

A high-angle photograph of a busy city street. A tram is visible on the left side of the frame, moving along tracks. Pedestrians are walking across the street, some carrying bags. The scene is brightly lit, suggesting daytime. The background shows more people and buildings, creating a sense of a bustling urban environment.

Ny dag, nye tider

Evaluering av NYPS og ruteendringen 9. desember
Presentasjon 'nye MIS'

Team Analyse, Gylve Aftret-Sandal

19.06.13

OVERORDNEDE MÅL

Fornøyde kunder

Sterk
markedsposisjon

Attraktive
arbeidsplasser

Effektiv
og bærekraftig
ressursbruk

- Ny pris- og sonestruktur (NYPS)
- Ruteendringen i desember 2012

Begge tiltakene er virkemidler for å oppnå de overordnede målene.

- MIS (markedsinformasjonssystemet) er et viktig verktøy som måler om kollektivtransporten vi tilbyr er attraktiv og miljøvennlig.



Sammen gjør vi kollektivtrafikken
til et naturlig førstevalg

OVERORDNEDE MÅL

Fornøyde kunder

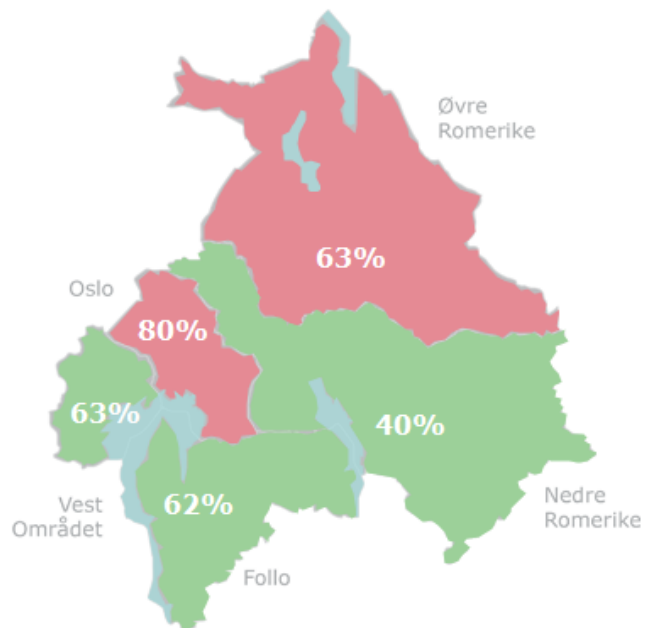
Sterk
markedsposisjon

Attraktive
arbeidsplasser

Effektiv
og bærekraftig
ressursbruk

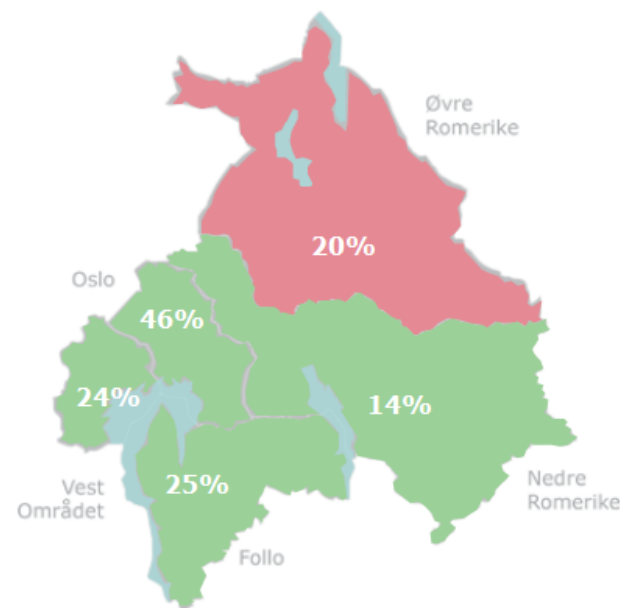
👍 TOTAL TILFREDSHET MED KOLLEKTIVTILBUDET

Resultat for de siste 12 månedene. Jul 2012 til jun 2013.



⚙️ KOLLEKTIVTRAFIKKENS ANDEL AV MOTORISERTE REISER

Resultat for de siste 12 månedene. Jul 2012 til jun 2013.



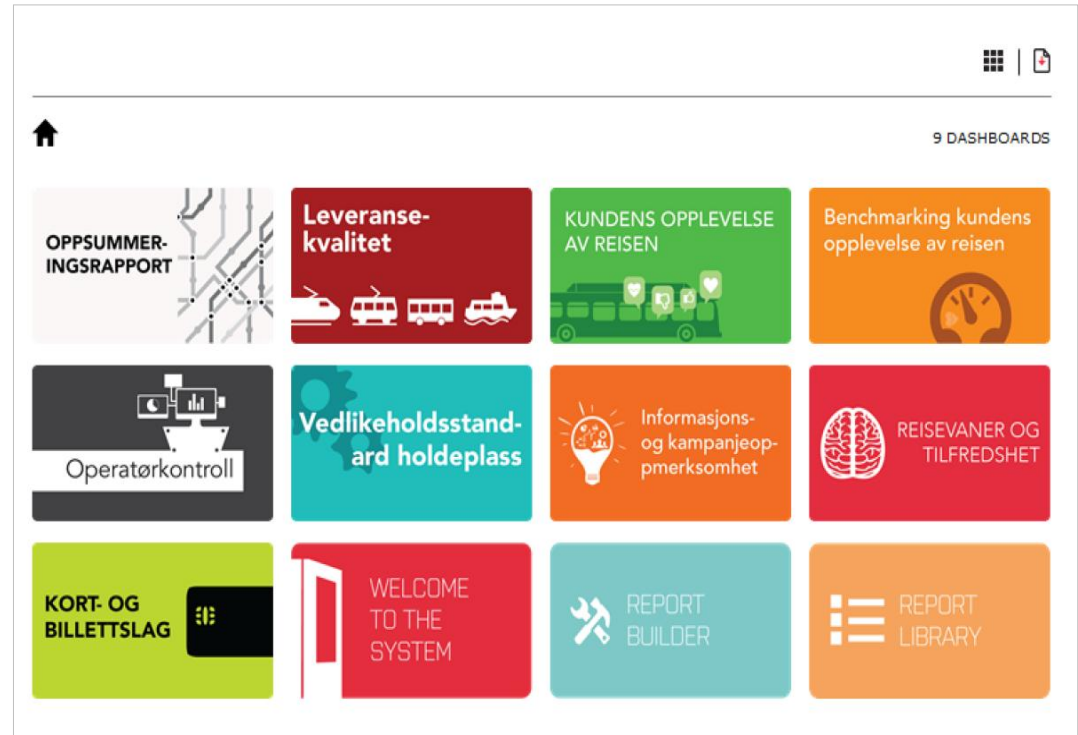
Eksempel fra nye MIS – «Fasiten»

Ruter#

Den nye utgaven av MIS skal gjøre rapportene mer tilgjengelige

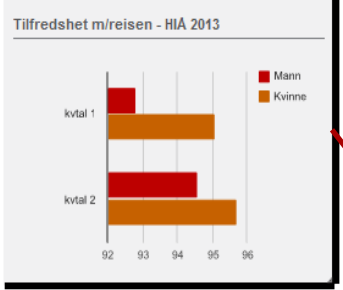
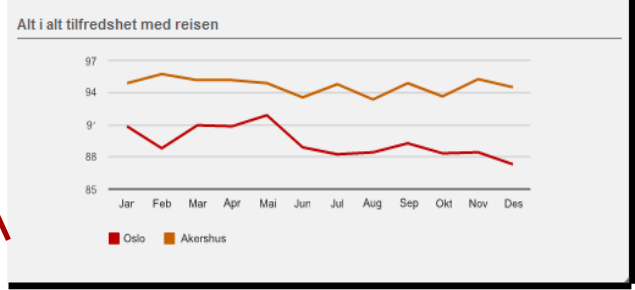
- MIS består av to deler
- Del 1 er gjennomføringen av operatørkontroll og kundeintervju.
- Del 2 av tilbudet gjelder gjennomføringen av kartlegging av reisevaner og tilfredshet med kollektivsystemet.
- MIS er en unik kilde som viser utviklingen over en lengre ang periode
- Jo flere som bruker MIS jo større verdi har systemet!

