



Arkivnr: 2014/15892-2

Saksbehandlar: Tom Arne Steinstad

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		13.05.2014
Fylkesutvalet		20.05.2014
Fylkestinget		11.06.2014

Endring i sonestruktur

Samandrag

Innanfor kollektivtransport er det store forskjellar mellom reisande i Sone Bergen og reisande i distriktet. Kundar i Bergensområdet kan reise innanfor minstetakst, men utanfor Sone Bergen er det framleis svært mange små soner. Den gjeldande strukturen utanfor Sone Bergen er komplisert både for kundar og tilsette, og dessutan lite framtidsretta med tanke på mobilbillettar og andre salskanalar.

Det er gjennomført ei utgreiing med analysar av ulike modellar for ny sonestruktur. 3 modellar er nærare utgreid, modellar 1, 2a, 2b. Fylkesrådmannen legg med dette fram si tilråding, samt plan for innføring.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget vedtek modell 2a som ny sonestruktur i Hordaland.
2. Ny sonestruktur vert innført frå 01.02.2015

Johnny Stiansen
Fung. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
Fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg: Utredning ny sonestruktur

Fylkesrådmannen, 29.04.2014

Bakgrunn

I samband med at Utviklingsplanen for Skyss – Rullering 2012 blei vedteken, blei forenkla sonestruktur for heile Hordaland definert som eit prioritert tiltak for å fremje vekst i kollektivtrafikken. (Fylkestinget mars 2012). På grunnlag av dette vedtaket blei det hausten 2013 etablert eit prosjekt i Skyss med målsetting og mandat. Fylkesrådmannen viser til utgreiing som ligg ved saka.

Den gjeldande sonestrukturen består av kring 370 soner. I Bergen blei det gjort ei sonesamanslåing i 2007 (Sone Bergen). Kundar i Bergensområdet reiser såleis innanfor minstetakst, men utanfor Sone Bergen er det framleis svært mange små soner. Det høge talet på soner utanfor Sone Bergen gjer at sonestrukturen er tilnærma lik avstandstakst, der ein betaler per kilometer. Ei slik tilnærming er rettferdig og sikrar inntekter for fylket, men den har ført til større forskjellar mellom reisande i Sone Bergen og reisande i resten av fylket. Utanfor Sone Bergen er den gjeldande strukturen komplisert både for kundar og tilsette, og dessutan lite framtidssretta med tanke på mobilbillettar og andre salskanalar.

Endringane som blei innførte i 2007 har ført til at ein stor del av reisene i Hordaland skjer innanfor minstetakst, for det meste innanfor Sone Bergen. Heile 88 % av alle inntekter er frå reiser med minstetakst i dagens modell.

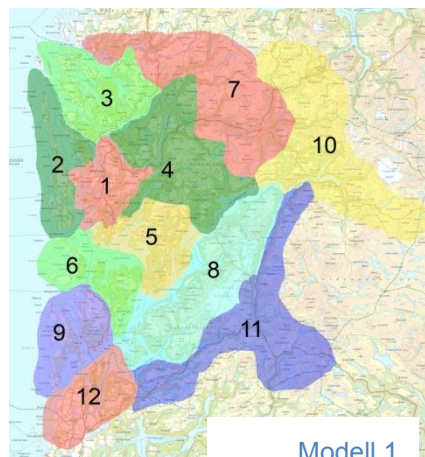
Dette betyr at ny sonestruktur i Hordaland, vil ha avgrensa effekt på inntektene.

Det er utarbeidd eit sett med kriterium som prosjektet reknar for å vere svært viktige i vurderinga av nye modellar. Desse kriteria er: (1) fremjar vekst i talet på reisande, (2) rettferd, (3) lett å bruke/forstå, (4) økonomi, (5) talet på korte reiser med eitt sonehopp, og (6) inga endring av dagens Sone Bergen.

I prosessen har det kome fram fleire ulike forslag til modellar. Ut frå kriteria som er skildra over, har tre modellar blitt valde ut for grundigare analyse.

