Dagens rabattregler i Nord- og Sør-Trøndelag er beskrevet i kapittel 4.3.2. Når Trøndelag blir ett fylke er bør det være like rabattregler i hele fylket.

9.1.1 Lik pris i alle salgskanaler

En mulig forenkling er å innføre lik pris for alle salgskanaler. Det gis i Sør-Trøndelag i dag 20 % rabatt på forhåndsbetalte enkeltbilletter, såkalt kontorabatt. Dette gjelder t:kort (verdikort) på en strekning der kunden har lagt inn «autoreise», samt på Mobillett dersom kunden belaster sin forhåndsbetalte Mobillett konto. I Nord-Trøndelag gis det i dag 25 % rabatt på forhåndsbetalte billetter (t:kort autoreise) for barn, honnør og voksen, men ikke studenter. Kontorabatten ble innført for å stimulere til økt bruk av elektronisk billettering, samt for å tilby et alternativ som var priset tilsvarende daværende klippekort.

Behovet for å stimulere til elektronisk betaling er ikke lenger til stede, da dette er foretrukket av de aller fleste kunder. Eksempelvis benytter 9 av 10 elektronisk billett (t:kort eller Mobillett) i Stor-Trondheim og kun en av ti betaler med kontant om bord. Det er også færre fra år til år som betaler kontant ombord. Innføring av ombordtillegg for enkeltbillett kjøpt med kontanter ombord til hele fylket anses som et bedre virkemiddel for å begrense kontanter om bord og øke fremføringshastigheten enn kontorabatten (se kapittel 11.1). Dagens kontorabatt medfører at det kreves mange rabatterte enkeltbilletter før periodebillett lønner seg. Dette er uheldig, da det er ønskelig at kunder som reiser ofte benytter periodebillett.

Kontorabatten tilfører ikke minst uønsket kompleksitet ved at enkeltbilletten har tre ulike priser avhengig av betalingsmiddel. Dette kompliserer kundekommunikasjonen, og betyr at kundene får ulik pris ut fra hvor godt kjent de er med kollektivsystemet. Indirekte medfører kontorabatten at nye kunder eller kunder som er lite vant til å bruke kollektivtilbudet finansierer lavere pris på enkeltbilletter for kundene som kjenner til rabattmuligheten. Kontorabatten er ikke en forutsetning for enkelt billett-kjøp med mobilen (Mobillett).

Konsekvens ved videreføring av kontorabatten

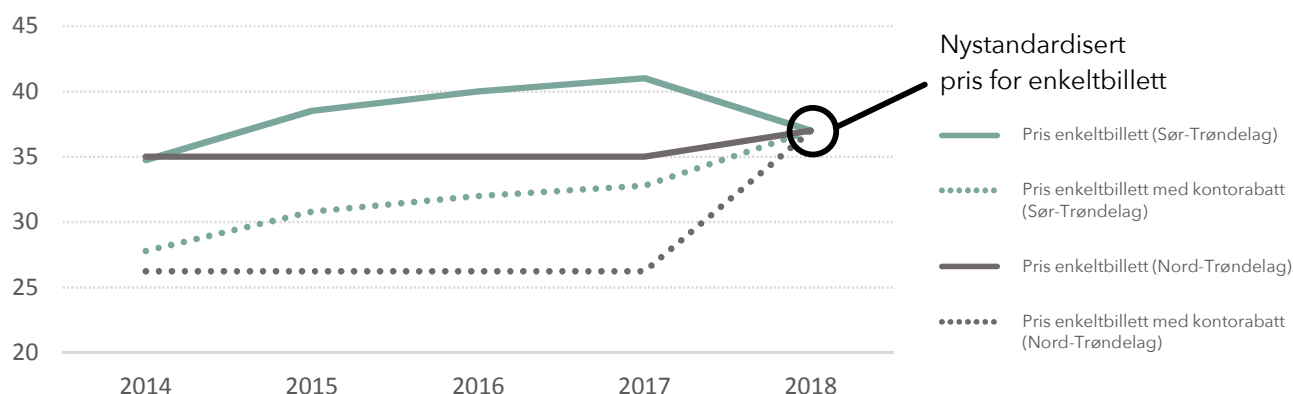
Dersom kontorabatten beholdes, vil det medføre opprettholdelse av uoversiktlige rabattregler der prisen på enkeltbillett er avhengig av salgskanal og betalingsmåte. Med flere varianter av enkeltbillett, en høy grunnpris for de som ikke benytter seg av kontorabatt og en annen pris for de som har anledning til å kjøpe med kontorabatt, vil dette stride mot prinsippet om forenkling. I tillegg vil allerede rabatterte billetter som f.eks. honnør få ekstra rabatt. Ved innføring av Mobillett i hele fylket vil også andelen som benytter seg av kontorabatten øke. For å opprettholde dagens gjennomsnittlige pris i Trøndelag på kr 37,- må ordinær pris på enkeltbillett økes, estimert til kr 42,-. Ved en kontorabatt på 20 % gir dette en pris på enkeltbillett voksen kjøpt med kontorabatt lik kr 33,60. Etter hvert som andelen som benytter seg av kontorabatt øker, må ordinær pris på enkeltbilletten økes ytterligere. Kundernes forskuddsbetaling til konto gir ubetydelige renteinntekter, og dette er derfor ikke et argument for å beholde kontorabatt. Det anbefales ikke å videreføre kontorabatt, men sette ned grunnprisen og gi alle kunder én pris å forholde seg til, for samme produkt. Dette er enkelt å forstå og enkelt å kommunisere.

Anbefaling: Lik pris i alle salgskanaler (ikke kontorabatt)

Det anbefales å forenkle til lik pris for enkeltbilletter og dermed fjerne kontorabatten. Ved å fjerne kontorabatten kan ordinær pris på enkeltbillett reduseres med kr 4,- fra dagens prisnivå i Sør-Trøndelag på kr 41,- til kr 37,-. I Nord-Trøndelag øker prisen med kr 2,- fra dagens kr 35,-. Som vist i Figur 15 får alle reisende i samme kundekategori lik pris på enkeltbillett i hele Trøndelag, med unntak av de som velger å betale billetten om bord.

Det anbefales å utvide ombordtillegget for billetter kjøpt om bord til å gjelde hele fylket. Ombordtillegg ved betaling ombord anses som et bedre egnet virkemiddel enn kontorabatt for å begrense bruken av kontanter. Ombordtillegg gjelder kun kollektivtilbud der det er mulig å betale med Mobillett.

Figur 15: Dagens fire ulike priser for enkeltbillett forenkles til én pris.



9.1.2 Standardisere rabattsatsene

En betydelig forenkling av rabattreglene vil være å standardisere til enten ordinær pris (hel pris) eller 50 % rabatt (halv pris). For enkeltbillett er det allerede hel og halv rabatt som er gjeldene og dette anbefales videreført. For periodebilletter vil standardisering til hel og halv medføre at rabatten for student økes fra dagens 40 % til 50 %, mens den vil reduseres fra 60 % til 50 % for honnør og barn. Grunnlaget for en sosial rabatt til pensjonister er svekket, da inntektsutviklingen blant eldre de siste 5 årene har vært dobbelt så høy som for andre. Samtidig blir det stadig flere eldre slik at en stor rabatt til denne gruppen vil svekke inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten. [Footnote 19]:Urbanet Analyse Rapport 86/2016 «Et harmonisert nasjonalt takstsystem».

Konsekvens ved standardisering til hel og halv

Dersom det innføres hel og halv pris vil dette medføre et inntektsbortfall på omtrent 12 millioner kroner sammenlignet med den anbefalte prismodellen. Dette må kompenseres enten ved økt tilskudd, eller ved urimelig stor økning i billettprisene. Det anbefales derfor ikke å forenkle til hel og halv.

Konsekvens ved å beholde dagens rabattregler for periodebilletter

Dersom dagens rabattregler for periodebilletter videreføres gir dette et inntektsbortfall på om lag 3 millioner kroner sammenlignet med den anbefalte prismodellen. Dette må kompenseres enten ved økt tilskudd, eller ved økning i billettprisene. Det anbefales derfor ikke å beholde dagens rabattregler for periodebilletter.

Anbefaling: Forenkle til hel og halv, unntatt for student og ungdom

Det anbefales å standardisere rabattsatsene til 50 % for rabatterte kundekategorier, unntatt for student og ungdom. For student og ungdom anbefales det å beholde 40 % rabatt på 30-dagersbillett og 180-dagersbillett, samt ikke rabatt på 24-timersbillett og 7-dagersbillett. Dette begrunnes med at et økt rabattnivå til student og ungdom vil medføre et inntektsbortfall på overkant av 12 millioner kroner (tilsvarer over 12 % av inntektene fra periodebilletter i Stor-Trondheim). Student og ungdom er også kundekategorier som i stor grad benytter sykkel og gange, og økt rabatt til disse kundekategoriene er således lite treffsikkert for oppnåelse av nullvekst i biltrafikken.

9.1.3 Begrense rabatt for ungdom og student med enkeltbillett

I Sør-Trøndelag gis student i dag rabatt på enkeltbillett for reiser over 7 eller flere soner (minstepris 84,-), mens det i Nord-Trøndelag gis rabatt til student på enkeltbillett på alle reiser. Det er stor vekt av studenter i Trondheim, og det vil gi et stort inntektsbortfall å innføre studentrabatt på alle enkeltbilletter.

Konsekvens ved rabatt på enkeltbillett for ungdom og student på alle reiser

Det er ikke kjent eksakt hvor stor andel av dagens enkeltbillett kjøp i Stor-Trondheim som er ungdom og studenter, men de utgjør en betydelig andel. Inntektstapet ved innføring av 50 % rabatt på enkeltbillett for ungdom og student i Stor-Trondheim er estimert til 20-30 millioner kroner sammenlignet med den anbefalte prismodellen. Dette må kompenseres enten ved økt tilskudd, eller ved urimelig stor økning i billettprisene for øvrige kundegrupper. Det er ønsket at ungdom studenter skal oppfordres til å benytte periodebilletter. I tillegg er ungdom og student kundekategorier som i stor grad benytter sykkel og gange til korte reiser. Det å stimulere denne gruppen til økt bruk av enkeltbilletter, vil derfor være et svært lite effektivt virkemiddel for oppnåelse av nullvekstmålet. Det anbefales derfor ikke å innføre 50 % rabatt for student på korte reiser. Det anbefales samtidig å tilby studenter rabatt på lengre reiser. Dette kan gjøres ved hjelp av en minstepris tilsvarende voksenpris for to soner. Det å ikke tilby rabatt til studenter på noen enkeltbilletter anbefales ikke, da dette vil gi en begrenset inntektsøkning estimert til 1 mill. kr.

Anbefaling: Rabatt på enkeltbillett for student på lengre reiser

Det anbefales å gi 50 % studentrabatt på enkeltbillett for reiser over 3 eller flere soner, med en minstepris tilsvarende voksenpris for to soner (Kr 74,-). Dette muliggjør at blant annet at mange borteboende studenter får rabatt på reiser til hjemsted i helg og ferier.

9.1.4 Redusere rabattreglene til statlige krav og føringer

Det gis i dag betydelig mer rabatt enn hva statlige krav og føringer beskrevet i kapittel 3.3 påkrever. Det er gjort beregninger for hvor mye mer rabatt det gis i forslaget til nye rabattregler, sammenlignet med innføring av minimum fra statlige krav og føringer.

Konsekvens ved innføring av minimum av statlig krav og føringer for rabatt

Dersom det innføres et minimumsnivå til rabatter, vil dette medføre en inntektsøkning på i underkant av 14 millioner kroner sammenlignet med øvrig anbefalt prismodell.

Anbefaling: Ikke redusere rabattreglene utover anbefalingen i kapittel 9.1.1 - 9.1.3

Det anbefales ikke å redusere rabattene utover anbefalingen i kapittel 9.1.1 - 9.1.3, da dette vil medføre urimelige prisøkninger for mange kundekategorier. Særlig honnør og barn vil bli kraftig rammet dersom det innføres rabattregler i henhold til minimum av statlige krav og føringer.

9.2 ANBEFALTE NYE RABATTREGLER

Tabell 25 beskriver de ulike kundekategoriene og Tabell 26 beskriver kategorier for annet som kan medbringes på reisen. En oppsummering av anbefalte nye rabattregler er vist i Tabell 26 for enkeltbillett og periodebillett. Øvrige anbefalte rabattregler for blant annet familie, hund og sykkel er vist i Tabell 28.

Tabell 25: Beskrivelse av de ulike kundekategorier

Kundekategori	Beskrivelse
Voksen (ordinær)	Kunder som ikke omfattes av rabattregler.
Barn (0 - 4)	Barn under 4 år. Reiser gratis i følge med voksne.
Barn	Barn fra og med 4 til og med 15 år.
Ungdom	Ungdom fra og med 16 år til og med 19 år, samt de under 16 år som kan dokumentere at de går på videregående skole.
Student	For studenter til og med 34 år med gyldig norsk studentbevis og eventuelt semesterkort, eller ISIC-kort med NSB-logo.
Honnør	Honnør gjelder for alle over 67 år, for personer med norsk uføretrygd, blinde og døvblinde og vedkommendes ektefelle/samboer/partner registrert i henhold til partnerskapsloven når de reiser sammen.
Ledsager	Passasjerer med særskilt behov for ledsager løser billett i henhold til sin passasjerkategori. Ledsager reiser gratis ved forevist ledsagerbevis.
Militær	Vernepliktige i førstegangstjeneste mot fremvisning av tjenestebevis gir rabattert enkeltbillett.
Familie helg	Familie helg gjelder lørdag, søndag og helligdager (ikke 17. mai). Ved bruk av gyldig voksenbillett kan man ha med inntil fire barn gratis.
Gruppereise	Når minimum 10 eller flere reiser sammen og det betales samlet for hele gruppen gis.

Reisende kan ta med annet om bord, så lenge sjåføren/mannskapet avgjør at det er plass ut fra sikkerhetshensyn. Det kan være begrenset plass, derfor prioriteres ikke sykler, sparker og sportskjelker i perioder med høyt belegg.

Tabell 26: Regler for annet ombord

Kategori	Beskrivelse
Sykkel	Sykkel, spark og sportskjelker medbringes til barnepris dersom det er plass. Små sparkesykler som enkelt kan tas under armen er gratis. Båt: Sykkel medbringes gratis dersom det er plass.
Hund	Hund medbringes gratis dersom det er plass. Båt: Hund om bord i båt må transporteres i egne bur/kasser dersom de skal være i passasjersalong. Ellers må de oppholde seg på eget angitt område utenfor passasjersalong, anvist av mannskap. Gjelder ikke førerhunder sammen med blind/svaksynt, nyttehund som kan legitimeres, og politihund sammen med betalende politi i uniform.
Barnevogn	Barnevogn medbringes gratis dersom det er plass.
Ski og annet reisegods	Fraktfritt og uten ansvar for selskapet, dersom det er plass. Båt: Frakt av separat gods har egne priser

Tabell 27: Anbefalte nye rabattregler for enkeltbillett og periodebilletter

Kundekategori/ Billettprodukt	Enkeltbillett	24-timersbillett	7-dagersbillett	30-dagersbillett	180-dagersbillett
Barn	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
Honnør	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
Militær	50 %	-	-	-	-
Ungdom	50 % ¹	-	-	40 % ²	40 %
Student	50 % ¹	-	-	40 %	40 %

1) Student og ungdom får 50 % rabatt på enkeltbillett for reiser over 3 eller flere soner, men minstepris lik voksen 2 soner (kr 74,-).

2) For ungdom er 30-dagersbilletten gyldig i hele fylket.

For barn og honnør gis det 50 % rabatt også på periodebilletter. For student og ungdom gis det 40 % rabatt på 30-dagersbillett og 180-dagersbillett. Student og ungdom er kundekategorier som i stor grad benytter sykkel og gange og det anbefales derfor at det videreføres å ikke gi rabatt på 24-timersbillett og 7-dagersbillett for disse kundekategoriene.

Tabell 28: Øvrige anbefalte rabattregler

Rabattregel	Beskrivelse
Familie helg	Ved bruk av gyldig voksenbillett kan man ha med inntil fire barn gratis. Familie helg gjelder lørdag, søndag og helligdager (ikke 17. mai).
Gruppe	20 % Når 10 eller flere reiser sammen og det betales samlet for hele gruppen. Gjelder ikke sone 1 Stor-Trondheim.
Sykkel	50 % med forbehold om plass Båt: Gratis dersom det er plass
Hund, barnevogn, ski og annen bagasje	Gratis dersom det er plass Båt: Egne regler for plassering av dyr, separat gods har egne priser

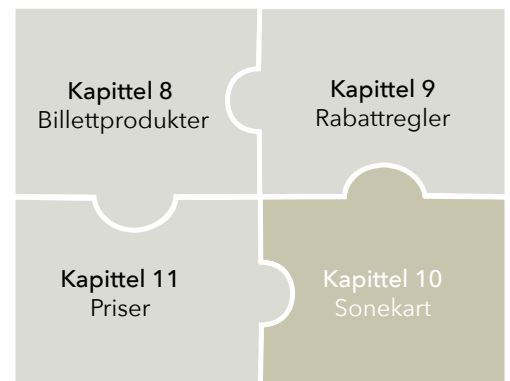




10

NYTT

SONEKART



Sonekartet bestemmer hvor langt det er mulig å reise før prisen øker. Det er i dag 810 soner i Trøndelag og mandatet legger opp til en kraftig reduksjon i antall soner. Ved mange soner som i dag, øker prisen gradvis med lengden av reisen. Ved få soner, slik mandatet legger opp til, kan man reise lenger til samme pris, men prisen øker mer når reisen går inn i en ny sone. Disse prinsippene er beskrevet med et forenklet eksempel i kapittel 3.4. Med færre soner og større prisøkning ved sonepassering, blir det verre for kundene som havner nært en sonegrense. Samtidig gjelder dette færre reisende enn før, siden sannsynligheten for å bo ved en sonegrense reduseres ved færre soner. Utarbeidelsen av alternativer til nytt sonekart har fulgt følgende prinsipper:

- Betydelig reduksjon i antall soner
- Enkelt og kundevennlig, skal være mulig å presentere sonekartet på en mobilskjerm
- Størst mulig grad unngå at korte reiser går gjennom mer enn en sone
- Begrense uheldige prisendringer for enkeltgrupper
- Lik pris for reiser innen én sone overalt i fylket
- Lik økning i pris per nye sone for reiser som går over mer enn én sone

Prinsippene medfører alternativene til sonekart er utarbeidet ved å ta utgangspunkt i dagens og fremtidige reisestrømmer og tilsvarende bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Der det er hensiktsmessig for å konkretisere konsekvensene av de ulike alternativene til sonekart vises beregnede priser. Disse prisene er basert på anbefalte billettprodukter (kapittel 8) og anbefalte rabattregler (kapittel 9).

10.1 VEKTLAGTE FAKTORER FOR ALTERNATIVE SONEKART

Ved vurdering av alternativene til nye sonekart, er det lagt vekt på følgende faktorer:

Tabell 29: Vektlagte faktorer ved vurdering av alternativene

Faktor	Beskrivelse
Enkelt for kunden	Et nytt sonekart skal være enkelt å forstå. Det bør også i størst mulig grad unngås at korte reiser går gjennom mer enn en sone.
Unngå urimelige prisendringer	Et nytt sonekart vil gi endringer i prisene for mange. Det er vurdert i hvilken grad alternativene unngår urimelige prisøkninger for kunder i enkelte områder.
Inntektssikring og prising av lange reiser	Soneinndelingen bør sikre tilstrekkelig billettinntekter ved innføring av nytt eller forsterket kollektivtilbud. Soneinndelingen bør også gi prising av lange reiser som ikke avviker for mye med etablerte markedspriser og andre tilbydere av transport, eksempelvis tog.
Oppnåelse av nullvekstmålet	Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har gjennom inngåelse av bymiljøavtale inngått forpliktelse om null vekst i personbiltrafikken. Det er vurdert i hvor stor grad alternativene bidrar til oppnåelse av nullvekstmålet i dagens virkeområde til bymiljøavtalen, samt i mulige fremtidige virkeområder til potensiell byvekstavtale.
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Som beskrevet i kapittel 2.3.2 har Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag fastsatt fylkeskommunens ordinære rammetilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim og Klæbu til 160 millioner kroner. Satsning utover dette nivået forutsettes dekket gjennom Bymiljøavtalen, inntil statens bidrag til økte driftsutgifter er avklart. Det er vurdert i hvor stor grad alternativene forenkler fastsettelse av tilskudd til kollektivtrafikken gjennom bymiljøavtalen, både med tanke på gjeldende og fremtidige vedtak.