Vi hjelper dere gjerne i gang



Create widget
 Create dashboard
 Share
 Eksport
 Slett

Resultat per kontrakt per måned

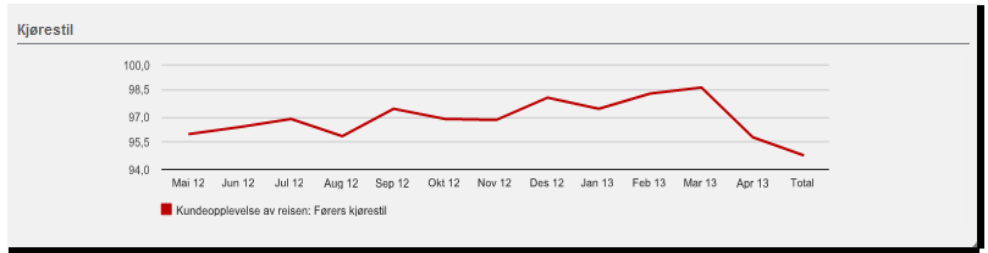


Resultat per kontrakt per kvartal

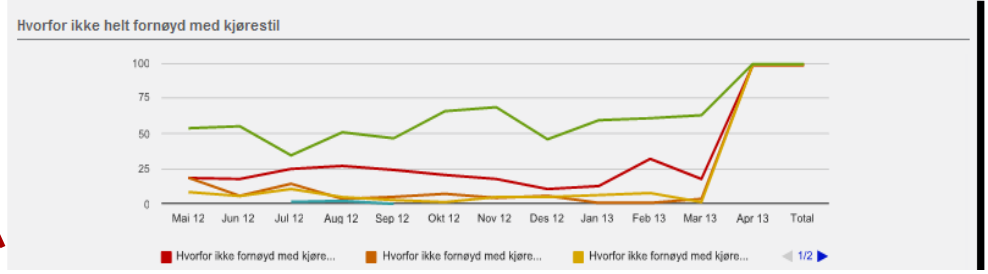
Resultat i tabellform

Alt i alt - tilfredshet med reisen

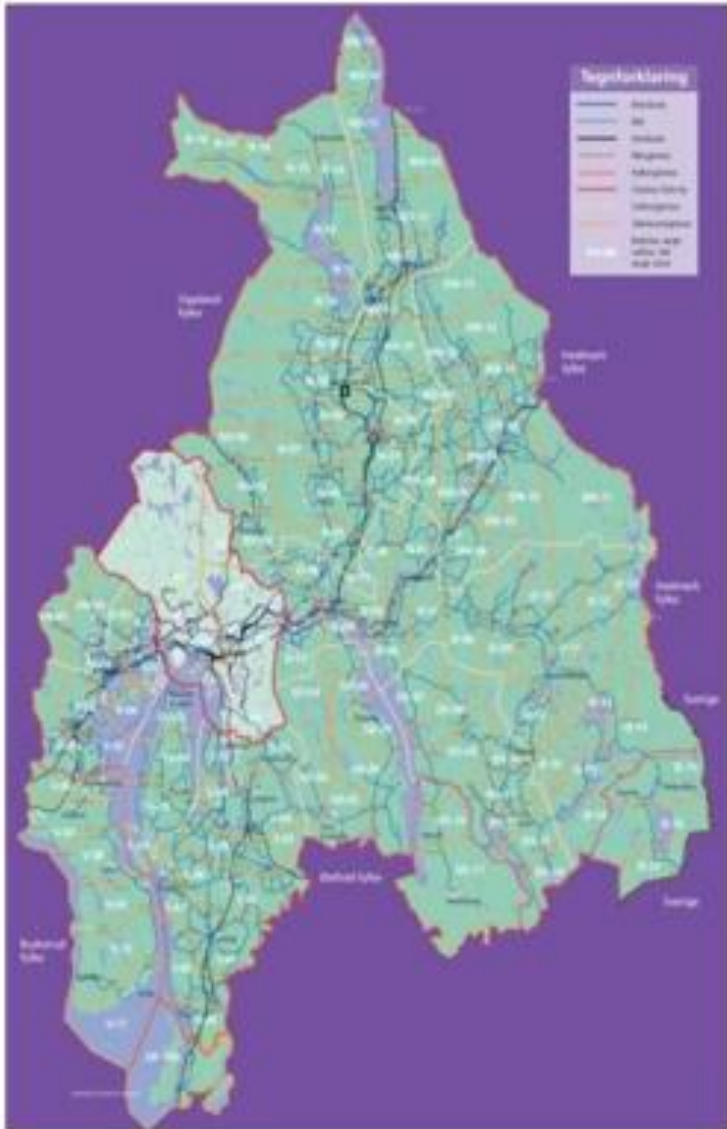
	Mai 12	Jun 12	Jul 12	Sep 12	Mar 13	Jan 13	Aug 12	Okt 12	Nov 12	Des 12	Feb 13	Apr 13	Total
07-09	96%	96%	95%	96%	97%	95%	93%	95%	93%	97%	99%		
08-11	96%	96%	99%	100%	97%	98%	97%	99%	99%	96%	97%		
08-12	100%	100%	99%	100%	100%	100%	100%	94%	100%	100%	100%		
09-15	98%	98%	97%	96%	99%	96%	96%	98%	96%	99%	97%		
11-17	97%	96%	97%	94%	100%	99%	99%	97%	100%	99%	99%	99%	
12-22	97%	100%	97%	100%	100%	98%	98%	100%	96%	99%	99%	99%	
15-17:3	96%	95%	97%	95%	99%	99%	96%	97%	98%	97%	99%		
17-22	100%	94%	100%	95%	100%	93%	96%	100%	100%	100%	100%	96%	



