Prosjekt ny pris- og betalingsmodell

23.03.2021

Møte med Viken fylkeskommune

Agenda

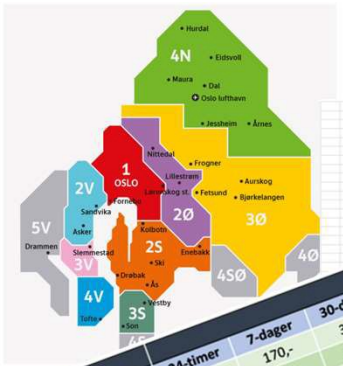
1. Arbeid med pris
2. Prosjektets formål
3. Innsikt
    - Erfaringsutveksling med andre PTA'er
    - Rammebetingelser
    - Prisens rolle
    - Prismodeller
4. Prosjektstatus

Kollektivreisende i Viken og Oslo må i dag forholde seg til tre ulike pris- og sonestrukturer for lokal kollektivtransport i tillegg til at staten med togoperatør har et eget prissystem.

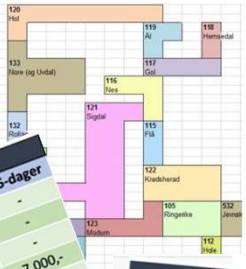
Det er en rekke ulike salgs- og distribusjonsløsninger tilgjengelige for de kollektivreisende.

Oslo kommune og Viken fylkeskommune ønsker dermed å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt, og har derfor bedt Ruter, Brakar og ØKT om å utrede en ny felles pris- og betalingsmodell.

Utredningen skal være ferdig i løpet av 2021.



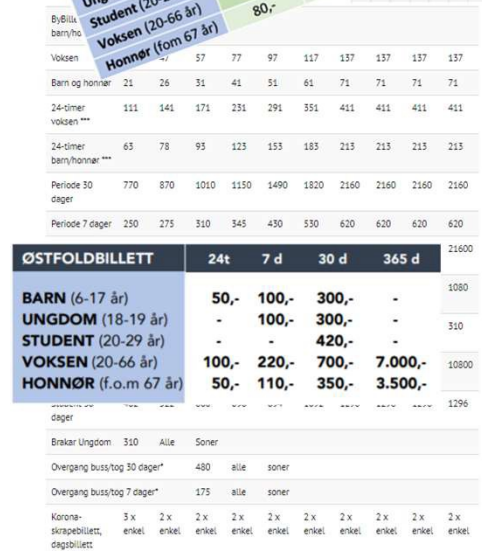
	24-timer	7-dager	30-dager	365-dager
Hvalerferga	80,-	170,-	300,-	-
Periodebillett	-	170,-	300,-	-
Barn (6-17 år)	-	-	420,-	-
Ungdom (18-19 år)	160,-	340,-	700,-	7.000,-
Student (20-29 år)	80,-	170,-	350,-	3.500,-
Voksen (20-66 år)				
Honnør (fom 67 år)				



Velg billett for å se priser

- Enkeltbillett
- Periodebillett
- Nedre Glomma-kortet
- Reisepenger
- BuzzBilli (for skole og barnehager)
- Hvalerferga
- Linje 9
- VY3 og VY6
- Flex
- Fellesbillett buss/tog

SONE	1	2	3	Nedre Glomma	Billett-app
BARN (6-17 år)	20,-	25,-	30,-	15,-	15,-
VOKSEN (18-66 år)	40,-	50,-	60,-	25,-	30,-
HONNØR (f.o.m 67 år)	20,-	25,-	30,-	15,-	15,-

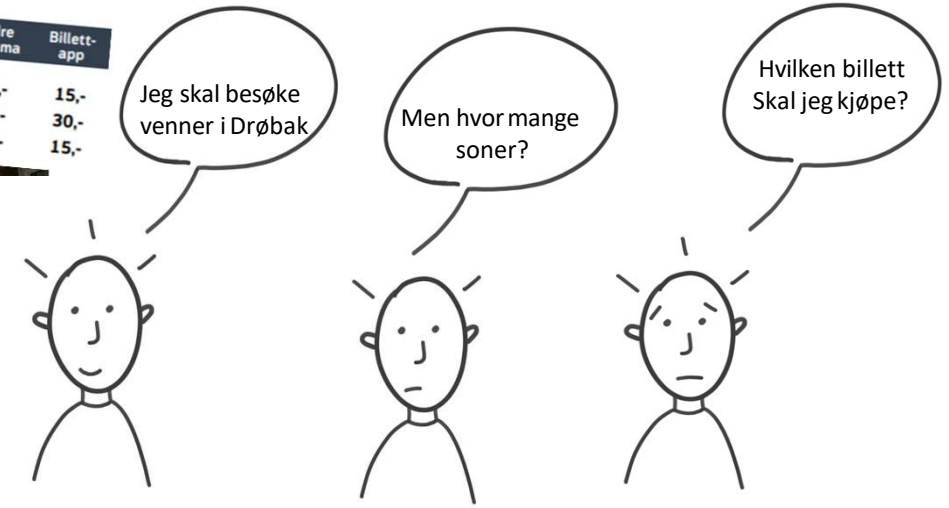


Voksen		57	77	97	117	137	137	137	137	
Barn og honnør	21	26	31	41	51	61	71	71	71	71
24-timer voksen ***	111	141	171	231	291	351	411	411	411	411
24-timer barn/honnør ***	63	78	93	125	153	183	213	213	213	213
Periode 30 dager	770	870	1010	1150	1490	1820	2160	2160	2160	2160
Periode 7 dager	250	275	310	345	430	530	620	620	620	620

ØSTFOLDBILLETT	24t	7 d	30 d	365 d
BARN (6-17 år)	50,-	100,-	300,-	-
UNGDOM (18-19 år)	-	100,-	300,-	-
STUDENT (20-29 år)	-	-	420,-	-
VOKSEN (20-66 år)	100,-	220,-	700,-	7.000,-
HONNØR (f.o.m 67 år)	50,-	110,-	350,-	3.500,-

Periode 30 dager	770	870	1010	1150	1490	1820	2160	2160	2160	2160
Periode 7 dager	250	275	310	345	430	530	620	620	620	620
										21600
										1080
										310
										10800
										1296
Brakar Ungdom	310	Alle	Soner							
Overgang buss/tog 30 dager*			480	alle	soner					
Overgang buss/tog 7 dager*			175	alle	soner					
Korona-skrapebillett, dagsbilletter	3 x enkel	2 x enkel	2 x enkel	2 x enkel	2 x enkel	2 x enkel	2 x enkel	2 x enkel	2 x enkel	2 x enkel

koronaen kom. Forskere foreslår å legge om billettsystemet som svar.