For hvert alternativ er vurderingen av faktorene oppsummert med ett av tre «trafikklys»-nivåer:

- - I stor grad
- - I noen grad
- - I liten grad

10.2 EN SONE FOR HELE TRØNDELAG

Det enkleste sonekartet vil være å ikke ha et sonekart. Det er derfor gjort beregninger for et alternativ der hele Trøndelag er én felles sone. Med anbefalte nye billettprodukter og rabattregler, vil prisene som er beregnet å gi samme billettinntekter som i dag vist i Tabell 30. Innføring av en sone for hele Trøndelag vil oppfordre til bruk av kollektivtransport også på lengre reiser for dem som allerede har periodebillett som de primært benytter til og fra jobb, skole eller studier, siden periodebillettene nå blir gyldige i hele fylket. For å finansiere reduksjonen i billettpris på lange reiser, må prisen økes noe for korte reiser. Siden det er hovedvekt av relativt korte reiser, vil reduksjonen i pris på lange reiser bli mye større enn økningen for korte reiser.

Tabell 30: Priser ved en sone for hele Trøndelag

	Enkelt-billett	24-timer	7 dager periode	30 dager periode	180-dager periode
Voksen	40,-	120,-	280,-	760,-	3 800,-
Barn	20,-	120,-	280,-	380,-	1 900,-
Honnør	20,-	120,-	280,-	380,-	1 900,-
Vernepliktig	20,-	120,-	280,-	760,-	3 800,-
Ungdom	40,-	120,-	280,-	460,-	2 280,-
Student	40,-	120,-	280,-	460,-	2 280,-

Innføring av én sone er en stor endring fra dagens sonekart og dette medfører risiko for at prisene i Tabell 30 i praksis gir lavere inntekter enn dagens prismodell. Dette kan skje som følge av at det er flere kunder som velger å avstå fra å kjøpe enkeltbillett på grunn av prisoppgang, enn det er kunder som kjøper enkeltbillett på grunn av prisreduksjon. Inntektsbortfall kan også inntreffe som følge av at kunder med periodebillett ikke lenger vil ha behov for å kjøpe enkeltbillett. Innføring av én sone vil i praksis medføre at periodebilletten blir gyldig i hele fylket, og det er dermed ingen med periodebillett som vil kjøpe enkeltbillett. I beregningen for en sone er inntektene fra enkeltbillett estimert til i overkant av 220 millioner kroner, hvorav i underkant av 50 millioner kroner stammer fra reiser utenfor Stor-Trondheim. Det er rimelig å anta at enkeltbillett kjøpt i Stor-Trondheim i all hovedsak kjøpes av kunder som ikke har periodebillett noe sted i fylket. Dermed kan det inntreffe et inntektsbortfall som følge av reduksjon i salget av enkeltbillett oppad begrenset til 50 millioner kroner. Det faktiske beløpet bestemmes av hvilken andel av reisene med enkeltbillett som utføres av kunder med periodebillett. Dette inntektsbortfallet må dekkes med økt tilskudd eller ved økning i billettprisene.

Tabell 31: Vurdering av de vektlagte faktorene for «En sone for hele Trøndelag»

Faktor	Kommentar	Vurdering
Enkelt for kunden	Kundene trenger ikke forholde seg til et sonekart. For enkeltbillett vil varigheten begrense hvor langt en kan reise og noen reiser vil kreve kjøpe av flere enkeltbilletter.	●
Unngå urimelige prisøkninger	Alternativet medfører at korte reiser med enkeltbillett blir dyrere for dem som i dag kjøper enkeltbillett med kontorabatt, mens lange reiser blir mye billigere. Det er samtidig mange som vil oppleve økning i prisen på enkeltbillett.	●
Inntektssikring og prising av lange reiser	Alternativet medfører at det blir betydelig lavere billettinntekter på lengre reiser. Dette medfører at økning i tilbudet på lengre ruter vil være mer kostbart enn med dagens prismodell. Fylkeskommunal kollektivtrafikk vil med en sone prises helt annerledes enn andre tilbud av transport og prisforskjellen på lengre reiser blir veldig stor.	●
Oppnåelse av nullvekstmålet	Alternativet underbygger i stor grad det overordnede målet om nullvekst da viktige reisestrømmer inn til Trondheim får samme pris som reiser internt i Trondheim. Reiser internt i Trondheim som i dag bruker kontorabatt får økning i prisen på enkeltbillett.	●
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Alternativet gjør det vanskelig å isolere inntekter og kostnader innad Trondheim kommune. Samtidig er det funnet løsninger for dette med dagens Stor-Trondheim, så det bør kunne la seg gjøre også ved en sone i hele fylket.	●

Den største ulempen ved innføring av en sone i hele Trøndelag er at prisdifferansen til andre tilbydere av transport blir veldig stor. Dette gjør det mer krevende å innføre billettsamarbeid med toget. For tog er dette særlig problematisk for Trønderbanen, eksempelvis mellom Steinkjer og Trondheim. Alternativet vil også gi dårlig inntektssikring ved innføring av nytt eller forsterket kollektivtilbud, eksempelvis innføring av buss mellom Steinkjer og Trondheim.

Innføring av en sone er også det alternativet med høyest risiko for inntektsbortfall. Dette fordi alternativet medfører størst endring fra dagens sonekart og det er vanskelig å forutse hvordan kundenes reisemønster og valg av billettprodukter vil endres som følge av omleggingen.

Det anbefales ikke innføring av en sone for hele Trøndelag, da fordelene ikke anses å veie opp for ulempene.

10.3 SONEKART I TRONDHEIMSREGIONEN

De fleste reisene gjennomføres i Trondheim og tilgrensende områder. Det førende prinsippet om lik pris for reiser i enhver sone medfører at fastsettelsen av sonekartet i Trondheimsområdet er avgjørende for fastsettelse av prisnivået for hele fylket.

I arbeidet med nytt sonekart i Trondheimsregionen er mange alternativer tatt opp til vurdering, hvor enkelte av disse ikke er vurdert i detalj da de har klare ulemper. Dette gjelder i hovedsak alternativ til sonekart med oppdeling av dagens Stor-Trondheim.

Sonekart som deler opp Stor-Trondheim i en indre og ytre bysone var oppe til vurdering. Dersom forutsetningene med lik pris for reiser innen én sone overalt i fylket og lik økning i pris per nye sone legges til grunn, vil prisene i den indre bysonen bli lavere enn dagens priser i Stor-Trondheim, mens reiser mellom ytre og indre bysone vil få betydelig høyere priser. Det er også vanskelig å fastsette grenser for den indre bysonen, men den må som minimum inkludere områder der superbussen er planlagt. Dette vil medføre at områdene med best busstilbud vil få lavere priser, mens områdene rundt med lavere frekvens, høyere grad av mating og et generelt ikke like godt busstilbud ville fått betydelig høyere priser. I tillegg innebærer oppdeling av den eneste store sonen i dagens sonekart at betydelige reisestrømmer vil gå over flere soner, som kan ses på som et steg i feil retning hva gjelder forenkling og en mest mulig «friksjonsfri» reiseopplevelse for kunden. Sonekart med oppdeling av dagens Stor-Trondheim, utover reduksjon til Trondheim kommune, ble derfor ikke tatt med videre for detaljvurderinger.

Det er i NSP 2018 sett nærmere på følgende alternativ:

- Virkeområdet til dagens bymiljøavtale (Trondheim kommune, inkludert Klæbu)
- Beholde dagens Stor-Trondheim
- Virkeområdet til eventuell fremtidig byvekstavtale (Utvidet Stor-Trondheim)

Alternativene presenteres i kapittel 10.3.1 til 10.3.4, der det gis en beskrivelse av alternativet før alternativet vurderes i henhold til de vektlagte faktorene presentert i kapittel 10.1.

10.3.1 Virkeområdet til dagens bymiljøavtale (Trondheim kommune, inkludert Klæbu)

Fylkesutvalget i Sør-Trøndelag har som beskrevet i kapittel 2.3.2 fastsatt fylkeskommunens ordinære rammetilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim kommune, inkludert dagens Klæbu kommune. Alternativet med Trondheim kommune som sone 1 er lansert for enklere å kunne skille mellom kostander og inntekter i Trondheim kommunes område.

Utenfor Trondheim kommune (sone 1) er det i dette alternativet lagt opp til en pendlersone (sone 2), som dekker de største pendlerstrømmene inn til Trondheim. Pendlersonen strekker seg fra Stjørdal i øst, Orkanger i vest og Støren i sør.

Et sonekart med Trondheim kommune som sone 1 vil forenkle beregning av inntekter og kostnader ved kollektivtilbudet innen virkeområdet til dagens bymiljøavtale. Et utsnitt av sonekartet der sone 1 tilsvarer virkeområdet til dagens bymiljøavtale er vist i Figur 16. En oppsummert vurdering av de vektlagte faktorene introdusert i kapittel 10.1 er oppsummert i Tabell 32.

Tabell 32: Vurdering av de vektlagte faktorene for «Virkeområdet til dagens bymiljøavtale»

Faktor	Kommentar	Vurdering
Enkelt for kunden	Alternativet medfører at dagens Stor-Trondheim blir bestående av to soner. Samtidig vil pendlersonen gi en betydelig reduksjon i antall soner. Mange i dagens Stor-Trondheim vil måtte forholde seg til to soner og alternativet er derfor vurdert til i liten grad å oppleves som enklere for kundene enn dagens Stor-Trondheim.	●
Unngå urimelige prisøkninger	Alternativet medfører at det blir stor prisøkning (opptil dobling av prisen) for reiser til Trondheim fra områder som i dag tilhører Stor-Trondheim, men som ligger i sone 2 i ny modell.	●
Inntektssikring og prising av lange reiser	Oppdelingen av dagens Stor-Trondheim i dette alternativet medfører at prisen for reiser over to soner må være lavere enn prisen for reiser innad i en sone. Dette medfører at det blir noe lavere billettinntekter på reiser over mer enn en sone, som mellom Trondheim og f.eks. Stjørdal eller Orkanger. Dette medfører at økning i tilbudet i disse områdene vil være noe mer kostbart enn med dagens prismodell. Prisforskjell til andre tilbydere av transport øker også noe på lengre reiser.	●
Oppnåelse av nullvekstmålet	Alternativet underbygger i liten grad det overordnede målet om nullvekst da viktige reisestrømmer inn til Trondheim får betydelige prisøkninger, eksempelvis Malvik, Melhus, Skaun (områder i dagens Stor-Trondheim utenfor Trondheim og Klæbu kommuner).	●
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Alternativet medfører at det blir enklere å beregne inntektene fra reiser i Trondheim kommune, som igjen forenkler fordeling av tilskudd i henhold til dagens vedtak. Samtidig er det sannsynlig at nye vedtak vil fattes når forhandlinger om byvekstavtale og statens bidrag er avklart. Alternativet er derfor vurdert å i noen grad forenkle fordeling av tilskudd med dagens vedtak, men forventes i begrenset grad å forenkle med tanke på fremtidige vedtak.	●

Figur 16: Sonekart i Trondheimsregionen for alternativet «Virkeområdet til dagens bymiljøavtale»



10.3.2 Beholde dagens Stor-Trondheim

Det er vurdert et alternativ der dagens Stor-Trondheim beholdes som sone 1. Dagens Stor-Trondheim er godt kjent blant kundene og vil medføre at en stor andel av kundene i liten grad trenger å forholde seg til endringen i sonekart.

Utenfor Stor-Trondheim (sone 1) er det også i dette alternativet lagt opp til en pendlersone (sone 2), som tar med de største pendlerstrømmene inn til Trondheim. Pendlersonen strekker seg fra Stjørdal i øst, Orkanger i vest og Støren i sør.

Den største fordelene ved å beholde Stor-Trondheim som sone 1, er unngåelse av problemstillingene som oppstår dersom Stor-Trondheim deles opp, slik som i alternativet med Trondheim kommune der kunder i enkelte områder får store prisøkninger.

Et utsnitt av sonekartet der sone 1 tilsvarer dagens Stor-Trondheim er vist i Figur 17. En vurdering av de vektlagte faktorene for alternative sonekart introdusert i kapittel 10.1 er oppsummert i Tabell 33.

Tabell 33: Vurdering av de vektlagte faktorene for «Beholde dagens Stor-Trondheim»

Faktor	Kommentar	Vurdering
Enkelt for kunden	Alternativet er i stor grad enkelt for kundene, ved at det opprettholder dagens sone Stor-Trondheim, samtidig som sonene utenfor forenkles til en pendlersone.	●
Unngå urimelige prisendringer	Ingen vil oppleve urimelige prisøkninger. Mange reiser i og fra sone 2 vil få redusert pris.	●
Inntektssikring og prising av lange reiser	Alternativet medfører begrensede prisreduksjoner på strekningene med flest reiser. Dette medfører at økning i tilbudet vil være omtrent like kostbart som med dagens prismodell. Prisforskjell til andre tilbud av transport øker likevel noe på lengre reiser.	●
Oppnåelse av nullvekstmålet	Alternativet underbygger i større grad det overordnede målet om nullvekst i biltrafikken enn alternativet med Trondheim kommune som sone 1. Samtidig holdes betydelige reisestrømmer, som fra Stjørdal og Orkanger, utenfor Stor-Trondheim.	●
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Grensen for sone 1 stemmer ikke overens med dagens bymiljøavtale, og ikke nødvendigvis fremtidige byvekstavtaler. Samtidig er dette tilsvarende situasjon som man har i dag, og det er funnet løsninger for å fordele inntekter og kostnader til områdene der bymiljøavtalen er med å dekke tilskuddsbehovet. Det er derfor vurdert at å beholde dagens Stor-Trondheim i begrenset grad forenkler fastsettelse av tilskudd gjennom bymiljøavtalen.	●



Figur 17: Sonekart i Trondheimsregionen for alternativet «Beholde dagens Stor-Trondheim»

Figur 18: Sonekart i Trondheimsregionen for alternativet «Utvidet Stor-Trondheim»



10.3.3 Virkeområdet til eventuell fremtidig byvekstavtale (Utvidet Stor-Trondheim)

Det er vurdert et alternativ der Stor-Trondheim utvides til virkeområdet til en eventuell fremtidig byvekstavtale. En slik avtale er forventet å omfatte et område med Trondheim i sentrum, der vi har antatt at Stjørdal, Orkanger og Støren også inngår. En utvidet sone Stor-Trondheim vil medføre en forenkling for de aller fleste kunder, siden hovedvekten av reiser gjennomføres i Trondheimsregionen.

Dagens grense for Stor-Trondheim går i øst på fylkesgrensen og en utvidet sone Stor-Trondheim vil derfor symbolsk underbygge at fylkesgrensen ikke lenger er relevant etter fylkessammenslåingen.

En utvidet sone Stor-Trondheim bygger også opp under den nylig vedtatte strategiplanen for kollektivtrafikken, med fokus på vekst i kollektivtrafikken gjennom styrking av høykapasitets kollektivtilbud for de største reisestrømmene i Trondheimsregionen. Det er også her den største fremtidige befolkningsveksten er ventet.

Dersom utvidelsen ikke finansieres økt tilskudd eksempelvis via byvekstavtalen eller på andre måter, må prisen økes noe for dem som i dag reiser innen dagens Stor-Trondheim. Det blir en forholdsvis liten prisøkning, men veldig mange kunder vil berøres.

Virkeområdet til en eventuell fremtidig byvekstavtale er ventet å inkludere alle de store pendlerstrømmene i Trondheimsregionen og det vil derfor i dette alternativet være naturlig at sonene utenfor trekkes inn til sone 1, altså at det ikke er en pendlersone utenfor utvidet sone Stor-Trondheim. Virkeområdet til en eventuell fremtidig byvekstavtale ikke er nøyaktig kjent på nåværende tidspunkt. Derfor er sone 1 i sonekartet for dette alternativet illustrert med piler ut fra dagnes Stor-Trondheim, som vist i Figur 18.

Tabell 34: Vurdering av de vektlagte faktorene for «utvidet Stor-Trondheim»

Faktor	Kommentar	Vurdering
Enkelt for kunden	Alternativet medfører forenkling, siden alle reisestrømmer i Trondheimsregionen vil være innad i sone 1. Dette er i stor grad enkelt for kundene å forstå, da flertallet ikke trenger forholde seg til sonekartet.	●
Unngå urimelige prisøkninger	Alternativet vil medføre en forholdsvis liten prisøkning, men økningen vil ramme veldig mange. Samtidig er det mange som får lavere pris, særlig pendlere både innenfor den utvidede Stor-Trondheim og utenfor. Det er vurdert at alternativet totalt sett i stor grad unngår urimelige prisøkninger, men veldig mange kunder vil oppleve prisøkning, særlig på enkeltbillett.	●
Inntektssikring og prising av lange reiser	Alternativet medfører at det blir mye lavere billettinntekter f.eks. på strekningene Stjørdal - Trondheim og Orkanger - Trondheim. Dette medfører at økning i tilbudet blir betydelig mer kostbart enn med dagens prismodell. Prisforskjell til andre tilbud av transport øker betydelig på lengre reiser.	●
Nullvekstmålet	Alternativet underbygger i stor grad det overordnede målet om nullvekst da alle viktige reisestrømmer inn til Trondheim er i sone 1.	●
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Grensen for sone 1 stemmer ikke overens med dagens bymiljøavtale. Siden det er funnet løsninger for å fastsette Miljøpakkens bidrag i dagens Stor-Trondheim, bør dette også være mulig å løse for utvidet Stor-Trondheim.	●

10.3.4 Anbefalt sonekart i Trondheimsregionen

En oppsummering av de vurderte alternativene for sonekart i Trondheimsregionen er vist i Tabell 35. Som det fremkommer av oppsummeringen, er alternativet «Trondheim kommune» vurdert dårligere for alle faktorer, med unntak av «fastsettelse av tilskudd gjennom bymiljøavtalen». For denne faktoren har alle alternativene utfordringer.

Tabell 35: Oppsummert vurdering av alternativene for sonekart i Trondheimsregionen

Faktor	Virkeområdet til dagens bymiljøavtale	Beholde dagens Stor-Trondheim	Virkeområdet til eventuell fremtidig byvekstavtale
Enkelt for kunden	●	●	●
Unngå urimelige prisøkninger	●	●	●
Inntektssikring og prising av lange reiser	●	●	●
Oppnåelse av nullvekstmålet	●	●	●
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	●	●	●
Samlet vurdering	●	●	●

Alternativet «Beholde dagens Stor-Trondheim» kommer best ut på alle punkter med unntak av «oppnåelse av nullvekstmålet», der alternativet med virkeområdet til en eventuell fremtidig byvekstavtale (utvidet Stor-Trondheim) kommer bedre ut.

Det anbefales derfor at sone 1 holdes lik dagens Stor-Trondheim fra 1.1.2018, men at sone 1 utvides i tråd med en eventuell byvekstavtale. En utvidelse forutsetter at det i forbindelse med en eventuell byvekstavtale også avklares hvordan utvidelsen skal finansieres.

10.4 SONEKART I TRØNDELAG, UTOVER TRONDHEIMSREGIONEN

Sonekartet utenfor Trondheimsregionen vil uansett inndeling i liten grad dele større reisestrømmer og har derfor liten betydning for billettinntekter og inntektssikring fra buss i rute. Valg av sonekart utenfor Trondheimsregionen baseres derfor på andre hensyn. Mandatet legger opp til en reduksjon i antall soner til for eksempel mellom 1 og 15 soner.