Årsaker til hvorfor ikke fornøyd



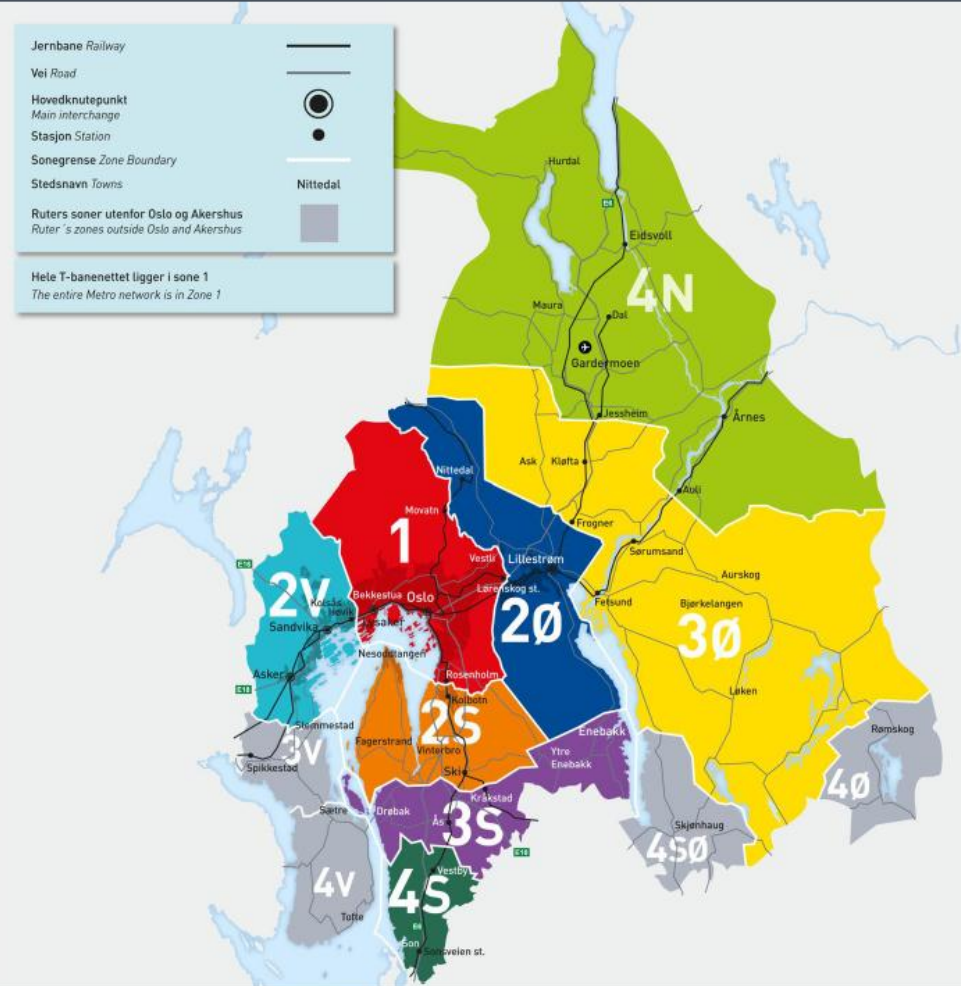
MIS en hovedkilde i evalueringen av NYPS



Harmoni-
sering og
forenkling

Sonekart Zone map

Gjelder fra 2. oktober 2011 Valid from 2 October 2011



Hvordan beregne soner og billettpris *How to calculate zones and fares*

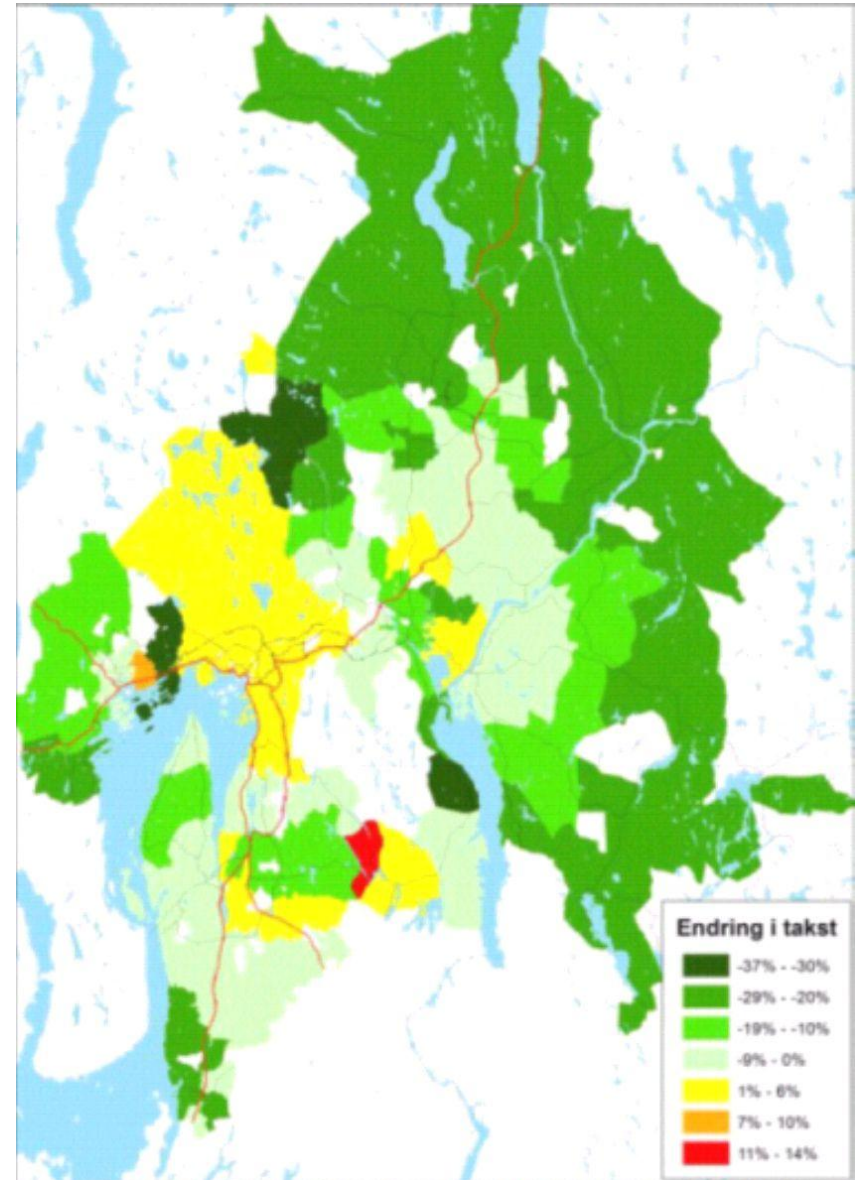
1. Tell antall soner du reiser i, inkl. start- og sluttzone.

1. Count the number of zones in which you want to travel, including your start and destination zone

2. Bruk pristabellen for å finne soner, billett og pris.

2. Use the fares table to find the number of zones, ticket and fare.

- Det nye pris og sonesystemet (NYPS) skulle innebære en vesentlig forenkling med maksimumsbetaling for tre soner og generelt lavere priser.
- Særlig ytterkantene i Akershus har fått reduserte reisekostnader



NYPS har gitt flere reiser – men for tidlig å påvise en effekt av forenkling

Formål med evalueringen

Oppeves som en forbedring for kundene

Oppeves som en forenkling for kundene

Har NYPS gitt en økning i antall reiser i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus

Har påvirket de økonomiske konsekvensene av samarbeidet mellom NSB og Ruter.

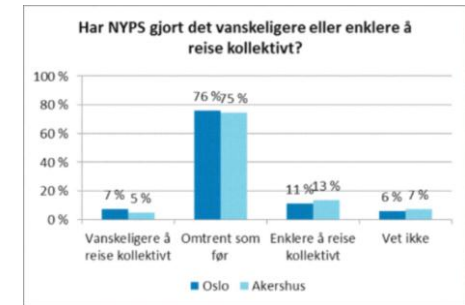
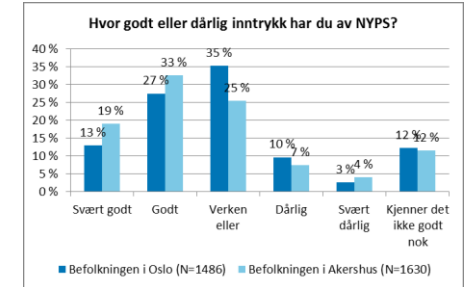
Hovedfunn

Trafikantene er svært fornøyd med omleggingen. Mellom 40 og 52 prosent av befolkningen har et godt inntrykk av NYPS, mens bare rundt 10 prosent har et dårlig inntrykk.

Samtidig oppgir drøyt 10 prosent av befolkningen at det er blitt enklere å reise kollektivt, noe som kan tyde på at de langsiktige effektene av det nye sonesystemet vil øke.