Modell 1

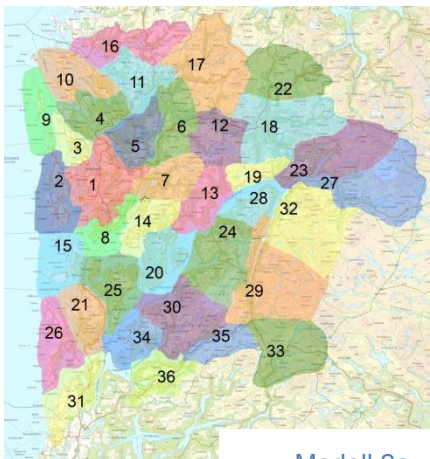
Modellen består av 12 store soner. Sone Bergen står fast som i dag, og det blir etablert store soner i resten av fylket. Storleiken på sonene tilseier av svært få reisande vil få meir enn éi sonepassering. Dette gjer det enkelt for kundane. Modellen skapar utfordringar når det gjeld "opplevd rettferd". Fleire reisande kan reise langt for minstetakst inne i ei sone, medan andre reisande vil måtte betale ein høgare pris for korte reiser over sonegrensar. Dette er søkt bøta på ved å gi 50% rabatt ved første sonepassering (prishopp). Få soner fører òg til utfordringar når det gjeld prising av lange strekningar, sidan prisen vil mykje lågare enn dagens pris.



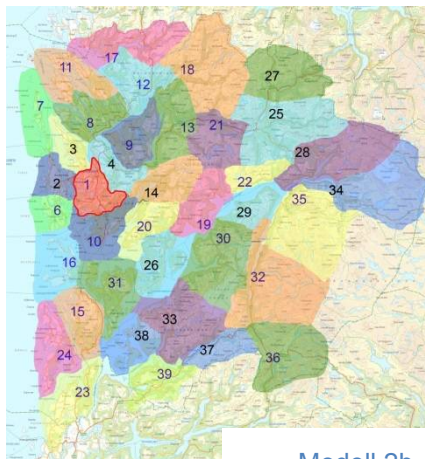
bli

Modell 2a og 2b

Begge modellane tek utgangspunkt i dagens modell, også med ein kraftig reduksjon i talet på soner. Modell 2a består av 36 soner og ei vidareføring av Sone Bergen. Modell 2b består av 38 soner og ei restrukturering av Sone Bergen. Liksom modell 1 ligg det òg i desse modellane utfordringar når det gjeld rettferd. Dette er løyst ved å fjerne det første prishoppet. Det vil seie at kundar kan reise mellom to soner til minstetakst og først få eit prishopp ved to sonepassingar. Dette prinsippet svarar til den eksisterande sonemodellen. Dette vil gi eit noko større inntektstap (Modell 2a) samanlikna med modell 1. Modell 2b er konstruert mellom anna for å avgrense inntektstapet, men er lite aktuell ettersom modellen bryt med eit av kriteria.



Modell 2a

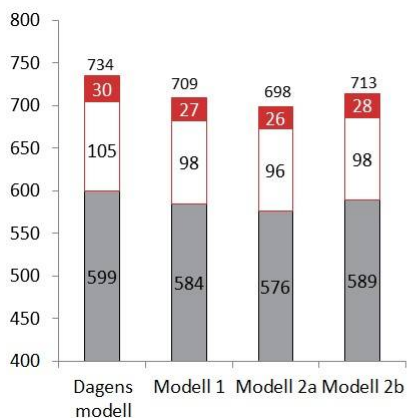


Modell 2b

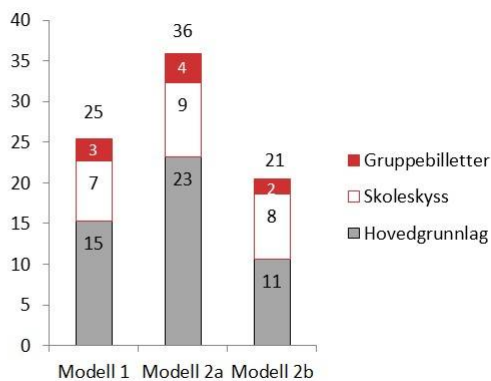
Verknaden for de reisande er oppsummert i rapporten. Fylkesrådmannen viser til den.

Økonomiske analysar

Det er gjort ei økonomisk analyse i samband med valet av ny sonestruktur. Analysane samanliknar dagens sonestruktur med dei tre ulike modellane ned på enkeltreisenivå. Resultata viser at alle modellane gir mindre inntekter for Skyss (nedgang på 3–5 %). Modell 2a har størst nedgang, med 36 millionar kroner mindre i inntekter, medan modell 2b har minst differanse med ein nedgang på 21 millionar kroner.