Hva kan forventes av utredningen?

- Gitt tiden prosjektet har til rådighet vil vi, ved utgangen av 2021, kunne anbefale:
  - En retning og veivalg knyttet til prismodell
  - Effektberegning inntil et visst nivå
  - En konseptuell beskrivelse av ny modell
  - Et grunnlag for politisk behandling

Utvikling av nye pris- og billettprodukter

Covid-19 håndtering

Sikre at det er plass til de som må reise under pandemien.

Kontinuerlig forbedring

Fleksible, attraktive pris- og billettprodukter som bidrar til måloppnåelse

Hvordan kan vi opprettholde og forsterke gode vaner fra pandemien, samtidig som vi er et attraktivt alternativ til å bruke egen bil?

Sømløst i Viken – gjennomgående billettering

Ny pris- og betalingsmodell

Vesentlig omlegging av dagens pris- og sonestruktur

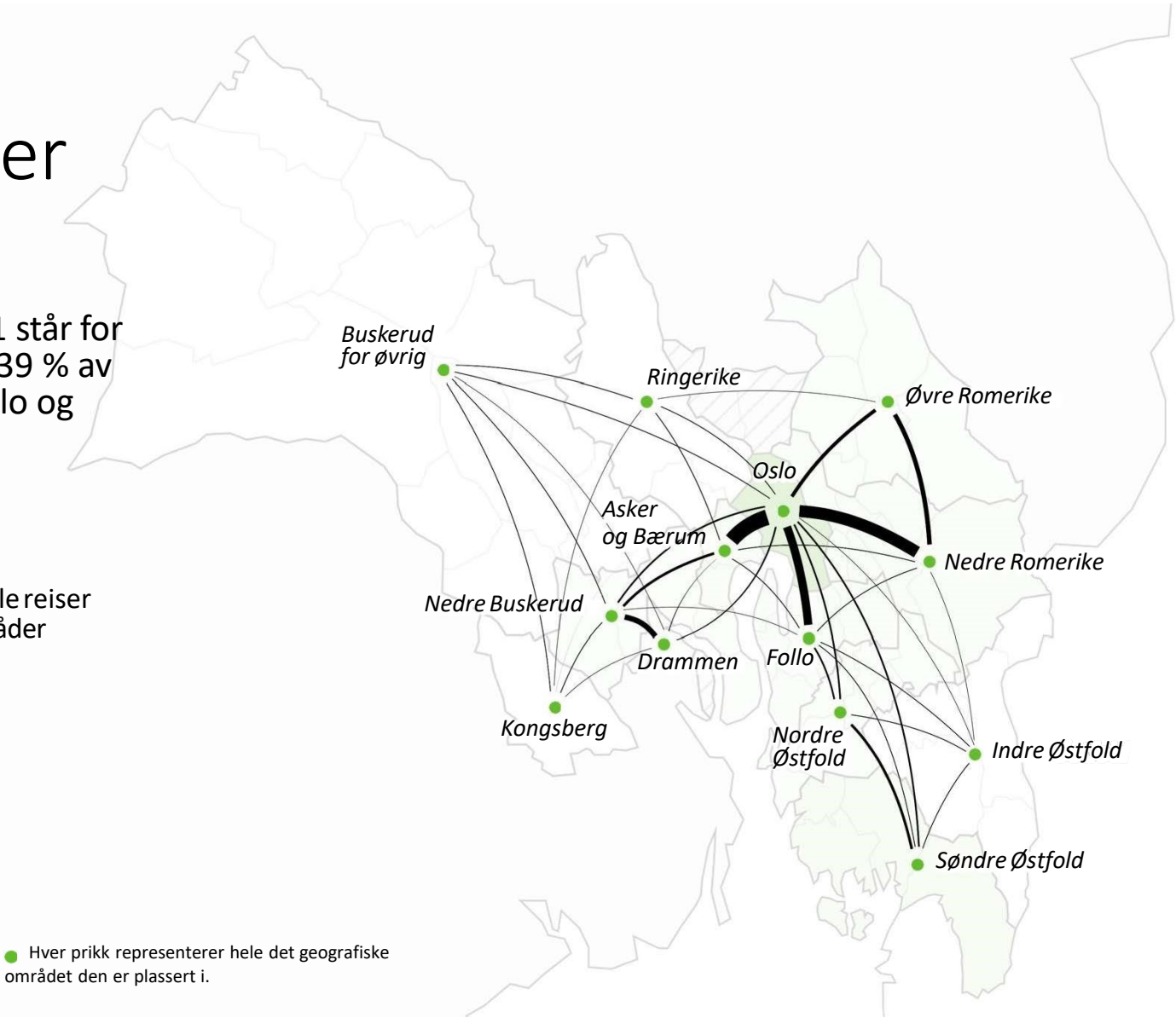
Prise reiser og ikke billetter?

- **Ny felles togavtale med Jernbanedirektoratet og Oslo og Viken med avtalestart desember 2023.**

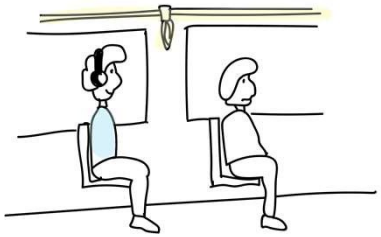
Reisestrømmer

Reiser internt i Ruters sone 1 står for ***64 % av kollektivreisene*** og 39 % av det totale antallet reiser i Oslo og Viken (RVU 2018/19)

Figur til høyre illustrerer andel av alle reiser (100%) som foretas til og fra to områder

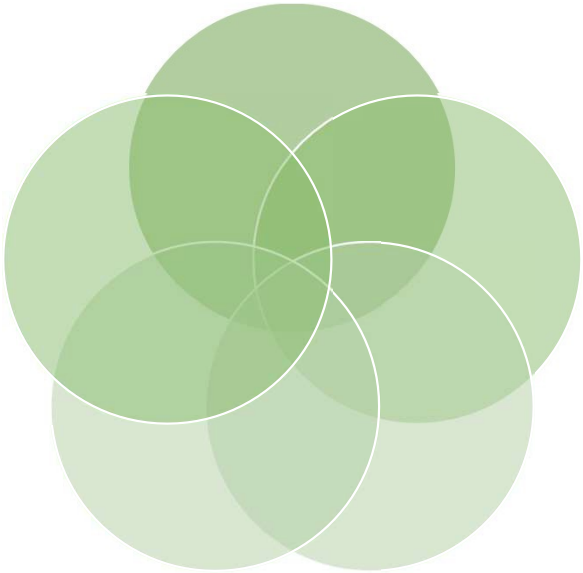


Hver prikk representerer hele det geografiske området den er plassert i.