Den isolerte effekten av lavere takster i Oslo og Akershus har gitt 2-3 prosent flere reiser per innbygger i Oslo og Akershus. Innføring av NYPS har bare i liten grad påvirket reiseomfanget, men det er en økning i andelen som reiser ofte med kollektivtransport

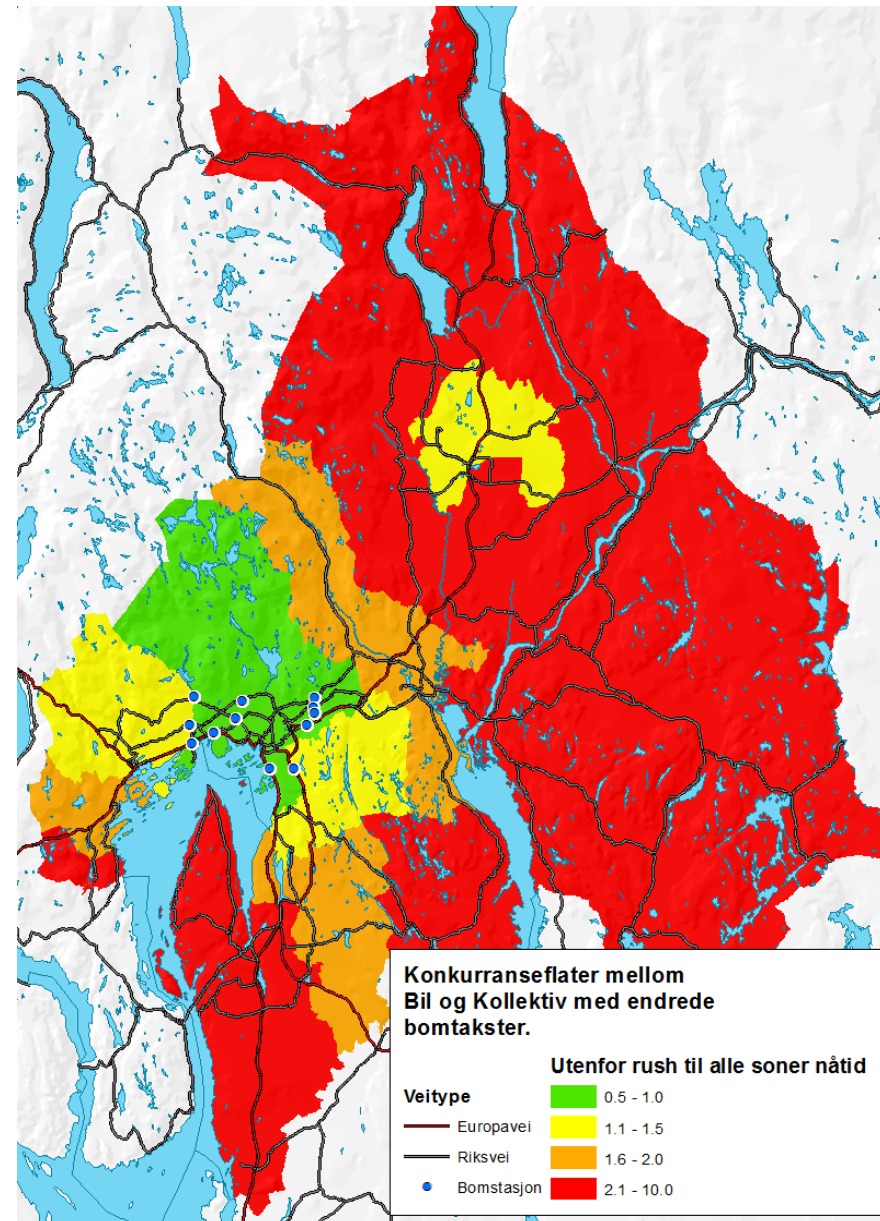
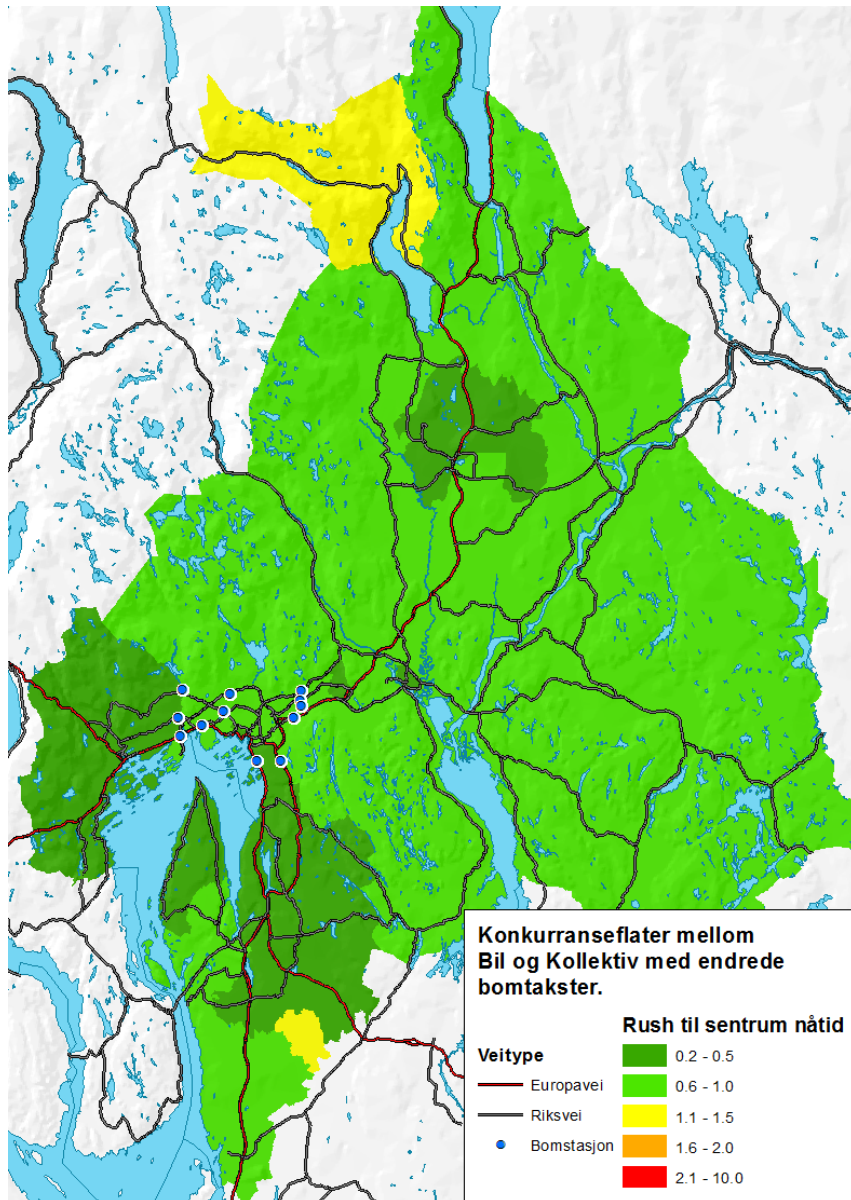
De reduserte takstene har gitt en reduksjon i Ruters årlige billettinntekter på mellom 115-145 mill kr eller ca 4-5 prosent. Det nye sonesystemet har ført til økt billettsalg fra stasjoner i randsonen, men det er innenfor nivået NSB og Ruter på forhånd anså som «akseptabelt».



