

Sammendrag:

Takstregulativene i lokal kollektivtransport

Enkel analyse av takstutviklingen 1996-2001

Hvert fylke har sitt eget takstregulativ for lokale bussruter. Samlet utgjør regulativene et omfattende og komplisert regelverk.

Takstregulativene er basert på to hovedtyper: avstands- eller sonetakster.

Av 13 fylker med sammenliknbare (avstandsbaserte) takstregulativer i 2001 hadde Vest-Agder gjennomgående lavest grunntakster, tett fulgt av Nord-Trøndelag. Høyest lå Buskerud, Telemark og Hedmark (over 50 % høyere på et takstsprang). For reiser under én mil var Møre og Romsdal lavest.

Fra 1996 til 2001 økte grunntakstene mest på korte reiser, dvs. særlig i nærtrafikkområdene. På reiser over ca én mil hadde Nord-Trøndelag (og delvis Oppland) reelle takstreduksjoner i perioden. Sterkest økning hadde Østfold, Buskerud og Telemark.

Takstendringer skjer som regel med budsjettbalansen som hovedreferanse.

Bakgrunn og formål

For Vestfold Kollektivtrafikk AS (VKT) har Transportøkonomisk institutt (TØI) analysert de lokale takstregulativene for bussruter i Norge. Utgangspunkt for arbeidet har vært en oversikt over grunntakster ("enkeltbillett voksen") og rabattordninger for 1996, utarbeidet av NOR-WAY Bussekspress AS (NBE).

TØIs utredning er en forenklet oppdatering av 1996-prosjektet til 2001, men med tillegg av en analyse av utviklingen de fem årene. Hovedformålet har vært å gi en:

- grov komparativ analyse av takster og takstnivåer for ulike fylker i 2001.
- oversikt over hvordan takstene har utviklet seg de siste fem årene (1996 – 2001).
- oversikt over rabattordninger i lokal kollektivtransport.

Datagrunnlag

Hovedgrunnlaget for analysen er takstregulativene for lokale buss- og båtruter for 2001 (takstreglement + taksttabeller).

Datainnhentingene skjedde via fylkeskommunenes samferdselsetater (evt. administrasjonsselskap for kollektivtrafikk)/Oslo Sporveier.

Takstregulativene som kom inn er sammenstilt i vedlegg 2, der også Riksregulativ for ferjetakster i 2001 er tatt med.

Datamateriale foreligger for alle fylkene/Oslo kommune, men kvaliteten varierer. Materialet for busstransport har gitt grunnlag for sammenlikninger som omfatter alle fylkene unntatt ett.

Hovedresultater

Alle sammenlikningene gjelder grunntakstnivået, dvs. enkeltbillett for en voksen person. Skulle en finne ut hva det faktisk og i gjennomsnitt koster å reise kollektivt i et fylke, måtte en ta utgangspunkt i bruken av ulike billettslag, som gjerne også har ulik prisutvikling.

Takstregulativene for 2001

Ser vi bort fra enhetstakstsystemet i Oslo, er fylkestakstregulativene basert på to hovedtyper: avstandstakster eller sonetakster. Mellomformer kan forekomme.

2001-regulativene for bussruter fordeler seg på hovedtyper som vist i tabell S.1. Utviklingen har gått i retning av flere sonebaserte takstsystemer.

Tabell S.1: Fordeling av fylkene etter hovedtyper takstregulativer for bussruter i 2001

Type takstregulativ	Antall fylker	Merknad
Rene avstandstakster	4	Hedmark, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Troms
Både avstands- og sonetakster	7	Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Nordland, Finnmark
Sonetakster med gjennomsnittlig sonelengde	3	Akershus, Oppland, Nord-Trøndelag,
Rene sonetakster (varierende sonelengde)	4	Østfold, Rogaland, Hordaland, Sør-Trøndelag
Enhetstakst	1	Oslo
Sum	19	

Avstandstakster (og sonetakster som kan knyttes mot reiseavstander) gir grunnlag for sammenlikninger av takstnivåer i forskjellige fylker både på et bestemt tidspunkt og over tid. Avstandstakster har som regel takstsprang for hver tredje kilometer. *Sonetakster* kan normalt kun inngå i studier av takstutviklingen over tid i et bestemt fylke, og bare hvis sonene ikke er blitt endret i det aktuelle tidsrommet.

Enkel sammenlikning mellom fylkene i 2001

13 fylker har sammenliknbare takstregulativer, dvs. avstandsbaserte regulativer. Da er to fylker med sonetakster også tatt med (Østfold og Nord-Trøndelag). Grunnen er at de fikk sonetakster sent i analyseperioden og at det derfor var mulig å forlenge tidsserien for avstandstakstene til 2001.

