



Utgangspunkt 2017 - bruk av belønningsmidler (BO) Tromsø

Byutredning 2017:

Status kollektivandel 2014 : 12 %

Nullvekstmålet er førende.

Mål kollektivandel 2030 : 20 %

I 2019 forventes det at det i Tromsø by vil foretas over 10 mill. bussreiser. Det er beregnet at antall **kollektivreiser** **må øke med minimum 40 %** for å oppnå nullvekstmålet i 2030

(Nytt busstilbud i Tromsø, Urbanet analyse 2015).



Omforent innretning:

- **Nullpunkt** 01.08.2019 ved oppstart ny busskontrakt Tromsø
- Enighet om at bymidler skulle **dekke økt produksjon** i ny kontrakt

(dvs. økt produksjon og kvalitet utover nullpunktet).



St.prp. 99 Bypakke Tromsø mai 2021:

"Målet er at kollektivtransporten skal utgjøre 20 % av persontransporten innen 2030."

STATUS 2022:

| | |
|--------------------|------------|
| Antall bussreiser: | 11.729.169 |
| Endring fra 2019: | ca. 17,3 % |
| Kollektivandel: | 13 % |



Valgsituasjon før 2023

- *Kostnader opp 16 % med uendret produksjon*
- *Forventet økt antall passasjerer ved innføring av bompenger*
- *Foreløpig ingen ekstra midler til å dekke verken kostnadsøkning eller ekstra avganger*
- *Prisøkning kollektiv ikke ønskelig*
- *Ingen korona-kompensasjon fra staten i 2023, men et mindre omstillingstilskudd*

Løsningsalternativer 2023

- 1) **Redusere km-produksjon** -> ta ned kostnadsnivået for å få balanse i budsjettet
- 2) **Holde produksjonen uendret** -> dekke inn økte kostnader ved prisøkning og/eller økt BO-tilskudd
- 3) **Øke km-produksjon**
-> øke passasjerkapasitet
-> dekke inn økte kostnader og økt produksjon ved prisøkning og/eller økt BO-tilskudd



3 alternativer 2023 - busstrafikk Tromsø (anslag)

| | Redusert produksjon (8,7 %) | Uendret produksjon | Økt produksjon (5 %) |
|--|--|---|---|
| Km. produksjon | 4,90 mill. km | 5,37 mill. km. | 5,64 mill. km. |
| Produksjonskostnad | 235 mill. kr. | 258 mill. kr. | 291,8 mill. kr. |
| Bill. inntekter (inkl. 20 mill. fra staten) | 137 mill. kr. | 147,7 mill. kr. | 148,5 mill. kr. |
| Merbehov | <i>Nye anslag indikerer reduksjon med over 10 % for å få balanse uten ekstra midler eller ekstra prisøkning</i> | 26,1 mill. kr.* Inkl. prognose indeksreg. | 51,4 mill. kr.* Inkl. prognose indeksreg. |
| Passasjertall (anslag) | - 1,06 mill. (8 %) | + 0,3 mill. (2,5 %) | + 1 mill. (8,5 %) |
| Priser buss | Vanlig indeksøkning priser, ca. 2-3 % | | |
| Faste kostn. TFFK | Ca. 42 mill kr. | Ca. 42 mill kr. | Ca. 42 mill kr. |



Faktiske tiltak i Tromsø ved inngangen av 2023

- ***Ingen vedtak om ekstra tilskudd fra BO***
- ***Produksjonen holdt uendret***
- ***Prisene økes med ca. 5 % fra 1. februar.***
- ***Inntil videre sitter TFFK med stor risiko for underskudd i 2022.***
- ***Dersom underskudd i 2022: Uten tilførsel av midler, vil produksjonen bli redusert.***
- ***Dette er samme situasjon som i andre byer i Norge***



TFFK's «egen» produksjonkostnad og faste kostnader (2022)

| TFFK kostnader 2022 | Ca. beløp | |
|--|---------------------|------------------------------------|
| Netto prod.kostnader 2022 (jfr. nullpunkt) | 23 mill. kr. | Kostnad minus inntekter (prognose) |
| | | |
| FASTE KOSTNADER PR. ÅR (2022) | | |
| Systemdrift: Billettering, sanntid m.m. | 15 mill. kr | |
| Busstop og annen leie Tromsø | 12 mill. kr. | Oppgradering 2 hvilebuer i tillegg |
| Kvalitetstiltak utenfor busskontrakten | 1 mill. kr. | |
| Kundeservice, markedsføring, terminaler | 7,5 mill. kr. | |
| Ruteplanlegging | 1,5 mill. kr. | |
| Andre adm.kostnader | 5 mill. kr. | |
| SUM BEREGNEDE FASTE KOSTNADER | 42 mill. kr. | |

TFFK's faste kostnader er lite påvirket av endringer i produksjonsomfang. TFFK's driftskostnader er ikke synliggjort i bypakken (egenandel)



Mulig produksjonskutt

- 8,7 % = ca 470.000 km.