	Lavt	Høyt
Takstendring etter at NYPS ble innført	-7.0 %	-7.0 %
Snitt priselastisitet	-0.45	-0.30
Etterspørselseffekt (%)	3 %	2 %
Inntektseffekt (%)	-4 %	-5 %
Inntektseffekt (Mill. 2012-kr)	-117	-145

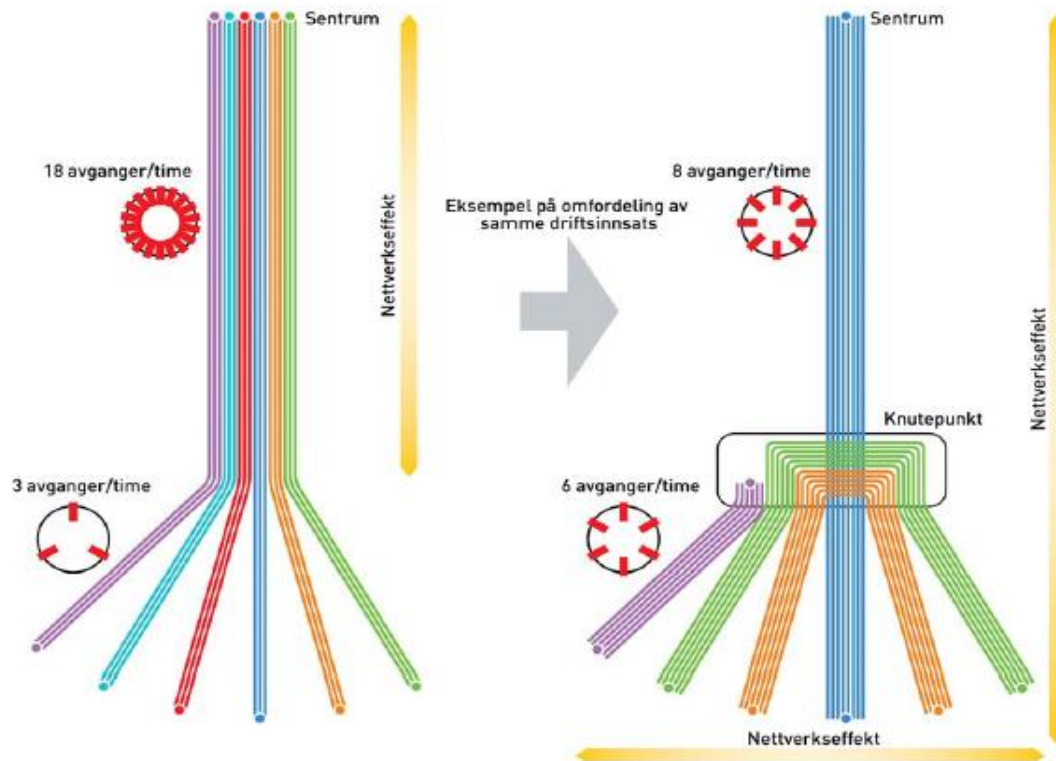
Ruter#

Konkurransflate mot bilen i og utenfor rush



«Den største ruteendringen i manns minne»

- Omdisponering av ressursene
- Tetter samarbeid med NSB



Sonekart Zone map

Gjelder fra 2. oktober 2011 Valid from 2 October 2011

Jernbane Railway
Vei Road
Hovedknutepunkt
Stasjon
Sonegrense Zone Boundary
Stedsnavn Towns
Ruters soner utenfor Oslo og Akershus
Ruter's zones outside Oslo and Akershus

Hele T-banenettet ligger i sone 1
The entire Metro network is in zone 1

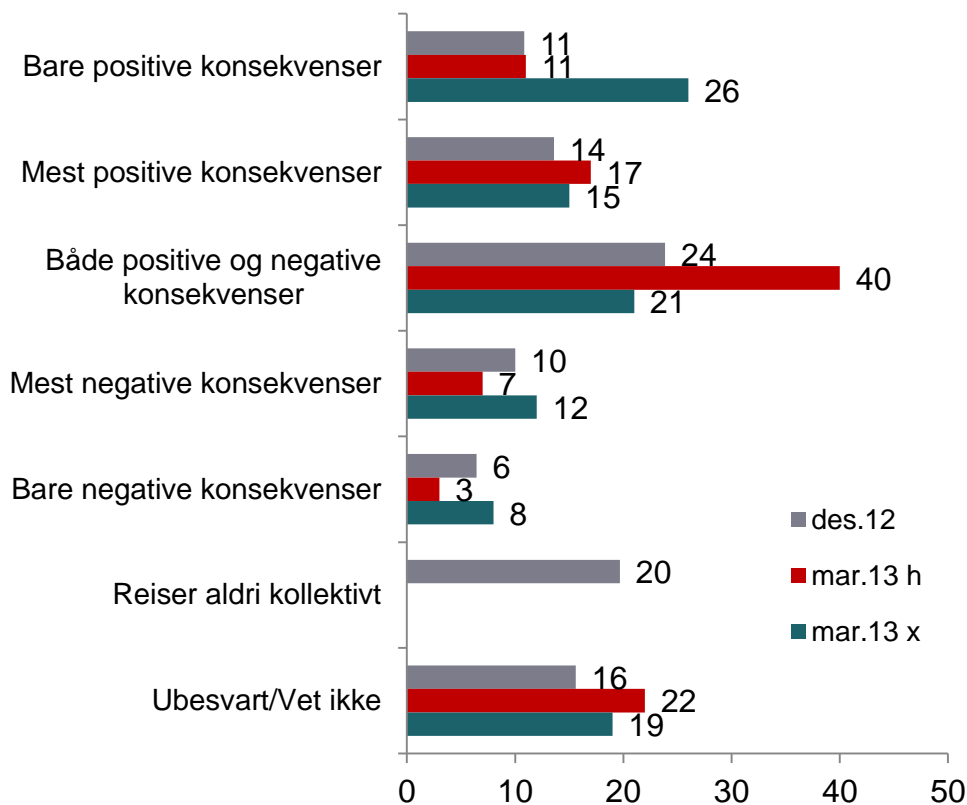
Hvordan beregne soner og billettpris How to calculate zones and fares

1. Tell antall soner du reiser i, inkl. start- og sluttzone.
1. Count the number of zones in which you want to travel, including your start and destination zone
2. Bruk pristabellen for å finne soner, billett og pris.
2. Use the fares table to find the number of zones, ticket and fare.

Ruteendringen 9. desember 2012

Fortsatt høy kjennskap – andelen meget fornøyde øker

april



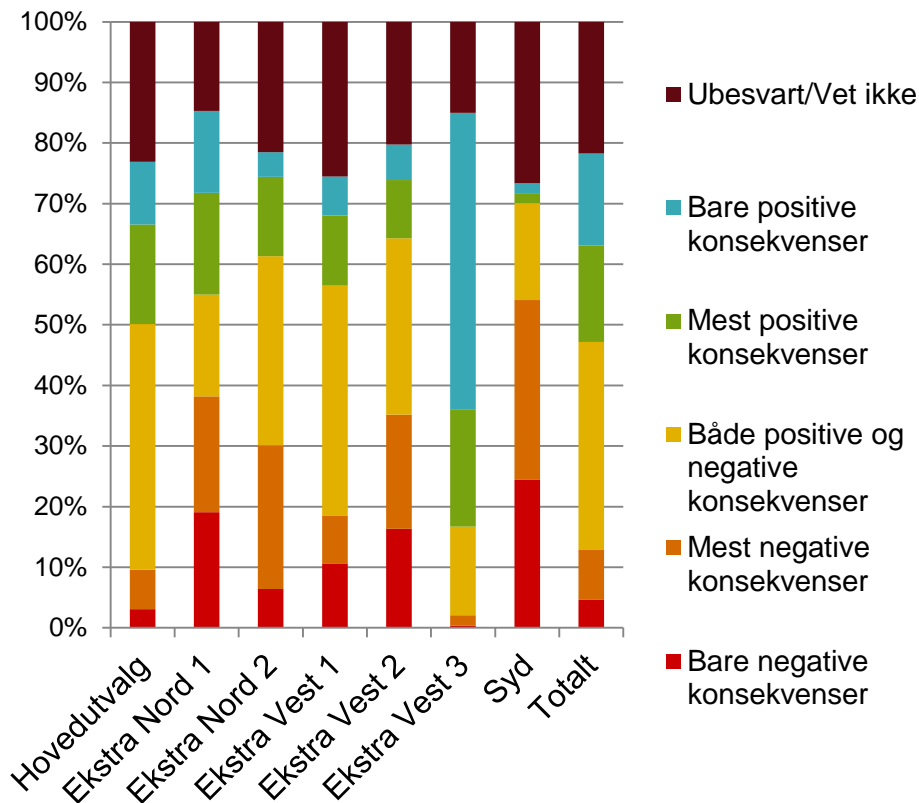
Hvor positive eller negative konsekvenser har ruteendringen hatt for deg i forhold til dine kollektivreiser?

