

# Tilleggsutredning

Modell - Hordaland, en takstsone

Bergen 19.05.2014



# Oppsummering

## - Innføring av en takstzone i hele Hordaland

---

- Fordeler

- Enkelt å bruke og forstå
- Enkelt salg av billetter i alle salgskanaler
- Lavere innkjøps- og driftskostnader
- Betydelig lavere kostnader for reisende over lengre reiser

- Ulemper

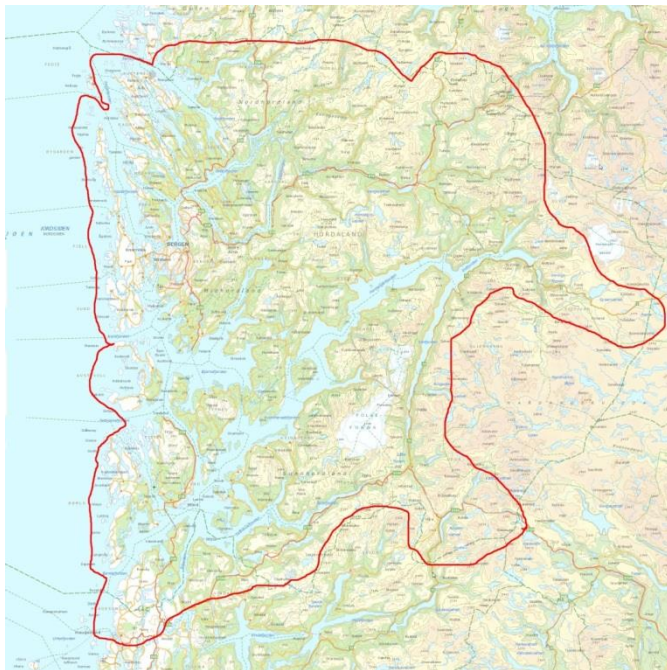
- Reduserte inntekter for Skyss
  - Alle soneinntekter bortfaller
  - Overgangsordning enkeltbillett bortfaller – betydelige økonomiske konsekvenser
  - Tapte inntekter fra hurtigbåt der det går parallelle busser
- Forventet betydelig økning i kostnader
  - Økte transportkostnader
  - Økt utbetaling til samarbeidsaktører
- Endrer rammebetingelser for kollektivtransport
  - Endrer konkurranseforhold mellom offentlige og private aktører
  - En sone vil kunne oppfattes som særdeles gunstig på lange reiser kontra forholdsvis dyrt på korte reiser
  - Støtter ikke opp om mål og strategier fra kollektivstrategien