*De mest økonomisk effektive produksjonskutt foretas i rushtid pga. færre vogner
Det gir også størst tap av passasjerer.*

| TILTAK | Linjer | Ca. km | Total pass. 2022 På disse linjene | Anslag pass.tap |
|---|--------------|-------------------|--------------------------------------|----------------------|
| X-linjer fra bydeler til/fra Breivika UNN/UiT tas bort Her: Alle unntatt X43 og X31 | Linje | KM | | |
| | X23 | 28 329 | | |
| | X27 | 17 871 | | |
| | X29 | 23 920 | | |
| | X32 | 22 956 | 307.000 | -307.000 |
| | X35 | 16 089 | | |
| | X36 | 28 147 | | |
| | X44 | 19 362 | | |
| | Sum | 157.000 | | |
| Linjer med 7,5 min frekvens ned til avgang hver 10 min. | Linje | KM | | |
| | 33 | 40 000 | 1.218.500 (+36%) | - 97.000 (8%) |
| | 34 | 48 000 | 1.320.000 (+41%) | - 105.600 |
| | | Sum | 88.000 | |
| Linjer med 10 min frekvens ned til avgang hver 15 min. | Linje | KM | | |
| | 20 | 14 000 | 1.857.000 (+20%) | -148.600 |
| | 24 | 61 000 | 1.645.000 (+26%) | -131.600 |
| | 28 | 63 000 | 1.483.000 (+24%) | -118.600 |
| | 42 | 82 500 | 1.930.000 (+24%) | -154.400 |
| | | Sum | 220.500 | |
| TOTALSUM | | 465.500 km | 9.760.500 | -1.062.800 |



Kostnader og hovedtall

| | 2022 | 2023 | Andel | |
|---------------------------|-----------|-----------|--------|---|
| Kommunal deflator | 3,0 % | 4,2 % | | Statsbudsjettet + 0,5 pga. befolkningsvekst |
| Indeksutvikling 12 mnd | 16,1 % | | | 4 kvartal 2021 – 3 kvartal 2022 |
| Produksjon km | 6 503 102 | 6 771 516 | 100 % | |
| Bylinjer km | 5 368 280 | 5 636 694 | 83,2 % | ekskl. servicelinjer og skoleskys |
| Distriktslinjer kilometer | 1 134 822 | 1 134 822 | 16,8 % | |

| Prognoser | 2022 | Andel | 2023 | Andel | |
|---------------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|---|
| Brutto kostnader kontrakt | 305,81 | | | | |
| Derav bylinjer (ca. 85 %) | 258 | 100 % | 291,8 | 100 % | inkl. produksjonsøkning 5 % fra 22 til 23 |
| Inntekter by | 163,9 | 63,5 % | 171,4 | 58,7 % | Inkl. statlige midler reduserte priser |
| Belønningsordning | 68 | 26,4 % | 69 | 23,7 % | |
| Udekket | 26,1 | 10,1 % | 51,4 | 17,6 % | |



Passasjerer bylinjer Tromsø

| Mill. reiser | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endr % 21-22 |
|--------------|-------|------|------|-------|--------------|
| Helårs | 10,00 | 8,32 | 9,32 | 11,73 | 25,9 |

Endring 2019-2022: **17,3 %**

Eksempel – passeringer Sandnessundbrua

| Reiser | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Endr % 21-22 |
|--------|---------|---------|---------|---------|--------------|
| Helårs | 203 892 | 176 824 | 198 552 | 192 965 | -2,81 % |

Endring 2019-2022: **-5,4 %**



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

Tilleggsinformasjon

De påfølgende foilene er sendt ut på forhånd,
men er å betrakte som tilleggsinformasjon som
ikke legges fram i møtet.



Inntekter 2022-2023

- Inntekter kun på aggregert nivå, kan ikke fordele nøyaktig mot merproduksjonen
- ca 95 % av kontraktsinntektene i Tromsø er på bylinjer
- Billettinntekt pr. reise har gått ned
 - Bla. flere på forhåndskjøpt billett, spesialpriser, flere på periodebillett, snik.
- Effekt av de 20 mill. kr. til reduserte priser. Fordeler trafikk utenfor rushtid. 15-20 % av alle enkeltbilletter
- Snikandel går stadig nedover, men kan i 2022 utgjøre anslagsvis 5-8 mill. tapte inntekter.
- Ingen koronakompensasjon i 2023 (men litt omstillingsmidler)



Kilder til underdekning

- Kommunal deflator henger ikke med reell kostnadsutvikling
- Indeksutvikling og andre kostnader overstiger inntekter
- Inntektsutvikling - upopulært å øke prisene i tråd med kostnadsnivået
- Vektlegging av **kvalitet** på tilbudet (men det vil man vel ha?)
- Store usikkerheter i budsjettprosess og rammebetingelser



Ny kontrakt 2019

Fra busskontrakten

Mål:

Fremtidig vekst i persontransport skal tas på kollektivtransport, gange og sykkel. Det tas utgangspunkt i 2014.

Antall kollektivreiser skal øke med 50 % og kollektivandelen er på 20 % innen 2030. Busstilbudet skal være attraktivt, raskt, enkelt og dekke reisebehovet mellom de store knutepunktene

