

## Sammendrag:

# Erfaringer med lave takster i kollektivtransporten. En litteraturstudie

## Bakgrunn

Rapporten oppsummerer kunnskap om effekten av takstreduksjoner, og gjennomgår noen norske og svenske eksempler på ulike former for takstrabatter.

Takstene på kollektivtilbudet er et av de mest om diskuterte temaene i den offentlige debatten om kollektivtransport. Det er høye billettpriser som ofte får skylden for at kollektivtransporten ikke klarer å nå mål om høyere antall reiser eller økt kollektivandel.

I rapporten belyses følgende problemstillinger:

- Hvordan påvirker takstene etterspørselen etter kollektivtransport?
- Hvilke erfaringer er gjort med ulike former for takstreduksjoner i Norge og Sverige?

## Takst som virkemiddel

Norske og internasjonale studier tyder på at priselasititeten på lokal kollektivtransport ligger på mellom -0,21 og -0,6, avhengig av tidsperspektiv. En gjennomgang av norske studier finner at priselasititeten for norsk lokal kollektivtransport ligger på -0,38. Det vil at en takstreduksjon på 1 prosent vil føre til en passasjerøkning på 0,38 prosent, gitt at andre forhold ikke endrer seg.

Det kan være misvisende å operere med én generell priselasititet. Elastisiteten varierer med både egenskaper ved trafikanten og egenskaper ved reisen. Ulike trafikanter reagerer forskjellig på prisendringer. Noen prioriterer lavere pris og enklere standard, mens andre gjerne kan betale litt ekstra for å reise mer komfortabelt. Erfaringene fra Forsøksordningen viser at målrettede takstforsøk har hatt best effekt, dvs. de som er rettet mot bestemte målgrupper eller markedssegmenter.

Flere av takstforsøkene som ble gjennomført gjennom den norske Forsøksordningen har gitt en relativt stor passasjervekst for kollektivtransporten.

Effekten har vært størst der takstreduksjonene har vært kombinert med andre forbedringer av tilbudet.

Det er mange faktorer som påvirker etterspørselen etter kollektivtransport. Rutetilbud, uttrykt i vognkilometer per innbygger, ser isolert sett ut til å ha en noe større betydning for etterspørselen etter kollektivtransport enn det takst har. Bensinpris har en noe lavere betydning enn takst. Forskjellen mellom de tre faktorene er imidlertid ikke signifikant. Det vil si at det er statistisk usikkerhet knyttet til den reelle forskjellen mellom de tre faktorenes effekt på etterspørselen etter kollektivtransport. Uansett viser analysene at det er flere faktorer som har omtrent like stor betydning for etterspørselen etter kollektivtransport som takster har.

En sentral målsetting med mange av takstforsøkene er å overføre reiser fra bil til kollektivtransport. Erfaringene fra de norske takstforsøkene viser imidlertid at takstendring har en begrenset effekt på bruk av bil.

Resultater fra evaluering av fire tiltakspakker viser at det er mange som ikke har kunnskap om takstnivået. Mellom 50 og 60 prosent av den yrkesaktive befolkningen i Tønsbergområdet, Nedre Glomma og Drammensregionen svarer at de vet hvor mye en enkeltbillett koster fra området de bor til sentrum, dvs. at 40-50 prosent mangler kunnskap om billettpris.

Flere norske undersøkelser har vist at mange trafikanter betaler "overpris" for sine reiser, dvs. at de ved å kjøpe rabattkort kunne reist betydelig rimeligere enn de gjør, sett i forhold til deres reisefrekvens. Det kan være flere årsaker til dette. Én årsak kan være at pris ikke betyr så mye, dvs. at trafikantene er lite prisfølsomme. En annen årsak kan være at markedsføringen av billettssystemene er for dårlig eller at de rabatter som finnes ikke er godt nok tilpasset markedet og at de er for kompliserte.

De fleste fylker har innført eller planlegger å innføre elektronisk billettering, noe som vil øke muligheten for å forenkle prissystemet. Betalingsystemet i Västernorrlands län er et godt eksempel på hvordan et differensiert – og nokså komplisert – takstsystem ved hjelp av elektronisk billettering kan utformes slik at det likevel er enkelt å bruke for trafikantene.

