

Sammendrag:

Målrettet kollektivtransport

Delrapport 2: Trafikantenes preferanser

Et mer differensiert reisemønster øker behovet for et målrettet kollektivtilbud

Utviklingen i befolkningens reiser er at

?? vi reiser mer

?? reisemønsteret vårt blir stadig mer differensiert

Bilen er det transportmidlet som best ivaretar behovet for å kunne reise når og hvor vi vil. Men også kollektivtransporten har utviklet en rekke gode tilbud som er tilpasset ulike gruppers reisebehov.

Kollektivtrafikanter er ingen homogen gruppe. Kollektivtrafikanter tilhører grupper i alle kategorier, i alle samfunnslag, med ulike ønsker og behov når det gjelder reiser og med ulike betalingsvilje og betalingsmulighet. Kollektivtransporten står derfor overfor en stor utfordring når det gjelder å utvikle et tilbud som skal dekke de ulike gruppers etterspørsel.

Utvikling av ett standardtilbud som skal tilfredsstillere alle gruppers behov, kan vise seg å gi et dårlig tilbud for de fleste. De siste årene har mer skreddersydde lokale kollektivtilbud blitt forsøkt med stort hell flere steder. Eksempler på slike skreddersydde tilbud er servicelinjer, ekspressbusser, bestillingstransport med taxi etc.

I prosjektet *Målrettet produktutvikling mot ulike markedssegmenter* er formålet å lage en enkel håndbok som kan gi planleggere ved vegkontorer, samferdselskontorer og kollektivselskaper råd om hvordan en slik produktutvikling best kan gjennomføres.

Arbeidet med prosjektet er delt inn i fem faser:

1. Oppsummere nasjonale og internasjonale erfaringer med skreddersydde kollektivtilbud
2. Oppsummere nasjonal og internasjonal kunnskap om ulike kollektivgruppers preferanser og verdsetting av kollektivtilbud
3. Analysere ulike kollektivtrafikanter preferanser for forbedringer i kollektivtilbudet
4. Analysere kostnadene og trafikkgrunnlaget som er nødvendig for å kunne betjene de ulike tilbudene

5. Lage en enkel håndbok med eksempler og råd for utvikling av skreddersydde tilbud

Delrapport 2 oppsummerer nasjonal og internasjonal kunnskap om ulike kollektivgruppers preferanser og verdsetting av kollektivtilbud. Rapporten gir ikke noen ”oppskrift” på hvordan man skal utforme et målrettet kollektivtilbud. En enkel håndbok for dette kommer vi tilbake til. Men rapporten ser på erfaringer fra inn- og utland når det gjelder trafikanters preferanser. Slike preferanser er viktige å kjenne til for å kunne utforme et kollektivtilbud som er målrettet de ulike markedssegmenter.

Ulike komponenter ved reisen vurderes forskjellig

En reise er satt sammen av en rekke komponenter: Gange til og fra holdeplassen og opphold på selve transportmidlet – enten med eller uten sitteplass. Ved bytte av transportmiddel underveis må vi finne fram til transportmiddel nummer to og vente til neste avgang før vi kan reise videre med dette.

Ulike personer opplever reisen på forskjellige måter. Hvor mye tid man har tilgjengelig, holdninger til de ulike transportmidler, bevegelse, holdeplassens utforming og vedlikehold, tilgang til informasjon, om man får sitteplass eller ikke, kontakt med fører eller annet personale etc er faktorer som har betydning for den enkeltes opplevelse av reisen.

For å få forståelse av hvordan folk verdsetter en reise bør en trekke inn mer enn prisen man må betale for reisen og den faktiske tiden man bruker. Den totale reiseoppofrelse avhenger av hvordan trafikantene opplever ulempen ved de ulike reiseelementer og standardfaktorer, hvordan de *vektlegger* disse og deres *avveining* mellom standard og pris.

