

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.

Ruter#

Brakar

ØSTFOLD KOLLEKTIVTRAFIKK

W

Velg billett for å se priser

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

| Hvalerferga | 24-timer | 7-dager | 30-dager | 365-dager |
|----------------------|----------|---------|----------|-----------|
| Periodobillett | 80,- | 170,- | 420,- | 7.000,- |
| Barn (6-17 år) | - | 170,- | 350,- | 3.500,- |
| Ungdom (18-19 år) | - | 160,- | 340,- | 3.500,- |
| Student (20-29 år) | - | 80,- | 170,- | 3.500,- |
| Voksen (20-66 år) | - | 80,- | 170,- | 3.500,- |
| Honnør (f.o.m 67 år) | - | 80,- | 170,- | 3.500,- |

| 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,- |

OSTFOLDBILLETT


| | 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,- |

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

Jeg skal besøke venner i Drøbak

Men hvor mange soner?

Hvilken billett skal jeg kjøpe?



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

[[Ingen tittel]]



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.**

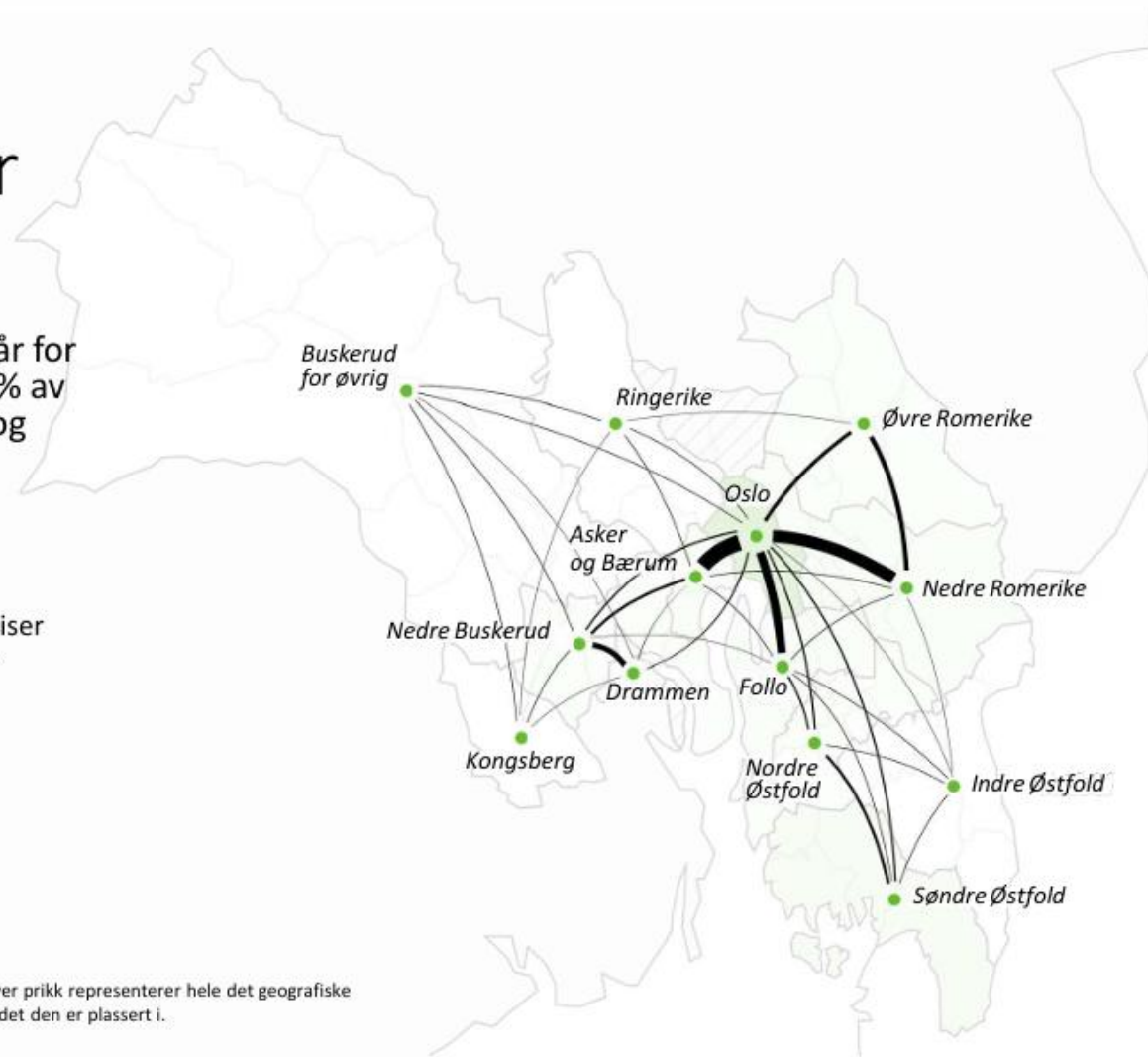
Reisestrømmer

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
konkurranseskraft
ovenfor
privatbilen

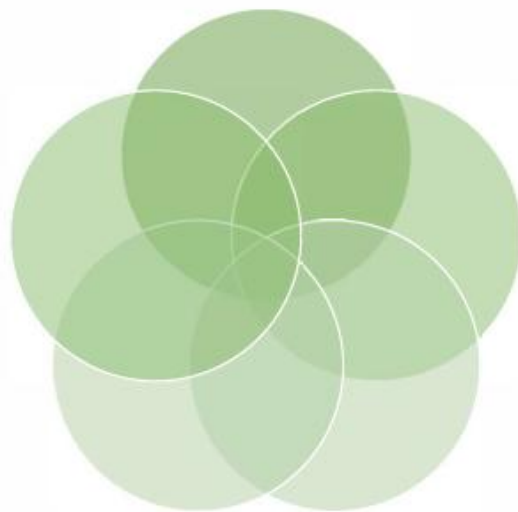
Ivareta nye
kundebehov



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?



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

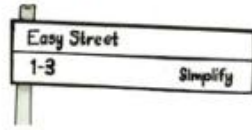


The new tickets cover much wider areas and the transfer times of single and value tickets are now longer than what they used to be