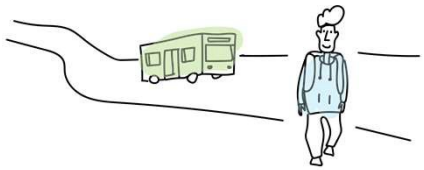
Sømløse reiser på tvers i Viken og Oslo

Øke konkurransekraft ovenfor privatbilen



Ivareta nye kundebehov

Økt grønn mobilitet



Enkelhet

Agenda

1. Arbeid med pris
2. Prosjektets formål
3. Innsikt
    - Erfaringsutveksling med andre PTA'er
    - Rammebetingelser
    - Prisens rolle
    - Prismodeller
4. Prosjektstatus

Prosjektets formål

Prosjektet skal anbefale en pris- og betalingsmodell for kollektiv- og mobilitetstilbudet i Oslo og Viken. Basert på bred innsikt og involvering av brukerne vil vi analysere og vurdere helt nye prismodeller. For prosjektet blir det viktig å utarbeid og anbefale en prismodell som treffer på kundenes forventninger, er fremtidsrettet og fleksibel, og som motiverer til økt bærekraftig reiseadferd.

Prinsipper/mål for utredningen

Prinsippene gjelder på tvers av BØR-selskapene og er basert på beste praksis.

Det skal være enkelt for kunden

Insentivere bærekraftig mobilitet

Fleksibel og fremtidsrettet

Agenda

1. Arbeid med pris
2. Prosjektets formål
3. Innsikt
    - Erfaringsutveksling med andre PTA’er
    - Rammebetingelser
    - Prisens rolle
    - Prismodeller
4. Prosjektstatus

Highlights andre byer/regioner

Regioner med liknende størrelse/demografi/digital modenhet

- Hva sa UITP (International Association of Public Transport)
  - HSL (Helsinki area)
  - SL (Stockholm region)
  - Skånetrafiken (Skåne region)

HSL

The new zones

The new zones are app. 10 km wide. The new zones are identified by the letters A, B, C and D.

In zones A, B and C, you need an AB or BC ticket, depending on the area you travel in. In zone D, you can buy a one-zone ticket.

What did change?

HSL HRT

Larger travel areas

For example, the AB ticket covers Metro journeys from end to end

Short journeys between municipalities become cheaper

The new zones facilitate the use of services in the neighboring municipality, as the high price gaps between municipalities are removed.

Transfer times of single tickets increased

Single and value tickets are valid for 80-110 minutes

New inexpensive zone extension tickets

If you have a season ticket, you can inexpensively expand your travel area by buying a zone extension ticket

Uudet vyöhykkeet 2019

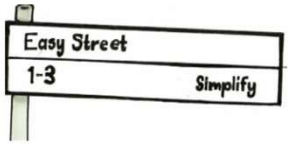
The new tickets cover much wider areas and the transfer times of single and value tickets are now longer than what they used to be

5.11.2020

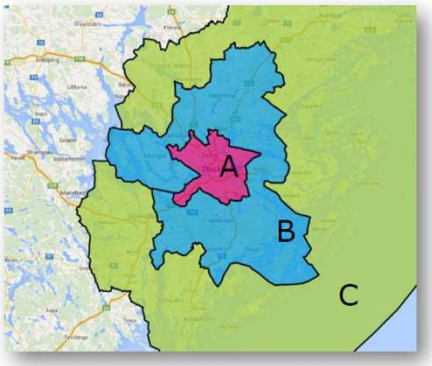
SL Stockholm

A clear vision for the mission

- Vision
  - Simplicity and ease of use
- Goals
  - The traveler should experience it easily to travel
  - More people should choose to travel with public transport
  - An economy in balance



The solution…



Skånetrafiken

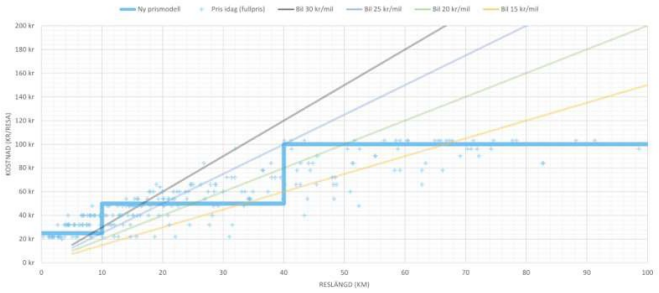
>200 zoner, 15 prisnivåer, en mängd biljetter och rabattformer

JoJo Reskassa
JoJo Period Öresund
24-timmarsbiljett
Öresund Rundt
JoJo Grundskola
JoJo Period
JoJo Företag 365
JoJo Skola
Enkel
Tur o Retur Hyllie
Duo/Familj

JoJo Student Öresund
JoJo Sommar
JoJo Student
JoJo Fritid
JoJo Senior
Tur o Retur Danmark
72-timmarsbiljett
JoJo Skola Plus
JoJo Företag Flex

