

Sammendrag:

Nasjonalt takstsystem: Kan stykkevis og delt - bli helt?

Forprosjekt

TØI rapport 1233/2012

Forfattere: Julie R. Krogstad, Nils Fearnley, Kjersti V. Øksenbolt, Jørgen Aarhaug, Gisle Solvoll og Thor Erik S. Hanssen
Oslo 2012, 71 sider

Alle elektroniske billetter har en verdidel som er interoperabel, altså anvendbar over hele landet. Denne rapporten anbefaler som første skritt å gå videre med å gjøre denne verdidelen til gyldig betalingsmiddel på all innenlandsk kollektivtransport. Det er en forutsetning at fylker og operatører samordner definisjonene av kundekategorier, som aldersgrenser for barn, ungdom, mv., og at det etableres en overordnet forretningsavtale mellom alle aktører.

Da flere kollektivselskaper innførte elektroniske billetteringssystemer på 2000-tallet, så man en mulighet til å samordne systemene, slik at kunden kunne reise med buss, båt og tog på en og samme billett. Man ønsket å legge til rette for *samordnet elektronisk billettering*, for å redusere barrierene skapt av ulike typer produkter, transportmidler, kollektivselskaper og myndighetsområder. Denne rapporten beskriver og kartlegger dagens situasjon med hensyn til takstsystemer og -nivåer, ansvarsdeling, barrierer og muligheter, med det formål å vurdere mulighetene for å harmonisere landets takstsystemer i kollektivtransporten.

Vi finner at det er betydelige variasjoner mellom fylker og kollektive transportmidler når det gjelder organisering og omfang av norsk kollektivtransport. Ansvaret for takstfastsetting i lokal kollektivtransport ble overført fra staten til fylkeskommunene i 1987. Takstsystemene har siden den gang utviklet seg i ulike retninger, noe som har ført til en betydelig variasjon i billettprodukter og takster. I tillegg opererer ekspressbuss med kommersielle takster, jernbanen med egne takster, riks- og fylkesvegferger med et statlig riksregulativ, mens hurtigbåtenes takstsystemer følger varierende normer.

Takstsystemene i fylkeskommunene varierer både når man ser på takstmodell (sone, enhetstakst, avstand) og takstberegningsregler. Likevel er det enkelte nøkkelprodukter som er rabatterte etter retningslinjer fra staten, som militær- og honnørrabatt. Tabell S.1 viser litt av variasjonen i takstmodell og -nivåer, mens tabell S.2 viser at det er mindre variasjon i definisjoner av kundekategorier. De fleste elektroniske systemene er levert av Fara, og kjøp av billett kontant på buss dominerer som salgskanal. Billettinntektenes andel av totale kostnader varierer betydelig, noe som betyr at en nasjonal takstsamordning vil slå utlukt ut i ulike fylker. Vi ser også at skolereisene utgjør et viktig inntektsgrunnlag i flere fylker. Rapporten viser at enkeltbillett voksen/barn/honnør utgjør om lag halvparten av selskapenes samlede billettinntekter i flere fylkeskommuner.

Tabell S.1: Takstmodeller, enkelt- og månedskortpriser for buss i 2012. Basert på rapportens tabell 3-6.

Fylke	Sonelengde	Antall soner	Enkeltbillett voksen én sone uten rabatt (kr)	Månedskort voksen én sone (kr)	Tillegg enkeltbillett ny sone (kr)	Maksimal betaling (kr)
Østfold	Kommune	17	30	650	10	50
Akershus	Variabel	8	30	620	20	110
Oslo	-	1			-	30
Hedmark	Variabel	73	31	540	15	121
Oppland	5 km	472	34	450	6-7	Ingen
Buskerud	Variabel	5	30	820	20	108
Vestfold	Variabel	28	30	620	5	45
Telemark	Variabel	14	31	690	6-13	209
Aust-Agder	Variabel	83	30	740	15-17	Ingen
Vest-Agder	Variabel	65	35	760	12-16	258
Rogaland	Variabel	136	27	630	6-11	75
Hordaland	Variabel	500	27	660	7-10	Ingen
Sogn og Fjordane	3 km	-	27	580	5-6	Ingen
Møre og Romsdal	6 km	310	30	630	5	Ingen
Sør-Trøndelag	Variabel	300	33	600	9	170
Nord-Trøndelag	6 km	470	30	380	7-8	163
Nordland	10 km	339	32	740	5-16	300
Troms	10 km	230	28	640	15-20	300
Finmark	3 km	191	35	580	5-6	1001

Tabell S.2: Oversikt over dominerende produkter i 2012. Basert på rapportens tabell 3-7.