Base: Har hørt om ruteendring, 76% av totalt utvalg

- Kjennskapen til ruteendringen har holdt seg høy, men viser naturlig nok noe nedgang i befolkningen generelt.
- 8 av 10 er fornøyd eller har en nøytral holdning til kollektivtilbudet der de bor. Andelen med som er meget fornøyd har økt signifikant siden desember 2012.
- Majoriteten har et litt blandet forhold til konsekvensene og ser både positive og negative konsekvenser.
 - 28% ser hovedvekt av positive, mens 10% ser hovedvekt av negative konsekvenser. Andelen med en negativ innstilling har gått ned fra 16% rett etter ruteendringen.
 - De negative konsekvensene går i hovedsak på lengre tid og dårligere tilbud.
 - Positive tilbakemeldinger går i stor grad på flere avganger og mer fleksibilitet.
- 1 av 5 har endret reisemønster. Stabilt sammenlignet med andelen som mente det samme rett etter ruteomleggingen.
 - Nye rutetider er en av de viktigste endringene, mens 1 av 5 benytter andre linjer. 1 av 5 nevner at de må bytte fra buss til tog.

Ruter#

Større polarisering i områder hvor endringen har vært mest merkbar



- Utvalgets reaksjoner er polarisert i forhold til hvor de bor og hvilke endringer som har påvirket dem.
- Gjennomgående er det allikevel en overvekt av positive konsekvenser sammenlignet med de negative.
- Dette gjelder spesielt i ekstrautvalget der andelen med positive tilbakemeldinger er høyere enn de med negative.
- Igjen er det Oslo og Vestområdet som er mest positive, mens Follo og Øvre Romerike i større grad angir negative konsekvenser.

Nord 1	Eidsvoll, Kløfta, Dal	100
Nord 2,	Fetsund, Sørumsand, Årnes	103
Vest 1,	Skui, Tanum, Rykkinn, Kolsås, Vøyenenga	102
Vest 2,	Heggedal, Røyken, Spikkestad	98
Vest 3,	Røa, Østerås, Eiksmarka, Fossum	98
Syd,	Siggerud	99

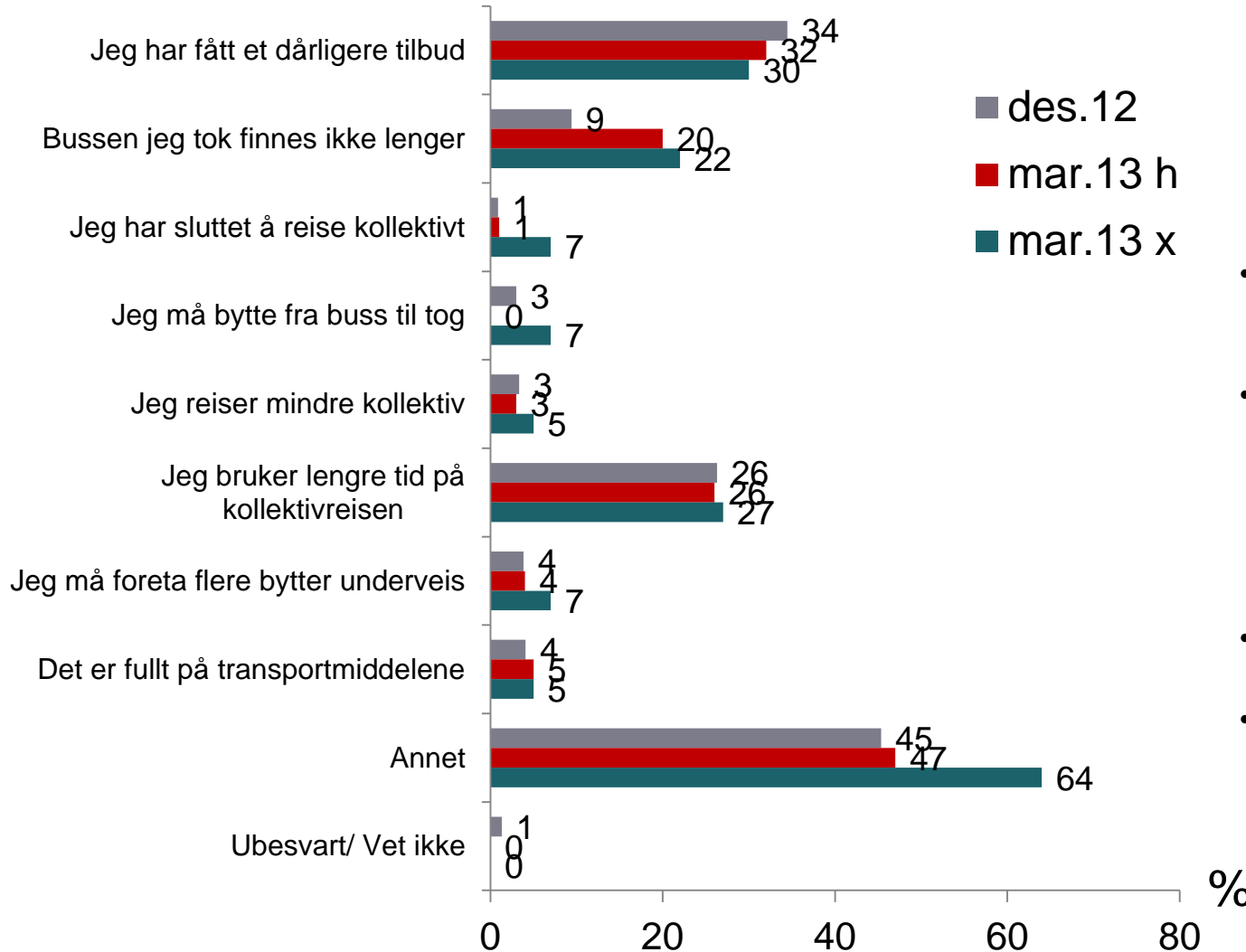
Hvor positive eller negative konsekvenser har ruteendringen hatt for deg i forhold til dine kollektivreiser

Ruter#

Færre eller nedlagte avganger og lengre tid på reisen er i hovedsak de negative konsekvensene for de reisende

Hvilke **negative konsekvenser** har ruteomleggingen hatt for deg?