Vi tenker oss to alternative reiser, Reise1 og Reise2, som begge starter og ender på samme sted. For Reise1 er den faktiske reisetiden 33 minutter: Gangtiden til holdeplassen er 5 minutter, man venter i 3 minutter på holdeplassen og reisen tar 10 minutter på det første transportmidlet. På dette transportmidlet får vi sitteplass. Deretter må vi bytte transportmiddel og vente i 5 minutter før det neste transportmidlet kommer. På dette transportmidlet er det en reisetid på 5 minutter, men vi får ikke sitteplass. Til slutt bruker vi 5 minutter fra holdeplassen til bestemmelsesstedet (tabell S.1).

Reise2 er en direkte reise hvor den faktiske reisetiden 44 minutter. På denne reisen er det en gangtid til holdeplassen på 3 minutter hvor vi venter i 4 minutter. Reisen på transportmidlet er 35 minutter, mens vi bruker 2 minutter fra holdeplassen til bestemmelsesstedet.

Reise1 er forbundet med en del ”anstrengelser” eller ”kostnader” i form av bytte av transportmiddel som ikke finnes på Reise2. Reise2 tar derimot noen flere minutter.

Tabell S.1: Uvektet og vektet eller generalisert reisetid for to alternative reiser. Minutter

	Uvektet reisetid		Vektet/generalisert reisetid			
	Reise 1	Reise 2	Reise1		Reise2	
			Vekt	Sum	Vekt	Sum
Gangtid til holdeplassen	5	3	2	10	2	6
Ventetid på holdeplassen	3	4	3	9	3	12
Reisetid transportmiddel 1 – med sitteplass	10	35	1	10	1	35
Byttetid	5		2,5	12,5	-	-
Reisetid transportmiddel 2 – uten sitteplass	5		2,5	12,5	-	-
Gangtid fra holdeplassen	5	2	2	10	2	4
Sum reisetid	33	44		64		57

Spørsmålet blir om folk velger å foreta Reise1 fordi den tar kortere tid, eller er anstrengelsene ved Reise1 er så store at Reise2 synes som et bedre alternativ? Slike vurderinger vil variere fra gruppe til gruppe og person til person.

Hvis vi legger inn at ”kostnaden” ved å gå til holdeplassen har en vekt på 2 i forhold til å sitte på transportmidlet, at vekten for ventetid er 3, vekten for bytte av transportmiddel er 2,5 og vekten for å måtte stå på transportmiddel 2 er 2,5, finner vi at vektet reisetid for Reise1 er 64 minutter og 57 minutter for Reise2. Dette innebærer at med de vektene vi har lagt inn synes Reise2 å være et bedre alternativ enn Reise1. Forskjellene er imidlertid ikke store, men illustrerer et viktig poeng: *Trafikantene velger ikke nødvendigvis korteste reisetid fra dør til dør, men det alternativet som totalt sett oppleves som mest bekvemt.*

Verdsetting av reisetidskomponenter

- ?? Trafikantenes verdsetting av reisetid på transportmidlet avhenger av om de har sitteplass eller ikke. I norske undersøkelser ligger verdsetting av reisetid med sitteplass i gjennomsnitt på 15-20 kroner per time, mens reisetid uten sitteplass verdsettes til omkring 40 kroner per time.
- ?? Verdsettingen av reisetiden, både med og uten sitteplass, øker med reisens lengde. De som betaler reisen med enkeltbillett eller klippekort har en høyere verdsetting av reisetiden enn månedkortbrukere.
- ?? Tidsverdsetting på reiser varierer med formålet med reisen. Tidsverdsettingen er høyere på reiser som foretas i forbindelse med arbeid enn på fritidsreiser, og høyere på forretningsreiser enn arbeidsreiser.
- ?? Personer med høy inntekt har en generelt høyere tidsverdsetting enn personer med lav inntekt.
- ?? Verdsettingen av frekvens reduseres når intervallet mellom avgangene øker. Den faktiske ventetiden ved holdeplassen stabiliserer seg på 4-5 minutter selv ved

lav frekvens, dvs at trafikantene tilpasser når de går til holdeplassen ut fra den oppsatte avgangstiden.