Delmål

| Raskere og effektivt Reisetid for buss skal reduseres med 20 % i hovedlinjene. Den totale reisetiden for bussreisende skal reduseres. | Oftere og enklere De reisende skal oppleve markant forbedring i kvalitet i busstilbudet, høyere frekvens og enklere ruteinformasjon, betalingsmåter og tilgang. Det skal være en lav terskel for nye busskunder. | Helhetlig Arealpolitikken skal ivareta kollektivtilbudet Transportveksten må fordeles hensiktsmessig mellom gange, sykkel og kollektivtransport |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Linjestrukturen skal effektiviseres• Tilnærmet full fremkommelighet for bussen;<ul style="list-style-type: none">○ Bygge kollektivfelt○ Trafikal prioritering○ Fjerne flaskehals• Effektive og bedre overgangs-/knutepunkt• Hovedprinsippet er kantsteinstopp• Færre holdeplasser, men mer attraktive og bedre gangtilgjengelighet til holdeplasser | <ul style="list-style-type: none">• Faste avgangstider og høyere frekvens• Etablering av Metrobuss i ringrute på Tromsøya• Knutepunkt med raskere bussbytte• Samordning av busslinjer i samme gate i for høyere frekvens og korrespondanse• Tilby god informasjon om ankomst og forsinkelser i flere digitale kanaler• God tilgjengelighet og universell utforming• Enklere billettering og takstsystem• Etablering av innfartsparkering• Måltrettet innsats og prioritering av hovedknutepunkt og terminaler:<ul style="list-style-type: none">○ Sentrum○ UiT/UNN○ Giæverbukta | <ul style="list-style-type: none">• Byveksten konsentreres rundt knutepunkt og hovedlinjer• Sterkere samordning mellom bystruktur og kollektivsystemets stamnett• Restriktive virkemidler for bil må gjennomføres, men kombineres med positive tiltak• Samordningen mellom Statens vegvesen, Tromsø kommune og Troms fylkeskommune skal styrkes gjennom et formalisert samarbeid om kollektivtransporten i Tromsø |



Endringer i busstilbudet

- Anbud med forhandlinger
- 3 tildelingskriterier: Pris (35%), Kvalitet (35%), Miljø , klimagassutslipp (30%). Tidligere kun pris 100 %
- Dieselbusser med Euro 6 motor. Mer miljøvennlig enn tidligere hybridbusser
- Total passasjerkapasitet på by-bussene økes fra ca 7500 til ca 12000. Viktig forklaring på 15m busser.
- Antallet sitteplasser økes fra ca 3700 til ca 6700.
- Bedre regularitet (gjennom krav til reguleringstid mellom turer).
- Sanntid på alle busser, også i distriktet.

PRODUKSJON (busskm)

- 20 % økning i produksjon og sjåførtimer i by. Kostnad ca. 34,5 mill. kr. pr. år.
- Antall byvogner i kontrakt: Fra 84 til 125. Vognkostnad: ca. 13 mill. kr. pr. år
- Økning i antall avganger i Tromsø by fra 870 til 1100 avganger pr dag
- Hyppige avganger med frekvens på 8-10 minutter i rushtid på de 5 største linjene
- 9 X-linjer fra bydelene direkte til UiT/UNN i rushtid
- Tidligere avganger om morgenen
- Bedre busstilbud til Flyplassen



Kutt i produksjon?

Kostnaden i buss-kontrakten er delt i 3:

- Kostnad per rutekilometer
- Kostnad per rutetime
- Kostnad per buss

En stor andel av kostnaden per tur er knyttet til materiell (bussen)

- Skal man redusere kostnader så bør det kuttes i rushtid
- På samme måte er det i rushtid det koster mest å sette inn en ekstra avgang.