# Økonomiske analyser

## - Hordaland, en sone – Utvalgte strekning og Pr sonepassering

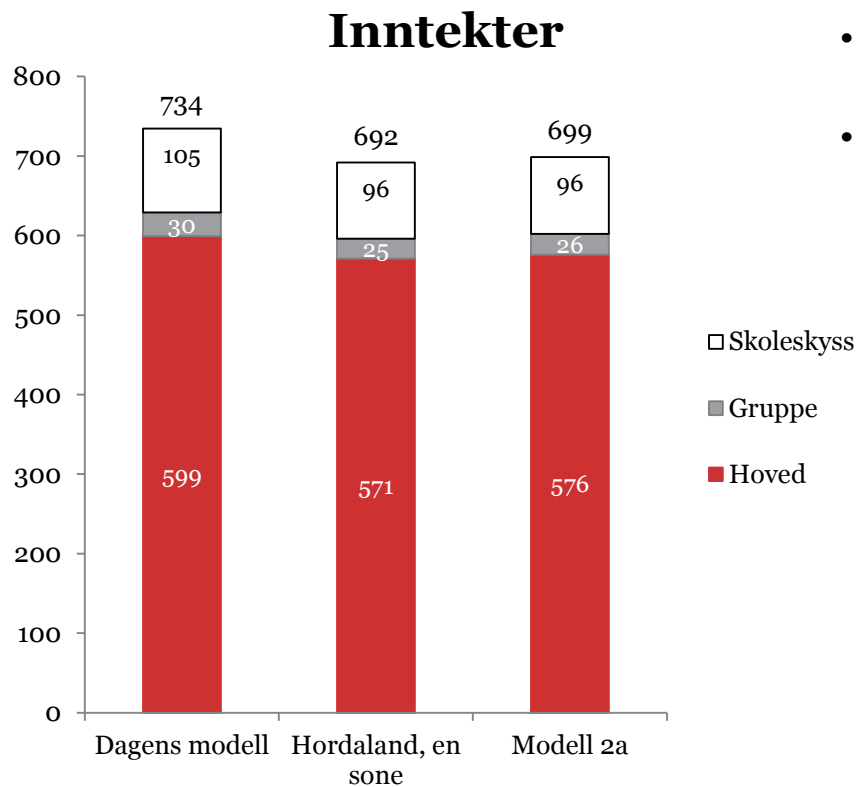
Strekninger dagens modell				Priser EnkeltSkyss Voksen			Priser PeriodeSkyss Voksen Buss		
Til	Navn sone	Fra	Navn sone	Dagens	En sone	Modell 2a	Dagens	En sone	Modell 2a
173	NORHEIMSUND	110	BERGEN	136	29	58	1665	690	985
410	ODDA	110	BERGEN	198	29	116	2310	690	1970
174	ØYSTESE	110	BERGEN	142	29	58	1780	690	985
525	ROSENDAL	410	ODDA	94	29	58	1335	690	985
131	RONG	110	BERGEN	67	29	58	1065	690	985
243	MANGER	110	BERGEN	76	29	58	1065	690	985



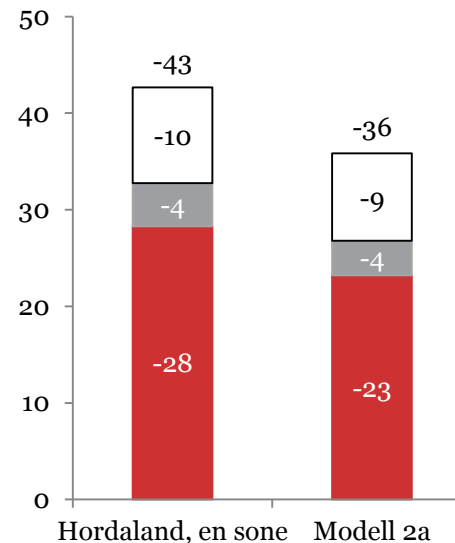
- Tabellen viser tunge strekninger med forskjell i pris mellom modell 2a og Hordaland, en sone.

- En pris i hele Hordaland
- Modellen fraviker fra alle tidligere prismodeller i Hordaland hvor reiselengde påvirker prisen en betaler

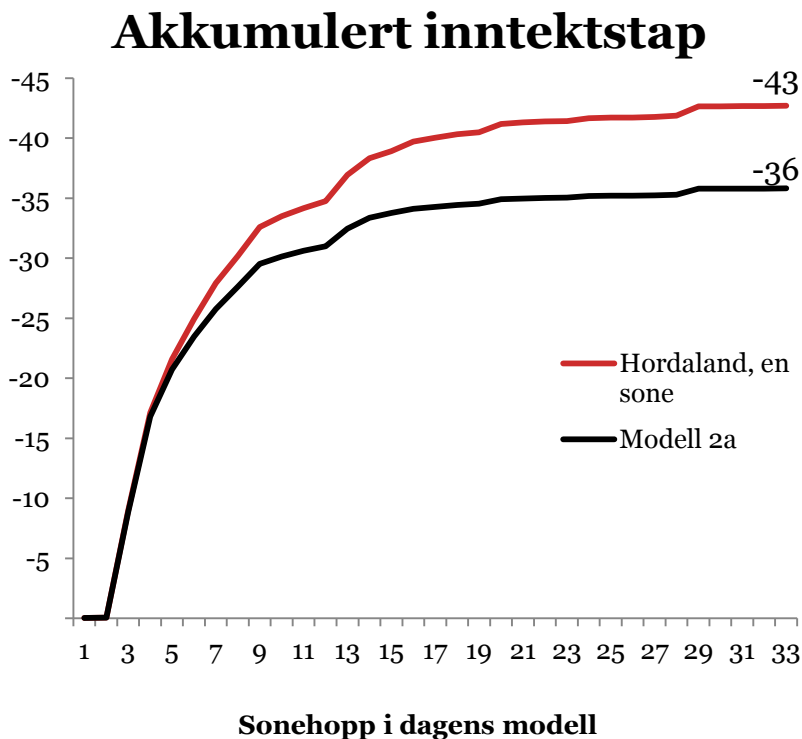
# Økonomisk analyse (forts...)