Totalinntekter per modell samanlikna med dagens modell fordelt på hovudinntektskjelder

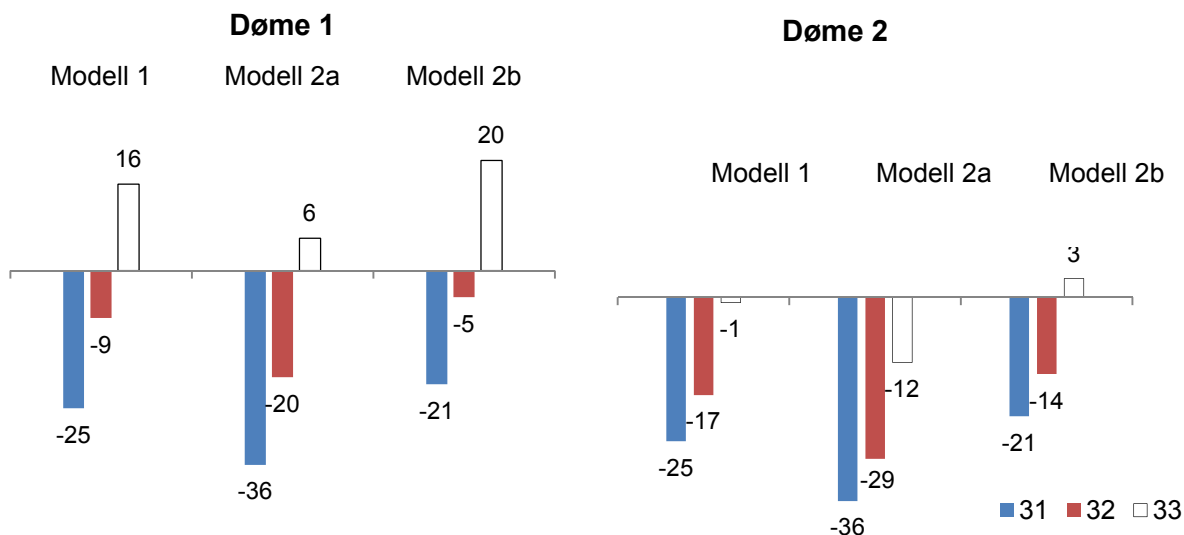


Inntektstap per modell samanlikna med dagens struktur

Dekning av inntektstap

For å dekke bortfallet av inntekter må ein enten auke budsjettet eller auke inntektene ved ein takstauke.

Det er òg gjort ei sensitivitetsanalyse for kvar modell der ein har simulert kor mykje Skys må auke billettprisane for å kompensere for reduserte inntekter. I analysen har ein sett på endringa i totalinntekter ved endra minstetakst. Grafane under viser ei endring i totalinntekt ved ein auke på høvesvis 1 og 2 kroner i minstetaksten. Dette svarar til ein minstetakst på 32 og 33 kroner i 2014-prisar. I døme 1 aukar prisen på periodebillettar med same prosent som enkeltbillettar, i døme 2 er prisen på periodebillettane uendra. Første søyle viser uendra takst.



Tunge strekningar

Det er gjort ein analyse av tunge strekningar, det vil seie alle strekningar med ei omsetning på meir enn 500.000. Tabellen under viser ei oversikt over alle tunge strekningar og samanliknar

dagens pris med prisane etter dei nye modellane. Analysen viser at bortimot alle trafikkunge strekningar vil få ein reduksjon i prisen ved modell 2a. Med denne modellen vil heile 98 % av alle reisande reise for minstetakst.

Inntekter	Strekningar, dagens modell				Prisar EnkeltSkyss vaksen				Prisar PeriodeSkyss vaksen Buss			
	Til	Namn på sone	Frå	Namn på sone	Dagens	Modell 1	Modell 2a	Modell 2b	Dagens	Modell 1	Modell 2a	Modell 2b
5 549 234	118	OS	110	BERGEN	47	44	29	58	855	750	690	795
4 895 425	230	KNARVIK	110	BERGEN	39	44	29	58	795	750	690	795
3 127 977	230	KNARVIK	114	Bergen Sør (S114)	39	44	29	58	795	750	690	795
2 358 025	134	JUVIK	110	BERGEN	39	44	29	29	795	750	690	690
2 261 838	118	OS	114	Bergen Sør (S114)	39	44	29	58	795	750	690	795
2 039 706	134	JUVIK	121	BERGEN Vest (S121)	29	44	29	29	690	750	690	690
1 687 440	173	NORHEIMSUND	110	BERGEN	136	44	58	87	1 665	750	985	1 190
1 682 799	134	JUVIK	114	Bergen Sør (S114)	39	44	29	29	795	750	690	690
1 336 115	230	KNARVIK	111	Bergen Nord (S111)	29	44	29	29	690	750	690	690
1 258 152	118	OS	111	Bergen Nord (S111)	47	44	29	87	855	750	690	1 190
1 201 037	410	ODDA	110	BERGEN	198	73	116	145	2 310	1 095	1 970	1 985
1 188 509	135	RAVNANGER	110	BERGEN	47	44	29	29	855	750	690	690
1 177 631	129	ÅGOTNES	110	BERGEN	47	44	29	29	855	750	690	690
1 107 720	124	FJELL	110	BERGEN	39	44	29	29	795	750	690	690
1 022 642	124	FJELL	121	BERGEN Vest (S121)	29	44	29	29	690	750	690	690
982 882	129	ÅGOTNES	121	BERGEN Vest (S121)	39	44	29	29	795	750	690	690
926 519	563	SAGVÅG	550	LEIRVIK	39	29	29	29	795	690	690	690
906 180	679	SVORTLAND	550	LEIRVIK	76	29	29	29	1 165	690	690	690
896 745	135	RAVNANGER	114	Bergen Sør (S114)	47	44	29	29	855	750	690	690
866 017	135	RAVNANGER	121	BERGEN Vest (S121)	39	44	29	29	795	750	690	690
831 352	118	OS	117	SØFTELAND (S117)	29	44	29	29	690	750	690	690
821 077	125	SKOGSVÅG	110	BERGEN	47	44	29	58	855	750	690	795
725 617	174	ØYSTESE	110	BERGEN	142	44	58	87	1 780	750	985	1 190
640 169	121	BERGEN Vest (S121)	118	OS	47	44	29	58	855	750	690	795
556 671	126	KLOKKARVIK	110	BERGEN	56	44	29	58	960	750	690	795
534 216	129	ÅGOTNES	114	Bergen Sør (S114)	47	44	29	29	855	750	690	690
508 835	261	LINDÅS	230	KNARVIK	67	29	29	29	1 065	690	690	690