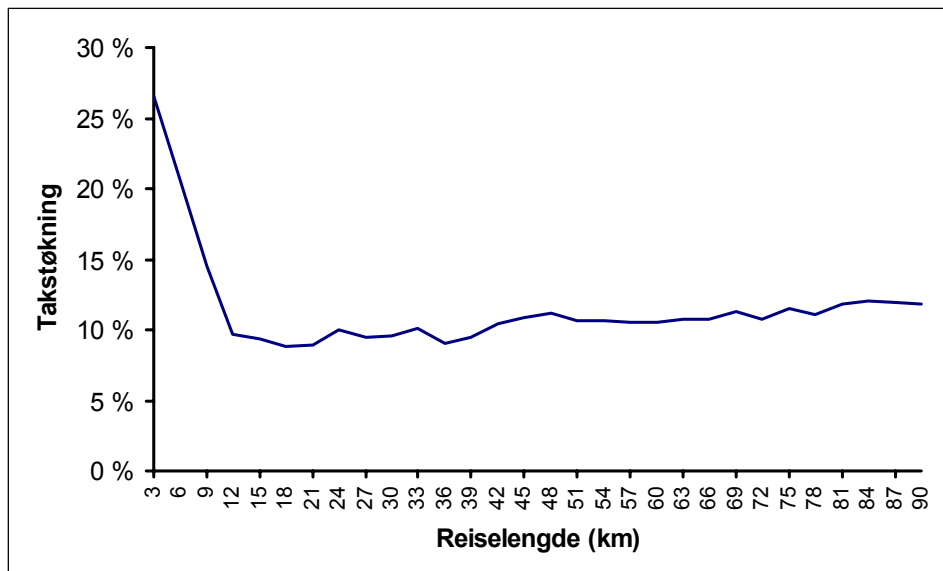
Sammenlikningen av grunntakstnivåene i de 13 fylkene viser at Vest-Agder gjennomgående hadde de laveste takstene, tett fulgt av Nord-Trøndelag. Høyeste

billettpriser hadde Buskerud, Telemark og Hedmark (over 50 % høyere enn laveste takst på et takstsprang).

Utviklingen fra 1996 til 2001

Utviklingen i takstene i de 13 fylkene fra 1996 til 2001 viser klart sterkest økning for de korteste avstandsgruppene, som favner hovedtyngden av nærtrafikkområdene. Reiser på vel én mil og oppover hadde reelle takstøkninger på rundt 10 % i gjennomsnitt for disse fylkene. Bortsett fra de korteste reisene, hadde Nord-Trøndelag reelle takstreduksjoner på inntil ca 10 % i perioden. De sterkeste økningene hadde Østfold, Buskerud og Telemark. For Buskerud og Telemark samsvarer dette med høye takstnivåer i 2001. For Østfold er årsaken relativt lave takster i 1996.

En illustrasjon av den gjennomsnittlige, prosentvise takstøkningen fra 1996 til 2001 i de 13 fylkene er vist i figur S.1.



Figur S.1: Gjennomsnittlig takstøkning i prosent fra 1996 til 2001 for enkeltbillett for voksen ved ulike reiselengder i fylker med avstandsbaserte takster. (Beregningsgrunnlag: uveid gjennomsnitt av fylkenes prosentvise takstøkninger for de forskjellige avstandsgrupper, justert for veksten i SSBs konsumprisindeks)

Utviklingen i grunntakstene fra 1996 til 2001 i fem fylker med *sonetakster* viser samme hovedmønster som beskrevet foran. Unntaket er Oslo, som hadde en reell takstreduksjon, men her er det enhetstakst. Oppland hadde også en relativt moderat takstutvikling, med reell nedgang på noen avstander.

Svarene på spørsmålet om hvilken policy som lå til grunn for endringene i grunntakstene fra 1996 til 2001, var nokså sprikende, men kan litt velvillig tolkes som mål om akseptable takster og takstutvikling. Fellesnevneren er imidlertid kampen for å oppnå *budsjettbalanse*, som gikk igjen i over 2/3 av svarene. Det sier mye om de økonomiske rammebetingelsene for kollektivtransporten.

Billettslag og rabattordninger i 2001

Fram til 1.1. 1985 var det statlige regulativer for lokale bil- og båtruter. Fra det tidspunkt fikk fylkeskommunene anledning til å fravike landsregulativene ved fastsettelsen av takster og moderasjonsbestemmelser.

I dag har hvert fylke eget takstregulativ. Til sammen blir dette et omfattende og til dels komplisert regelverk, men også med relativt små forskjeller. Grunnlaget for forenkling og harmonisering burde være godt.

Trafikantgrupper med rett til rabatt på bussreiser er først og fremst barn, honnørreisende og vernepliktige/sivil tjenestepliktige. Andre grupper som tilbys rabatt, er familie/gruppe, skoleelever/studenter og ungdommer. I praksis vil det være en viss overlapping mellom trafikantgrupper med krav på rabatt, men normalt oppnås bare én rabatt på en reise.

Av korttyper som ble tilbudt utenom enkeltbilletter, var klippekort/stemplingskort og periodekort (særlig personavhengige) de vanligste.

Hvis en skulle analysere nærmere bruken av ulike billettslag, ville det være naturlig å detaljere materialet om rabatttilbud og korttyper. Dette er også viktig i et arbeid for mer harmonisering av regulativene.