- ?? Trafikantene er villige til å betale mye for å unngå forsinkelser. Forsinkelser synes å være en større ulempe på fritidsreiser enn på arbeidsreiser. Personer med høy inntekt er villig til å betale mer for å unngå forsinkelser enn personer med lav inntekt.
- ?? Trafikantene opplever bytte som en ulempe, både byttet i seg selv og den tiden byttet tar.
- ?? Trafikantene er villige til å betale omtrent dobbelt så mye for å redusere gangtiden til/fra holdeplassen som for å redusere reisetiden på transportmidlet. Trafikantenes verdsetting av gangtiden varierer klart med alder. Eldre opplever gangtiden som langt mer belastende enn andre.

Verdsetting av kvaliteter ved transportmidlet og selve reisen

- ?? Norske undersøkelser tyder på at trafikantene foretrekker skinnegående kollektivtransport framfor buss. Det kan imidlertid være større forskjeller i kvaliteten mellom ulike busstilbud enn mellom buss og bane.
- ?? Trafikantene ønsker komfort og bekvemmelighet både på holdeplassen og på selve reisen. En rekke norske undersøkelser viser at trafikantene er villige til å betale for overbygget stasjon eller leskur ved holdeplassen.
- ?? Flere kvinner enn menn opplever utrygghet når de reiser kollektivt, men dette er i stor grad et storbyfenomen. Trafikantene er derfor villige til å betale for at stasjonene er bemannet eller for at vektere patruljerer stasjonene.
- ?? Informasjon er nødvendig for å reise kollektivt. Realtidsinformasjon kan bidra til å gjøre kollektivreiser mer attraktive for dem som sjelden reiser kollektivt. Undersøkelser fra Stockholm viser at trafikantene har en relativt høy verdsetting av slik informasjon. De norske undersøkelsene viser en lavere verdsetting av realtidsinformasjon. Dette kan skyldes at det i liten grad fantes slike informasjonstiltak i da undersøkelsene ble gjennomført.
- ?? Enkelte trafikanter er mer avhengig av god tilgjengeligheten til transportmidlet, til holdeplassen eller perrongen enn andre. Dette gjelder ikke minst grupper med ulike typer av funksjonshemninger, eldre eller dem som triller barnevogn. En god del kollektivtrafikanter har eller har hatt problemer med på- og avstigning på bussen. Både norske og svenske undersøkelser viser at trafikanter som trenger hjelp ved på- og avstigning er villig til å betale for denne servicen.

Verdsetting av linjestruktur og ruter

- ?? Det finnes ingen generelle svar på hvordan linjenett bør utformes. De ulike alternativer bør vurderes ut fra områdets bebyggelsesform og –tetthet og hvilket behov befolkningen har.
- ?? Et stamlinjenett med færre ruter og høyere frekvens har gitt gode resultater både på mindre steder og i større byer. Omlegging av rutenettet til et stamlinjenett gir trafikantene noe lengre gangavstand til holdeplassen, men økt frekvens. Hovedideen er å utvikle et rutetilbud med så høy frekvens at trafikantene slipper

å forholde seg til rutetabellene, og ikke flere ruter enn at det er enkelt å orientere seg om hvor bussene går og hvor nærmeste holdeplass er.

- ?? Et stamlinjenett har færre direkteruter, dvs flere trafikanter må bytte transportmiddel underveis. Siden bytte av transportmiddel generelt sett er en ulempe for trafikantene, må tilbudet bygges opp rundt gode knutepunkter.
- ?? Stamlinjenettet må suppleres med et småbussnett som kjører nær der folk bor. Småbussnettet må legges opp slik at gangtiden blir kortest mulig. Dette tilbudet kan ha lavere frekvens, fordi denne kundegruppen i mindre grad vektlegger hyppige avganger, men vil gi noe lengre total reisetid.
- ?? Det kan være nødvendig å skille mellom regionale ruter og bybussruter. Regionalbussene må ha høy sitteplasskomfort. Bybussene som kjører i sentrum, må ha rask "sirkulasjon" ved hurtig inn- og utstigning, mens sitteplasskomforten er av mindre betydning. Et bybusstilbud bør ha høy frekvens og kort avstand mellom holdeplassene, slik at det også kan være konkurransedyktig på korte avstander.