

Trøndelag
fylkeskommune



Orientering om mulig takstreduksjon som følge av bompengeforliket

for Trondheimsregionen, 19. februar 2021

BAKGRUNN



Tilleggsavtalen til byvekstavtalen ble signert 20 mars i 2021. Avtalen innebærer at partene i byvekstavtalen bla. vil få 50 mill. kr. årlig til taksttiltak innenfor kollektivtrafikken. Midlene skal benyttes til takstreduksjoner som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen, med tre satsingsområder:

- Pendlertrafikk: Takstreduksjon for å få en overgang fra bil til kollektivtransport på jobbreiser i avtaleområdet.
- Utnyttelse av ledig kapasitet: Øke passasjerbelegget i lavtrafikkperioder for å få flere fritidsreiser over på kollektiv.
- Andre tiltak

ET REGNEEKSEMPEL



- Har ca. 1 mrd. i kostnader og ca. ½ mrd. i billettinntekter
- 10% takstreduksjon = 50 mill. pr. år
- 0,4 i priselastisitet (dvs. 10% takstkutt = 4% trafikkøkning)
- 4% inntektsvekst = 20 mill.
- 4% kostnadsvekst = 40 mill.

ET REGNEEKSEMPEL



Det vil si at 10% takstreduksjon kan forventes å medføre:

- 50 mill. i inntektsreduksjon fra takstreduksjonen
- 20 mill. i inntektsøkning fra trafikkveksten
- 40 mill. i kostnadsvekst fra trafikkveksten
- 70 mill. i estimert økonomisk totaleffekt

UTREDNING AV URBANET/TØI



Mål: Tiltak som gir størst effekt på nullvekstmålet.

1. Vesentlig reduksjon i takster for barn og unge (0-20 år)
2. Utvidelse av sone A for kollektivbilletter til å gjelde hele byvekstavtaleområdet
3. Utvidet overgangstid for helg og etter kl. 17:00 på hverdag for Trondheim
4. Generell takstreduksjon
5. Samordning av billettering mellom buss og tog innenfor byvekstområdet
6. Redusert takst for barn i følge med voksne på hverdager
7. Utvidet gyldighetstid for billett utenfor rushtid

NY SITUASJON = NYE SPØRSMÅL



1. Hvordan vil trafikkbildet se ut etter pandemien?
2. Har vi funnet nye måter å nå nullvekstmålet på?
3. Hvilke taksttiltak kan redusere bilbruken på kort sikt?
4. Hvilke taksttiltak kan redusere bilbruken på lengre sikt?

KUs VEDTAK



- Det innføres ikke taksttiltak så lenge det er lokale eller nasjonale restriksjoner overfor kollektivtrafikken.
- Det utformes to tiltaksplaner:
 1. 100 mill. kr. avsette til en kortsiktig tiltaksplan for raskest mulig å komme opp til den nye «normalen» etter pandemien.
 2. 400 mill. kr. avsettes til en langsiktig tiltaksplan for å oppnå nødvendig kollektivandel til å holde nullvekstmålet over tid.

Langsiktige tiltak testes i mindre skala før gjennomføring.

ANBEFALT FRA TØI/URBANET



Tiltak med størst forventet effekt på nullvekstmålet:

- Konkurransflater på pendlerstrekninger
- Tiltak overfor grupper med høy prisfølsomhet
- Tidsdifferensierte takster for å utnytte lavtrafikkperioder

KORTSIKTIGE TILTAK, FRA AtB

KAMPANJER:

Gjenskape følelsen av trygghet (mht smitte) knyttet til å reise sammen

Bryte uønskede reisevaner f.eks. gjennom målrettede/tids-avgrensede rabatter på eksisterende produkter

ENKLE TILTAK, RASK IMPLEMENTERING

Harmonisering av barnebillett fra 4-16 år til 6-18 år

Justering av takst på eksisterende produkter.

TILTAK SOM KREVER UTVIKLING

Tilby nye billettprodukter bedre tilpasset veksling mellom jobb/hjemmekontor

Tilby integrerte produkter (f.eks. buss+elsykkel+sparkesykkel) for å dekke et bredere mobilitetsbehov

TILTAK SOM KREVER UTREDNING/PILOTER

Billettprodukter som f.eks. gjennom dynamiske priser gir insentiver til å utnytte tilgjengelig kapasitet bedre.



ENKLE TILTAK, RASK IMPLEMENTERING

ENDRE GRENSEN
FOR BARNE-
BILLETT
FRA 4 – 16 ÅR
TIL 6 – 18 ÅR

BAKGRUNN

Trøndelag har 16 år som øvre aldersgrense for barnebillett, resten av landet har 18 år.

Det skaper utfordringer for tilreisende og bruk av gjennomgående billetter pga ulike aldersgrenser f.eks. mellom tog og buss

EFFEKT

Billigere kollektivreiser for unge 16-18 år stimulerer til økt bruk av kollektivt til fritidsreiser, noe som gir bedre utnyttelse av kapasitet.

Billigere kollektivreiser for barnefamilier gjør det mer attraktivt å velge bort bilen

Reisevaner som etableres som ung tas med videre inn i voksenlivet.



TILTAK SOM KREVER UTVIKLING

NYE PRODUKTER
SOM TREFFER
BEDRE FOR DE
SOM REISER
KOLLEKTIVT
JEVNLIG, MEN
IKKE OFTE

BAKGRUNN:

Økt bruk av hjemmekontor
gjør tradisjonelle
periodeprodukter mindre
attraktive, samtidig som prisen
på enkeltbilletter gjør bilen til
et enkelt valg for
«kontordagene».

Noe dager er mer attraktive
«hjemmekontordager».

EFFEKT:

De som i større grad enn
tidligere velger å jobbe
hjemme deler av arbeidsuka,
velger å reise kollektivt til
jobb.



LANGSIKTIGE TILTAK



1. Konkurransflater på pendlerstrekninger
(Krevende)
2. Tiltak overfor grupper med høy prisfølsomhet
(Fritidsreiser, enkeltbilletter, ungdom og studenter)
3. Tidsdifferensierte takster for å utnytte ledig kapasitet
4. Utvidelse av sone A for buss og tog

TIDSDIFFERENSIERTE TAKSTER

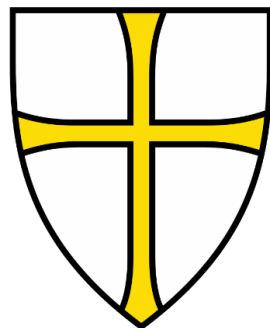


- 30% rabatt i lavtrafikk = 10,5% vekst/ 3,5 mill. reiser.
- Redusert takst gir ca. 14% inntektsreduksjon (64 mill.)
- Hvis det er mulig å redusere kapasiteten i rush iht redusert etterspørsel kan kostnadene reduseres 8,5% (78 mill.)
- Potensial for kr. 14 mill. i redusert tilskuddsbehov.

UTVIDELSE AV SONE A OG SAMKJØRING AV TAKSTENE



- Kombinasjonen med å utvide takstzone A og inkludere tog vil potensielt påvirke 500.000 passasjerer (TØI).
(Av drøyt 30 mill. reiser totalt i Stor-Trondheim)
- Pris på en togreise fra Trondheim til Værnes vil bli redusert fra kr. 94,- til kr. 40,-, også for de som allerede reiser.
- Viktig å unngå samme effekt for de ca. 1 mill??? reisene på flybuss Trondheim – Værnes, som i dag betaler kr. 159,-.



Trøndelag fylkeskommune

trondelagfylke.no | fb.com/trondelagfylke