I arbeidet med nytt sonekart er mange alternativer tatt opp til vurdering, hvor enkelte av disse ikke er vurdert i detalj da de har klare ulemper. Dette gjelder i hovedsak følgende alternativer:

- **Sonekart med bysoner**
Sonekart med bysoner i f.eks. Steinkjer, Verdal, Namsos etc. var oppe til vurdering. Dersom forutsetningene med lik pris for reiser innen én sone overalt i fylket og lik økning i pris per nye sone for reiser som går over mer enn én sone legges til grunn, vil bysoner ikke gjøre by-reisene billigere. Derimot vil bysoner medføre at reiser ut og inn av bysonen blir dyrere enn om det ikke er bysoner.
- **Sonekart basert på kommunegrenser**
Det var i 2008 igangsatt et arbeid der målet var forenkling i prismodellen i Sør-Trøndelag, beskrevet i kapittel 2.5.1. Anbefalingen fra dette arbeidet var innføring av sonekart basert på kommunegrensene. Det var derfor naturlig å ta dette alternativet opp til vurdering også i NSP 2018. Ulempene med et sonekart basert på kommunegrenser er at inndelingen ikke er basert på reisestrømmer, kommunene har betydelig forskjell i størrelse og ikke minst kommunereformen og de sammenslåinger den vil føre med seg. Kommunegrenser ble derfor ikke tatt med videre for detaljvurderinger.

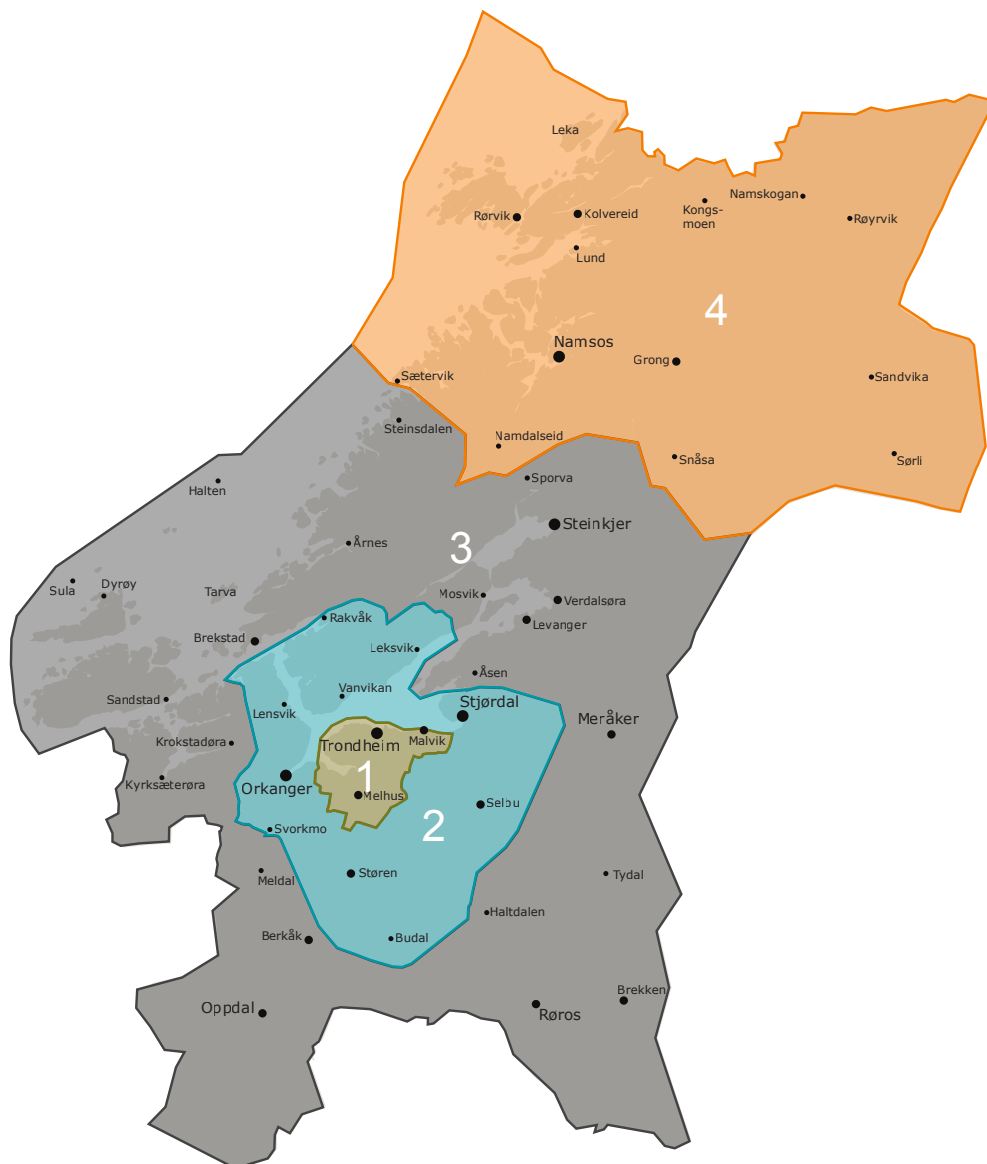
Følgende alternativer til sonekart i Trøndelag er tatt med til videre vurderinger. For Trondheimsregionen er det anbefalt å beholde dagens Stor-Trondheim og dette er tatt med i de videre vurderingene av sonekart utover Trondheimsregionen.

- 4 soner
- 7 soner
- 11 soner

Alternativet med en sone i hele Trøndelag er beskrevet i kapittel 10.2.

De vektlagte faktorene beskrevet 10.1 i blir også lagt til grunn for vurderingene av sonekart utenfor Trondheimsregionen. Ved vurdering av alternative sonekart i Trøndelag, utover Trondheimsregionen, er faktorene knyttet til «oppnåelse av nullvekstmålet» og «fastsettelse av tilskudd via bymiljøavtalen» ikke like aktuelle og er derfor ikke tatt med i vurderingen.

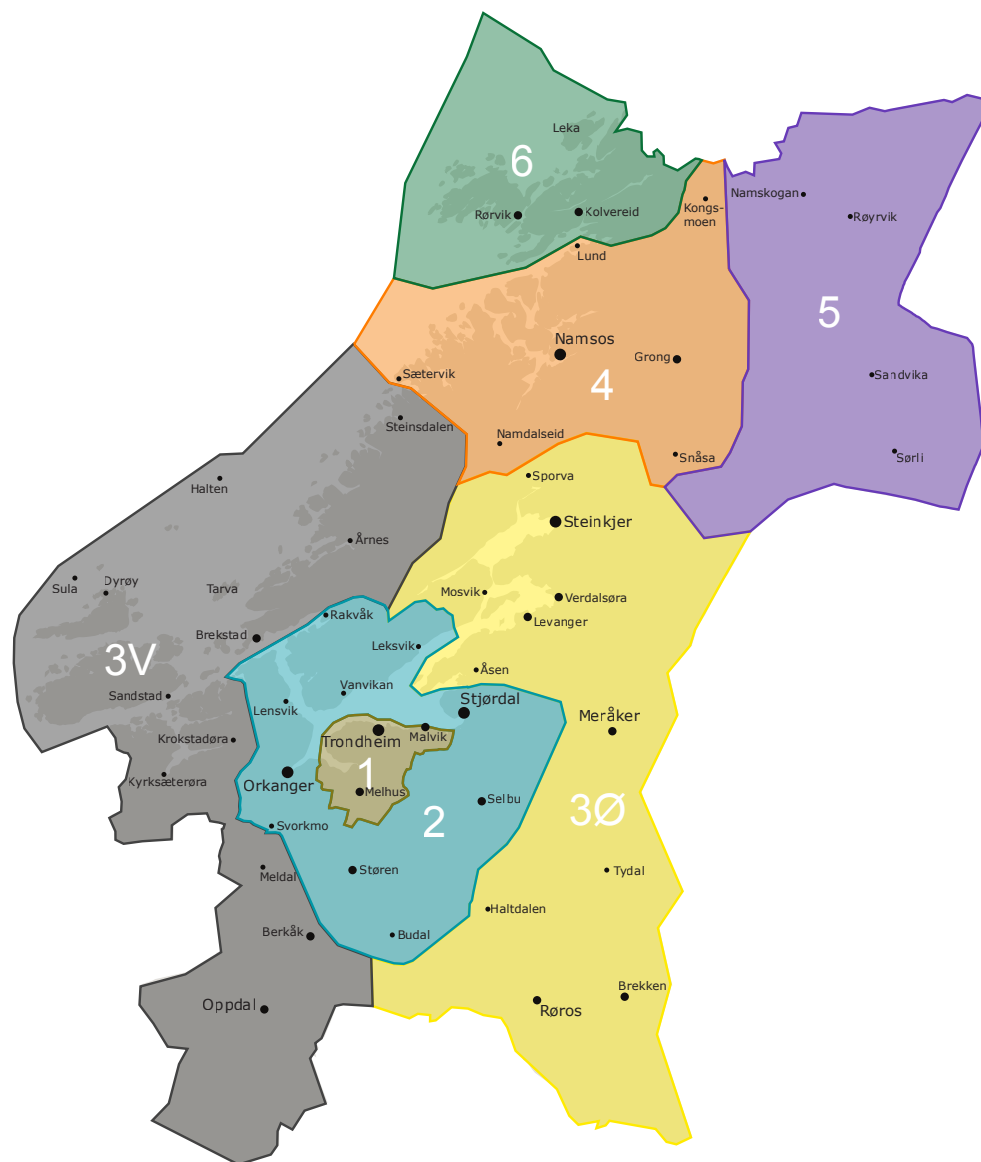
Figur 19: Oppsummering av vurderte sonealternativer i Trøndelag, utover Trondheimsregionen.



10.4.1 Sonekart i Trøndelag: 4 soner

Dette sonekartet er basert på ringer rundt Trøndelags største by, Trondheim. De fleste reiser vil i dette alternativet gjennomføres innad i en sone. De lengre reisene går i hovedsak mot eller fra senter av ringene og svært få reiser går langs ringene. Ringsonene medfører at lange reiser kan starte og ende i samme sone, selv om reisen går gjennom andre soner på veien. For eksempel vil en reise fra Steinkjer til Oppdal starte i sone 3, gå gjennom sone 2 og sone 1, for deretter å fortsette i gjennom sone 2 før den ender i sone 3. En reise fra Steinkjer til Oppdal krever gyldig billett i sone 1, sone 2 og sone 3, altså 3 soner.

Faktor	Kommentar	Vurdering
Enkelt for kunden	Ved innføring av 4 soner vil de aller fleste kunder ikke trenge å forholde seg til sonekartet. Dette vil i stor grad vær enkelt å forstå for kundene. Det vil kunne være tilfeller der enkeltbilletten utløper før overgang på lange reiser med omstigning. I disse tilfellene må kundene kjøpe ny enkeltbillett ved overgang.	●
Unngå urimelige prisøkninger	De korteste reisene blir noe dyrere, de lengste reisene blir betydelig billigere og de aller fleste øvrige reiser blir noe billigere.	●
Inntektssikring og prising av lange reiser	Ved innføring av 4 soner vil lange reiser få en betydelig lavere pris sammenlignet med i dag. Alternativet gir i liten grad hensiktsmessig prising av lange reiser sammenlignet med andre tilbydere av transport.	●
Oppnåelse av nullvekstmålet	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen	
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen	



10.4.2 Sonekart i Trøndelag: 7 soner

Dette sonekartet er basert på oppdeling av ringene fra alternativet med 4 soner. De fleste reiser vil fremdeles gjennomføres innad i én sone. Oppdelingen av ringsonene begrenser lange reiser som starter og ender i samme sone, selv om reisen går gjennom andre soner på veien. For eksempel vil en reise fra Steinkjer til Oppdal starte i sone 3Ø, gå gjennom sone 2 og sone 1, for deretter å fortsette i gjennom sone 2 før den ender i sone 3V. En reise fra Steinkjer til Oppdal krever gyldig billett i sone 1, sone 2, sone 3Ø og sone 3V, altså 4 soner. Denne reisen krever billett som er gyldig i en sone mer enn i alternativet med 4 soner.

Faktor	Kommentar	Vurdering
Enkelt for kunden	Ved innføring av 7 soner vil de aller fleste kunder ikke trenge å forholde seg til sonekartet. For reiser over flere soner, vil sonekartet i stor grad være enkelt for kundene å forstå.	●
Unngå urimelige prisøkninger	De korteste reisene blir noe dyrere, de lengste reisene blir billigere og de aller fleste øvrige reiser blir noe billigere.	●
Inntektssikring ved økt etterspørsel	Ved innføring av 8 soner vil lange reiser få en lavere pris sammenlignet med i dag, men effekten er noe mer begrenset enn i alternativet med 4 soner. Alternativet gir i begrenset grad hensiktsmessig prising av lange reiser sammenlignet med andre tilbud for transport.	●
Oppnåelse av nullvekstmålet	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen	
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen	

10.4.3 Sonekart i Trøndelag: 11 soner

Sonekart med 11 soner er vist i Figur 20 på neste side. Dette sonekartet er basert på en ytterligere oppdeling av ringene fra alternativet med 4 soner. De fleste reiser vil fremdeles gjennomføres innad i én sone. Ytterligere oppdelingen av ringsonene begrenser i stor grad lange reiser som starter og ender i samme sone, selv om reisen går gjennom andre soner på veien. For eksempelet med en reise fra Steinkjer til Oppdal vil det som i alternativet med 7 soner kreves billett for 4 soner, men for en reise fra Steinkjer til Røros vil det kreves billett for fire soner i dette alternativet, mot 3 soner i alternativet med 7 soner.

Faktor	Kommentar	Vurdering
Enkelt for kunden	Ved innføring av 11 soner vil fremdeles de fleste kundene ikke trenge å forholde seg til sonekartet. Innføring av flere soner øker potensiale for å dele korte reiser som går over en sonegrense. Sonekartet vil totalt sett i stor grad være enkelt for kundene å forstå.	
Unngå urimelige prisøkninger	De korteste reisene blir noe dyrere, de lengste reisene blir billigere og de aller fleste øvrige reiser blir noe billigere.	
Inntektssikring og prising av lange reiser	Ved innføring av 11 soner vil lange reiser få en lavere pris sammenlignet med i dag, men det er vanskelig å nærme seg dagens priser uten betydelig økning i antall soner. Dette alternativet gir dermed i stor grad hensiktsmessig prising av lange reiser, gitt at antall soner skal reduseres betydelig fra i dag.	
Oppnåelse av nullvekstmålet	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen.	
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen.	

10.4.4 Anbefalt sonekart i Trøndelag, utenom Trondheimsregionen

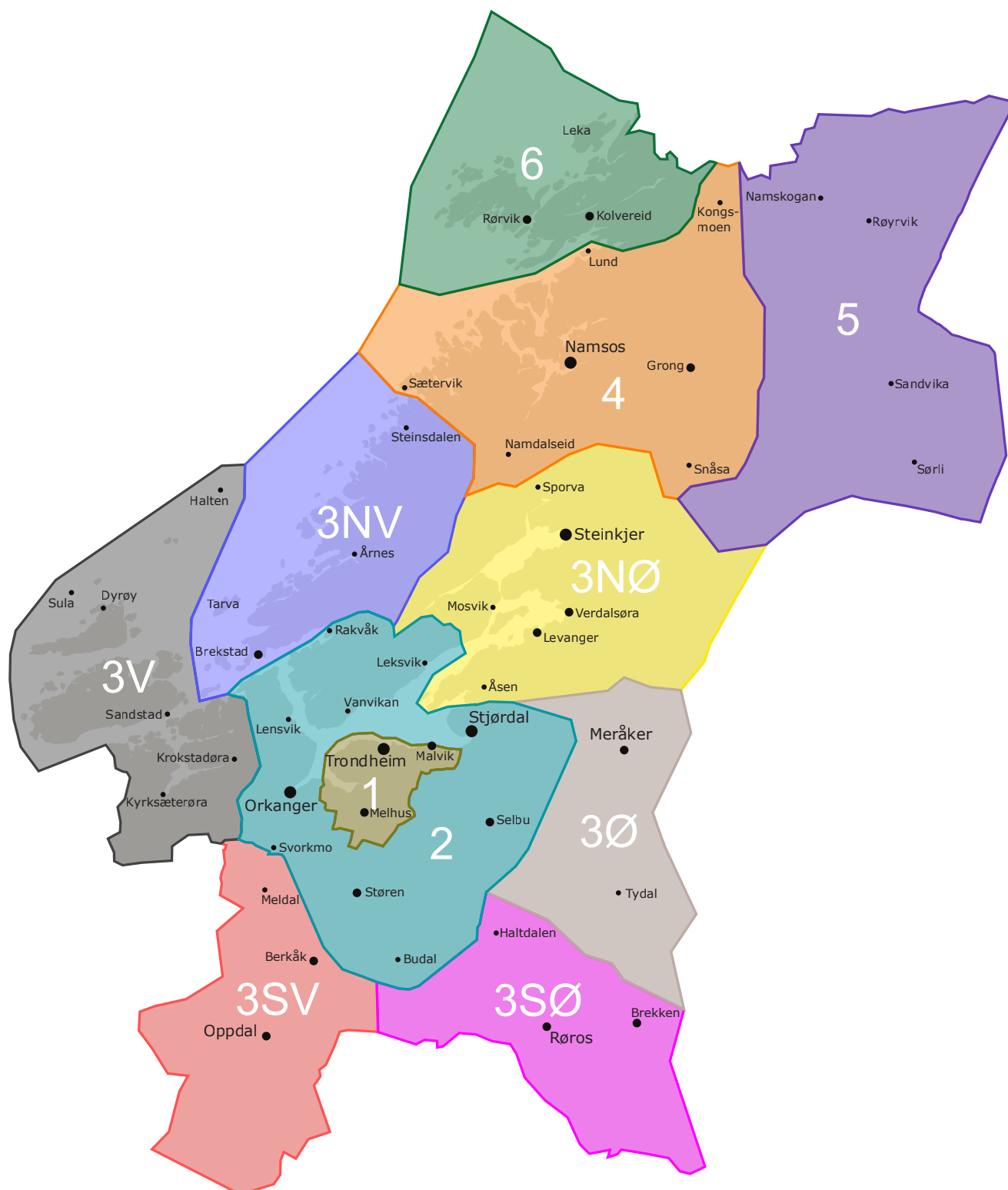
Vurderingen av de foreslåtte faktorene og sonealternativene er oppsummer i figuren under. Det er ett av alternativene som skiller seg ut ved at det i størst grad tilfredsstiller faktoren om inntektssikring og prising av lange reiser, nemlig totalt 11 soner i Trøndelag. På de andre faktorene er det lite som skiller alternativene. Ut fra en totalvurdering er derfor alternativet med 11 soner som er utredningens anbefalte soneinndelingen for det nye fylket.

Faktor	4 soner	7 soner	11 soner
Enkelt for kunden			
Unngå urimelige prisøkninger			
Inntektssikring og prising av lange reiser			
Oppnåelse av nullvekstmålet	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen		
Fastsettelse av tilskudd via miljøpakken	Ikke aktuell utenfor Trondheimsregionen		
Samlet vurdering			

10.5 ANBEFALT NYTT SONEKART

Basert på vurderingene og anbefalingen av sonekart i Tronheimsområdet (kapittel 10.2) og tilsvarende for Trøndelag utover Trondheimsregionen (kapittel 10.4) er anbefalt sonekart for hele Trøndelag vist i Figur 20. Dagens reisestrømmer er tegnet inn i sonekartet i vedlegg 13.2. Her begrunnes også valget av grenser for de ulike sonene.

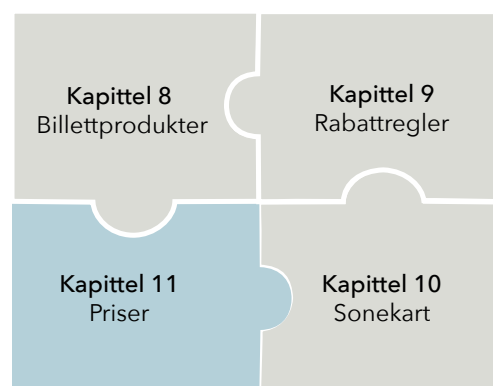
Det anbefales at sone 1 holdes lik dagens Stor-Trondheim, men at denne sonen utvides i tråd med en eventuell byvekstavtale, gitt at en slik avtale også avklarer finansieringen av utvidelsen.