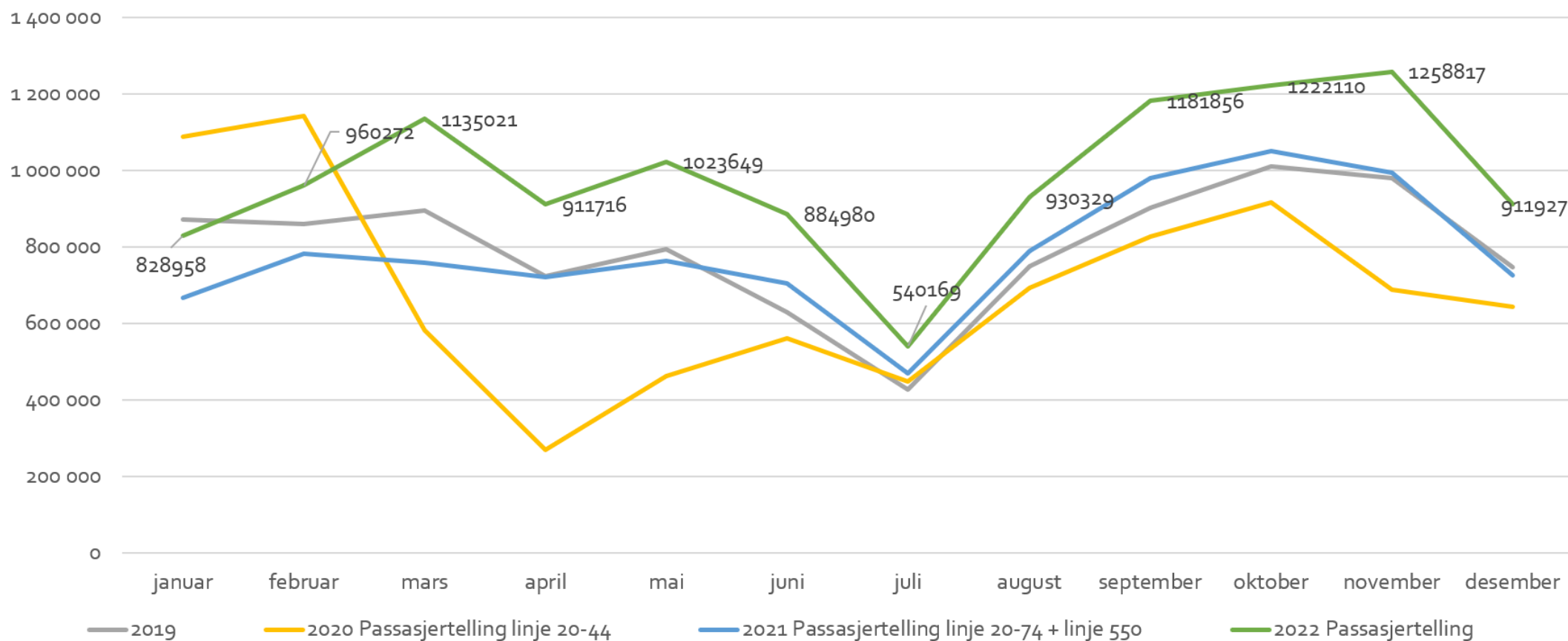


Andre materiell- og kvalitetsforbedringer

- En bedre hverdag både for passasjerer og sjåførere gjennom de krav som er satt og de løsninger som er forhandlet frem.
- Stort fokus på sikkerhet og sjåførstøtte systemer.
- Ekstra bakdør på 114 av 125 by-busser gir mer effektiv av- og påstigning.
- Krav til støy utvendig og innvendig
- Minimum krav til mønsterdybde på vinterdekk 10 mm, lovkravet er 5 mm.
- Krav til sandstrøer eller on-spot kjetting på alle store busser.
- Setebelter i alle busser, høy seterygg, USB-uttak ved alle seter.
- Xenon, LED, eller bedre hovedlys.
- Ekstra isolert motorrom.
- Justerbare seterygger, fothvilere, og individuelle leselys (alle distriktbusser, bakre del av alle by-busser)
- 360 graders blindsonerovervåkning på 114 av 125 by-busser.
- Sonestyring av fart gir mulighet for økt sikkerhet i nærheten av skoler.
- Fotgjenger-gjenkjenningssystem (PCDS), fra år 2020
- ESP, stabilitetsprogram (dette er ikke standard på store busser).



Passasjerstatistikk 2019 - 2022





Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagiielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

Snitt påstigende pr. tur:

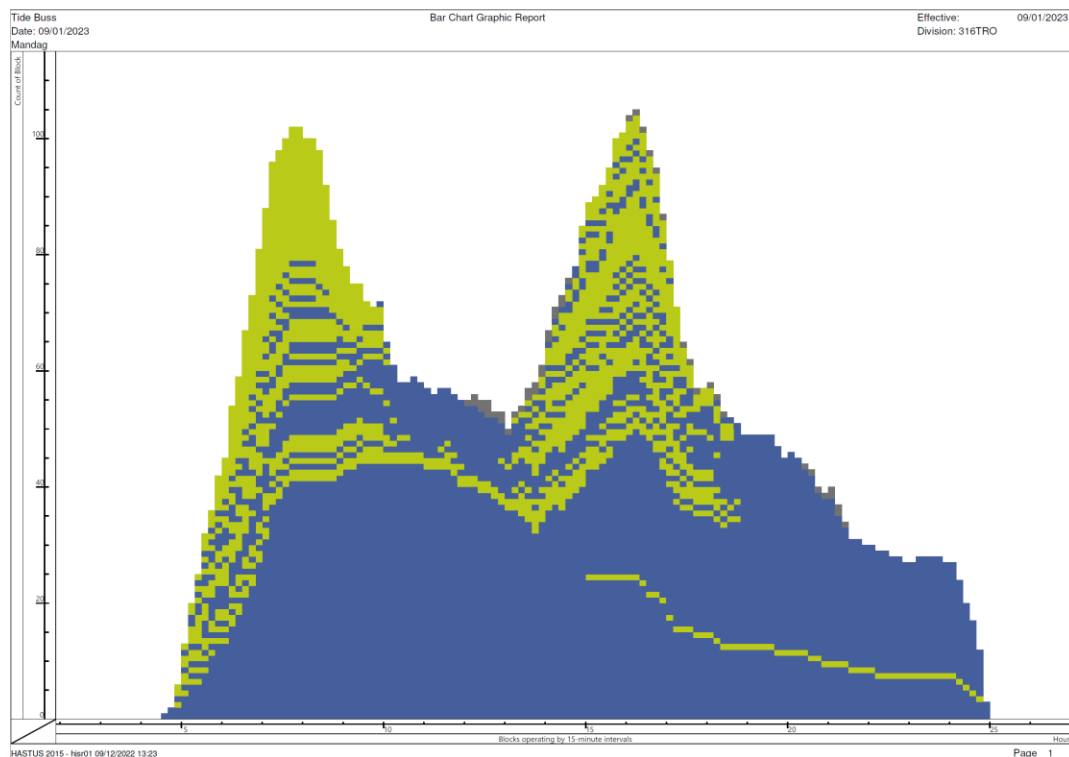
| Datoer | 24.10.2022 - 28.10.2022 | |
|-----------------|---|------------------|
| | 24.10.2022, 25.10.2022, 26.10.2022, 27.10.2022, 28.10.2022 | |
| Linjer | 20 Tide Tromsø , 21 Tide Tromsø , 22 Tide Tromsø , 24 Tide Tromsø , 2 | |
| Linje | Rute | Snitt påstigende |
| 20 Tide Tromsø | Malmvegen snuplass -> Skattøra Borettslag, 45 | 58,1 |
| 20 Tide Tromsø | Skattøra Borettslag -> Malmvegen snuplass, 43 | 61,5 |
| 21 Tide Tromsø | Tromsø Prostneset -> Forskningsparken, 15 | 23,8 |
| 21 Tide Tromsø | UNN -> Tromsø Prostneset, 15 | 38,4 |
| 22 Tide Tromsø | Malmvegen snuplass -> Giæverbukta, 26 | 24,5 |
| 22 Tide Tromsø | UNN -> Malmvegen snuplass, 20 | 14,1 |
| 24 Tide Tromsø | Kroken sykehjem -> Skognesvegen, 41 | 51,0 |