Skånetrafiken

Konkurrenssituation med bilen

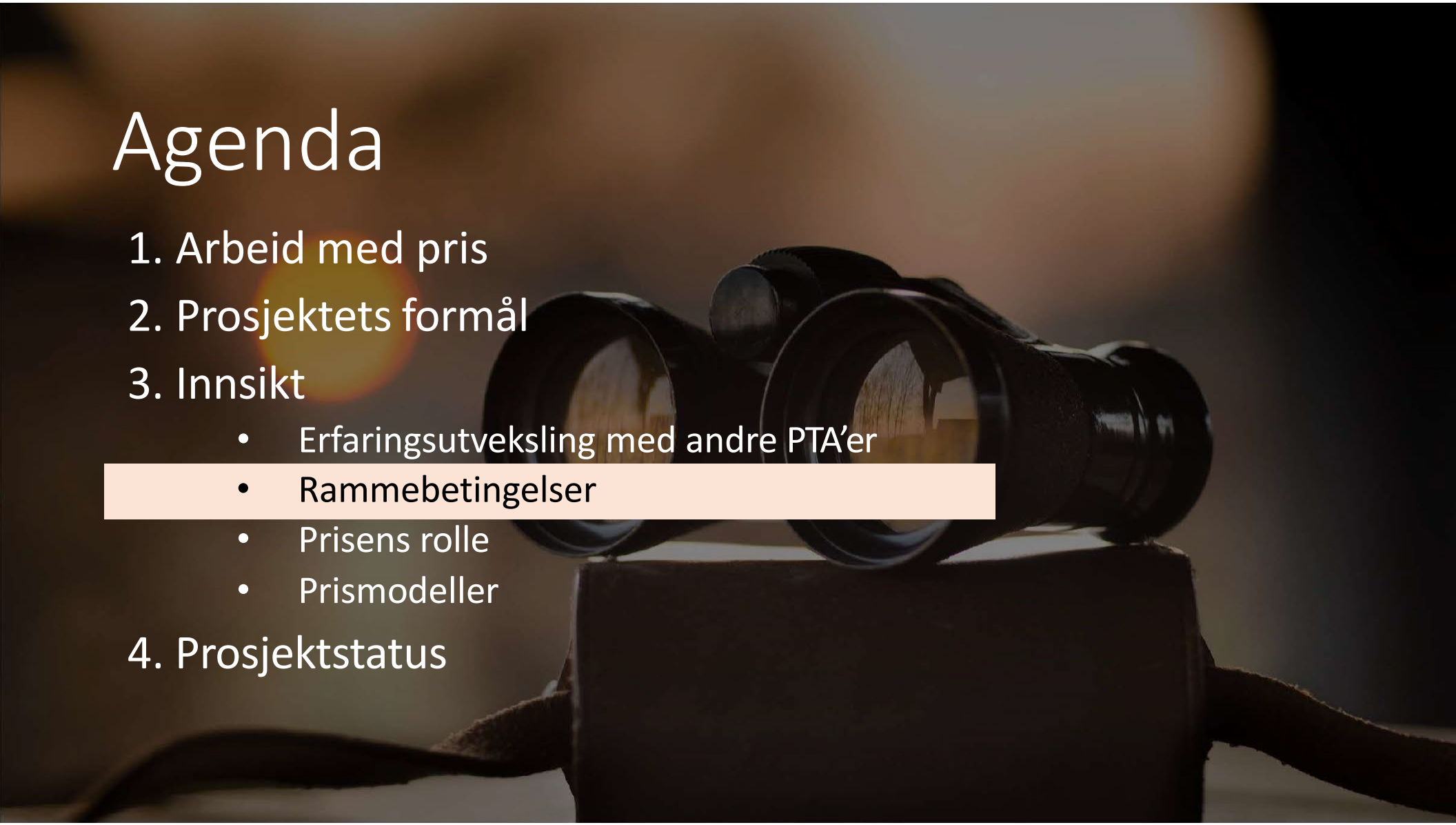


Skånetrafiken

Kort, lång eller mittemellan?

Reslängd	Avstånd (exempel)	Exempel på resor
'Kort'	Upp till 15 km (eller inom stadszon) Alternativt 1-2 'gamla zoner'	Inom Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad, Ystad etc. Bjärred-Lund, Malmö-Lomma, etc.
'Mellan'	15 till 40 km Alternativt 3-6 'gamla zoner'	Malmö-Lund, Malmö-Höllviken, Landskrona-Helsingborg, Helsingborg-Viken, Eslöv-Lund, Kristianstad-Bromölla, Kristianstad-Hässleholm, Ystad-Simrishamn etc.
'Lång' [hela Skåne]	Över 40 km Alternativt 7 'gamla zoner' och uppåt	Malmö-Helsingborg, Lund-Hässleholm, Simrishamn-Kristianstad etc.

