

Saksframlegg

HØRING – FORSLAG TIL NY TAKSTMODELL FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN

Arkivsaksnr.: 10/32778

Saksbehandler: Tore Langmyhr

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

- 1) Trondheim kommune slutter seg til flere av de foreslåtte endringene i takstsystemet for kollektivtransporten. Dette gjelder:
 - forenkling av takstsystemet og bedre samordning i hele regionen
 - et billettsystem som reduserer (og på sikt fjerner) bruk av kontant betaling om bord på bussen
 - samordning med NSBs billettsystem
 - bedre rabattordninger for studenter, ungdom og barn
 - redusert pris på regionale reiser til/fra Trondheim

- 2) Tilpasningene forutsettes å skje uten de foreslåtte prisøkninger i Trondheim. Det vises til vedtak i Trondheim bystyre 17.06.10 om tiltak innenfor Miljøpakken i 2011.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Saksutredning:

Bakgrunn

Sør-Trøndelag fylkekommune har oversendt et forslag til ny takstmodell for Trøndelag og ber om høringsuttalelse innen 15. september. Til grunn for forslaget foreligger en konsulentutredning som finnes her: [Utredning om revidert takstmodell](#) (Sak 53/10 i fylkestinget juni 2010).

Utredningen er et resultat av et fellesprosjekt mellom Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner. Fylkestinget i Sør-Trøndelag behandlet utredningen i sitt junimøte 2010, og gjorde følgende vedtak:

”Fylkestinget i Sør-Trøndelag viser til forslag til revidert takstmodell for kollektivtrafikken i Trøndelag, jf. sluttrapport fra styringsgruppen for takstutredningen datert 28.04.2010 (Asplan Viak rapport). Fylkesrådmannen bes gjennomføre en bred høringsrunde av rapporten og fortrinnsvis en felles høringsrunde i begge Trøndelagsfylkene.

Som ledd i høringsprosessen ber fylkestinget rådmannen om følgende tilleggsutredninger/forhandlinger:

- *Søke Staten v/ Samferdselsdepartementet om takstkompensasjon (til NSB) for at det på strekninger der det kjøres parallelle ruter tog/buss kan tilbys et felles periodekort og ungdomskort som gir reiserettigheter på begge transportmidler*
- *Fremme forslag på hvordan sikre at kommunenes egenandel for grunnskoleskyssen opprettholdes på dagens nivå*
- *Fremme forslag på løsning, inkl investerings – og driftskostnader, med å komme over til ”den kontantfrie bussen” herunder å ta kontakt med Trondheim Parkering mhp. å utrede muligheter for kjøp av billetter på parkeringsautomatene*
- *Legge frem forslag som sikrer ungdom i alderen 16-20 år og lærlinger ett rabattert reisekort som gjelder i hele fylket.”*

I høringsbrevet fra fylkeskommunen vises det for øvrig til vedtak om prioritering av tiltak i Miljøpakken 2011, både i fylkestinget og i Trondheim bystyre 17.06.2010. I bystyrevedtaket 17.06.10 er spesielt følgende punkter relevante i forhold til taksttiltak framover:

”Bystyret vil bidra til lavere takster i kollektivtrafikken

- *Høsten 2010 gjennomføres kampanjer for å få flere til å reise kollektivt.*
- *Det skal lages en utvidet soneinndeling for busstransport som omfatter nabokommuner. Alle strekninger som ligger innenfor ca. 20 kilometer fra Trondheim Sentrum bør ha samme pris.*
- *Prisen må senkes for de passasjerene som bruker bussen/trikken ofte: Prisen på periodekort senkes med 100 kr per måned fra 1.januar 2011. Øvrige periodekort reduseres forholdsmessig tilsvarende (ungdom, honnør osv.)*
- *Bystyret vil sammen med studentenes organisasjoner og Studentsamskipnaden finne løsninger for å forbedre rabattordninger, kortkjøp osv. for studenter.*

Bystyret vil bidra til bedre fremkommelighet for bussreisende.