| 24 Tide Tromsø | Skognesvegen -> Kroken sykehjem, 39 | 51,1 |
| 26 Tide Tromsø | Giæverbukta -> Pyramiden, 22 | 36,7 |
| 26 Tide Tromsø | Pyramiden -> Giæverbukta, 34 | 39,3 |
| 28 Tide Tromsø | Hamna skole øst -> Solligården, 47 | 47,9 |
| 28 Tide Tromsø | Solligården -> Hamna skole øst, 38 | 52,5 |
| 33 Tide Tromsø | Ringheim -> UNN, 51 | 74,1 |
| 33 Tide Tromsø | UNN -> UNN, 41 | 54,5 |
| 34 Tide Tromsø | Smørtorget -> UNN, 11 | 42,3 |
| 34 Tide Tromsø | UNN -> Ringheim, 51 | 75,8 |
| 34 Tide Tromsø | UNN -> UNN, 40 | 65,7 |
| 40 Tide Tromsø | Smørblomstvegen -> Wi-To, 40 | 46,8 |
| 40 Tide Tromsø | Wi-To -> Smørblomstvegen, 15 | 21,1 |
| 42 Tide Tromsø | Eidkjosen -> Skattøra Borettslag, 44 | 52,1 |
| 42 Tide Tromsø | Skattøra Borettslag -> Eidkjosen, 43 | 54,4 |
| X23 Tide Tromsø | Malmvegen snuplass -> UiT/Planetariet, 15 | 30,7 |
| X23 Tide Tromsø | UNN -> Malmvegen snuplass, 14 | 25,2 |
| X27 Tide Tromsø | Breivika -> Tromsdalen skole, 26 | 36,9 |
| X27 Tide Tromsø | Pyramiden -> UiT/Planetariet, 25 | 35,5 |
| X29 Tide Tromsø | Pingvinhotellet UNN -> Solligården, 19 | 23,5 |
| X29 Tide Tromsø | Solligården -> UiT/Planetariet, 19 | 26,9 |
| X31 Tide Tromsø | Sydspissen -> UNN, 9 | 39,7 |
| X32 Tide Tromsø | Solneset skole -> UiT/Planetariet, 26 | 23,3 |
| X32 Tide Tromsø | UiT/Planetariet -> Solneset skole, 25 | 14,9 |
| X35 Tide Tromsø | Myreng -> UNN, 15 | 40,4 |
| X35 Tide Tromsø | Stalheim -> UNN, 9 | 39,8 |
| X35 Tide Tromsø | UNN -> Skoglyst, 14 | 31,1 |
| X36 Tide Tromsø | Elverhøy -> UNN, 12 | 30,7 |
| X36 Tide Tromsø | Myreng -> UNN, 18 | 25,3 |
| X36 Tide Tromsø | Sommerlyst skole -> UNN, 13 | 28,1 |
| X36 Tide Tromsø | UNN -> Skoglyst, 16 | 23,4 |
| X43 Tide Tromsø | Breivika -> Eidkjosen, 23 | 17,1 |
| X43 Tide Tromsø | Eidkjosen -> Breivika, 23 | 32,5 |
| X44 Tide Tromsø | Pingvinhotellet UNN -> Ryllikvegen nord, 13 | 13,9 |
| X44 Tide Tromsø | Smørblomstvegen -> UNN, 13 | 16,3 |
| | | 37,6 |