Skånetrafiken



Agenda

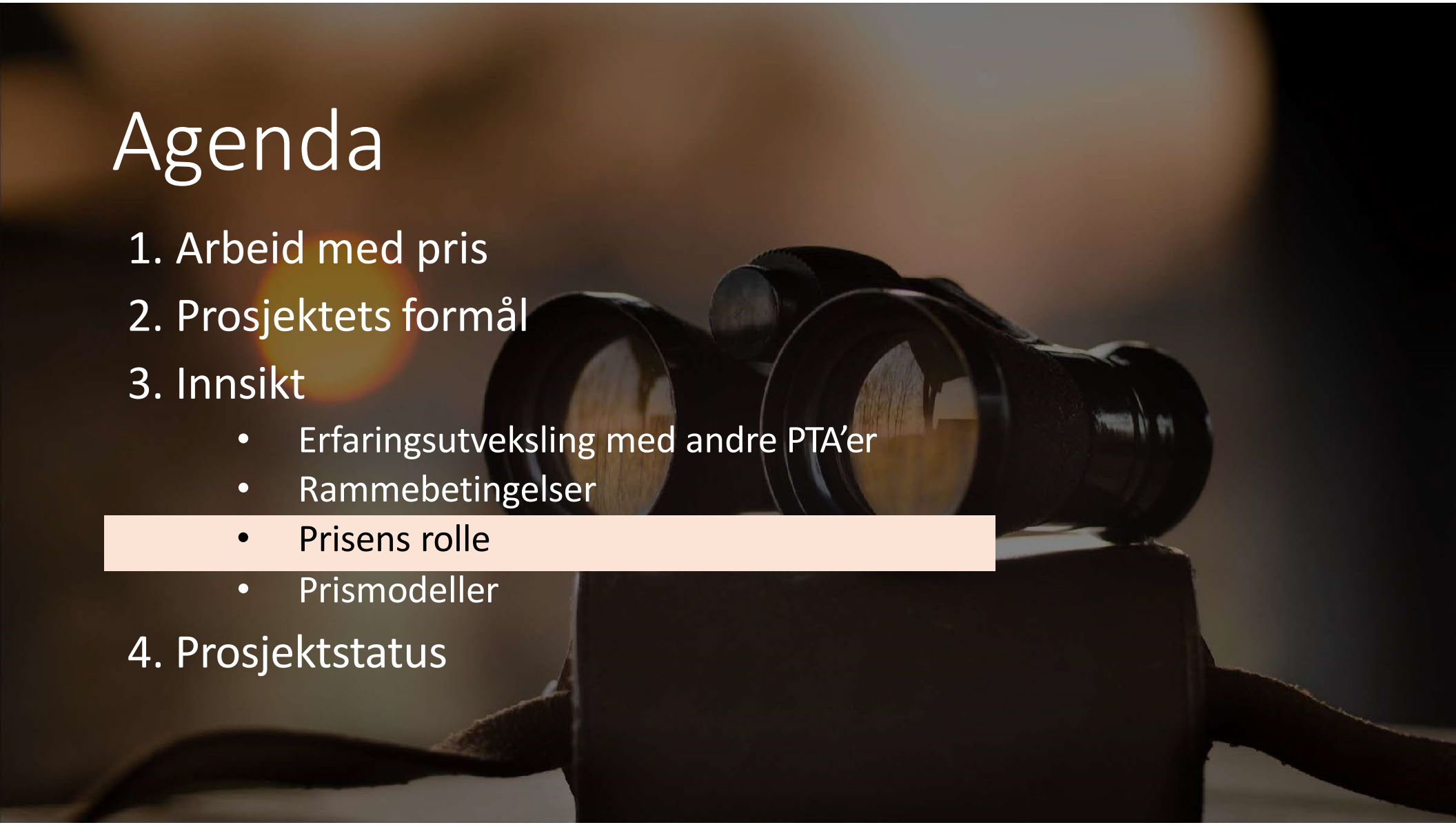
1. Arbeid med pris
2. Prosjektets formål
3. Innsikt
    - Erfaringsutveksling med andre PTA'er
    - Rammebetingelser
    - Prisens rolle
    - Prismodeller
4. Prosjektstatus

Lov/reguleringer/krav

- Yrkestrafikkloven / Yrkestransportforskrift
- EUs ITS-direktiv 2010/40 (2010)
- EU forordning (EU) 2017/1926
- Directive (EU) 2015/2366 on payment services in the internal market (PSD2)
- Håndbok N802 – Pris og produktdistribusjon
- Håndbok N803 – Billettering
- § 8 i **Diskriminerings- og Likestillingsloven** omhandler indirekte diskriminering
- Universell utforming
- Plikten til kontantsalg etter **Sentralbankloven** § 14, **Finansavtaleloven** § 38 krever at vi har utsalgsted hvor kunden kan benytte kontanter.
- GDPR og krav om anonyme reiser

Teknologiske betraktninger

- EMV/Capping (Eurocard, Mastercard, Visa)
- MaaS plattformer og micromobilitetsleverandører
- Vi må ha et «ikke digitalt» alternativt
- Felles systemer BØR
  - Brakar og ØKT benytter samme plattform for app
  - Brakar vil i løpet av året også benytte samme SalgsApp som Ruter
- Utstyr om bord
- Validering og kontroll
- Skille på betaling/kundeoppgjør og reiserett (Billett)



Agenda

1. Arbeid med pris
2. Prosjektets formål
3. Innsikt
    - Erfaringsutveksling med andre PTA'er
    - Rammebetingelser
    - Prisens rolle
    - Prismodeller
4. Prosjektstatus

Prisens rolle for kollektivselskapene

- Styre mot bærekraftig mobilitet (og mindre privatbilisme)
- Finansieringskilde for å opprettholde et godt kollektivtilbud
- Gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle
- Skape rettferdighet
- Gjøre det enklere for innbyggerne å reise på tvers i regionen

Hvordan brukes pris som virkemiddel i dag, og hvilke implikasjoner ser vi av det?

Virkemiddel	Implikasjoner
Rabatter til enkelte grupper for å utjevne sosiale forskjeller og for å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for alle	• Senior rabatten til pensjonister. Alderspensjonistene har gått fra å være betydelig overrepresentert i lavinntektsgruppen, til å ha en lavinntektsandel om lag som befolkningen totalt (kilde: SSB)
Subsidierer de frekvente reisende (med god råd) via **månedskort**	• Dagens månedskort medfører mye 'gratisreiser' og insentiverer ikke til sykkel/gange • Ny forskning viser at lavinntektstakere betaler mest i kollektivtrafikken (kilde: Bondemark, Andersson et al. 2020)
Lokal subsidiering	• For å øke kollektivtrafikkbruk i enkelte områder, eks. via bypakker • For å bedre tilbudet til enkelte grupper, eks. aldersvennlig transport
Subsidierer lange reiser	• Eksisterende prismodell (sonemodellen)
Ombordtillegg	• Medført mer punktlige avganger og økt sikkerhet for sjåførene

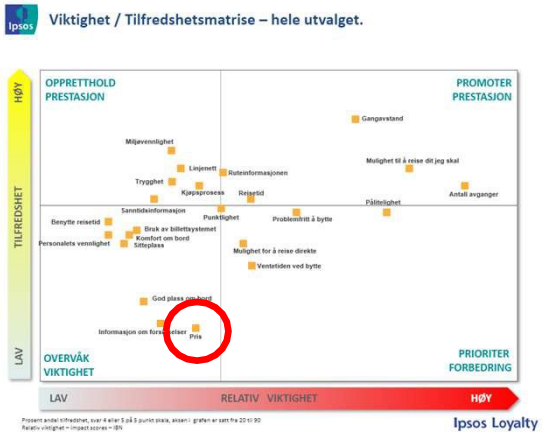
Hva kan pris påvirke og hva kan pris i mindre grad påvirke?