Figur 20: Anbefalt nytt sonekart med 11 soner



NYE PRISER



Basert på anbefalte billettprodukter (kapittel 8.2), rabattregler (kapittel 9.2) og sonekart (kapittel 10.5) er det gjort beregninger for å fastsette prisnivå som opprettholder dagens nivå av billettinntekter. Prisene som tilfredsstillende dette er vist for enkeltbillett i kapittel 11.1 og for periodebilletter i kapittel 11.2. Pris for øvrige kategorier som ikke er vist i tabellene, beregnes ved å benytte rabattreglene for aktuelle kategorier som vist i Tabell 27 (enkeltbillett) og Tabell 28 (periodebillett) fra prisen for voksen.

11.1 ENKELTBILLETT

Tabell 36: Priser enkeltbillett for ulike kundekategorier og antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Voksen	37,-	74,-	111,-	148,-	185,-
Honnør	19,-	37,-	56,-	74,-	93,-
Barn	19,-	37,-	56,-	74,-	93,-
Militær	19,-	37,-	56,-	74,-	93,-
Ungdom ¹	37,-	74,-	74,-	74,-	93,-
Student ¹	37,-	74,-	74,-	74,-	93,-

1) Student og ungdom får 50 % rabatt på enkeltbillett for reiser over 3 eller flere soner, men minstepris lik voksen 2 soner (kr 74,-).

Ved kjøp av enkeltbillett om bord på kollektivtilbud der andre betalingsmåter som Mobillett er tilgjengelig, koster enkeltbilletten kr 23,- ekstra for voksen. For de andre kundekategoriene gjelder rabattreglene som for øvrige enkeltbilletter, slik at eksempelvis enkeltbillett kjøpt ombord for honnør og barn i 1 sone vil koste kr 30,-.

Tabell 37: Priser Enkeltbillett kjøpt ombord for ulike antall soner.

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Enkeltbillett kjøpt ombord ¹	60,-	97,-	134,-	171,-	208,-

1) Gjelder kollektivtilbud hvor elektroniske betalingsmåter som Mobillett er tilgjengelig. Samme rabattregler for de ulike kundegruppene som for enkeltbillett.

Det er gjort beregninger for konsekvensene ved reduksjon i prisen på enkeltbillett.

- Reduksjon av prisen på enkeltbillett til kr 35,- for 1 sone (kr 70,- for 2 soner etc.) vil medføre et behov for økt tilskudd på i overkant av 12 millioner kroner.
- Reduksjon av prisen på enkeltbillett til kr 36,- for 1 sone (kr 82,- for 2 soner etc.) vil medføre et behov for økt tilskudd på i overkant av 6 millioner kroner.

Beregningene viser at endring i prisen på enkeltbillett på 1 krone gir omtrent 6 millioner kroner i endret inntekt.

11.2 PERIODEBILLETT

For å gjøre det enkelt for kundene å velge rett billettprodukt, er det for 24-timersbilletten og 7-dagersbilletten lagt opp til et prisnivå som tilsvarer et gitt antall enkeltbilletter. 24-timersbilletten koster det samme som 3 enkeltbilletter og 7-dagersbilletten koster det samme som 7 enkeltbilletter.

Tabell 38: Priser 24-timersbillett og 7-dagersbillett for ulike antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Voksen	111,-	222,-	333,-	444,-	555,-
Honnør	56,-	111,-	167,-	222,-	278,-
Barn	56,-	111,-	167,-	222,-	278,-

Tabell 39: Priser 24-timersbillett og 7-dagersbillett for ulike antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Voksen	259,-	518,-	777,-	1036,-	1295,-
Honnør	130,-	259,-	389,-	518,-	648,-
Barn	130,-	259,-	389,-	518,-	648,-

30-dagersbillett for én sone får en pris tilsvarende dagens 30-dager i Stor-Trondheim og én sone får en pris tilsvarende 20,5 enkeltbilletter. For flere antall soner tilsvarer 30-dagersbilletten et lavere antall enkeltbilletter. 180-dagersbilletten koster det samme som fem 30-dagersbilletter.

Tabell 40: Priser 30-dagersbillett for ulike kundekategorier og antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Voksen	760,-	1020,-	1280,-	1540,-	1800,-
Honnør	380,-	510,-	640,-	770,-	900,-
Barn	380,-	510,-	640,-	770,-	900,-
Ungdom ¹	460,-	460,-	460,-	460,-	460,-
Student	460,-	612,-	768,-	924,-	1080,-

1) For ungdom er 30-dagersbilletten gyldig i hele fylket.

Tabell 41: Priser 180-dagersbillett for ulike kundekategorier og antall soner

Kategori\Soner	1	2	3	4	5 - 11
Voksen	3800,-	5100,-	6400,-	7700,-	9000,-
Honnør	1900,-	2550,-	3200,-	3850,-	4500,-
Barn	1900,-	2550,-	3200,-	3850,-	4500,-
Ungdom	2280,-	3060,-	3840,-	4620,-	5400,-
Student	2280,-	3060,-	3840,-	4620,-	5400,-





KONSEKVENSER VED INNØRING AV ANBEFALT PRISMODELL FOR TRØNDELAG

Dette kapittelet beskriver konsekvenser ved innføring av den anbefalte prismodellen. Kapittel 12.1 beskriver hvordan ulike reiser påvirkes av prismodellen som følge av endringer i billettprodukter, rabattregler og sonekart som hver for seg eller i sum får som konsekvenser for prisen ulike kundekategorier må betale for en reise. Kapittel 12.2 beskriver prisfølsomhet og forventede etterspørselseffekter som kan oppstå som følge av den nye prismodellen. Kapittel 12.3 beskriver konsekvenser for rutetilbud med operatører på nettokontrakter. Kapittel 12.4 gir en innføring i konsekvensene for tilbud med lav dekningsgrad. Kapittel 12.5 beskriver ulike modeller for fastsettelse av kommunenes egenandel ved skoleskyss og anbefaler modellen som er nærest å opprettholde dagens nivå. Kapittel 12.6 gir en oversikt over konsekvensene den nye prismodellen kan ha for samarbeidet med toget.

Den anbefalte prismodellen er beregnet til å opprettholde totale billettinntekter på dagens nivå på knappe 440 millioner kr for Trøndelag som helhet. Ettersom den foreslåtte prismodellen innebærer endringer av både billettprodukter, rabattregler, sonekart og priser, vil dette også i noen grad påvirke fordeling av inntekter geografisk. Tabellen under viser andel av totale billettinntekter i dag, og med anbefalt prismodell.

Tabell 42: Fordeling av billettinntekter per sone

TOTALE BILLETTINTEKTER FORDELT PER SONE

Sone	1	2	3NØ	3SV	3SØ	3Ø	3V	3NV	4	5	6	TOTALT
I dag	91,3 %	4,6 %	1,1 %	0,2 %	0,3 %	0,1 %	0,7 %	0,4 %	1,1 %	0,0 %	0,1 %	100,0 %
Anbefalt prismodell	93,0 %	3,9 %	1,0 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %	0,3 %	0,9 %	0,0 %	0,1 %	100,0 %

12.1 KONSEKVENSER FOR ULIKE REISER VED INNØRING AV NY PRISMODELL

Den nye prismodellen gjør det enklere for alle nye og eksisterende kunder å reise med fylkeskommunal kollektivtrafikk i Trøndelag. Den nye prismodellen gjør det enklere å velge riktig billettprodukt, den gjør det enklere å holde oversikt over rabattreglene og den gjør det enklere å kjøpe billett, blant annet ved at prismodellen muliggjør innføring av Mobillett i hele Trøndelag.

Siden prismodellen bygger på andre prinsipper enn dagens modell, vil ulike kunder oppleve endringene forskjellig, avhengig av reisestrekning og kundekategori. De fleste reisestrekninger får lavere eller uendret pris, men enkelte strekninger får høyere pris. Det er ikke mulig å innføre en felles prismodell i hele fylket uten at enkelte reiser blir dyrere, gitt uendret tilskuddsnivå.

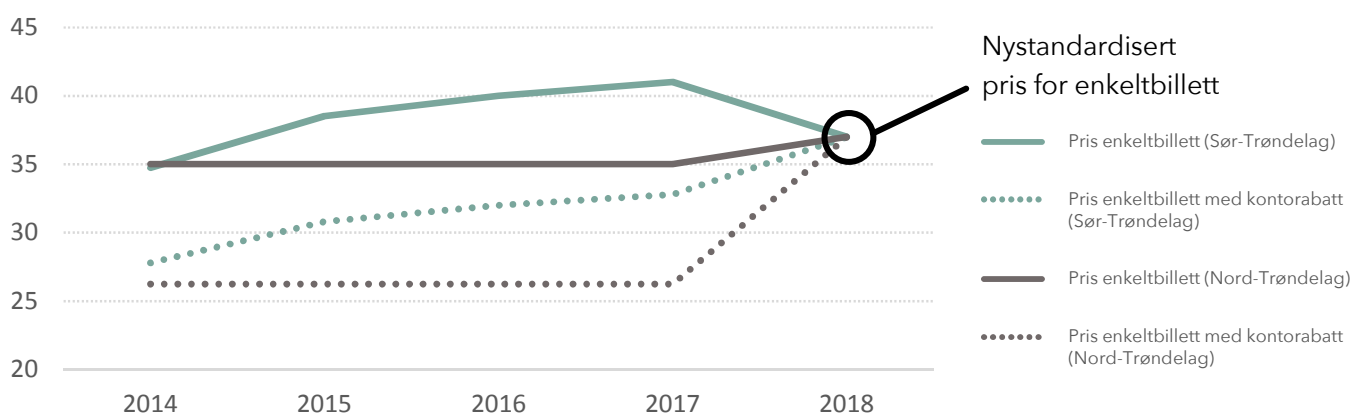
12.1.1 Prisen på ulike reiser påvirkes i varierende grad av ny prismodell

Om en reise blir billigere eller dyrere, påvirkes av om det er en eller flere endringer i den nye prismodellen som påvirker prisen på den aktuelle reisen. Det kan være endrede billettprodukter, rabattregler, eller nytt sonekart som hver for seg eller i sum får som konsekvens at reisen blir dyrere eller billigere enn før. Ved hjelp av beregningsmodellen kan det utarbeidet oversikter over prisendringer for alle varianter av kjøp som er gjennomført i løpet av et år. Det er ikke hensiktsmessig å angi prisendringer for enhver reise i utredningen, men reiser med størst endring og reiser som mange gjennomfører er beskrevet. Den nye prismodellen gjør det også enkelt å selv finne ut hva ny pris for enhver reise blir, takket være en betydelig forenkling.

På grunn av den betydelige reduksjonen i antall soner vil korte reiser over en sonegrense bli betydelig dyrere enn tidligere. Fordi det nye sonekartet har langt færre soner enn før, vil det bli langt færre sonekryssende reiser enn tidligere. Det vil likevel være noen korte reiser som krysser en sonegrense, og disse vil få en høyere pris enn sammenlignbare reiser innad i en sone. Dette er en konsekvens som er umulig å unngå, og i arbeidet med den nye modellen er det lagt vekt på at sonegrensene så langt det lar seg gjøre er lagt slik at man unngår korte sonekryssende reiser. De fleste lange reiser vil oppleve en prisreduksjon fra i dag. Dette kommer i hovedsak av endrede grenser som er mer tilpasset de lange pendlerrutene som er i regionen i dag.

Rabattreglene er gjort likt for 7-dagersbillett og for 24-timersbillett. Dette medfører at ungdom vil oppleve økt pris på 7-dagersbillett. Men for ungdom som reiser over lange strekninger vil endringer i sonekartet gjøre at de totalt sett vil få en prisreduksjon, selv om rabatten på 7-dagersbillett er fjernet. Samtidig tilgodeses ungdom ved en betydelig reduksjon i prisen på Ungdomskortet (30-dagersbillett gyldig i hele fylket), sammenliknet med dagens pris i Sør-Trøndelag. For 30-dagersbillett og 180-dagersbillett er rabattsatsen for barn og honnør endret fra 60 % til 50 %. Dette medfører isolert sett en prisøkning, samtidig som større soner gir mulighet til å gjennomføre lenger reiser enn i dag, til samme eller lavere pris. Grunnlaget for en sosial rabatt til pensjonister er svekket, da inntektsutviklingen blant eldre de siste 5 årene har vært dobbelt så høy som for andre. Samtidig blir det stadig flere eldre slik at en stor rabatt til denne gruppen vil svekke inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten. [Footnote 20]: Urbanet Analyse Rapport 86/2016 «Et harmonisert nasjonalt takstsystem».

Det er anbefalt å innføre en lik pris i alle salgskanaler. Dette medfører at fjerning av kontorabatten på enkeltbillett (Mobillett konto og t:kort autoreise), samtidig som prisen for enkeltbillett for Sør-Trøndelag reduseres fra kr 41,- til kr 37,- i det nye Trøndelag. Denne prisjusteringen er en utjevning av prisene mellom de som har benyttet kontorabatt og de som har kjøpt enkeltbillett uten kontorabatt. Det anbefales å utvide ombordtillegget for enkeltbillett kjøpt ombord til å gjelde hele fylket. Ombordtillegget anses som et bedre egnet virkemiddel enn kontorabatt for å begrense bruken av kontanter. Ombordtillegget gjelder kun kollektivtilbud der det er mulig å betale med Mobillett.



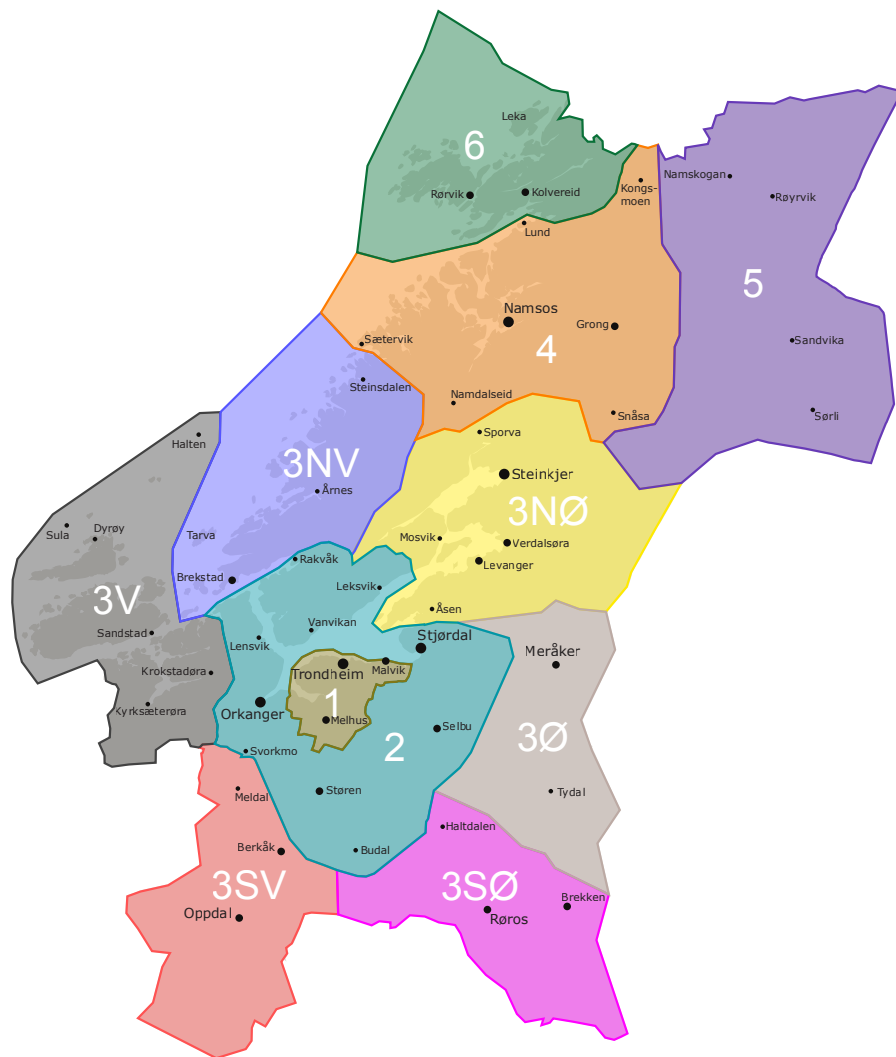
Figur 21: Prisutvikling enkeltbillett i Sør-Trøndelag

Det anbefales forenkling av dagens periodeprodukter, og dette innebærer å tilby periodeprodukter med faste lengder, 24-timersbillett, 7-dagersbillett, 30-dagersbillett og 180-dagersbillett. Dette som erstatning av dagens produktportefølje med valgfri periodelengde mellom 30 og 180 dager. Det er også mulig å videreføre valgfri periodelengde, men dette vil kreve høyere pris på 30-dagersbilletten enn ved faste periodelengder. Valget mellom fast eller valgfri periodelengde kan oppsummeres som følger:

- Fast periode: Muliggjør lav pris på 30-dagersbilletten (kr 760,-)
- Valgfri periode: Muliggjør at kundene kan tilpasse periodelengden til bl.a. ferie, men krever et høyere prisnivå på 30-dagersbilletten (kr 785,-) for å kompensere at kundene kjøper færre reisedøgn.

12.1.2 Konsekvenser for ulike områder og strekninger

Dette kapittelet beskriver endringer i pris for ulike kundekategorier innad i de nye sonene og på typiske strekninger mellom sonene.



Sone 1

I Stor-Trondheim vil 30-dagersbillett ha uendret pris for voksen og student. Ungdom vil også få uendret pris, men vil kunne reise i hele fylket. Barn og honnør får økt pris fra 305,- til 380,- som følge av endrede rabattregler. For enkeltbillett fjernes rabattert pris på forhåndsbetalt enkeltbillett (Mobillet konto eller t:kort autoreise). Dette muliggjør at ordinær pris reduseres fra kr 41,- til kr 37,-. Samtidig medfører fjerning av kontorabatten en prisøkning fra kr 32,80 til kr 37,- for de som benytter denne kontorabatt i dag. De som betaler ombord vil få økning i pris fra kr 50,- til kr 60,-.

Tabell 43: Priser for voksen i Stor-Trondheim før og etter ny prismodell

Strekning	Enkeltbillett			30-dagersbillett		
	Før	Etter	Endring	Før	Etter	Endring
Stor-Trondheim	41,- 32,80 ¹	37,- 37,-	-10 % 13 %	760,-	760,-	0 %

1) Enkeltbillett kjøpt med kontorabatt (Mobillet konto eller t:kort autoreise)

Sone 2

Sone 2 inkluderer startpunkt for hovedvekten av pendler-reiser til Stor-Trondheim. Det er også enkelte reiser internt i sone 2, eksempelvis korte reiser til Orkanger og til Stjørdal. Mange pendler-reiser vil få en reduksjon i billettprisene, særlig på enkelt-billett. Det vil derimot bli noe dyrere å reise korte avstander fra sone 2 til nabosoner, eksempelvis vil Stjørdal-Hommelvik og Orkanger-Buvika bli dyrere enn i dag. Samtidig vil lengre strekninger innad i sonen og inn til nabosoner få redusert pris, særlig de lengste reisene som eksempelvis Stjørdal-Støren. Eksempler for prisendringer på typiske reisestrekninger er vist for kundekategori voksen i Tabell 44.