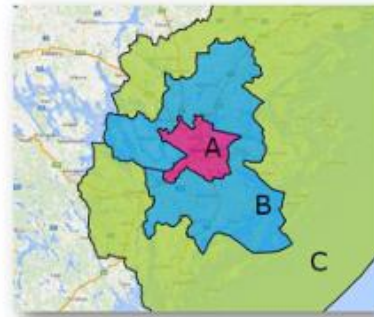
SL Stockholm

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

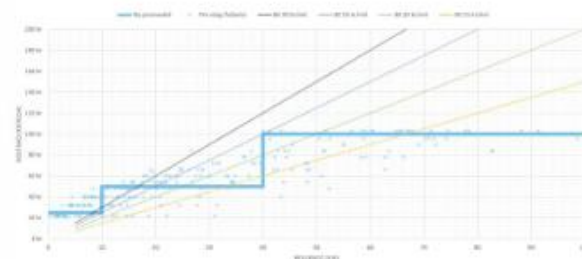
**>200 zoner, 15 prisnivåer,
en mängd biljetter och rabattformer**



- JoJo Reskassa
- JoJo Period Öresund
- 24-timmarsbiljett
- Öresund Rundt
- JoJo Grundskola
- JoJo Period
- JoJo Företag 365
- JoJo Skola
- Enkel
- Tur o Retur Hylle
- 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' | From Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad, Ystad etc. Bjäre-Lund, Malmö-Lernea, 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-Höllviken, 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 produktfordistribusjon
- 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» alternativ
- 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 | <ul style="list-style-type: none">• Senior rabatten til pensjonister. Alderspensionistene 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 | <ul style="list-style-type: none">• 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 | <ul style="list-style-type: none">• For å øke kollektivtrafikkbruk i enkelte områder, eks. via bypakker• For å bedre tilbudet til enkelte grupper, eks. aldersvennlig transport |
| Subsidierer lange reiser | <ul style="list-style-type: none">• Eksisterende prismodell (sonemodellen) |
| Ombordtillegg | <ul style="list-style-type: none">• Medført mer punktlig avganger og økt sikkerhet for sjåførene |