Produkter/prinsipper	Dominerende definisjon
Enkeltbillett	16-66 år
Periodebillett	Periode på 30 dager. Ulike varianter.
Barn (B)	Alder 4-15 år. Periode- og enkeltbillett
Ungdom (U)	Alder 16-19 år. Periodekort
Ung voksenkort (UV)	Alder 20-29 år. Kun seks fylker har produktet som periodekort
Student (S)	Store variasjoner i aldersgrupper omfattet, bostedskrav
Honnør: 67/ufør/blind/ektefelle	Likt overalt. Periode- og enkeltbillett
Sykkel/ hund	Barnetakst sykkel. Varierende for hund (barnetakst/gratis)

Hva er så potensialet for å utvikle et nasjonalt takstsystem? Følgende funn og suksesskriterier er fremtredende:

- Handlingsrommet er begrenset av en del regler og normer, som vi må anta for gitt. Dette gjelder bl.a. konkurranselovgivning, skoleskyss og forvatningsorganisering (eierskap, ansvarsdeling og lignende).
- Klare forutsetninger for et nasjonalt takstsystem inkluderer høy, lokal fleksibilitet med hensyn til takstpolitikk, lite administrasjon og effektiv og rettferdig avregning av inntekter.
- Det er ikke aktuelt å sentralisere takstfastsettelsen. Lokal kontroll over fastsettelse av takstnivå, takstmodell og takststruktur oppleves som helt fundamentalt for både fylkene, jernbanen og kommersielle aktører.
- Reisepenger, altså verdidelen i billetten, er allerede etablert som generelt betalingsmiddel for elektroniske billetter som lagres i reisekort. Muligheten for å

benytte reisepenger som betaling også for grensekryssende reiser med flere transportører, er ønsket av aktørene. Denne løsningen ligger alt inne i løpet for Håndbok 206.

- Behov og potensial for å få flere til å reise kollektivt bør kartlegges og vil være et viktig grunnlag for arbeidet videre. Det finnes flere grader mellom felles produkter og kun felles reisepenger, og det bør arbeides for løsninger som kan utnytte de mulighetene som ligger i elektronisk billettering. På denne måten kan kunden dra nytte av en mer fleksibel og rettferdig billettering.
- Definisjonen av ulike kundekategorier både kan og bør harmoniseres. Dette gjelder blant annet aldersgrenser for barn, definisjon av ”student” og så videre. En slik harmonisering kan være en nødvendig betingelse for at et nasjonalt takstsystem, uansett utforming, kan fungere. Men det kan medføre endringer i billettinntekter i forhold til inntektene i dag.
- Det bør arbeides for å etablere felles og harmoniserte forretningsavtaler mellom aktørene. Disse kan ligge til grunn som rammeverk for eventuelle mer detaljerte, bilaterale avtaler mellom fylkene og mellom fylker og andre aktører, som jernbane og ekspressbuss.
- Staten bør ta en aktiv rolle og være en tydelig tilrettelegger. Staten bør videre legge til rette gjennom å forenkle premissene for takstsamarbeid mellom NSB og annen kollektivtransport.
- Nasjonal reiseplanlegger kan være et viktig suksesskriterium ved at trafikanter skaffer informasjon om fylkeskryssende kollektivtilbud her.
- De fleste kollektivreiser foregår med buss i by, og kun en liten andel av reisene er fylkesgrensekryssende når vi ser bort fra Oslo/Akershus. Over 50 prosent av landets kollektivreiser gjennomføres i hovedstadsområdet. Dette indikerer at behovet er begrenset, og vil være størst i storregioner, spesielt på det sentrale Østlandet.

Det er mulig at bedre integrerte takstsystemer vil kunne føre til økt reisevirksomhet på tvers av fylkene, men om dette gir stor nok effekt til at det gir en positiv kost/nytte-effekt må undersøkes nærmere før eventuelle tiltak iverksettes. Endring i takstsystemene vil kunne gi kunden en mer fleksibel og riktig billettering enn dagens papirbaserte takstsystemer gir.

Det fins allerede en del samarbeid fylker imellom, og til dels mellom fylker og NSB/ekspressbuss, som kan videreutvikles. Det er også generell oppslutning om og (lokal)politisk vilje til å arbeide for harmonisering. Aktørene ser særlig behov for bedre billettintegrasjon mellom fylkene og NSB, noe som er vanskelig i dag

Et avgjørende element for oppslutningen rundt arbeidet vil være kartleggingen av kundens behov og nytte. Dette vil være premissgivende for hvor langt aktørene vil være villige til å gå. Vi anbefaler en slik kartlegging som første skritt i et eventuelt hovedprosjekt.