

Sammendrag:**Effektiv prising av kollektivtransport**

TØI rapport 1432/2015

Forfattere: Fredrik Alexander Gregersen og Nils Fearnley
Oslo 2015, 18 sider

Dagens takstsystemer bygger i stor grad på like priser for alle reiser mellom A og B, med unntak av kvantumsrabatt, som periodekort, og enkelte moderasjonsrabatter, som honnørbillett. Denne rapporten har sett på effektiv prising av kollektivtransport. Effektiv prising betyr at 1) takstsystemene tar hensyn til variasjoner i de faktiske kostnadene ved å drifte kollektivtrafikken, altså marginalkostnadene; 2) takstsystemene differensierer prisene mellom trafikanter slik at takstnivået står i forhold til hvor prisfølsomme de ulike trafikantgruppene er. Et system med differensierte priser som gjenspeiler både kostnadsvariasjoner og trafikantenes ulike betalingsvilje, vil gjøre prisingen mer effektiv, og kunne gi både høyere inntekter til kollektivselskapene og flere reisende.

Denne rapporten drøfter effektiv prising av kollektivtransport. Vi forstår mer effektiv prising i samfunnsøkonomisk forstand: Takstene skal i større grad reflektere kostnader og trafikantenes betalingsvilje, med forbehold om at trafikkinntektene skal opprettholdes og at nullvekstmålet for personbiltrafikken ivaretas.

Det er ikke ett enkelt svar på hva som er effektiv prising av kollektivtransport. Det er imidlertid mulig å trekke et par generelle slutninger om hva som kjennetegner effektiv prising. For det første vil effektiv prising innebære at prisen reflekterer marginalkostnader eller sosiale marginalkostnader ved produksjon. Videre bør prisen reflektere de passasjerenes og potensielle passasjers betalingsvilje.

Et takstsystem som ikke tar hensyn til marginalkostnader, vil stimulere trafikantene til å velge for dyre reiser. Eksempelvis vil det særlig i de store byene være trengsel i rushtiden. En jevnere passasjerstrøm vil bidra til å utnytte kapasiteten på en mer effektiv måte. Et system med lik pris hele driftsdøgnet vil ikke signalisere dette til de reisende. I eksempelvis London er prisdifferensiering gjennom driftsdøgnet innarbeidet med egne takster i rushtiden. Videre har man i Sverige differensierte priser i høy- og lavsesongen mellom Strømstad og Koster. Trengsel er ikke bare knyttet til tid på døgnet, men kan variere gjennom året eller ukedager. Reduserte priser utenom trengselsperioder kan bidra til å få en jevnere passasjerstrøm og dermed bidra til reduserte kostnader.

Marginalkostnadsprising kan bidra til endre annen adferd enn tidspunkt for reisen som er fordyrende for kollektivselskapene. Eksempelvis har man i Oslo innført høyere takster for kjøp av billetter ombord. Dette blant annet fordi det tar tid for sjåføren å ekspedere den reisende noe som forsinker de andre reisende. Oppbevaring av kontanter utgjør også en sikkerhetsrisiko for de ansatte. Prisingen har ført til redusert antall kjøp av billetter om bord.

En lik pris for alle reiser mellom A og B vil heller ikke fange opp at de reisende kan ha ulike preferanser for pris og komfort. Enkelte reisende er villige til å betale mer for høyere komfort eller raskere reisetid. Systemet tar med andre ord ikke hensyn til betalingsviljen hos de reisende. Prisdifferensiering ut fra kvalitet er lite utbredt i lokal kollektivtransport i Norge. Det finnes imidlertid enkelte unntak, som på tilbringertransport til flere flyplasser, der ulike kollektivtransportalternativer er priset ulikt.

Eksempler både fra Norge og andre land tyder på at marginalkostnadsprising og prisdifferensiering er mulig å innføre. Det trenger heller ikke å oppfattes som negativt av de reisende, men kan ses på som mer skreddersydde løsninger for ulike grupper av reisende. Videre kan marginalkostnadsprising ved reduserte priser i perioder med lite trengsel føre til høyere billettinntekter for kollektivselskapene. Dette forutsetter at prisene reduseres der de reisende har elastisk etterspørsel, altså at de i stor grad endrer adferd som følge av prisendringer. Flere studier peker eksempelvis på at fritidsreisende er mer prissensitive enn arbeidsreisende. Reduserte priser i perioder der det er mange fritidsreisende og lite trengsel kunne dermed ført til økte billettinntekter.

En mer effektiv prising av kollektivtransporten er forenlig med å opprettholde billettinntektene. Slik prising behøver ikke å innebære at gjennomsnittstakstene endres, men at det blir større spenn mellom de rimeligste og de dyreste billetttypene. Effektiv prising handler om å balansere selskapenes kostnader mot trafikantenes betalingsvilje og betalingsevne på en måte som vil gjøre tilbudet mer attraktivt for de fleste reisende.