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 kollektivtransport | 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 | Erkalt for kunden | Incentivere hærvekstlig mobilitet | Deksel og frestidssett |
|--|-------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Avstansprising – luftlinje | ● | ● | ● |
| Avstansprising – reiselengde | ● | ● | ● |
| Flat pris | ● | ● | ● |
| Sonemodell – egen sone | ● | ● | ● |
| Tidsbasert prising – planlagt tid | ● | ● | ● |
| Dynamisk prising | ● | ● | ● |
| Tidsbasert prising – medglitt tid | ● | ● | ● |
| Sonemodell – fersking 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

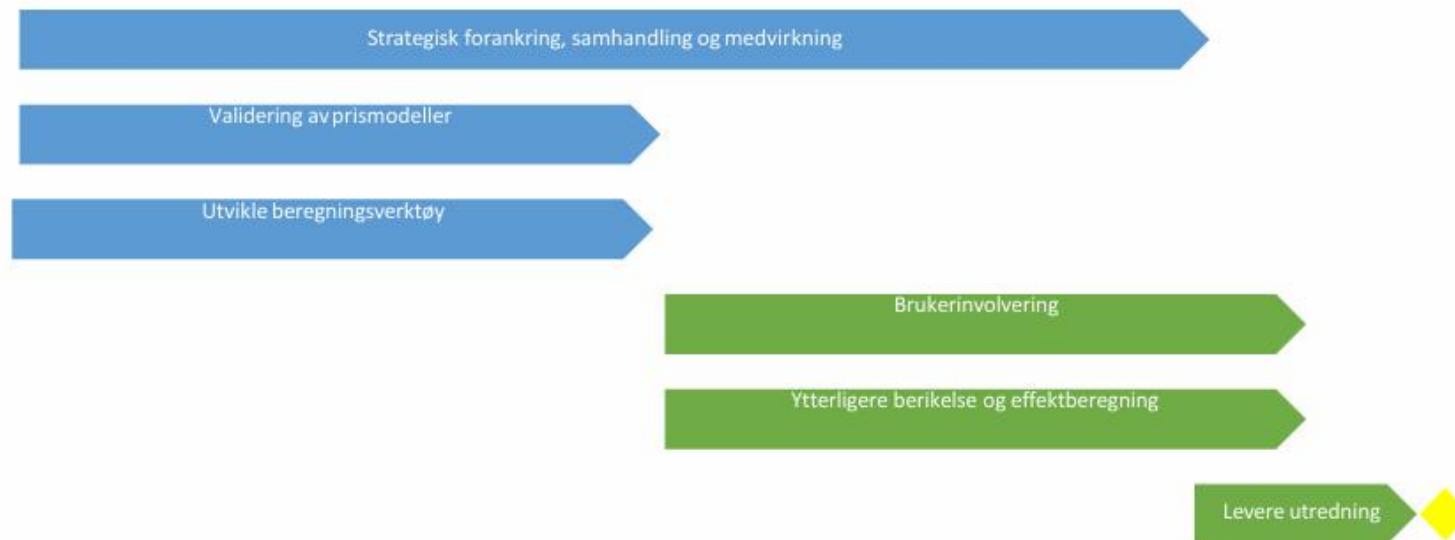
4. Prosjektstatus

Fremdriftsplan 2021

Januar 2021

Juli 2021

Desember 2021



Under arbeid

Ikke startet

Videre arbeid for BØR-selskapene

2022

20xx

Politisk behandling

Kontinuerlig arbeid i BØR-selskapene

Videre testing/ pilotering

Teknisk utvikling

Utrulling mindre skala

Utrulling

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/>