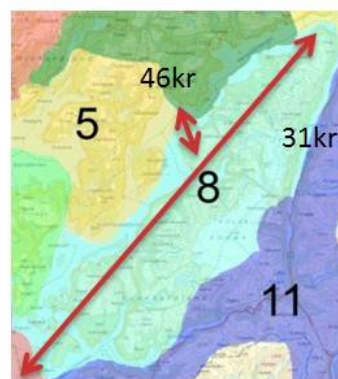
Strekningar som er markerte med raudt er strekningar med ein prisauke på 20 % eller meir samanlikna med dagens pris, medan strekningar som er markerte i grønt er dei med ein prisreduksjon på 20 % eller meir samanlikna med dagens pris.

Dilemma

Valet av ny sonestruktur fører med seg eit dilemma når det gjeld det enkle/rettfærd i høve til tapte inntekter. Ein ny sonestruktur er meint å skulle gjere det enklare og meir forståeleg for kundane. På den andre sida vil dette få konsekvensar for inntektene til Skyss. Færre soner vil føre til mindre inntekter.



Ved enklare løysingar vil storleiken på kvar sone auke. Få soner gir relativt store sonehopp for å kompensere for bortfallet av inntekter. Dette er illustrert i figuren. Kundane kan reise svært lange strekningar til minstetakst innanfor sone, men når ein kryssar sonegrensa går prisen opp med 50 % sjølv på korte turar (døme modell 1).



Fylkesrådmannen si tilråding

Basert på den interne utgreiinga tilrår fylkesrådmannen at modell 2a blir innført. Etter fylkesrådmannen si vurdering kan det estimerte inntektsbortfallet la seg finansiera gjennom ein moderat takstjustering. Fylkesrådmannen vil kome attende til dette i samband med budsjetthandsaminga for 2015.

Fylkesrådmannen bygger sin konklusjon på at modell 2a er den modellen som best støttar opp under måla i kollektivstrategien.

- Denne modellen vil representere ei vesentleg forenkling for kundane, og vil såleis auke kundetilfredsheita og gjere det enklare å reise kollektivt
- Alle kundar i heile fylket kan reise langt før første sonehopp, noko som er rettferdig og vil gjere kollektivtransport meir attraktivt
- Byggjer opp under strategien om å satse på trafikkunge strekningar
- Gjer det enklare å innføre salskanalar som t.d. mobilbillett i heile fylket
- Ingen kundar får dyrare reiser som følgje av modellen, og lengre reiser blir vesentleg rimelegare
- 2 kroner høgare minstetakst, kombinert med tilsvarande justert periodekort/takst gjev økonomisk balanse

Gjennomføring

Prosjektet har funne at alle dei føreslegne løysingane let seg gjennomføre teknisk sett, og fylkesrådmannen tilrår at den nye sonestrukturen blir lansert 1.2.2015.

Desse hovudelementa blir gjennomførte:

- etablering av sonestruktur på detaljnivå
- teknisk oppdatering av billetteringssystem og andre interne kundesystem

- forhandle fram avtaler med samarbeidspartnarar dersom det er relevant
- opplæring og informasjon til operatørar
- eventuelt utvikle nye salskanalar utanfor Sone Bergen
- eventuelt gjennomføre møte og forankring med relevante interessentar
- marknadsføring og lansering