Base: Ruteendringen har ført til negative konsekvenser, 10% av totalt utvalg

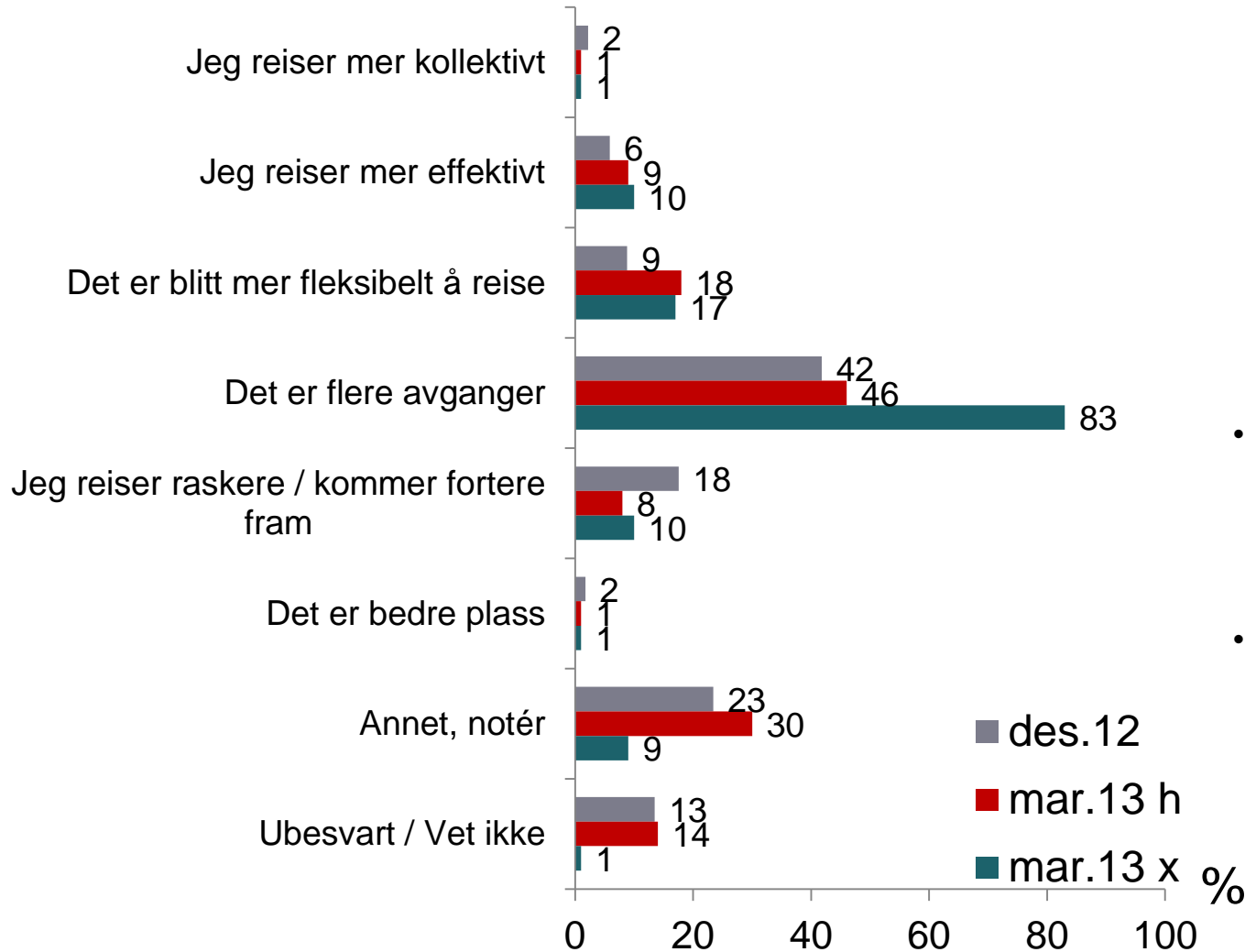


- De negative konsekvensene gjelder i all hovedsak de reisende i Akershus.
- De reisende oppgir at det er dårligere korrespondanse mellom de ulike transportmidlene, reisen tar lengre tid, det er færre avganger eller tog stopper ikke på stasjon lenger.
- Fra Vestområdet oppgir 1 av 3 at de nå bruker lengre tid på reisen.
- I Follo og Øvre Romerike er det dårligere tilbud med lengre reisetid og at tidligere rute ikke finnes lenger som er de viktigste konsekvensene.

Flere avganger og mer fleksibilitet og dermed effektiv reise er de viktigste positive konsekvensene.

Hvilke **positive konsekvenser** har ruteomleggingen hatt for deg?

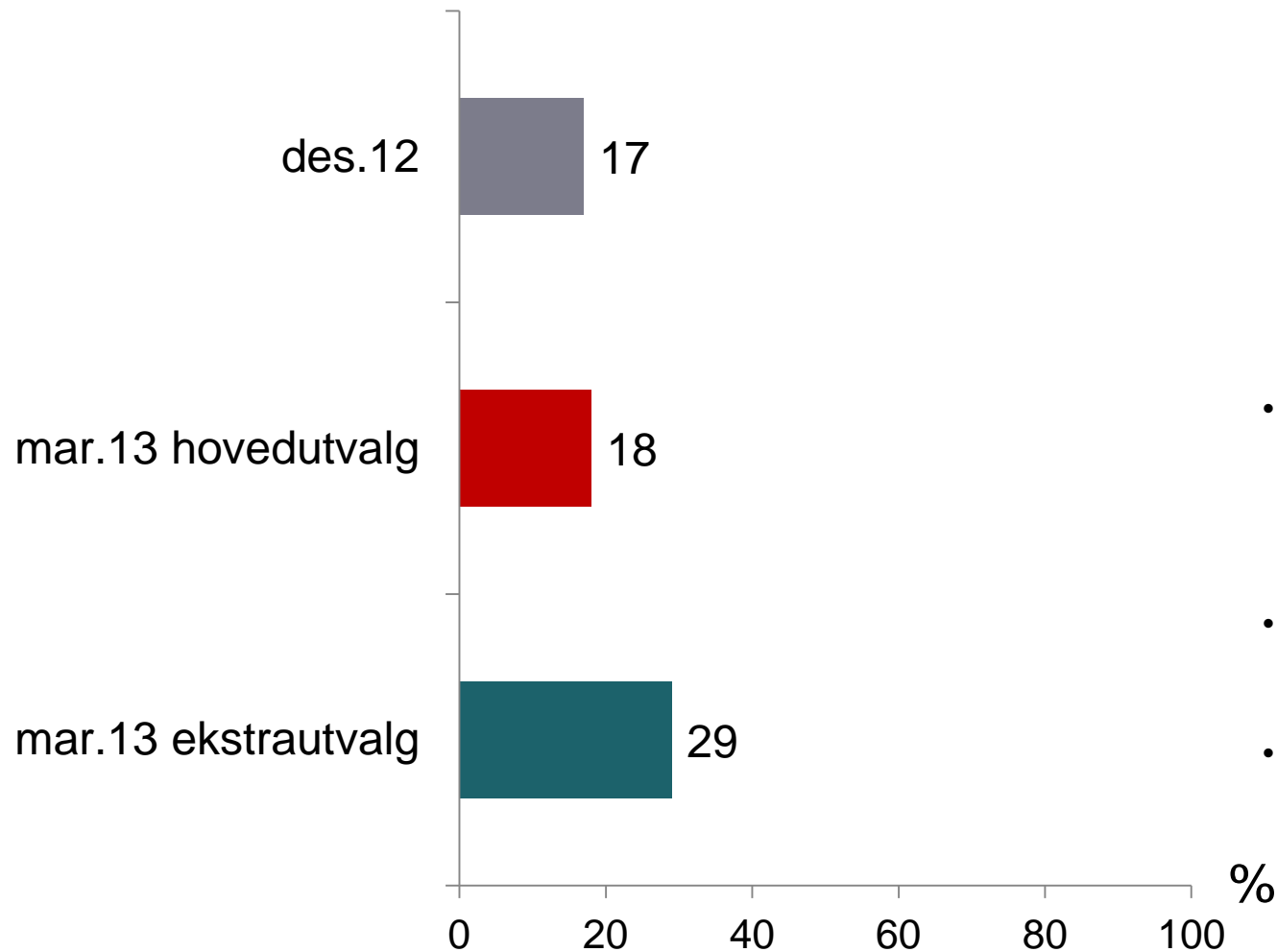
Base: Ruteendringen har ført til positive konsekvenser, 25% av totalt utvalg



- Flere avganger er i all hovedsak årsaker til at ruteendringene vurderes som positive. Dette gjelder i stor grad ekstrautvalget, og også Oslo.
- Yngre aldersgrupper poengterer i tillegg at det har blitt mer fleksibelt å reise.