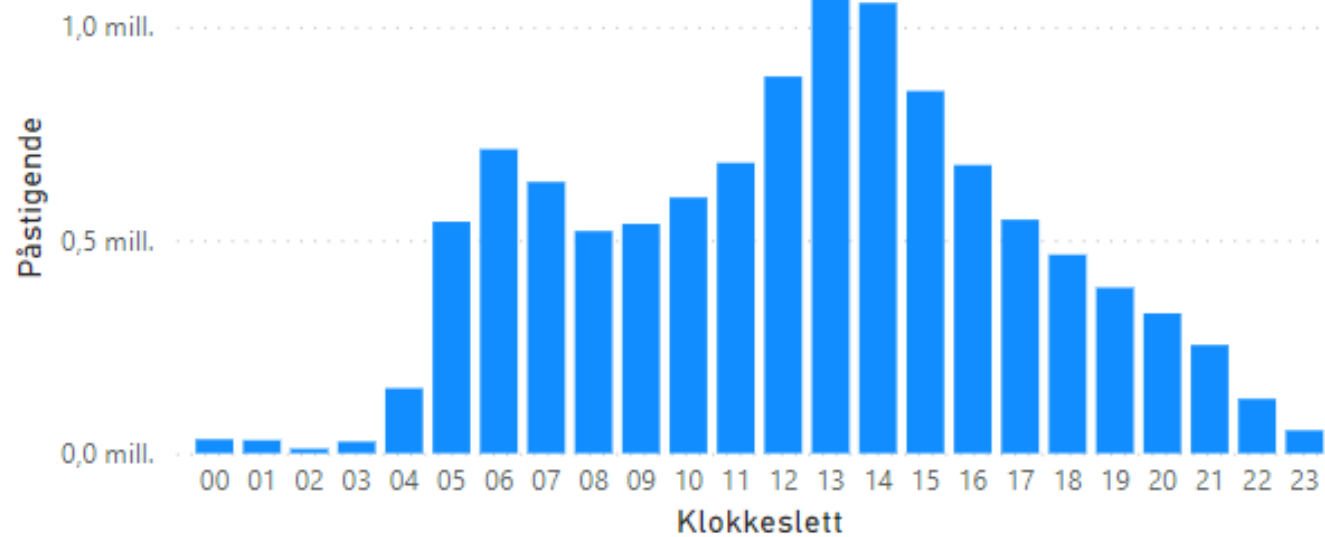
Vognuttak og reisende per time

Mandag-fredag

Mandag-søndag



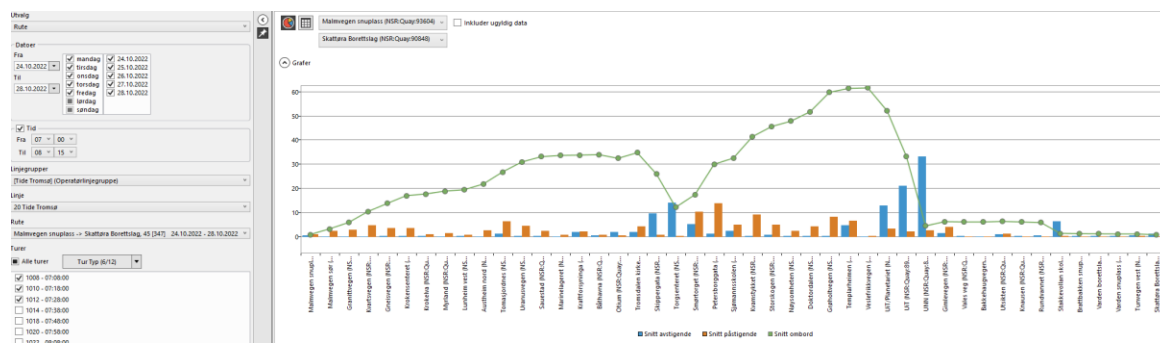
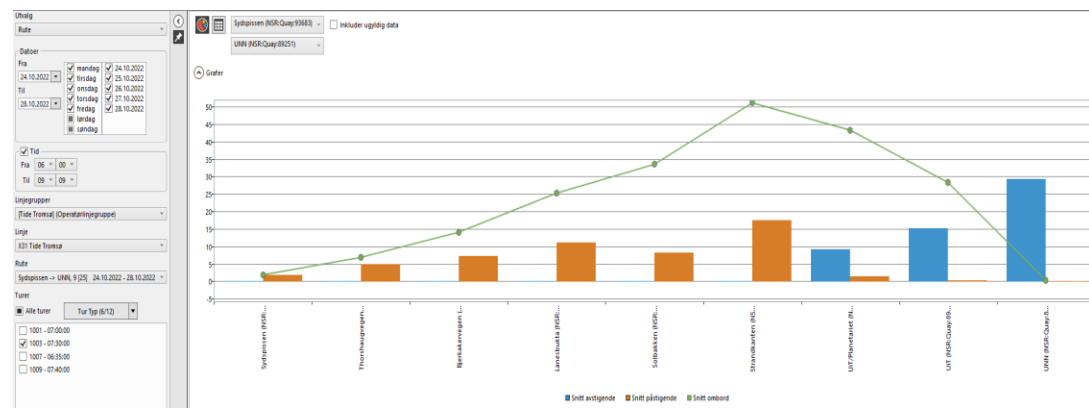
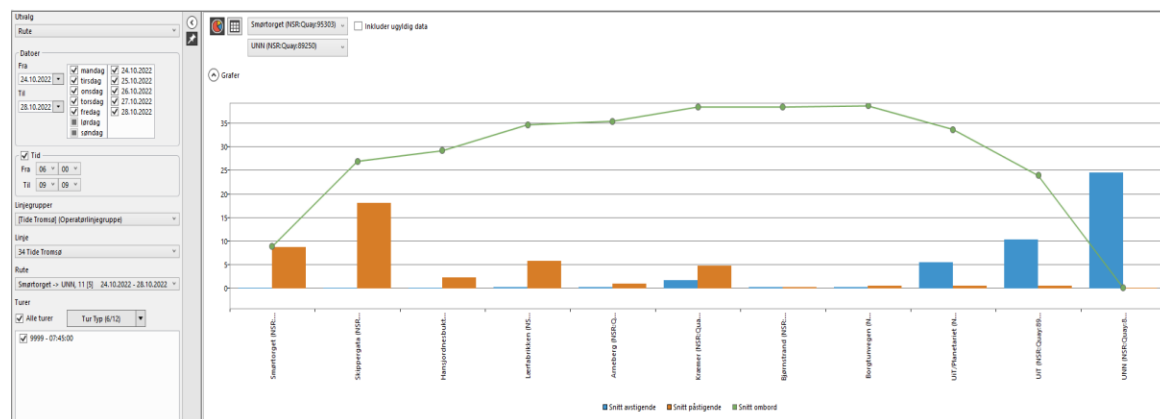
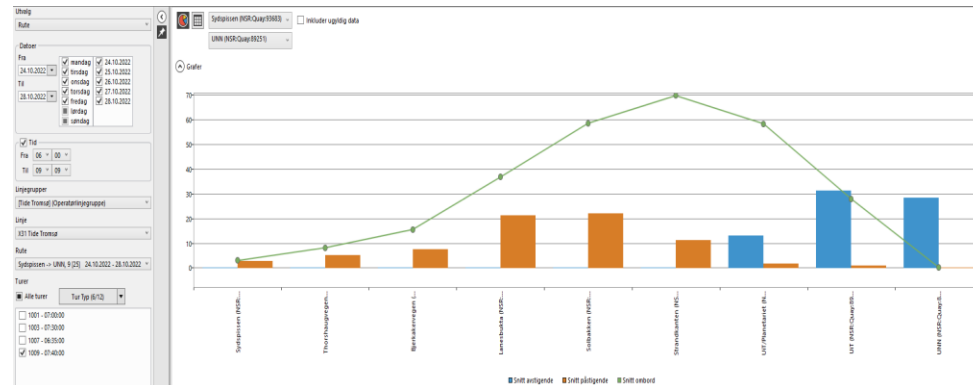
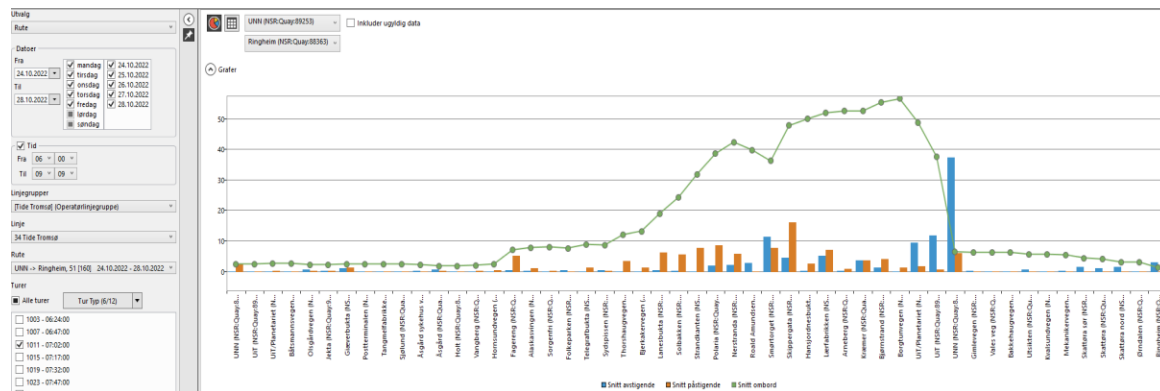
Påstigende pr time





Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

sentrum – UNN 20-34-x31





Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

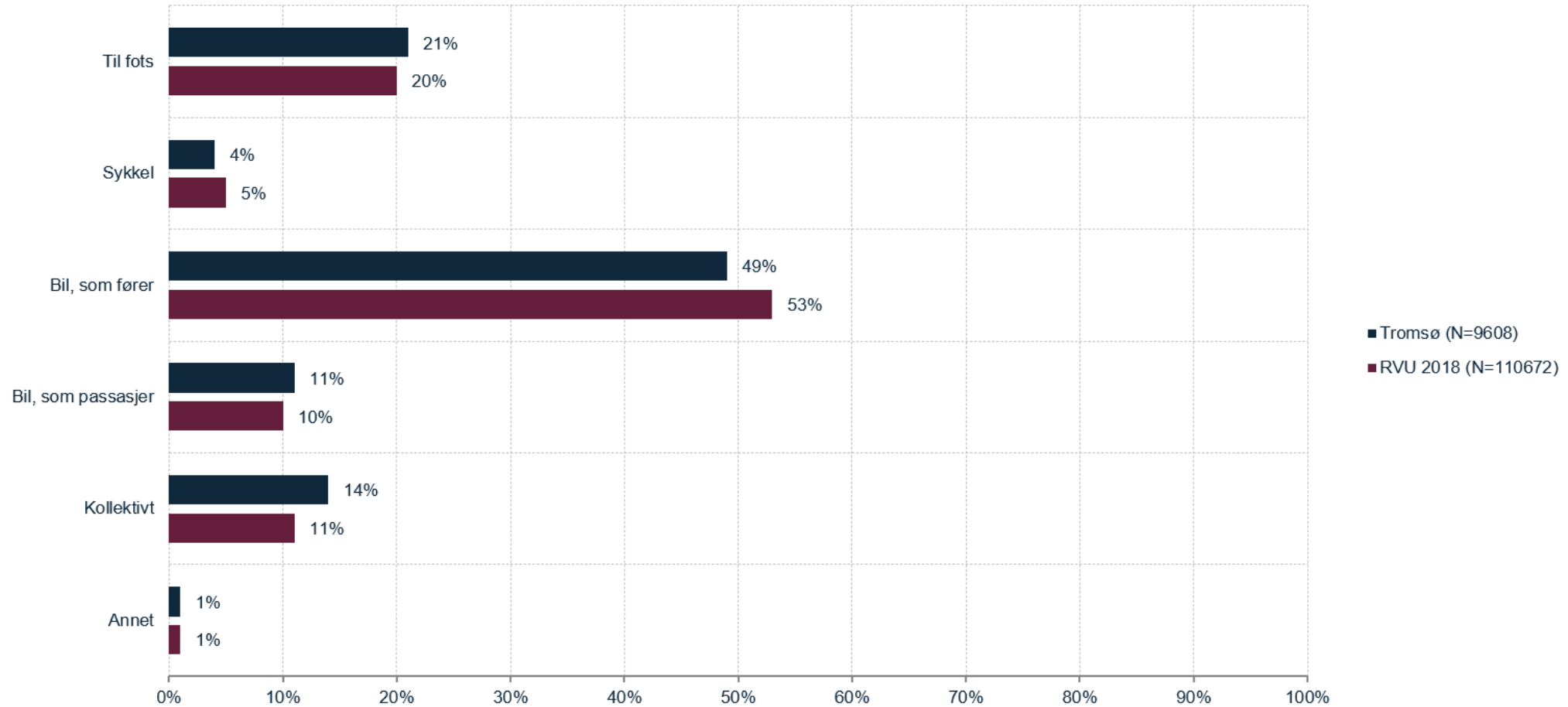
Fremtidens busstilbud

Hva er et godt busstilbud og hva vil folk ha?