<u>Pris kan bidra til å:</u>

- Øke markedsandelene
- Forbedre omdømme
- Øke kundetilfredsheten
- Sikre sosial utjevning
- Gjennomføre en reise (enkelt å forstå pris og enkelt å kjøpe reiserett)
- Endre reisemønster

<u>På den andre siden viser forskning at:</u>

- Takstreduksjon har liten effekt dersom kollektivtilbudet ikke oppleves som et reelt reisealternativ. Dette støtter også av Ruters driveranalyse
- Gratis kollektivtransport er et lite egnet virkemiddel for å få flere bilister til å reise kollektivt, sammenliknet med tilbudsforbedring

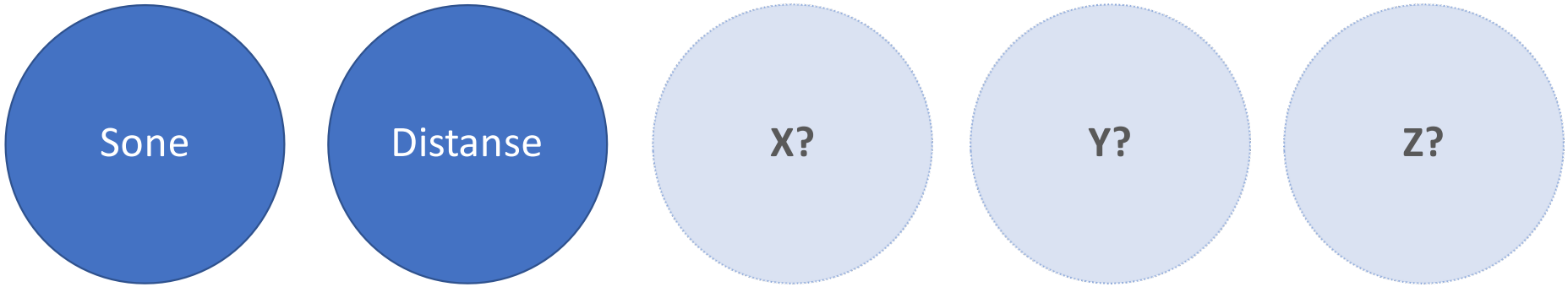


Agenda

1. Arbeid med pris
2. Prosjektets formål
3. Innsikt
    - Erfaringsutveksling med andre PTA'er
    - Rammebetingelser
    - Prisens rolle
    - Prismodeller
4. Prosjektstatus

Fra mandatet

I anbefalingen skal det vurderes flere alternative pris- og betalingsmodeller, der videreføring av sonebasert modell («nullalternativet») og en distansebasert modell skal inngå i de alternativene som utredes.



Arbeid med prismodeller så langt

Steg 1

- Prosjektet tok utgangspunkt i en bruttoliste av prismodeller, beskrev fordeler, ulemper og ulike varianter av disse
- Scoret disse opp i mot prinsippene

Abonnement	25,8
Distanseprising	23,6
Gratis kollektivtranspor t	21,2
Flat pris	20,6
Tidsbasert prising	19,2
Makspris	18,8
Bundling	15,2
Rushtidsprising	14,4
Dynamisk prismodell	14,0
Sonemodellen	13,6
Freemium	13,0
Prisdifferensiering	12,2
Markedsføringsmodell	11,2
Kostnadsbasert modell	10,8
Avkastningsmodell	9,4
Sesongmodell	9,2
Plattformmodell	9,0
Modibasert modell	7,0
Rutebasert modell	6,8
Kvalitetsbasert modell	6,8

Tabell: Bruttoliste av prismodeller

Steg 2

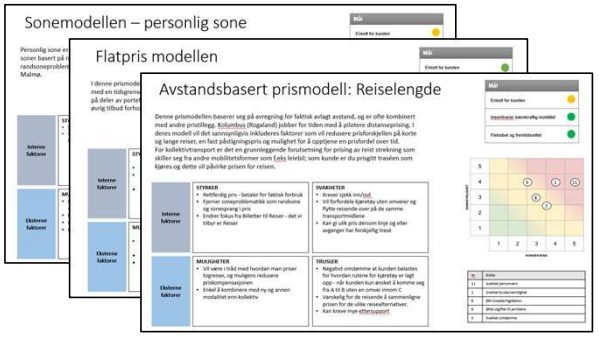
- Sorterte prismodeller/-konsepter og gjorde videre dypdykk i relevante prismodeller
- Beskrev disse opp i mot evalueringskriterier, utarbeidet SWOT-analyser samt gjennomførte en initiell risikovurdering

Distanseprising
Flat pris
Tidsbasert prising
Dynamisk prismodell
Sonemodell
Kostnadsbasert modell
Modibasert modell