Tabell 44: Priser for voksen på reiser i og fra sone 2 før og etter ny prismodell

Strekning	Enkeltbillett			30-dagersbillett		
	Før	Etter	Endring	Før	Etter	Endring
Orkanger - Trondheim	111,-	74,-	-33 %	1185,-	1020,-	-14 %
Orkanger - Orkanger	41,-	37,-	-10 %	760,-	760,-	0 %
Stjørdal - Trondheim	91,-	74,-	-19 %	990,-	1020,-	3 %
Støren - Trondheim	121,-	74,-	-39 %	1265,-	1020,-	-19 %
Selbu - Trondheim	150,-	74,-	-51 %	1495,-	1020,-	-32 %
Rissa - Trondheim	121,-	74,-	-39 %	1265,-	1020,-	-19 %
Stjørdal - Hommelvik	41,-	74,-	80 %	760,-	1020,-	34 %
Stjørdal - Støren	180,-	74,-	-59 %	1740,-	1020,-	-41 %
Orkanger - Buvika	61,-	74,-	21 %	760,-	1020,-	34 %

Sone 3NØ, 3Ø, 3SØ, 3SV, 3V, 3NV

Korte reiser i disse sonene vil få tilnærmet uendret pris, blant annet ved at miljøkortet midlertidig videreføres med dagens priser frem til en eventuell styrking av busstilbudet i de aktuelle byene (Namsos, Steinkjer, Verdal, Levanger og Stjørdal). Den nye prismodellen gir reduserte priser på lange reiser. Sonegrensene er lagt slik at det er tilnærmet ingen korte reiser fra disse sonene til nabosonene og dermed nesten ingen som vil oppleve å ulempen ved prisøkning på korte sonekryssende reiser.

Det er i dag ikke noe fylkeskommunalt kollektivtilbud mellom Steinkjer og Trondheim. Dersom det i fremtiden etableres et tilbud, vil det bli vesentlig billigere med ny prismodell sammenliknet med dagens. Eksempelvis vil en enkeltbillett koste kr 111,- kr med anbefalt prismodell, mens det ved dagens prismodell ville kostet kr 220,-. Tilsvarende prising av 30-dagersbillett vil være kr 1280,- kr med anbefalt prismodell, og ville kostet kr 2130,- ved videreføring av dagens modell. Eksempler for prisendringer på typiske reisestrekninger er vist for kundekategori voksen i Tabell 45.

Tabell 45: Priser for voksen på reiser i og fra sonene 3NØ, 3Ø, 3SØ, 3SV, 3V, 3NV før og etter ny prismodell

Strekning	Enkeltbillett			30-dagersbillett		
	Før	Etter	Endring	Før	Etter	Endring
3NØ						
Steinkjer-Steinkjer*	35,-	37,-	6 %	505,-	505,-	0 %
Steinkjer-Levanger	83,-	37,-	-55 %	1480,-	760,-	-49 %
Verdal-Steinkjer	67,-	37,-	-45 %	1195,-	760,-	-36 %
Levanger-Verdal	43,-	37,-	-14 %	830,-	760,-	-8 %
Steinkjer-Beitstad	51,-	37,-	-27 %	955,-	760,-	-20 %
Steinkjer-Follafooss	83,-	37,-	-55 %	1480,-	760,-	-49 %
Steinkjer-Straumen	59,-	37,-	-37 %	1070,-	760,-	-29 %
3Ø						
Stjørdal-Meråker	91,-	74,-	-19 %	1610,-	1020,-	-37 %
3SØ						
Røros - Trondheim	220,-	111,-	-50 %	2450,-	1280,-	-48 %
Røros - Ålen	101,-	37,-	-63 %	1090,-	760,-	-30 %
Røros - Glåmos	61,-	37,-	-39 %	760,-	760,-	0 %

* Tilsvarende for Levanger og Verdal

3SV						
Oppdal - Trondheim	220,-	111,-	-50 %	2130,-	1280,-	-40 %
Oppdal - Berkåk	91,-	37,-	-59 %	1745,-	760,-	-56 %
Meldal - Orkanger	101,-	74,-	-27 %	2815,-	1020,-	-64 %
3V						
Kyrksæterøra - Trondheim	220,-	111,-	-50 %	2070,-	1280,-	-38 %
Fillan - Sandstad	61,-	37,-	-39 %	760,-	760,-	0 %
Fillan - Sistranda	81,-	37,-	-54 %	885,-	760,-	-14 %
Sistranda - Sandstad	111,-	37,-	-67 %	1185,-	760,-	-36 %
Sistranda - Trondheim	220,-	111,-	-50 %	2450,-	1280,-	-48 %
3NV:						
Årnes - Trondheim	200,-	111,-	-45 %	1930,-	1280,-	-34 %
Årnes - Rissa	121,-	76,-	-37 %	1265,-	1020,-	-19 %
Brekstad - Botngård	61,-	37,-	-39 %	760,-	760,-	0 %
Osen - Trondheim	220,-	111,-	-50 %	2450,-	1280,-	-48 %
Årnes - Trondheim	200,-	111,-	-45 %	1930,-	1280,-	-34 %

Sone 4, 5 og 6

De aller korteste reisene i disse sonene vil få en liten prisøkning, men det er svært få reiser dette gjelder. Siden miljøkortet midlertidig videreføres med dagens priser inntil busstilbudet i byene med Miljøkort (Namsos, Steinkjer, Verdal, Levanger og Stjørdal) får nye operatørkontrakter. Busstilbudet er forventet å settes ut på anbud med oppstart av nytt busstilbud i 2021. Den nye prismodellen gir reduserte priser på lange reiser. Sonegrensene er lagt slik at det er tilnærmet ingen korte reiser fra disse sonene til nabosonene og dermed nesten ingen som vil oppleve å ulempen ved prisøkning på korte sonekryssende reiser.

Eksempler for prisendringer på typiske reisestrekninger er vist for kundekategori voksen i Tabell 46.

Tabell 46: Priser for voksen på reiser i og fra sonene 4,5 og 6 før og etter ny prismodell

Strekning	Enkeltbillett			30-dagersbillett		
	Før	Etter	Endring	Før	Etter	Endring
4:						
Namsos-Namsos	35,-	37,-	6 %	505,-	505,-	0 %
Namsos-Steinkjer	132,-	74,-	-44 %	2165,-	1020,-	-53 %
Namsos-Levanger	188,-	74,-	-61 %	2865,-	1020,-	-64 %
Namsos-Grong	83,-	37,-	-55 %	1480,-	760,-	-49 %
Namsos-Overhalla	59,-	37,-	-37 %	1070,-	760,-	-29 %
5:						
Rørvik- Granmo	174,-	37,-	-79 %	1720,-	760,-	-56 %
Ulland-Nordli	59,-	37,-	-37 %	1070,-	760,-	-29 %
6:						
Kolvereid- Rørvik	51,-	37,-	-27 %	955,-	760,-	-20 %
Kolvereid- Namsos	115,-	74,-	-36 %	1425,-	1020,-	-28 %
Kolvereid- Foldereid	75,-	37,-	-51 %	1335,-	760,-	-43 %

12.2 PRISFØLSOMHET OG FORVENTEDE EFFEKTER AV NY PRISMODELL

Som det er redegjort for i kap. 3.5 tilsier en teoretisk tilnærming at etterspørselen etter kollektivreiser vil gå ned når prisen går opp, og motsatt at etterspørselen vil øke når prisen går ned, forutsatt at alle andre faktorer er like.

Samtidig viser erfaringen at prisfølsomheten varierer med en lang rekke variabler, og AtBs erfaring fra Trondheim er at bruken av kollektivtilbudet har hatt vekst nærmest uavhengig av om prisene er økt eller redusert. Det siste kan antagelig knyttes til at kollektivtilbudet i den aktuelle perioden har vært i stor utvikling, og utviklingen i passasjertall kan dermed tas til inntekt for at andre forhold har vel så stor effekt på etterspørselen som pris.

Med den nye prismodellen vil noen reiser bli dyrere enn før, og noen vil bli billigere. Dette skulle isolert sett tilsi at etterspørselen for noen reiser skulle bli lavere enn før, og for noen reiser høyere enn før. Tømmelfingerregelen tilsier en priselastisitet på -0,4 %, noe som skulle tilsi at en prisendring på 10 % gir en endring i etterspørsel på 4%.

12.2.1 Estimerte etterspørseffekter i Trøndelag som helhet

Ser man hele Trøndelag under ett, vil den anbefalte prismodellen innebære en gjennomsnittlig reduksjon i enkeltbillettprisen på 5,5% og en gjennomsnittlig økning i periodereiser på 8,1%. Disse to endringene vil ha motsatte effekter på etterspørselen, og vil i noen grad utligne hverandre, ettersom prisøkninger isolert sett fører til færre reiser, og prisreduksjoner fører til flere reiser. I Tabell 46 nedenfor er etterspørseffektene som de foreslåtte prisendringene isolert sett vil kunne gi estimert forutsatt en priselastisitet på -0,4.

Tabell 46: Etterspørseffekter av ny prismodell for hele Trøndelag forutsatt priselastisitet på -0,4.

Produkt(M)	Reiser før	Inntekt før	Reiser etter	Inntekt etter
Reisende Enkeltbillett	7 869 090	244 215 475	8 042 506	235 846 051
Reisende Periodebillett	19 239 388	192 637 339	18 612 301	203 118 169
Totalsum	27 108 478	436 852 814	26 654 807	438 964 220
<i>Endring i %</i>			-1,7 %	0,5 %

Det er også foretatt følsomhetsanalyser av effektene ved å bruke både priselastisitet -0,1 og -0,6 og i begge tilfeller vil dette innebære marginale effekter på inntektene på under 0,5% endring i samlet inntektsnivå.

Prisfølsomheten avhenger imidlertid av hva slags reiser det er snakk om (for eksempel er jobbreise mindre prisfølsomme enn fritidsreise), hvilken brukergruppe det er snakk om (barn og eldre er mindre prisfølsomme, bileiere er mer prisfølsomme) og så videre. Samtidig viser AtBs erfaring at andre forhold kan ha vel så stor innvirkning på etterspørselen som pris. Blant annet vil det innføres nye billettprodukter, rabattreglene endres, og kollektivtilbudet i deler av fylket Trøndelag er i stadig utvikling mot bedre og mer brukerrettede tjenester. En forenklet prismodell i seg selv vil også kunne bidra til økt etterspørsel etter kollektivreiser.

Oppsummert er det vanskelig å skulle tallfeste forventede etterspørseffekter av den nye prismodellen. Estimer foretatt basert på etablert teori omkring prisfølsomhet, resulterer i marginale etterspørselsendringer for fylket som helhet, og det forventes ikke vesentlige endringer i etterspørsel som resultat av prisendringene isolert sett. All erfaring tilsier at det vil komme endringer i reisemønster, men disse endringene kan vel så gjerne skyldes endring i andre rammebetingelser. Som endringer i kollektivtilbudet, bomsystemer, tilgang til parkering og tilrettelegging for sykkel og gange.

12.3 KONSEKVENSER FOR RUTETILBUD MED NETTOKONTRAKTER

I Nord-Trøndelag er avtalene med bussoperatørene basert på såkalte nettokontrakter. Det innebærer at operatøren mottar tilskudd fra fylkeskommunen og billettinntekter fra de reisende, og kan generere overskudd dersom kostnadene ikke overskrider summen av dette. Dette skiller seg fra bruttokontraktene som er inngått i Sør-Trøndelag, hvor AtB betaler operatørene en avtalefestet kompensasjon for produksjon av et visst tilbud. Ved bruttokontrakter er operatørens lønnsomhet uavhengig av prisene og de faktiske billettinntektene. Dette er ikke tilfelle ved nettokontrakter, hvor billettinntektene er en av de avgjørende forutsetningene for operatørens lønnsomhet.

Ved endring i prising som resulterer i endrede billettinntekter, vil derfor netto-operatørene måtte kompenseres for reduksjon i inntekter. Ved uendret reisemønster er dette en overkommelig regneøvelse. Forutsatt uendret reisemønster, er kompensasjon av netto-operatører tatt høyde for i beregning av inntektsnøytralitet.

Derimot, om prisene fører med seg betydelige endringer i etterspørsel, er det noe mer krevende. Dette ettersom det er utfordrende å isolere fullt ut effekten som prisendringen har hatt på reisemønsteret, og hva som skyldes andre forhold (ref. kapittel 12.2).

Grunnet denne usikkerheten er det knyttet finansiell risiko til betydelige prisendringer i forbindelse med nettokontraktene i Nord-Trøndelag.

12.4 KONSEKVENSER FOR TILBUD MED LAVT DEKNINGSBIDRAG

Den nye prismodellen innebærer færre og større soner i sonekartet enn før, og lik pris for alle reiser innad i en sone. En konsekvens av det er at en del reiser generelt sett blir billigere enn tidligere. På slike reiser er dekningsbidraget allerede lavt, og med den nye modellen blir det enda lavere. Her redegjør vi for noen type slike reiser.

12.4.1 Lange reiser

Fordi den nye prismodellen innebærer færre og større soner i sonekartet enn før, og lik pris for alle reiser innad i en sone, vil lange reiser generelt sett blir billigere enn tidligere. Sett fra et rent bedriftsøkonomisk perspektiv kan man si at disse rutene i liten grad er «lønnsomme», og at de i enda mindre grad blir det med den nye prismodellen.

I kap 12.2 redegjøres det for spørsmålet om endrede priser vil få betydning for etterspørselen (prisfølsomhet). For disse rutene er det et viktig poeng at en rute med få passasjerer har god plass til flere reisende. Hvis det som følge av lavere priser vil komme flere reisende, vil dette kun øke inntektene fra den aktuelle ruten, og uten at kostnadene øker. Dette kan ofte stå i kontrast til tilfellet i rushtid i bytrafikken, der flere reisene kan bety at det må settes inn nytt materiell, slik at kostnadene øker.

Ansvar for utvikling av kollektivtilbudet handler uansett ikke bare om lønnsomhet. Fylkeskommunen og AtB har ansvar for å utvikle et kollektivtilbud for hele fylket. Man kan si at det er en del av disse aktørenes «samfunnsansvar» å sørge for et kollektivtilbud også der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å drive det.

12.4.2 Bestillingstransport

Bestillingstransport er kollektivtransport hvor kunden melder inn transportbehovet til et bestillingspunkt. Bestillingstransport brukes normalt som erstatning for et eksisterende rutetilbud som viser seg lite hensiktsmessig ut fra antall reisende, men også for å tilby reisende et kollektivtilbud som de tidligere ikke har hatt. Bestillingstransporten kan betjenes med buss, minibuss eller drosje. Bestillingstransport har blitt en sentral del av kollektivtilbudet i Nord-Trøndelag, men har ikke samme utbredelse i Sør-Trøndelag. Bestillingstransporten prises etter samme modell som ordinære rutetilbud med buss, det vil si ut fra gjeldende takstregler og sonekart.

Bestillingstransporten i Nord-Trøndelag deles inn i tilbringertransport og servicetransport:

- **Tilbringertransport** er en tjeneste hvor kunden kan bli transportert til andre kollektivruter, til og fra hjemmet eller bussholdeplass. Denne formen brukes altså i kombinasjon med eksisterende fylkeskommunalt rutetilbud, eller jernbane.
- **Servicetransport** er bestillingsruter som går til fastsatte tider med fastsatt start- og stoppested, men med avstikkere for å plukke opp reisende som har bestilt transport. Formålet med ruten kan være transport til handlesenter, aktivitetssted, kom munesenter eller annet lokalt senter eller arrangement.

Bestilling av både tilbringertransport og servicetransport skjer ved å ringe til en bestillingssentral og melde inn behov for transport en angitt tid før avreise. Deretter tilpasses transportmiddelet (taxi, maxi-taxi eller buss) etter antall reisende. Tjenesten hadde i 2014 ca. 70.000 reisende fordelt på 39.000 turer. Dette innebærer at hver tur hadde i gjennomsnitt 1,8 passasjerer. Gjennomsnittslengde per tur var 22 km. Totalkostnaden lå på ca. 20 millioner kr, og netto tilskuddsbehov (totalkostnad minus billettinntekter og KID -midler)¹⁹ var 16 millioner kr.

I Sør-Trøndelag finnes det enkelte begrensede tilbud om bestillingstransport i Åfjord og Snillfjord. Det har tidligere vært et prøveprosjekt med bestillingstransport i Oppdal og Rennebu («BussTaxi»). For de eksisterende tilbudene om bestillingstransport er ordningen at transporten bestilles ved å ringe operatørene (buss- eller taxiselskapet) som betjener bestillingspunktet. Det finnes lite data om bruken av eller kostnadene ved disse tilbudene.

NSP 2018 har lagt til grunn at bestillingstransporten også fremover vil prises etter samme modell som ordinære rutetilbud med buss, det vil si ut fra gjeldende takstregler og sonekart. Det betyr at den nye prismodellen vil få direkte konsekvenser for prisen på bestillingstransport, i tråd med konsekvensene for alle andre reiser. En stor del av reisene med bestillingstransport har et lavt dekningsbidrag etter dagens modell, og det betyr at de vil få et enda lavere dekningsbidrag med ny prismodell.

12.5 KONSEKVENSER FOR KOMMUNENES EGENANDEL VED SKOLESKYSS

NSP 2018 har hatt som forutsetning at kommunenes egenandeler for skoleskyss i størst mulig grad skulle holdes på dagens nivå også ved omleggingen til nytt sonesystem. Som det fremgår av kapittel 4.5 betaler kommunene i både Nord- og Sør-Trøndelag i dag en egenandel for skoleskyssen som baserer seg på dagens sonekart.

Om egenandelen også i fremtiden skal baseres på den generelle sone- og takstmodellen, vil det ved omleggingen medføre en betydelig endring eller omfordeling av kommunenes egenandeler, i tillegg til et estimert inntektsbortfall på MNOK 19,6 for hele Trøndelag totalt sett. NSP 2018 har derfor sett etter andre modeller som bedre kan ivareta målet om inntektsnøytralitet totalt sett og samtidig opprettholde egenandeler nærmest mulig dagens nivå for den enkelte kommune.

Et alternativ kunne ha vært å la egenandelene baseres på dagens sonekart, også etter omleggingen til nytt system. Dette ville imidlertid ha forutsatt at dagens sonekart ble beholdt og oppdatert som et "skygge-system", kun for skoleskyssens del. Prosjektet har vurdert dette til å være en kostbar, risikofylt og lite fremtidsrettet løsning.

¹⁹ Kollektivtransport i distriktene, <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/kollektivtransport-i-distriktene-2/id477388/>

Opplæringslovens ordning er at kommunene skal betale «refusjon etter persontakst»²⁰. Dette er i forarbeidene til opplæringsloven og i etterfølgende forvaltningspraksis forstått slik at det kommunene er pliktig til å betale, er kostnader knyttet til den enkelte reise, det vil si en enhetsbillett-takst for de soner eleven reiser gjennom²¹. Dette kan likevel ikke være til hinder for at samferdselsmyndigheten (fylkeskommunen) velger andre modeller for beregning av kommunenes egenandel enn en som er basert på en sone-modell, så lenge kommunene er enig i at modellen representerer en hensiktsmessig og rettferdig fordeling av egenandeler ved skoleskyssen.

Til sammen syv ulike modeller for fastsettelse av kommunenes egenandel for skoleskyssen er utredet. Neste tabell viser fordeler og ulemper ved alle disse modellene.