Hovedtransportmiddel

Hovedtransportmiddel





Kvalitet – tillit – tilfredshet

- Systematisk forbedring av kvalitet siden 2015
- Fra rutetabeller til sanntid
- Kvalitetsoppfølging = lite forsinkelser, gode busser, bedre infrastruktur
- Nytt pris og sonesystem (2020)
- Økt bruk av digitale tjenester
- Det er vanskelig å holde på kunder, vi må utvikle oss



Økt frekvens er nøkkelen

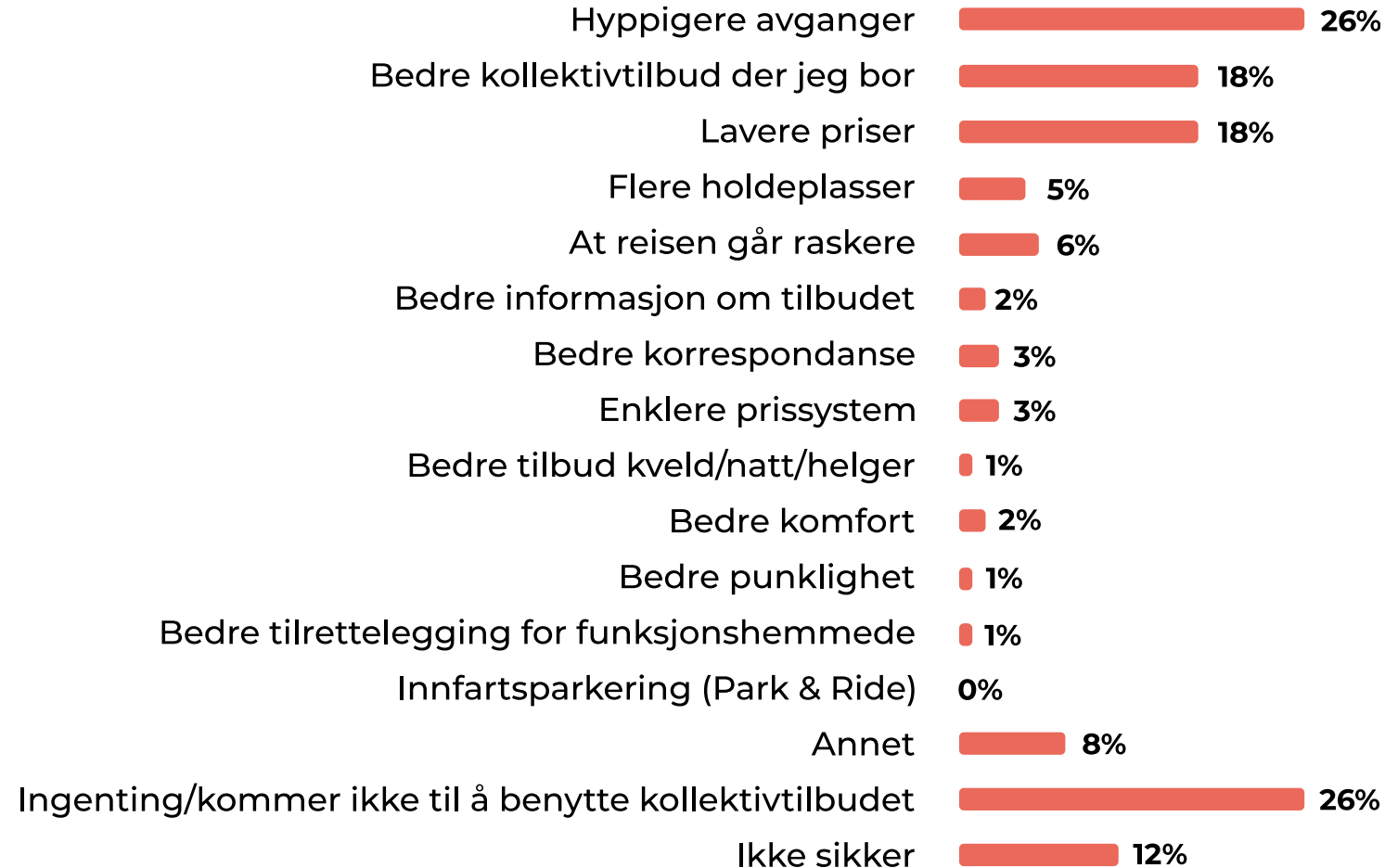
Nøkkelen til vekst og måloppnåelse ligger i frekvens. Intensjonen er å ha et tilbud med høy frekvens som skal oppfattes attraktivt slik at folk velger buss på flere av sine daglige reiser.

Markedsundersøkelser bekrefter at økt frekvens og kvalitet i kollektivtilbudet er de viktigste faktorene for å få flere til å reise kollektivt.

At det er enkelt med bil er den viktigste årsaken til at man ikke bruker kollektivtransport i dag. Lavere priser er viktigere forhold blant brukerne enn blant ikke-brukerne.

Hva skal til for at du skal benytte det lokale kollektivtilbudet oftere?

(Respons Analyse)



Hva er årsakene til at du sjelden eller aldri bruker det lokale kollektivtilbudet?

(Respons Analyse)





Hva vet vi om reisevaner i Tromsø?

- 50% har tilgang på gratis parkering på jobb
- 40% har mulighet for hjemmekontor, 30 % ønsker det
- 60% er positiv til samkjøring
- Forventet vekst i bussreiser på 10% ved innføring av bomsnitt
- 60% mener det er mer aktuelt å reise kollektivt ved innføring av bompenger
- Nedgang i personbiltrafikk i Tromsø 2019 >2021, stor økning i kollektivbruk