- *For å minke tidsbruken på holdeplassene gjennomføres følgende tiltak:*

Trondheim kommune

- *Mulighet for kjøp av enkeltbilletter utenom bussen. Målet må være differensiert pris på billett kjøpt på automat eller kiosk i forhold til betaling til bussjåføren, når gode løsninger for forhåndskjøp er etablert. Målet på lengre sikt må være å fjerne kontantbetaling av sikkerhetsmessige og tidsmessige grunner.*
- *Forenkle påstigning gjennom flere innganger og enklere tilgang til elektroniske billettlesere.*

Disse endringene er som sagt vedtatt i tilknytning til Miljøpakkens program for 2011. Takspolitikken må også vurderes i forhold til helhetlig satsing i hele Miljøpakkeperioden. Rådmannen tar sikte på å legge fram en slik samlet utbyggingsplan for politisk behandling i løpet av høsten/vinteren 2010-11.

Fylkeskommunen skriver følgende i høringsbrevet: *"Vedtatte endringer av takstsystemet i sak om Miljøpakken forutsettes gjennomført uavhengig av denne høringsrunden."* Flere av tiltakene i Miljøpakken og i en revidert takstmodell henger nøye sammen, men de endringene som nå sendes på høring er primært tenkt å skje innenfor en uendret tilskuddsramme (se forutsetninger i neste avsnitt). De konkrete vedtakene knyttet til Miljøpakken for 2011 (reduisert periodekorttakst og utvidet "Trondheimssone" for billettpriser) vil kreve økt tilskudd, og er av Sør-Trøndelag fylkeskommune foreløpig vurdert å koste rundt 25 mill kr pr år.

Fakta

Innføring av det nye elektroniske billetteringssystemet i Trøndelag (EBIT) har nødvendiggjort økt fokus på takstregimet i de to fylkene. Kollektivtrafikkundene, spesielt student- og arbeidsreisende, reiser i betydelig grad på tvers av fylkesgrensene. Det er derfor i følge Sør-Trøndelag fylkeskommunes saksframlegg flere utfordringer knyttet til takstsamarbeidet:

- begge Trøndelagsfylkene benytter takstsoneinndeling, men har ulike lengder på sonene. Sonepåslag (ekstra pris for reiser som går over flere sonegrenser), rabattkortpris, månedskortpris og studentrabatt er også ulik
- takstnivået er ulikt
- aldersgrense for studentrabatt er ulik
- stor prisforskjell for ungdomskortet
- behov for å styrke samarbeidet med NSB med sikte på å få lokaltogene med i sonetakstsamarbeidet

Sør-Trøndelag fylkeskommune trekker fram følgende forutsetninger som er lagt til grunn for arbeidet med en ny takstmodell:

- antall takstsoner skal reduseres
- antall billettprodukter skal reduseres
- modellen skal gjøre det lettere å bruke takstene som styringsverktøy
- takstregler skal harmoniseres/samordnes
- inntektsnivået skal samlet opprettholdes
- det skal lønne seg å reise ofte
- lange reiser skal være billigere (pr kilometer) enn korte
- det skal lønne seg å kjøpe mange turer på forhånd (periodekort) framfor å betale dem enkeltvis
- det skal lønne seg å betale med t:kort framfor med kontanter (fordi det reduserer forsinkelser på rutene og fordi kontantbetaling koster mer for selskapene enn elektroniske penger)

Trondheim kommune

- det skal lønne seg for kunden selv å ta noe av jobben med betaling og bestilling av produkter (nettløsninger, reisekonto)