Tabell 47: Ulike modeller for fastsettelse av kommunenes egenandel til skoleskyss

Modell	Fordeler	Ulemper	Vurdering
1. Benytte ny sone- og takstmodell (omtalt over)	Likt som for annen takstberegning	Vesentlig omfordeling Må konvertere søkergrunnlag inn i sonekart	Ikke anbefalt pga. inntektsbortfall (19,6 MNOK) og omfordeling av egenandeler.
2. Beholde eksisterende modell kun til skoleskyss (omtalt over)	Ingen endring i egenandeler per kommune	Må vedlikeholde gammelt sonekart kun til skoleskyss	Ikke anbefalt pga. kostnader og risiko ved å holde gammelt takstsystem i live.
3. Dagens egenandel per kommune + årlig justering.	Enkelt, og ingen endring i egenandel per kommune ved endringstidspunktet.	Egenandel får ingen direkte kobling til reisebehovet, tidkrevende å forhandle med hver enkelt kommune.	Ikke anbefalt pga. ingen direkte kobling til reisebehov over tid, potensielt mye manuell oppfølging.
4. Dagens nivå per elev per kommune + årlig justering	Ingen endring i egenandeler per kommune ved endringstidspunktet.	Egenandel ingen direkte kobling til reiselengde, oppleves urettferdig at ulike kommuner har ulike satser.	Ikke anbefalt pga. svak kobling til reisebehov over tid, og lav opplevd rettferdighet.
5. Standardisert sats per km for hele fylket	Egenandel direkte koblet til reisebehov og kan omregnes direkte basert på søknadsgrunnlag. Oppleveres rettferdig.	Vesentlig omfordeling av egenandel mellom kommuner.	Se omtale under.
6. Standardisert sats per tur for hele fylket.	Svært enkelt.	Vesentlig omfordeling av egenandel mellom kommuner.	Se omtale under.
7. Standardisert grunnsats per tur + standardisert km-sats.	Egenandel koblet til reisebehov og kan omregnes direkte basert på søknadsgrunnlag. Rettferdig og liten endring fra dagens egenandel.	Mer kompleks enn de enkleste modellene. Noe omfordeling mellom kommuner.	Se omtale under.

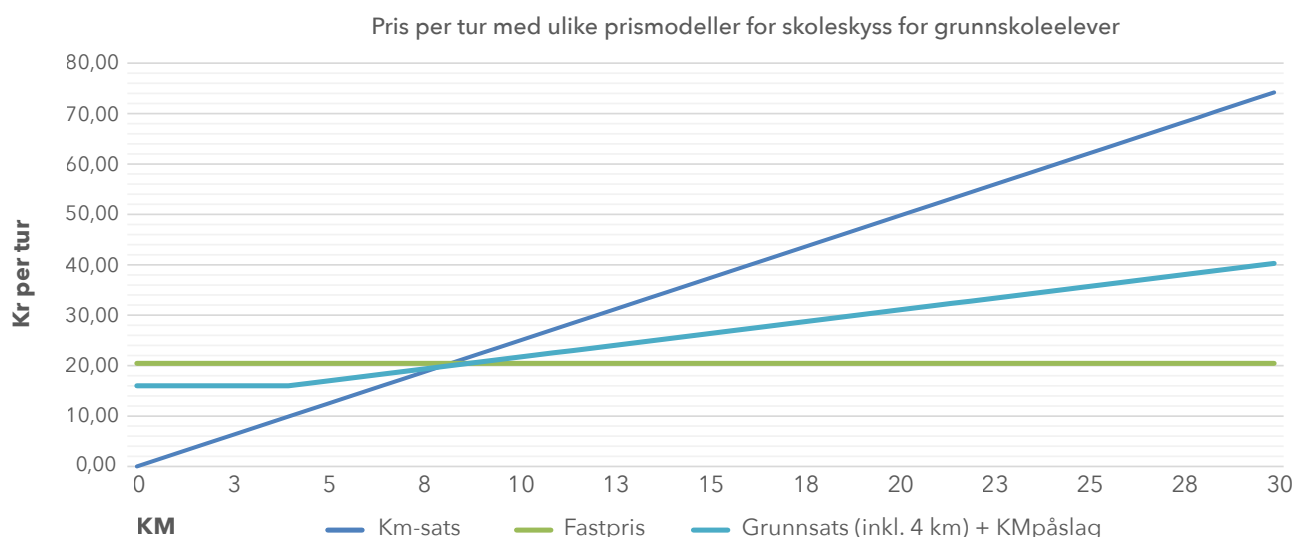
I tillegg til forutsetningen om inntektsnøytralitet, er det lagt stor vekt på at modellen skal være enkel, slik at den med letthet kan anvendes i automatiserte prosesser og av kommunene selv, og at den i størst mulig grad oppleves som rettferdig. Det siste ivaretas blant annet ved at like kommuner i størst mulig grad har like satser, og at egenandelen i størst mulig grad gjenspeiler den faktiske kostnaden ved den gjennomførte reisen.

På grunnlag av disse hensynene er de tre siste modellene i tabellen over vurdert som mest aktuelle. De økonomiske konsekvensene ved disse tre kan belyses ved hjelp av følgende figur:

²⁰ Opplæringslovens § 13-4

²¹ Ot.prp.nr.46 (1997-98), ot. Prp. Nr. 48 (1984-85) og Utdanningsdirektoratets tolkning i Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agders sak 2016/3689 – brev til Tvedestrand kommune.

Figur 22: Pris per tur med ulike modeller for beregning av egenandel



Figuren illustrerer at en modell basert på en ren km-sats vil gi svært lave egenandeler for de korteste turene, og svært høye for de lengste. Det vil favorisere de kommunene som har mange korte turer. Fastpris-modellen vil derimot bli svært økonomisk gunstig for de kommunene som har mange lange turer, og tilsvarende ugunstig for de med korte turer. Prosjektets vurdering er derfor at en kombinasjon av disse to («Grunnsats» i figuren over), med en fast grunnsats og et påslag per kjørte kilometer, er den som best ivaretar kombinasjonen av alle relevante hensyn. Modellen sikrer inntektsnøytralitet totalt, den er relativt enkel, men gjenspeiler likevel faktisk reiseavstand og oppleves derfor som rettferdig. Dette er også den modellen som gir minst endring fra dagens egenandel per kommune: mange kommuner i både Nord- og Sør-Trøndelag får uendret egenandel, og den største økningen er estimert til kr 210.000. Se beregning for samtlige kommuner i vedlegg 13.4.

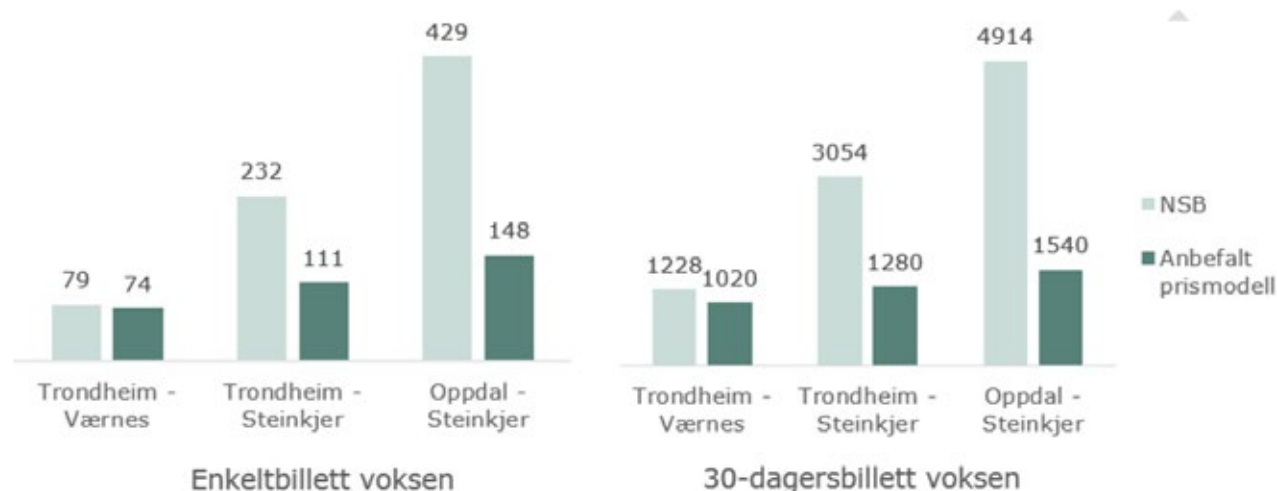
Modellen baserer seg på en grunnsats (og dermed minimums egenandel) på kr 16. Ved passerte 4 km kommer det til et påslag på kr 0,94 per kilometer. Modellen er dermed helt uavhengig av soner, noe som gjør den svært anvendelig blant annet for automatiserte beregninger: søknadsgrunnlaget kan anvendes direkte til utregning av kommunenes egenandel, basert på avstand fra dør til skole. Det vil blant annet muliggjøre automatisk administrasjon av skoleskyssøknadene og beregning av egenandel. I tillegg vil den legge til rette for at kommunene selv enkelt kan selv beregne sine egenandeler uten å gå via et sonekart, f.eks. som ledd i budsjettarbeidet.

12.6 KONSEKVENSER FOR SAMARBEID MED TOGET

Det er ønskelig å utnytte kapasiteten til jernbanen, ved at fylkeskommunal kollektivtrafikk i størst mulig grad samordnes med lokaltogtilbudet. På grunn av statens omorganisering innen jernbane må dette håndteres i etterkant av NSP 2018. Det er likevel gjort estimater på konsekvensene ved ny prismodell dersom billettsamarbeidet med jernbanen skal utvides. Estimatenes er gjort med utgangspunkt i dagens avtale for billettsamarbeid og det kan tenkes at det vil være mulig å endre vilkårene i en ny avtale, slik at fylkeskommunene ikke ensidig bærer den finansielle risikoen i forbindelse med billettsamarbeidet.

Få soner står i sterk kontrast til dagens avstandsbaserte prismodell for togtilbudet, og en ytterligere reduksjon i antall soner gjør forskjellene større, særlig på lange reiser. Dette er illustrert i Figur 23 for ulike strekninger for enkeltbillett voksen og 30-dagersbillett voksen.

Sammenlikning av priser enkeltbillett og 30-dagersbillett mellom NSB og anbefalt prismodell



Det er gjort overordnede estimater for konsekvensene ved ulike alternativer for billettsamarbeid:

1. Ikke ha billettsamarbeid med toget (avslutte dagens avtale)
2. Beholde dagens billettsamarbeid
3. Utvide billettsamarbeidet til sone 2 (Pendlersonen) i tillegg til sone 1 (Stor-Trondheim)
4. Utvide til hele Trøndelag

Konsekvenser ved 1) ikke ha billettsamarbeid

AtB kompenserer årlig i underkant av 4 millioner kroner til NSB gjennom dagens billettsamarbeid. Dersom billettsamarbeidet avsluttes, vil det antakelig måtte settes opp noe økt kapasitet i busstilbudet, men dette vil antakelig ha en kostnad under 4 millioner. Å avslutte billettsamarbeidet vil fremstå lite kundevennlig og fremtidsrettet, men vil antagelig redusere kostnadene ved det fylkeskommunale kollektivtilbudet noe.

Konsekvenser ved 2) Beholde dagens billettsamarbeid med ny prismodell

Å beholde dagens billettsamarbeid i dagens Stor-Trondheim medfører at lokaltoget (NSB eller eventuell fremtidig operatør) som i dag må kompenseres med i underkant av 4 millioner kroner årlig. Den nye prismodellene gir små utslag i prisene innen sone 1. Kompensasjonen vil øke dersom flere passasjerer benytter seg av billettsamarbeidet, samtidig kan det være mulig å forhandle vilkårene i avtalen.

Konsekvenser ved 3) Utvide dagens billettsamarbeid til sone 2

Sone 1 og sone 2 er ventet å dekke store deler av virkeområdet til en eventuell fremtidig byvekstavgift. Det er vanskelig å estimere hvor mange passasjerer som vil benytte seg av et utvidet billettsamarbeid, men det er lite sannsynlig at den ekstra kompensasjonen blir høyere enn kompensasjonen i dagens billettsamarbeid. Kompensasjonen er dermed estimert til mellom 4 og 8 millioner kroner årlig for dette alternativet.

Konsekvenser ved 4) Utvide dagens billettsamarbeid til hele fylket

Kompensasjonen ved en utvidelse av billettsamarbeid med dagens vilkår til hele fylket, er estimert til om lag 20 - 25 millioner kroner med dagens prismodell. Med den anbefalte nye prismodellen er kompensasjonen estimert til og om lag det dobbelte. Om det ikke innføres billettsamarbeid, vil det være betydelige kostnader dersom busstilbudet må utvides for å få tilstrekkelig kapasitet, for eksempel mellom Steinkjer og Trondheim. Det kan også tenkes at det vil være mulig å endre vilkårene i avtalen for billettsamarbeid.

Omfang av billettsamarbeid	1) Ikke ha billett-samarbeid	2) Samarbeid som i dag	2) samarbeid utvidet til sone 2	4) Samarbeid i hele Trøndelag
Kostnad gitt dagens form for samarbeid	~0 kr (Økt busskapasitet gir noe kostnader)	Ca. 3-5 mill. kr	Ca. 4-8 mill. kr	Ca. 40 – 50 mill. kr



13.1 Vedlegg 1: Modell for inntekstberegning

13.1.1 Bakgrunn

Ved prosjektets start ble det besluttet å kartlegge all data/informasjon vi hadde tilgjengelig innenfor dagens reiser med buss i Sør- og Nord-Trøndelag fylker. Dette med den hensikt å bygge en beregningsmodell, som er i stand til å beregne inntektsmessige konsekvenser av nye priser, nye produkter og nytt sonekart, samt i tillegg kunne gjøre vurderinger av etterspørselsvirkninger ved gitte forutsetninger.

13.1.2 Datagrunnlaget

Datagrunnlaget kommer fra uttrekk av EBIT (Elektronisk billettering i Trøndelag). Denne informasjonen kommer fra Fara AS som er AtBs billettssystemleverandør.

EBIT benyttes både i Nord- og Sør-Trøndelag, slik at datagrunnlaget dekker hele området. I tillegg har vi benyttet datagrunnlag fra Mobillet, som er det andre billetteringssystemet som benyttes i Sør-Trøndelag. Datagrunnlaget gjelder reiser med buss. Skoleskyss er ikke inkludert, da det er utført egne beregninger og foreslått egen prismodell for skoleskyss.

Det ble besluttet å bruke et helt års reisedata, og siden prosjektet startet høsten 2016, så var siste hele år 2015. Produkter og priser er imidlertid justert for endringer i 2016 og 2017.

Det samlede datagrunnlaget inneholder informasjon om 27 108 478 reiser og billettsalg for kr 436 852 814,-.

1. Innsamlede data
 - a. Alle tall er brutto/inkl. mva
 - b. Datagrunnlaget inneholder informasjon om:
 - i. Reist strekning (fra soneID til soneID)
 - ii. Produktnummer
 - iii. Produktnavn (blir ikke benyttet, opprettet eget register for dette)
 - iv. KundeprofilID (voksen = 1, barn = 2 osv)
 - v. Antall reisende (reisestatistikk)
 - vi. Antall salg
 - vii. Antall soner (hvor det er tilgjengelig)
 - viii. Antall dager (hvor det er tilgjengelig)
 - ix. Pris pr produktenhet
 - c. Stor-Trondheim er fordelt etter nøkler både mtp. geografi og periodekortsalg
 - d. Geografiske åpne produkter («Periode region», «Autoreise Region») er datauttrekk direkte fra Fara, hvor prisene for produktene IKKE var inkludert pga. tekniske utfordringer hos Fara. Her er prisene bestemt av tilgjengelige prismatriser hos AtB
 - e. Noen produktvarianter er ekskludert fra datagrunnlaget av ulike praktiske og logiske årsaker
2. Datagrunnlaget er behandlet og tagget med data for:
 - a. PrisPredeterm – er prisen inkludert i datagrunnlaget (1) eller pris er ikke bestemt i datagrunnlaget og må slås opp etter import (0)
 - b. SalgPredeterm – er (eget) salgstallet inkludert i datagrunnlaget (1) eller er salgstallet inkludert og dermed må settes lik AntReisende-verdiene (0) etter import.
 - c. DagerPredeterm – om antall dager er inkludert i datagrunnlaget og dermed utgjør en salgslinje (1) for periodeproduktene, eller er ikke inkludert og dermed er kun en reisestatistikklinje (0) for periodeproduktene.
3. Datagrunnlaget ble lastet inn i en tabell i Access for videre behandling
 - a. Det settes en *StrekningsID* for alle linjer
 - b. Basert på fra- og til-sonene tagges linjene med «Fra område» og «Til område», og det settes så en *OmrådeID* for hver linje.
 - c. Basert på *OmrådeID* settes det en *Taksttariff* for hver linje, som definerer hvilket takstregime reisen skal følge.
 - d. Hvert produktnr. blir tildelt en *taksttype*, som definerer hvor i rabattstrukturen dette produktet er.
 - e. Antall soner settes inn for hver linje basert på mottatt *sonerelasjonsmatrise* fra Fara.

- f. Det settes inn salgstall for de produktene som ikke har dette inkludert fra selve datagrunnlaget.
 - g. Det settes inn 2015-satser for de produktene som ikke hadde priser i datagrunnlaget (SalgPredeterm = 0 og som har oppført verdier i antall salg).
4. Behandlet grunnlag sjekket opp mot bl.a. Fara sine avregningsrapporter, total differanse etter diverse hensyn er på ca 200 000 kr. Denne differansen aksepteres som ubetydelig.
5. Det prosesserte grunnlaget ble så overført til en ny tabell, og det overføres ett datasett pr. simuleringsmodell. I denne overføringen ekskluderes det linjer som ikke oppfyller kravet til gyldige modell-linjer:
 - a. Må ha fått tildelt en OmrådeID
 - b. Må ha en verdi i Antall salg
 - c. Må ha fått tildelt TariffID
 - d. Må være reisetype 1 (buss)
 - e. Må ikke være manuelt ekskludert
 - f. Fra- eller til-sone kan ikke være tallet null (0)
6. Hvert modell-datasett får overført sine nye sone- og produktkonfigurasjoner
7. Datasettet blir konvertert til 2017-priser for å normalisere datasettet (eliminere prisendringer foretatt i løpet av året) og for å ha priser som er lik dagens satser.
8. Modellenes datagrunnlag blir eksport for innlemming i excel-simuleringsmodellene.
Her blir det ekskludert linjer som ikke oppfyller kravet til gyldige inntektslinjer:
 - a. Må ha verdi for både nytt produktnummer og 2017-pris, ny til- og fra-sone, ny strekningsID, ny kundeprofil, ny tariffID, nytt antall soner, nytt fra- og til-område, ny OmrådeID, og linjen må ikke være manuelt ekskludert.
 - b. Må være en linje av reisetype 1 (buss)
 - c. Kundeprofilen og produktnummeret må være valgt ut til å være med i utvalget

Produkter som er/ikke er inkludert (produktnummer i parentes):

Er inkludert:

*** Udefinert periode region (64, 68)**

*** Udefinert autoreise region (41, 51)**

*** Udefinert enkeltbillett, gruppe, familie region (1, 7, 11)**

*** Makspris (27)**

*** Predefinerte periodeprodukter region (164, 165, 168, 169, 184, 185, 187, 188)**

*** Predefinerte autoreiseprodukter region (201-208)**

*** Periode Kombi Buss/Båt (66)**

*** Miljøkort (Nord-Trøndelag) (90, 91, 92, 93, 94)**

*** Kombi buss/båt (3)**

*** Automatbilletter**

*** Mobillett**

*** Alle Stor-Trondheim-produkter**

Er ikke inkludert:

- * **Alle skoleprodukter**
- * **Frikort for ansatte**
- * **Periode SVIPP åpen (178) (ikke mulig å vite hvor passasjerer går av)**
- * **Nattprodukter**
- * **Fakturererte gruppereiser**
- * **Reisende med 9t2-ordningen i Trondheim.**

I tillegg ekskluderte verdier fra Datagrunnlaget i selve modellen:

Ca 7,8 MNOK (brutto) pga manglende geografisk informasjon, ikke rene bussprodukter (båt, kombi, Fylkeskort), produkt- og moderasjonskombinasjoner som ikke følger et standard formelverk (24/72 timer, familiebilletter, gruppebilletter m.m.). Dette utgjør under 2% datagrunnlagets inntekter.

13.1.3 Premisser og forutsetninger for beregningsmodell

Modellen inneholder informasjon om reiser og inntekter på basis av dagens pris, produkt og sonestruktur. Modellen måtte derfor bearbeides til å vise resultatene av nye eller endrede priser, produkter og soner. Dette for å kunne analysere hvilke reisestrømmer som ville oppleve prisøkninger og hvilke som ville kunne oppleve prisnedganger. I tillegg måtte modellen kunne beregne hvilke inntektsmessige effekter de ulike forslag måtte ha, og den måtte kunne beregne hvilke priser som ville gi inntektsnøytralitet – dvs samme forventet inntekt etter endring som før. Å kunne måle inntektseffekter var også nødvendig for å kunne beregne etterspørselseffekter på bakgrunn av prissensitivitet.