Tabell: Relevante prismodeller

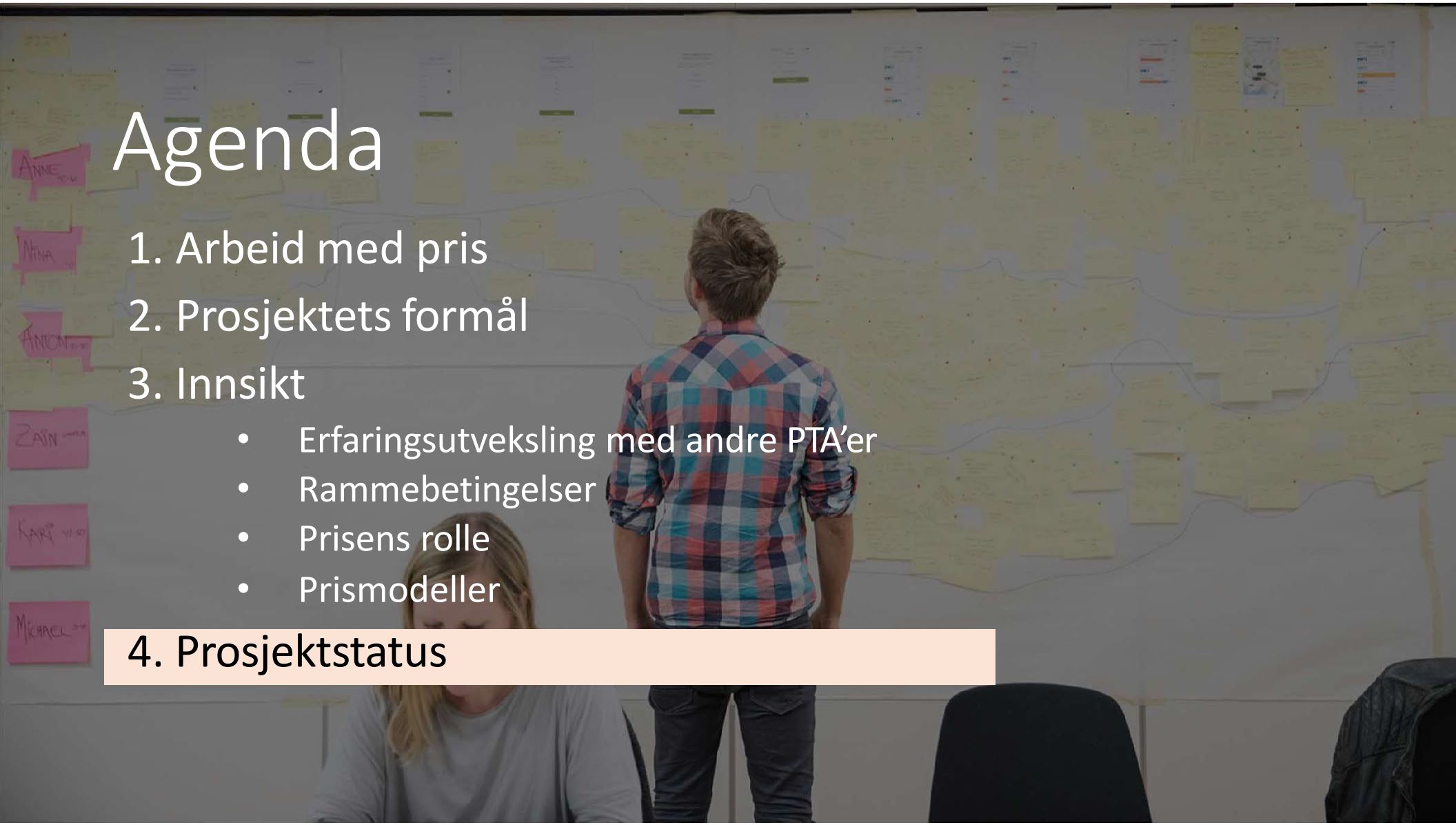
Steg 3

- Oppsummert og beskrevet hver prismodell
- Vurdert prismodellene opp i mot prinsippene
- Videreformidlet arbeidet til eksternt pristeam



Prismodell	Enkelt for kunden	Insentivere bærekraftig mobilitet	Fleksibel og fremtidsrettet
Avstandsprising – luftlinje	🟡	🟢	🟢
Avstandsprising – reiselengde	🟡	🟢	🟢
Flat pris	🟢	🟡	🟢
Sonemodell – egen sone	🟡	🟡	🟢
Tidsbasert prising – planlagt tid	🟡	🟡	🟢
Dynamisk prising	🔴	🟡	🟢
Tidsbasert prising – medgått tid	🔴	🟡	🟢
Sonemodell – forenkling av dagens modell	🟡	🔴	🔴