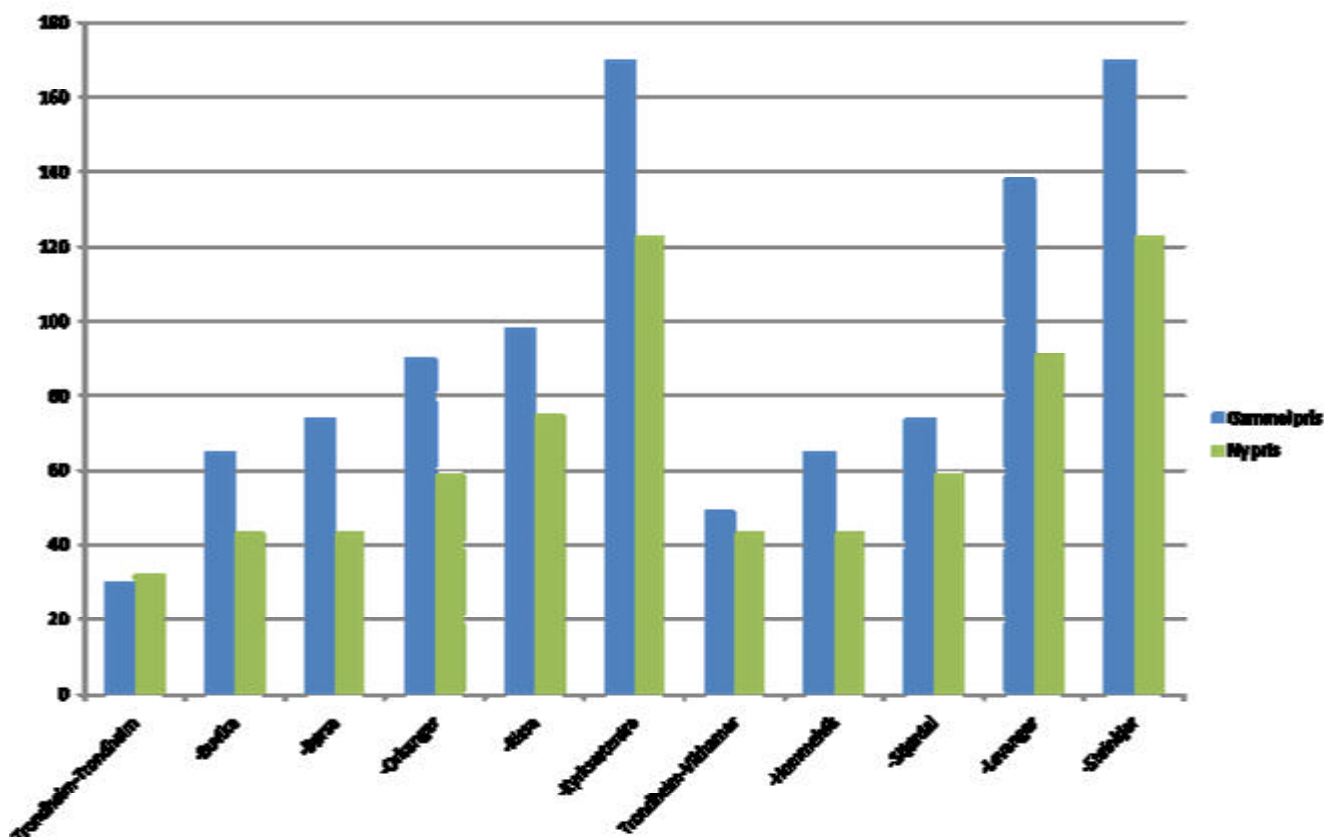
Trondheim kommune

Følgende endringer er tatt med i forslaget som nå er på høring:

- reduksjon i antall soner (fra ca 800 totalt i Trøndelag til ca 50 i hvert fylke). Sonene er organisert rundt tettstedene med mest trafikk slik at flertallet av lokale reiser ligger innenfor en enkelt sone, dvs at **enhetstaksten** gjelder.
- reduksjon i antall produkter, passasjekategorier, rabattkategorier
- endring i pris/avstandsfunksjon
- prismodell for periodekort er frigjort fra enkeltbillett, noe som gir bedre styringsmuligheter
- forenklet prismodell for periodekort
- harmonisering ungdomskort og studentregler
- harmonisering sonepris i Sør-Trøndelag
- gratis for barn i etter kl 18:00 og i helgene – i 2 alternativer; en gratis i følge med voksne den andre også uten i følge med voksne

Dagens grunntakst (enkeltbillettpris innenfor en sone) er 30 kr i Trondheim og 32 kr i resten av Sør-Trøndelag. Det foreslås en ”harmonisering” innenfor fylket i form av felles grunntakst 32 kr, og dermed økt grunntakst i Trondheim.

Forslaget til grunntakst, soneendringer og sonepåslag innebærer reduserte priser på regionale reiser; se figuren under som viser gammel og ny takst med enkeltbillett på noen aktuelle reisestrekninger.