I det følgende gjennomgås enkelte premisser og forutsetninger som ble lagt inn i beregningsmodellen:

- **Nytt område - Geografisk bestemmelse av inntektene:**
I dagens system er det slik at inntektene oppstår i startsonen, altså i den sonen hvor produktet blir registrert kjøpt/benyttet. Dette prinsippet gjør det vanskelig å skille ut hvilken inntekt som f.eks. gjelder for reiser innenfor et gitt område, eller om det er reiser som startet i et område og gikk videre. For å enklere kunne lage dette skillet har inntektsprinsippet blitt hevet opp fra sone-nivå til strekningsnivå, altså at inntektene allokeres til strekningen i seg selv. På den måten blir inntekten for reisen tildelt en strekning/et område i stedet for sonene i seg selv. Derfor er reiselinjene utstyrt med en *StrekningsID*, som gjør at alle sonepar (fra sone 1 til sone 2 og fra sone 2 til sone 1 – begge blir sonepar 2-1) blir kategorisert innenfor sine respektive områder. I alle modellene eksisterer det bare 2 områder de nye sonene kan kobles til; Trondheim og Trøndelag. Reiser som starter og slutter innenfor den nye sonen som utgjør sone Trondheim blir da kategorisert som inntekt innenfor området Trondheim. Reiser som starter/slutter i Trondheim og starter/slutter i en sone som er i området Trøndelag blir definert som en inntekt tilhørende området Trøndelag. Samme gjelder reiser som både slutter og starter i soner kategorisert under området Trøndelag.
- **Nye soner:**
For å konsolidere nåværende sonesystem med nytt sonesystem i de ulike modellene grupperes de gamle sonene under de nye sonene i hver modell. For å bestemme hvor mange soner hver reise utgjør i det nye systemet benyttes *Strekningsslenken* til den opprinnelige reisen. Hvor mange soner en reise utgjør bestemmes ut fra hvor mange unike soner reisen går gjennom, ikke hvor mange ganger reisen krysser soner. Derfor sjekkes hver sone i strekningslenken opp mot hvilken nye sone den er tilknyttet, og antall soner er da antall unike nye soner den nåværende strekningslenken består av.
- **Nye produkter:**
Dagens system består av en rekke produktnummer. Hvert produktnummer i datasettet er tilknyttet ett av to nye produkter; Enkeltbillett og Periode.

Disse grupperingen av både områder, soner og produkter muliggjør en simulering på et mer generelt/friere grunnlag siden det er færre faktorer å forholde seg til. Det samler et system med over 800 soner og et par hundre produktnummer inn under de tre faktorene «ny sone», «nytt produkt» og «nytt område».

Selve dynamikken med områder og taksttariffer følger samme konsept som for behandlingen av selve datagrunnlaget (sone knyttes til område, kombinasjon av områder utgjør en områdenøkkel/ID som da bestemmer hvilket takstregime som er gjeldende for linjen)

- Konvertering av fri periodelengde til faste lengder:
Dagens system består av valgfri periodelengde mellom 30 og 180 dager. En av modellsimuleringene går på at perioder kun skal fås i lengder på 7, 30 og 180 dager. For å få konvertert periodelengdene i datagrunnlaget blir det foretatt en ren matematisk konvertering hvor antall salg økes/reduseres etter hvor mye det nåværende antall dager utgjør sin nye dag-gruppering (7, 30, 180).

Eksempel:

2 salg av perioder på 40 dager havner under 30 dagers-produktet i den nye modeller. Dette vil i simuleringen utgjøre $(40/30)*2 = 2,67$ salg av det nye 30 dagers-produktet.

Da det benyttes et datagrunnlag fra 2015 inneholder dette noen periodelengder som ikke eksisterer i 2017. Disse er:

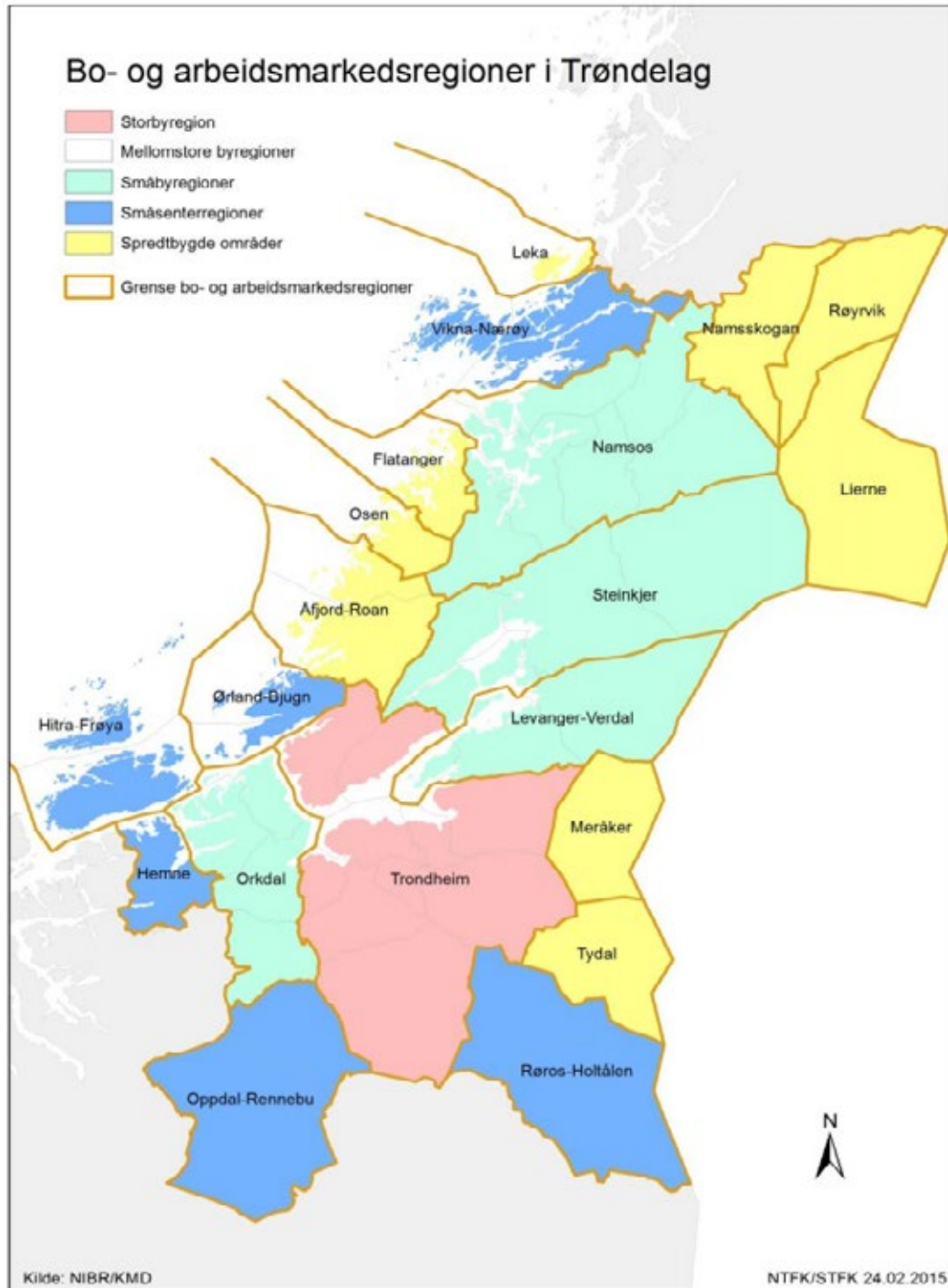
- Fri lengde mellom 7 og 30 dager i Sør-Trøndelag og Stor-Trondheim. Disse alternativene ble fjernet i Sør-Trøndelag og Stor-Trondheim høsten 2015. Uavhengig av om modellen simulerer med frie periodelengder eller faste periodelengder så vil periodelengdene 8-29 dager bli konvertert til hhv. 7 eller 30 dager for å harmonisere grunnlaget med dagens situasjon.
 - 7 dagers periodebillett for studenter i Sør-Trøndelag og Stor-Trondheim. Dette produktet er ikke tilgjengelig for kjøp. Derfor kjøres summeringene av simuleringene ekskludert disse linjene. De ligger i datasettet, men et filter anvendes for at de ikke skal bli inkludert. En inkludering av disse produktene vil føre til en falsk inntektsøkning og utelates heller.
- Formler for utregning av nye priser i modellene
Enkeltbilletter beregnes etter følgende formel:
$$\text{Basispris for 1 sone} + ((\text{Antall soner} - 1) * \text{Sonepåslag})$$

Periodebillett beregnes etter følgende formel:
$$\text{Basispris for } x \text{ dager i 1 sone} + ((\text{Antall soner} - 1) * x \text{ dager} * \text{påslag pr sone pr dag})$$
 - Beregning av nøytraliteter/snittpriser
Det er tallene for kategori VOKSEN som benyttes som referanse for sonepåslag og nye priser. Dette fordi vi simulerer med moderasjoner, og moderasjonspriser er utledet fra VOKSEN-kategorien.
 - Priser i modellen er inkl mva (Brutto), mens inntektene er eks mva (Netto). Det brukes 10 % mva (vekstfaktor 1,1)

13.2 Vedlegg 2: Anbefalt sonekart med reisestrømmer, pendling og grensebeskrivelse

Dagens og fremtidige reisestrømmer, arbeidspendling samt bo- og arbeidsmarkedsregioner har vært avgjørende i utformingen av nytt anbefalt sonekart.

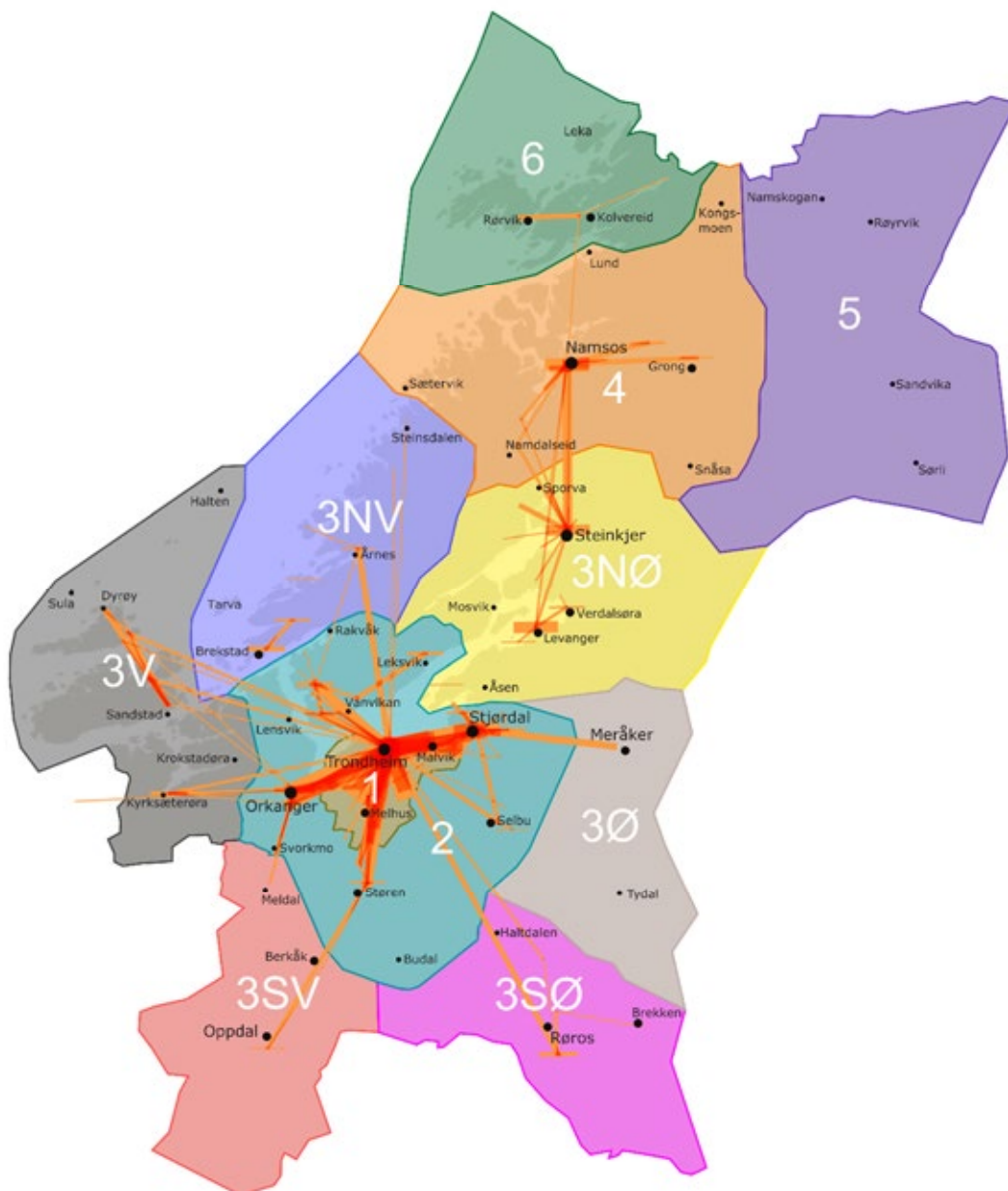
Ved utarbeidelse av nytt sonekart har bo- og arbeidsmarkedsregionene vist i Figur 24 spilt en sentral rolle. Grensene kan ikke benyttes som sonekart direkte, hovedsakelig på grunn av betydelig ulikhet i størrelsen på områdene. En svakhet med kartet er at det er basert på kommunegrenser og ved utarbeidelse av sonekartet er det tatt hensyn til at og bo- og arbeidsmarkedsregionene med tilhørende reisestrømmer ikke alltid følger kommunegrensene. Kartet i Figur 24 er hovedsakelig benyttet for å sørge for at det anbefalte sonekartet i liten grad deler bo- og arbeidsmarkedsregioner.



Figur 24: Bo- og arbeidsmarkedsregioner i Trøndelag (Kilde: Trøndelag i tall)

For det anbefalte sonekartet (11 soner) er dagens reisestrømmene tegnet inn i Figur 25. Merk at reisestrømmene er tegnet inn med utgangspunkt i sentrum av dagens soner og kan derfor avvike noe fra holdeplassenes lokasjon. Reisestrømmene er gjengitt i progressiv skala, noe som medfører at store reisestrømmer fremstår som mindre enn de egentlig er. Reisestrømmer med under 1 000 årlig påstigende, samt reiser innad i Stor-Trondheim er ikke inkludert. Det er også produkter som ikke er med i kartet; alle skoleprodukter, produkter som kun selges i Nord-Trøndelag (miljøkort etc.), båt og tog, Periode SVIPP åpen, fylkeskort/ungdomskort og nattbuss.

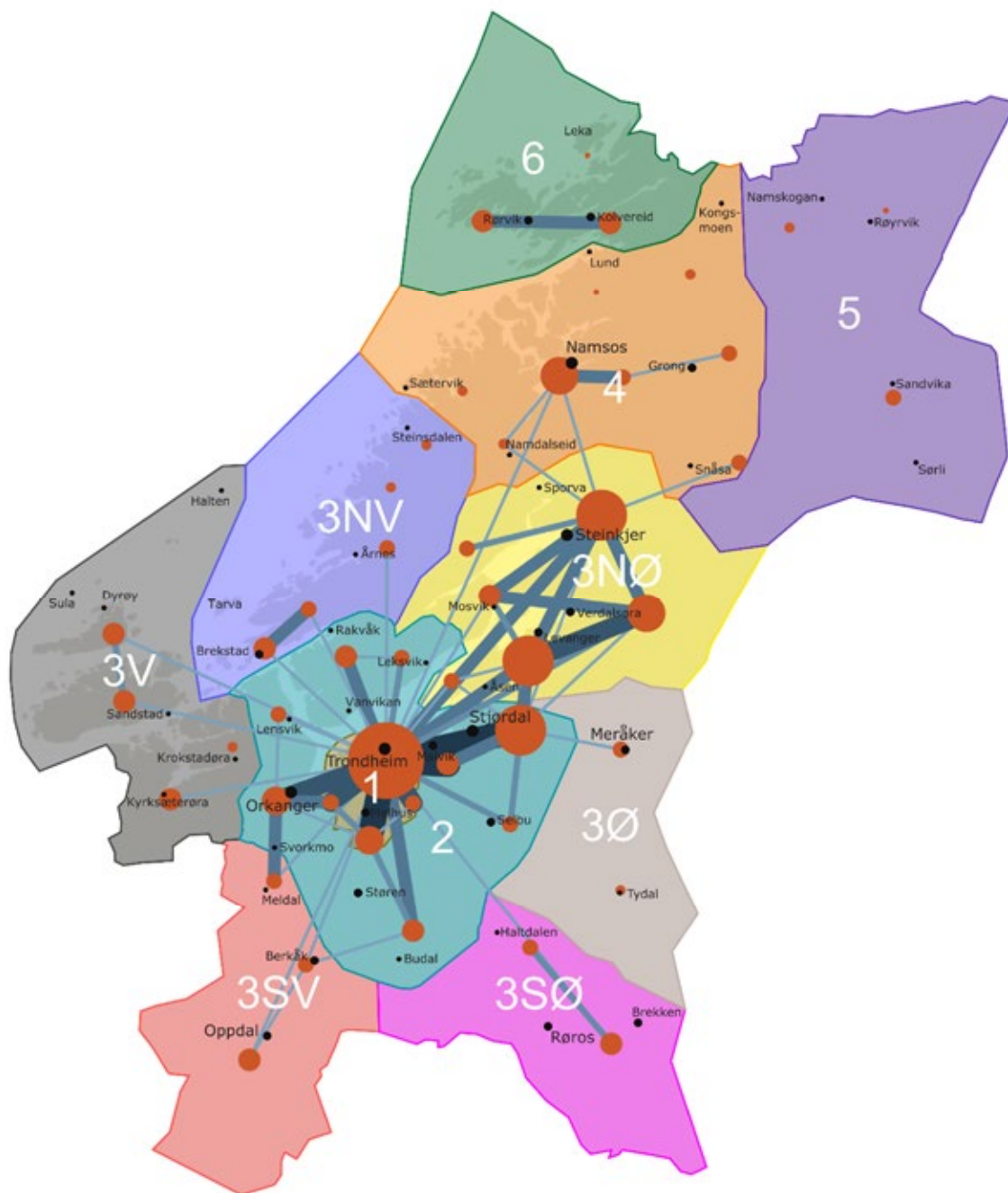
Med unntak av skoleskyss er majoriteten av reisestrømmer med fylkeskommunal kollektivtransport med buss inkludert og kartet gir dermed et godt bilde over dagens viktigste reisestrømmer med buss i Trøndelag.



Figur 25: Anbefalt sonekart med dagens reisestrømmer.

Ved utarbeidelse av det nye sonekartet er det lagt vekt på at korte reiser skal være innad i en sone, mens de lengste reisene skal gå over flere soner.

Det er også lagt vekt på det totale reisebehovet tilknyttet arbeidsreiser, også de som ikke skjer med buss. En visualisering av arbeidspendlingen innad og mellom kommuner uthentet fra SSB tabell 03321 er vist i Figur 26. Merk at reisestrømmene er tegnet ut fra geografisk sentrum i kommunene og ikke faktiske reiser. Dette kartet viser i hovedsak samme mønster som reisestrømmene i Figur 25, med unntak av aksene mellom Steinkjer og Trondheim, hvor en stor andel av pendlingen skjer på Trønderbanen og dermed ikke er med i kartet i Figur 25.



Figur 26: Anbefalt sonekart med dagens arbeidspendling innad (oransje sirkler) og mellom (blå streker) kommuner

Som vist i Figur 26 vil hovedvekten av arbeidspendlingen foregå i sone 1 (Stor-Trondheim), i sone 2 og i sone 3NØ, samt mellom disse sonene.