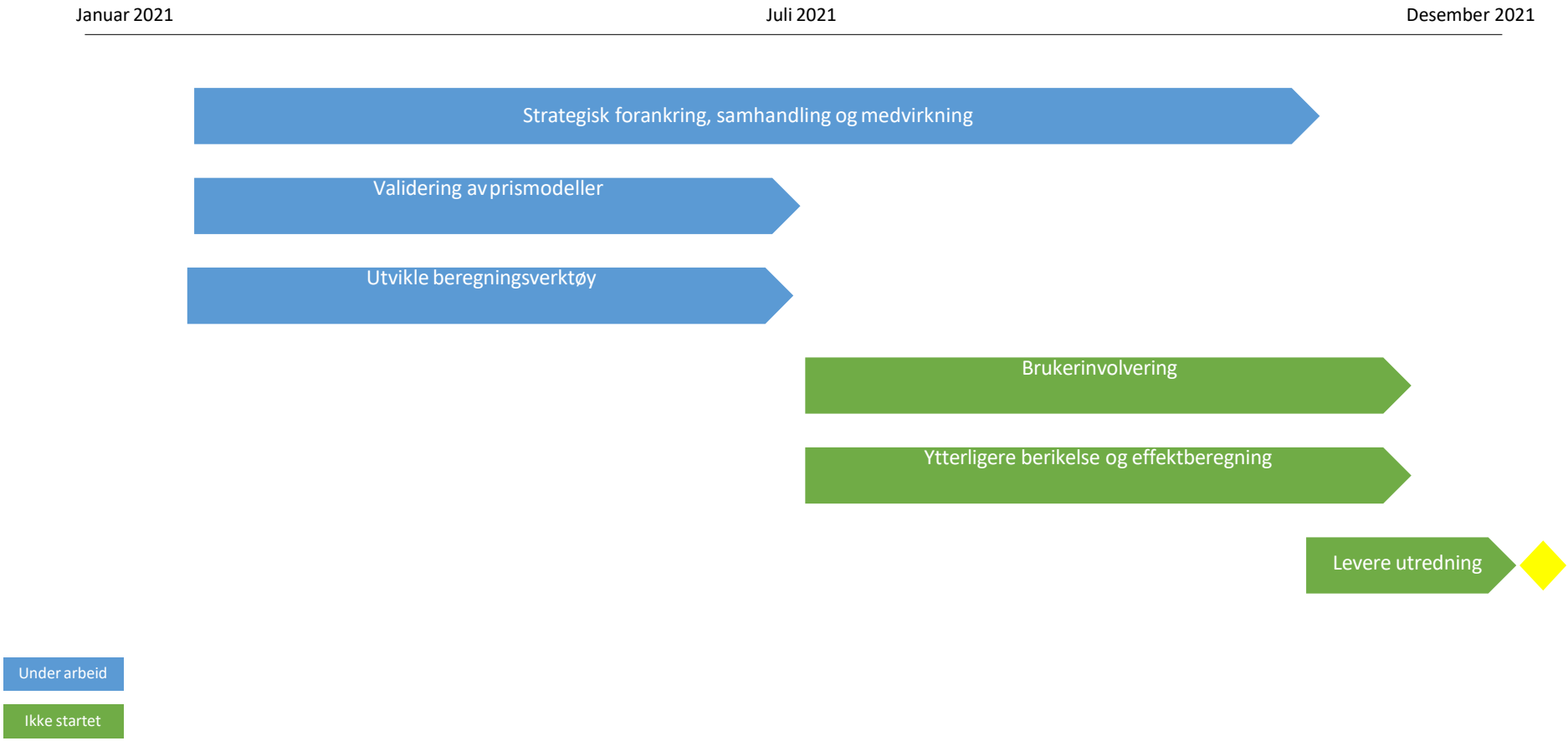
Tabell: Foreløpig scoring og evaluering



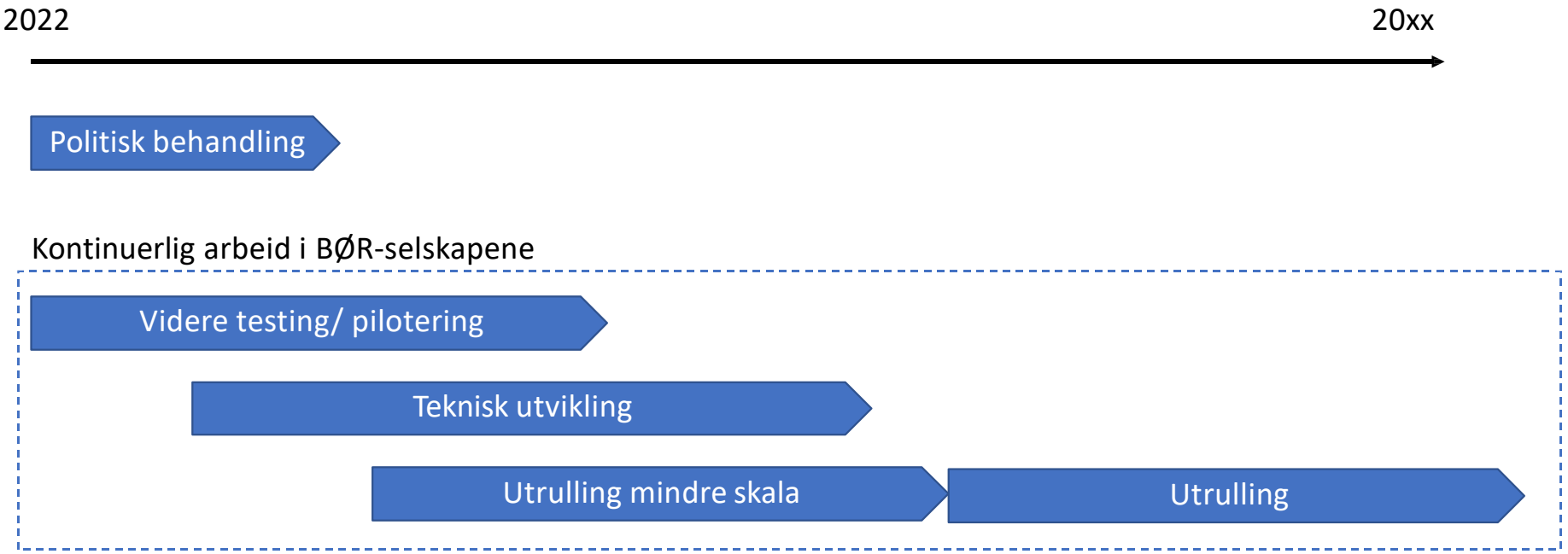
Agenda

1. Arbeid med pris
2. Prosjektets formål
3. Innsikt
    - Erfaringsutveksling med andre PTA'er
    - Rammebetingelser
    - Prisens rolle
    - Prismodeller
4. Prosjektstatus

Fremdriftsplan 2021

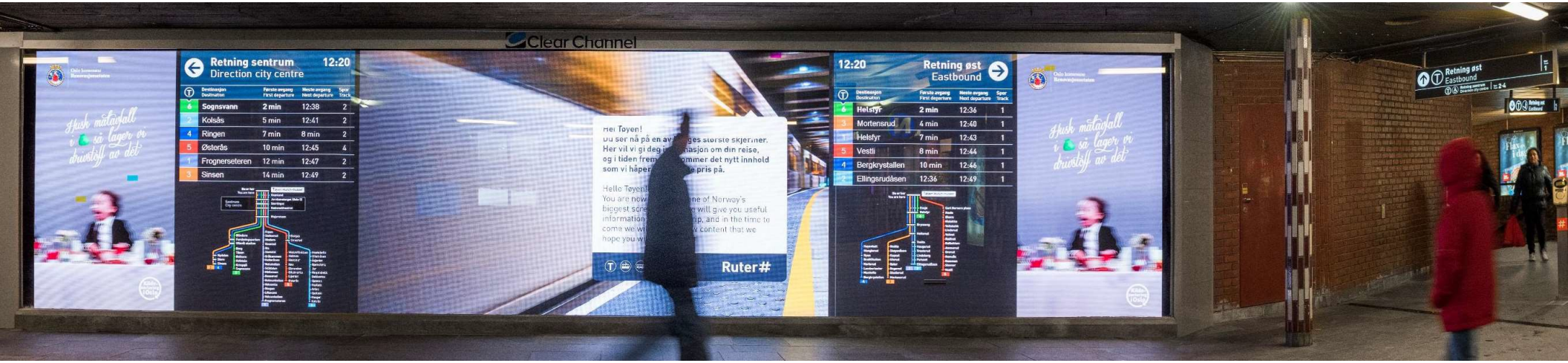


Videre arbeid for BØR-selskapene



Kommunikasjon

- Kommunikasjon skal bidra til:
  - Informere om og opplyse om arbeidet rundt ny pris- og betalingsmodell
  - Forventningsstyre innbyggere, eiere og andre interessenter
  - Sikre et godt samarbeid mellom partene

- Det er utarbeidet en detaljert interessentoversikt med tilhørende kommunikasjonsplan for prosjektet

- Det er opprettet et Q&A dokument samt egen prosjektside som vil holdes løpende oppdatert med status for prosjektet: https://ruter.no/om-ruter/prosjekter/ny-pris-og-betalingsmodell/