## Erfaringer med målrettet takstrabatt

Rabatt på flerreise- og periodekort til aldersgruppen 16 og 20 år er den mest vanlige formen for målrettet takstrabatt. Evalueringen av ungdomskortet i Rogaland og Vest-Agder viser at skoleelever er de største brukergruppene av ungdomskort. Det ser ut til at ungdomskort gir en økt reisefrekvens blant ungdom. Flertallet ville uansett ha benyttet buss dersom ungdomskortet ikke hadde eksistert. En del ville ha syklet eller gått dersom dette kortet ikke fantes, mens det kun er en beskjeden andel som alternativt ville ha kjørt bil. Dette henger sannsynligvis sammen med at det er få i denne gruppen som har tilgang til bil.

Innføring av ungdomskort er ofte begrunnet med den langsiktige effekten, at det er viktig å skape gode reisevaner i tidlig alder. Vi har imidlertid ikke kunnskap om hvorvidt innføring av ungdomskortet har hatt en slik langsiktig effekt.

Handlekortet i Stavanger og Sandnes-området viste seg å ha en begrenset effekt på passasjertallet. Det er imidlertid vanskelig å trekke klare konklusjoner på grunn av mangelfull statistikk og fordi forsøket varte i en kort periode. Til tross for at det ene delmålet med forsøket var å øke kollektivandelen, ble det ikke gjennomført undersøkelser som kunne gi noe svar på om dette målet ble oppnådd.

Halv takst på ringruten i Sandnes hadde en positiv effekt på passasjertallet. Det er imidlertid uklart hvor mange av disse reisene som ble overført fra tog til buss. Siden det var et nytt busstilbud, er det også uklart hvorvidt passasjerøkningen skyldes det nye tilbudet eller reduserte priser.

## Erfaringer med generelle takstrabatter og gratis kollektivtransport

I mindre byer der kapasitetsutnyttelsen på kollektivtransporten er lav og der marginalkostnadene er lave, kan reduserte priser føre til økt utnyttelse av eksisterende kapasitet. Dette viste seg å være tilfelle både i Kristinehamn og i Molde.

I alle områder har takstreduksjonen medført passasjerøkning. Det er imidlertid ikke mulig å si noe om den isolerte effekten av takstreduksjonen i områder der det er gjennomført ulike tilbudsforbedringer samtidig med takstrabatten, eller der det samtidig er innført avgifter på bruk av bil (for eksempel bomring).

I områder der passasjerene er stilt spørsmål om alternative reisemåter dersom ikke rabatten var innført, ville de fleste passasjerene uansett ha reist med buss. Mange ville alternativt ha gått eller syklet, mens

andelen som alternativt ville ha reist med bil er relativt beskjeden. Likevel kan det ha en positiv miljøeffekt at en del av bilreisene erstattes med bussreiser, noe som ble vist i Molde.

Det er ikke påvist en endret transportmiddelfordeling som følge av takstrabattene i noen av områdene.

## Konklusjon

Målsettingene med samtlige takstreduksjoner er å få til en positiv passasjerutvikling for kollektivtrafikken, uansett hvilken type rabatt det legges opp til. Ofte er målet å øke bruken av kollektivtrafikk på bekostning av bilbruk.

Men det er vanskelig å si noe om grad av måloppnåelse når det ikke i stor nok grad er tatt høyde for å fremskaffe dokumentasjon slik at tiltaket kan evalueres i forhold til den faktiske målsettingen med takstreduksjonen. Dette er en utfordring for fremtidige takstforsøk i kollektivtrafikken. I planleggingen av forsøk med takstreduksjoner av ulike slag er det viktig å innhente følgende informasjon:

1. Passasjerstatistikk i førsituasjonen og etter at tiltaket er igangsatt. Helst bør statistikken være så detaljert som mulig, fordelt på måneder og billettslag.
2. Før- og etterundersøkelser som i tilstrekkelig grad gir grunnlag for å si noe om effekten av prisreduksjonen. Hva slags type undersøkelse som er hensiktsmessig må vurderes i forhold til hvilke målsettinger som skal evalueres.
3. God dokumentasjon av før- og ettersituasjonen, for eksempel oversikt over hvilke andre endringer som har skjedd i perioden som kan ha påvirkning på passasjertallet. Hvis prisreduksjonen gjennomføres samtidig med andre tiltak, uten at det eksisterer en oversikt over hvilke endringer som har skjedd, er det ikke mulig å finne den isolerte effekten av reduserte priser.