På neste side følger en beskrivelse av hver enkelt sone.

Sone 1

Sone 1 tilsvarer dagens Stor-Trondheim og inkluderer Trondheim kommune, samt deler av Klæbu, Malvik, Melhus og Skaun kommuner. Det anbefales at sone 1 holdes lik dagens Stor-Trondheim, men at denne sonen utvides i tråd med en eventuell byvekstavtale, gitt at en slik avtale også avklarer finansieringen av utvidelsen.

Sone 2

Utenfor sone 1 er det lagt opp til en pendlersone (sone 2), som dekker de største pendlerstrømmene til Trondheim. Pendlersonen strekker seg fra Stjørdal i øst, Orkanger i vest, Støren i sør og Rakvåg i nord. Det er nødvendig at sone 2 favner om et tilstrekkelig stort område omkring tettsteder som Stjørdal, Orkanger og Støren, slik at korte reiser til disse tettstedene ikke går over mer enn en sone. Dette medfører for eksempel at Budal i Midtre Gauldal er inkludert i sone 2.

Sone 3

Sonene 3 Nord-Øst, Øst, Sør-Øst, Sør-Vest, Vest og Nord-Vest danner en ytre ring rundt sone 2. Dette er områder der reisene hovedsakelig skjer internt i sonene, samtidig som majoriteten av reiser til sone 1 er såpass lange og får derfor en ekstra sonepassing sammenliknet med reiser til sone 1 fra sone 2.

Sone 3NØ

Sone 3NØ inkluderer innherredsbyene og reiser omkring og mellom Levanger, Verdal og Steinkjer vil skje innad i sone 3NØ. Frosta er inkludert i denne sonen. Skole og arbeidspendlingen fra Frosta er delt mellom Levanger og Stjørdal. Frosta ser ut til å ligge nært Trondheim på sonekartet, men i realiteten må reiser til Trondheim gå nordøst via Åsen. Dersom Frosta skulle inkluderes i sone 2, måtte også Åsen inkluderes i sone 2 noe som er uheldig da reisene fra Åsen i hovedsak skjer mot Levanger.

Sone 3Ø:

Reiser omkring Tydal og Meråker vil skje internt i sone 3Ø og krever billett for én sone. Reiser fra sone 3Ø til Selbu/Stjørdal vil kreve billett for to soner, mens reiser til Trondheim vil kreve billett for tre soner.

Sone 3SØ

Reiser omkring og mellom Røros, Brekken, Ålen, Glåmos og Haltdalen vil gå innad i denne sonen og krever billett for én sone. Reiser fra sone 3SØ til Støren (sone 2) vil kreve billett for to soner, mens reiser til Trondheim vil kreve billett for tre soner.

Sone 3SV

Reiser omkring og mellom Oppdal, Berkåk, Rennebu og Meldal vil skje internt i sone 3SV og krever billett for én sone. Reiser fra sone 3SV til Støren eller Orkanger (sone 2) vil kreve billett for to soner, mens reiser til Trondheim vil kreve billett for tre soner.

Sone 3V

Reiser omkring og mellom Hitra, Frøya, Krokstadøra, Kyrksæterøra og Vinjeøra vil skje internt i sone 3V og krever billett for én sone. Reiser fra sone 3V til Orkanger vil kreve billett for to soner, mens reiser til Trondheim vil kreve billett for tre soner. Reiser med hurtigbåt følger egen prismodell. Overgangsreglene vil likevel påvirke reisende med hurtigbåt og det nye sonekartet medfører at det reise lengre til samme pris ved overgang til buss eller ved kjøp av kombinasjonsbilletter.

Sone 3NV

Reiser i områdene på Fosen fra Brekstad til Steinsdalen via Årnes vil skje internt i sone 3NV og vil kreve billett for én sone. Reiser fra sone 3NV til Rissa og Namdalseid vil kreve billett for to soner, mens reiser til Trondheim eller Steinkjer vil kreve billett for tre soner. Reiser med hurtigbåt følger egen prismodell. Overgangsreglene vil likevel påvirke reisende med hurtigbåt og det nye sonekartet medfører at det reise lengre til samme pris ved overgang til buss eller ved kjøp av kombinasjonsbilletter.

Sone 4

Reiser omkring Namsos, fra Sætervik i vest til Snåsa og Harran i øst og fra Namdalseid i sør og til Kongsmoen i nord vil skje internt i sone 4 og vil kreve billett for én sone. Reiser fra sone 4 til Steinkjer eller Kolvereid vil kreve billett for to soner, mens reiser til Trondheim vil kreve billett for fire soner.

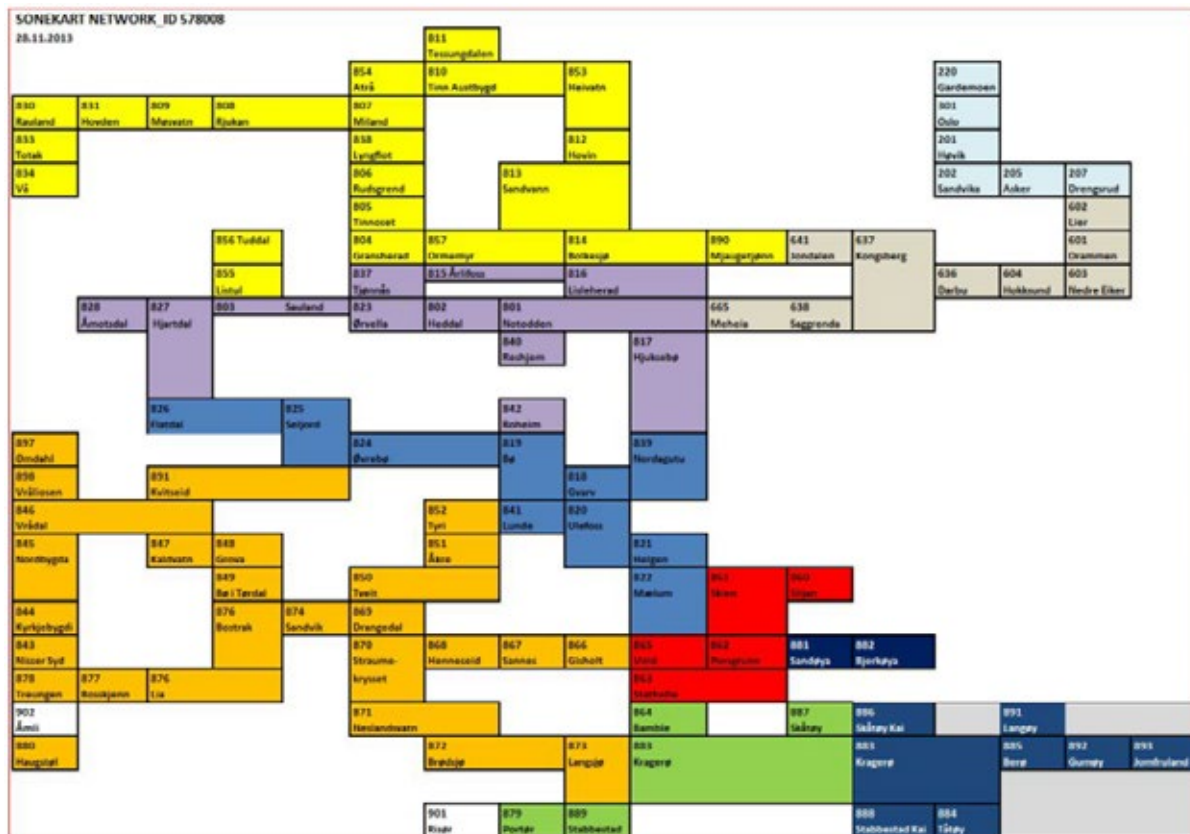
Sone 5

Denne sonen dekker de nordøstligste delene av Trøndelag og reiser i områdene omkring og mellom Namsskogan, Røyrvik, Sandvika og Trones vil kreve billett for én sone. Reiser fra sone 5 til Namsos vil kreve billett for to soner, mens reiser til Steinkjer vil kreve billett for tre soner. Reiser fra sone 5 til Trondheim vil kreve billett for fem soner.

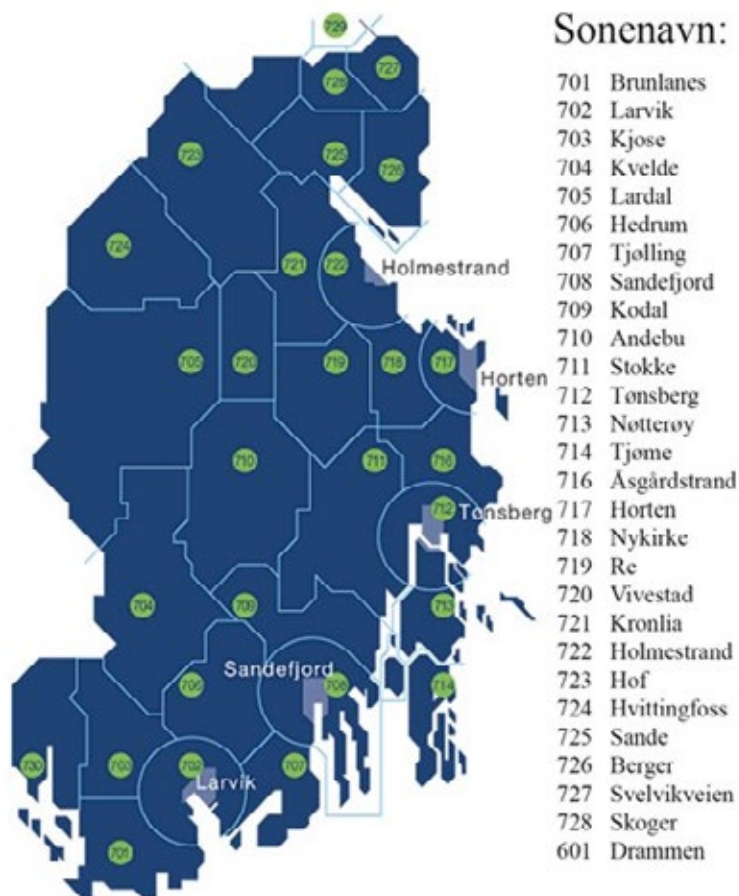
Sone 6

Denne sonen dekker de nordvestligste delene av Trøndelag og reiser i områdene omkring og mellom Ytre Vikna, Røyrvik, Kolvereid og Salsbruket vil kreve billett for i én sone. Reiser til Namsos vil kreve billett for to soner, mens reiser til Steinkjer vil kreve billett for tre soner. Reiser til Trondheim vil kreve billett for fem soner.

Telemark – farte



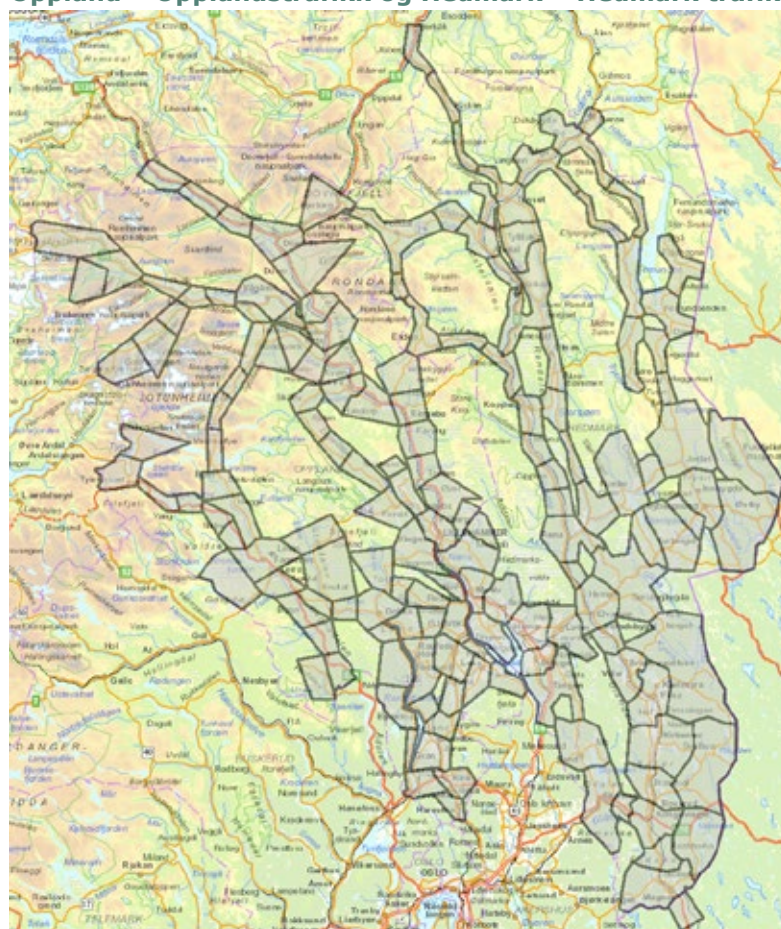
Vestfold – VKT



Østfold – Østfold kollektivtrafikk

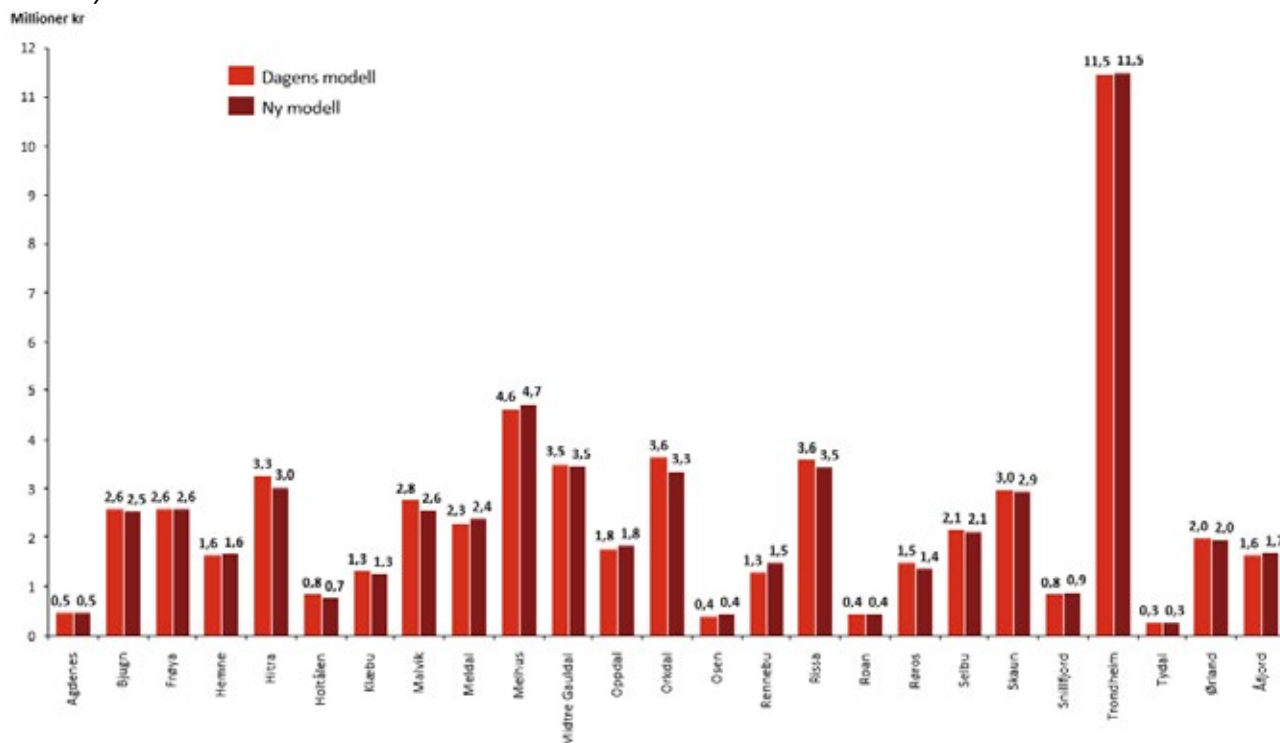


Oppland – Opplandstrafikk og Hedmark – Hedmark trafikk

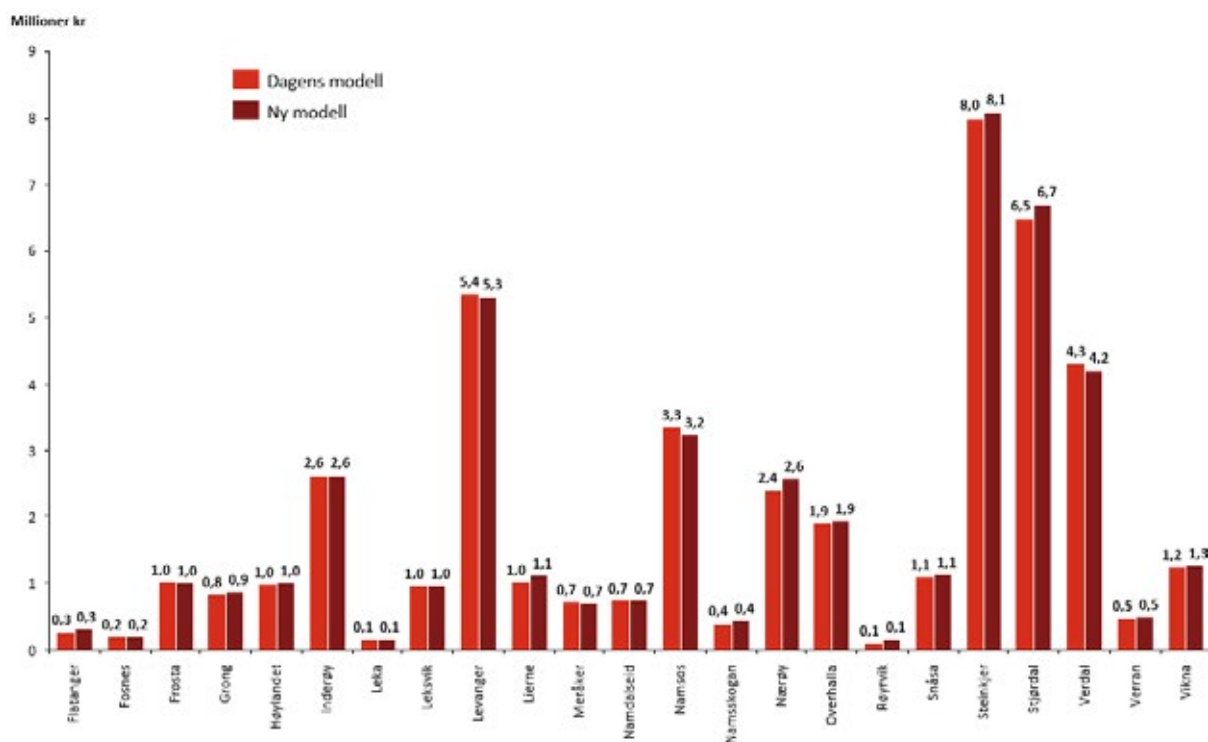


13.4 Vedlegg 4: Endring i kommunenes egenandel til skoleskyss ved overgang til ny modell for skoleskyss

Kommunal egenandel for skoleskyss i Sør-Trøndelag med dagens modell og ny anbefalt modell for skoleskyss:



Kommunal egenandel for skoleskyss i Nord-Trøndelag med dagens modell og ny anbefalt modell for skoleskyss:



13.5 Vedlegg 5: Kundeundersøkelse av periodekortbrukere

UNDERSØKELSE BLANT PERIODEKORTBRUKERE



MARS 2017



Metode:

Datainnsamling: Personlig intervjuing blant bussreisende på holdeplasser rundt Kongens gt., Prinsens gt., Dronningens gt. og Munkegt.

Intervjuene ble gjennomført fra kl. 14.30 – 17.00 på hverdager.

Det var noe dårlig vær i intervjuperioden slik at intervjuene ble gjennomført når været var akseptabelt.

Utvalg:

Totalt antall intervju: 145

Tidspunkt: Intervjuene er gjennomført i uke 11-13 i mars 2017.

Ansvarlig for undersøkelsen: Jarle Gulbrandsen