Trondheim kommune

Periodekort

I dagens modell er periodekortprisen en funksjon av enkeltbillettprisen. I ny modell er prisen frigjort fra prisen på enkeltbillett med den hensikt å øke styringsmulighetene i takstsystemet. Følgende prisendringer foreslås for Trondheim og (som et eksempel) på strekningen Trondheim - Orkanger.

Priser for periodekort innenfor Trondheim

Voksen innenfor Trondheim	Dagens modell	Forslag i ny modell
7 dager	190	205
15 dager	365	370
30 dager	685	685
60 dager	1230	1195

Priser periodekort Trondheim - Orkanger

Voksen Trondheim- Orkanger	Dagens modell	Forslag i ny modell
7 dager	470	455
15 dager	835	795
30 dager	1525	1435
60 dager	2675	2480
90 dager	3935	3530
180 dager	7245	6665

Inntektsendringer

Flere av takstiltakene som er skissert vil koste betydelige årlige beløp, og når det forutsettes et "nullsumspill" må andre billett kategorier sikre økte inntekter. Særlig lavere pris på regionale reiser og bedre studentrabatter vil bidra til å redusere dagens inntekter. I tillegg kommer resultatet av foreslåtte forhandlinger med NSB om takstkompensasjon for å få etablert et felles periodekort som kan benyttes på tog og buss, samt forhandlinger med båtselskapene om bruk av ungdomskort på hurtigbåtrutene.

Kollektivtrafikken i Trondheim representerer det klart største delmarkedet, og står i dag for ca 75% av totalinntektene på 340 mill kr pr år i hele Trøndelag. Isolert for Trondheim vil forslaget innebære følgende årlige inntektsendringer for de ulike billett kategoriene:

Enkeltbilletter	+ ca 7,3 mill kr
Periodekort	- ca 3,0 mill kr
Autoreiser ("klippekort")	+ ca 2,7 mill kr
Totalt	+ ca 7,0 mill kr

Kommunenes egenandel for skoleskyss er i dag knyttet opp mot enkeltbillettprisen. Dersom billettprisene endres, vil denne koblingen påvirke finansieringsgrunnlaget for skoleskyssordningen. Fylkeskommunen tar sikte på nærmere avklaring/forhandlinger med KS og kommunene om dette.

Konklusjon

Trondheim kommune

Innføring av elektronisk billettering gir nye muligheter og utfordringer innenfor takstpolitikken. Det er viktig å utvikle riktige avveininger mellom markedstilpasninger og kollektivtrafikkens rolle når det innenfor et effektivt og mer miljøvennlig transporttilbud. De tilpasningene som foreslås peker etter rådmannens vurdering i riktig retning på flere punkter:

- forenkling av takstsystemet og bedre samordning i hele regionen
- et billettsystem som reduserer (og på sikt fjerner) bruk av kontant betaling om bord på bussen, noe som er svært viktig for å redusere reisetida
- samordning med NSBs billettsystem
- bedre rabattordninger for studenter, ungdom og barn
- redusert pris på regionale reiser til/fra Trondheim

Det er imidlertid problematisk at endringene foreslås finansiert blant annet gjennom økt pris på enkeltbilletter og flere andre billett kategorier i Trondheim. Et attraktivt kollektivtilbud med akseptabel pris er svært viktig for realiseringen av vedtatte bymiljømål. Det største potensialet for overgang fra privatbil til kollektivtrafikk finnes i Trondheim, og økning i kollektivtakstene vil motvirke denne utviklingen. Rådmannen vil peke på at veksten i kollektivtrafikken har vært på ca 6% så langt i 2010, og at planlagte kollektivtiltak (signalprioritering og sanntids ruteinformasjon) vil stimulere dette ytterligere. Det bør være rom for å endre takstsystemet i riktig retning gjennom inntektsvekst og tilskudd fra miljøpakken, uten prisøkninger i Trondheim.

Rådmannen i Trondheim, 06.10.2010

Einar Aassved Hansen

Henning Lervåg

kommunaldirektør

prosjektleder Miljøpakken

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

... Sett inn saksutredningen over denne linja