- Ved en sone i hele Hordaland vil inntekten, målt i 2013 tall, være 692 millioner.
- Dette tilsvarer et inntektstap på 43 millioner, sammenlignet med dagens modell.
- Sammenlignet med anbefalt modell vil inntektstapet være 7 millioner høyere.
- En sone i hele Hordaland vil imidlertid medføre at lange reiser blir svært rimelig og dette kan medføre en rekke uønskede følger. Disse er nærmere belyst på de neste sidene.



# Økonomisk analyse (forts..)



## Akkumulert inntektstap

- Avviket vil være størst på reiser mellom 3-14 sonehopp. Dette skyldes en kombinasjon mellom stor endring i pris og relativt høyt antall reiser.
- Reisende som i modell 2a fikk det billigere vil i denne modellen få det enda billigere.

## Momenter ikke diskutert i hovedrapport

- Dersom hele Hordaland blir en sone vil kundene fritt kunne reise rundt i hele fylket for minstepris. I prinsippet vil kundene da kunne reise fritt innenfor 24 timer. Dette vil ha betydelige økonomiske konsekvenser (se neste side for beskrivelse prinsipper overgang)

# Overgang enkeltbilletter

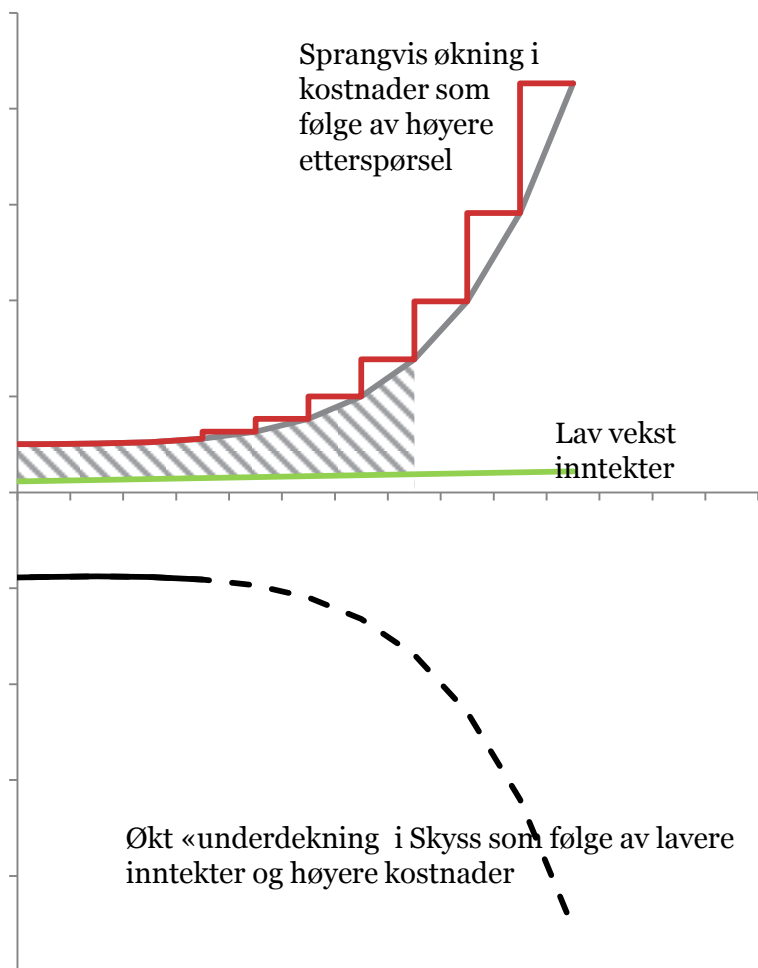
## - prinsipper og konsekvenser

---

- I dagens sonestruktur og i andre kjente sonemodeller har en følgende prinsipp for overgang på enkeltbillett:
  - Billetten er gyldig for én reise, med overgang innen overgangstiden i de sonene billetten gjelder for
  - Overgangstiden innenfor en sone settes tilsvarende maks reisetid innenfor sonen
  - For billetter gyldig i mer enn en sone blir det lagt til et gitt antall minutter ut fra hvor mange soner billetten gjelder for
- Ved en stor sone for hele Hordaland vil konsekvensene bli at kundene fritt kan reise rundt i hele fylket for minstepris
  - Maks reisetid innenfor en sone i Hordaland er tilsvarende reisetid på lengste reisestrekning innenfor sonen – dette medfører at i prinsippet vil kundene kunne reise fritt innenfor driftsdøgnet/24 timer uten å betale for overgang