Nesten 2 av 10 har endret reisemønster etter ruteendringene. I ekstrautvalget er det 3 av 10 som har endret reisemønster.

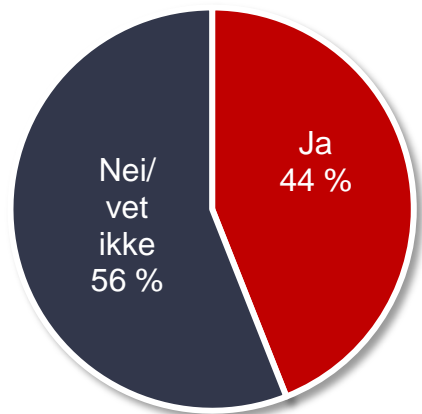
Har ruteendringen ført til at du har måttet endre reisemønster på dine kollektivreiser? Grafikk viser andel JA
Base: Har hørt om ruteendring, 76% av totalt utvalget



- Det er i større grad de som bruker kollektivt til og fra jobb på regelmessig basis som har blitt påvirket og har måttet endre reisemønster.
- I tillegg er det ikke uventet de som bruker buss i Akershus og tog som har fått de største endringene.
- 1 av 3 togpassasjerer oppgir at de har endret reisemønsteret sitt.

Ved ytterligere innspill på hvordan reisemønster er endret er det mye av de samme tingene som kommer opp i forhold til færre avganger, bytter, dårligere korrespondanse og at bil benyttes i større grad.

Er det andre måter ruteendringen har ført til endringer i ditt reisemønster? I tilfelle hvilke?
Base: Har måttet endre reisemønster, 16% av totalt utvalg

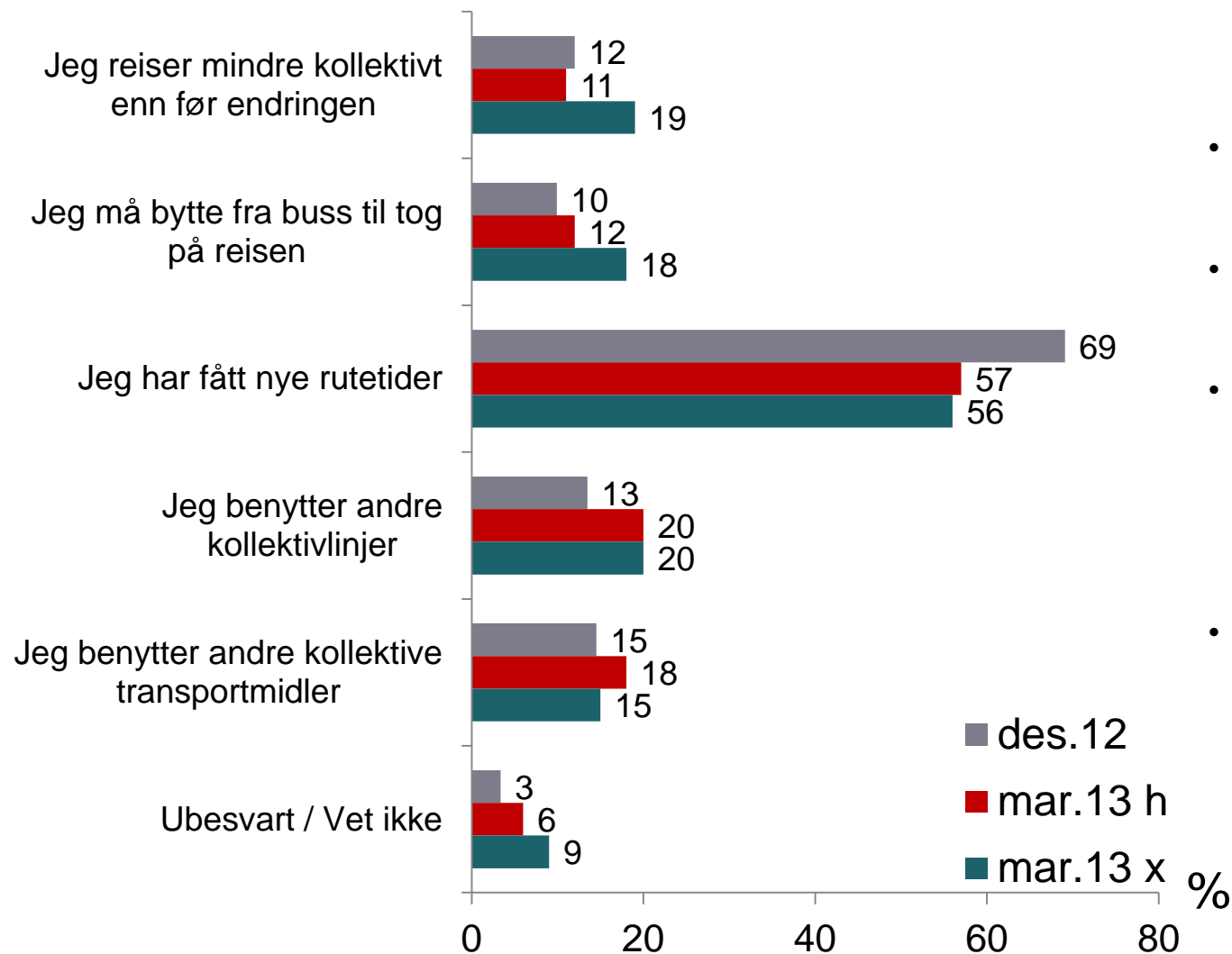


Ruter#

Nye rutetider er den klart viktigste endringen for halvparten

På hvilke måter har du måttet endre reisemønster på dine kollektivreiser?

Base: Har måttet endre reisemønster, 16% av totalt utvalg



- I Vestområdet oppgis bytte fra buss til tog som en viktig endring fra 1 av 4 personer.
- I Nedre Romerike går tilbakemeldingene stort sett på endrede rutetider.
- I Follo er det i tillegg flere som har gått over til andre kollektivmidler, de må bytte fra buss til tog, samt at 1 av 4 sier de reiser mindre kollektivt enn før.
- I Øvre Romerike er det også gjennomgående flere som oppgir at de reiser mindre kollektivt enn før.

Evaluering av Ruteendringen

- 8 av 10 er fornøyd eller har en nøytral holdning til kollektivtilbudet der de bor. Andelen med som er meget fornøyd har økt signifikant siden desember 2012.
- Kjennskapen til ruteendringen har holdt seg høy, men viser naturlig nok noe nedgang i befolkningen generelt.
- Majoriteten har et litt blandet forhold til konsekvensene og ser både positive og negative konsekvenser.
 - 28% ser hovedvekt av positive, mens 10% ser hovedvekt av negative konsekvenser. Andelen med en negativ innstilling har gått ned fra 16% rett etter ruteendringen.
 - De negative konsekvensene går i hovedsak på lengre tid og dårligere tilbud.
 - Positive tilbakemeldinger går i stor grad på flere avganger og mer fleksibilitet.
- 2 av 10 har endret reisemønster. Stabilt sammenlignet med andelen som mente det samme rett etter ruteomleggingen.
 - Nye rutetider er en av de viktigste endringene, mens 2 av 10 benytter andre linjer. 2 av 10 nevner at de må bytte fra buss til tog.
- Yrkesaktive og studenter fra Oslo holder seg stort sett i byen når det gjelder kollektivreisene. Kun 13% reiser til arbeidssted/ skole i Akershus.
- Når det gjelder Akershus-innbyggerne er det 38% av disse som jobber i eget fylke, mens over halvparten reiser til Oslo. En stor andel av disse havner i Sentrum.
- 18 41% benytter to transportmiddel på reiseveien, mens halvparten kun bruker ett. **Ruter#**