  - . Dette vil kunne redusere inntektene fra periodebilletter og overgangsordninger betydelig.

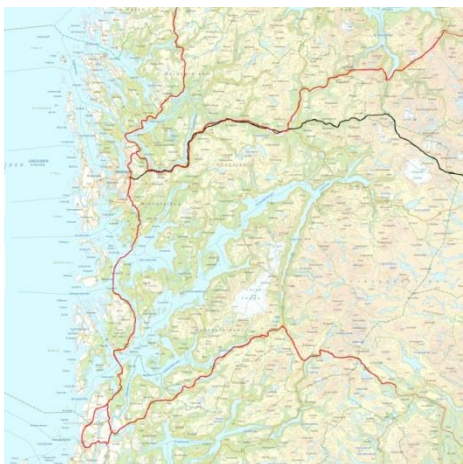


# Mulige uønskede konsekvenser av innføring av en sone



- En sone vil være et unikt tilbud som etter det Skyss erfarer, ikke finnes i denne utstrekning andre steder. Dette kan medføre en del konsekvenser som vi i dag ikke er i stand til å kvantifisere med høy sikkerhet.
- Effekten kan bli som illustrert i figur til venstre. Våre kapasitetskostnader vil kunne øke kraftig som følge av økt etterspørsel. Kostnadsøkningen knytter seg i hovedsak til kjøp av flere vogner og økte kostnader til bussjåfører.
- Inntektene øker kun marginalt siden veksten vil skje på lange reiser og «underdekning» i Skyss vil kunne øke betydelig utover initialt fall i inntektene på 43 millioner kroner. I tillegg kan vi oppleve ytterligere fall i inntekter fra redusert salg av periodebilletter og overgangsbilletter.

# Konsekvenser av innføring av en sone (forts...)



NSB - Lokaltog  
Norway bussekspress  
Bergen – Voss – Gudvangen  
Bergen – Haugesund –  
Stavanger  
Etne – Odda – Røldal  
Bergen –  
Ålesund/Trondheim

## ***Samarbeidspartnere (pkt 5.1. Hovedrapport)***

- I 2013 kompenserte Skyss sine samarbeidspartnere med ca 24 mkr . Økt volum vil øke krav om kompensering fra våre samarbeidspartnere. Vi har i dag ikke tilstrekkelig kunnskap til å estimere denne kostnadsøkningen.
- Det må imidlertid forventes en betydelig økning i antall reisene med en sone pris. Videre forventes det at kunder som i dag bruker andre transportmidler hvor Skyss har ansvar – som hurtigbåter og ferjer - vil kreve prisreduksjon.

## ***Endring i rammebetingelser for transportnæringen***

- Betydelig lavere priser på lange reiser vil kunne endre rammevilkår og konkurranseforhold i hele kollektiv næringen.



