



Notat

Dato: 26.05.2014
Arkivsak: 2014/15892-4
Saksbehandlar: vigbjo

Til:	Fylkesutvalet
Frå:	Fylkesrådmannen

Tilleggsvurdering til sak – Endring i sonestruktur

Bakgrunn

Fylkesutvalet ba i møte 20.05.2014 om ei tilleggsvurdering til handsaming av sak 120/2014 om ny takst- og sonestruktur, før saka skal handsamast i utsett fylkesutvalsmøte 11. juni.

Protokoll frå fylkesutvalsmøte 20.05.14:

«Til møtet i juni bør saksframstillinga m.a. innehalde

- Notatet som direktør Sylta presenterte på møte i fylkesutvalet 20. mai 2014
- Verknader av auka minstetakst på passasjeretalet, både i høve til alt. 2a og ei sone.»

Utgangspunktet for tilleggsvurderinga er saksutgreiinga med vedlegg (Utredning ny sonestruktur), som viser at reduksjon i talet på sonar gir tapte billettinntekter.. Ein mogeleg måte å dekkja inn inntektsbortfallet på er å auka takstane. Inntektseffekten av ei slik takstauke vil koma frå alle reisande, men gjev størst bidrag frå Sone Bergen, der dei langt fleste reisene skjer.

Priselastisiteten er ein faktor som seier korleis takstauke påverkar etterspurnaden. Når det gjeld alternativet ei sone for heile Hordaland, vil effekten av å fjerne sonestrukturen, og dermed Sone Bergen, få større konsekvensar enn sjølve priselastisiteten. I notatet vil vi difor først gå nærare inn på verknadane ved å fjerne sonestrukturen.

Fjerning av sonestruktur – ei sone for Hordaland

Sonestruktur regulerer pris i og mellom soner, samt gyldigheitstid innanfor ei sone ved kjøp av enkeltbillett. Kunder som skal reise ut over ei sone må oppgi «frå sone» og «til sone» for å få kjøpt gyldig billett. Kunder som reiser innanfor ei sone har ein tidsavgrensa billett.

Presentasjonen frå møte 20. mai viste at innføring av ei sone for Hordaland ville gi eit inntektstap på 43 mill kroner. Det som låg til grunn for denne summen er kun endringa i takst på grunn av bortfall av soner, slik det og vart omtala i presentasjonen. Det nye i dette notatet er at effektane av elastisitet og forlenga gyldighet på billetten er vurdert og inkludert. I sum gjer desse effektane færre reisande og enda færre billettsal. Analysane viser at inntektsbortfallet med ei sone vert vesentleg høgare, samla mellom 100-150 millionar.

Prinsipielle vurderingar

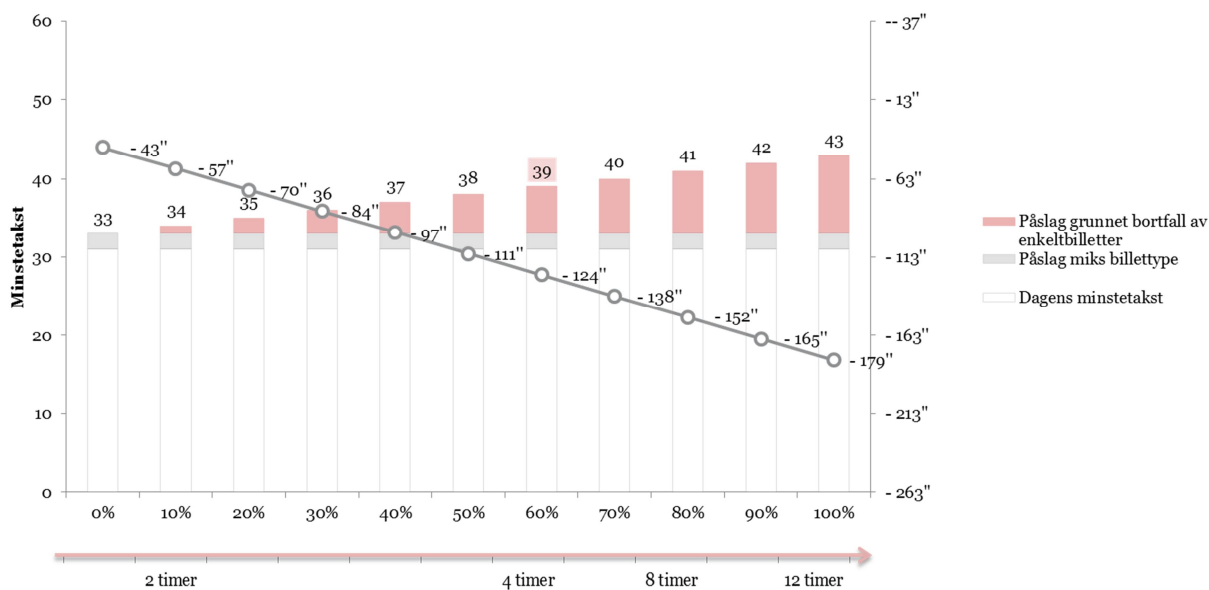
Ei sone for heile Hordaland inneber at også Sone Bergen blir fjerna og det er i prinsippet ingen regulerande mekanismar for prissetting og gyldig billett, som reiselengde og overgangstid. Det å fjerne sonestrukturen vil i utgangspunktet bety at alle kan reise med éin billett mellom alle reisemål i fylket, uavhengig reisestrekning og tida ein bruker på reisa.

Utan soner som underliggjande struktur, kan ein måte å regulere gyldigheit på vere å sette ei tidsavgrensing for enkeltbilletter. Dette er slik det fungerer innanfor Sone Bergen i dag. Her er ein enkeltbillett gyldig i 90 minutt, og ein kan også reise tur/retur på same billett så lenge det skjer innanfor dei 90 minutta. Denne tidsavgrensinga fungerer fordi det dekker kunden sine behov for reiser mellom ytterpunkta i sonen.

Skal ei tidsavgrensing fungere for ei sone for heile Hordaland, tilsvarande som for Sone Bergen, bør den i prinsippet kunne dekke reiser frå A til Å i fylket for ein enkeltbillett. Eigenskapane som ligg til grunn for Sone Bergen blir med det gjeldande for heile fylket, men det vil medføre ei lenger tidsavgrensing for gyldig billett enn 90 minutt. Konsekvensen ved lenger tidsavgrensing enn 90 minutt er at langt fleire reisande vil kunne reise tur/retur, eller ta fleire samanhengande reiser, for ein enkeltbillett.

Kostnadmessige vurderingar

Det er gjort eit omfattande arbeid for å vurdere inntektseffektane av auka gyldighetstid på billetten kombinert med 1 sone for heile fylket. Underliggjande figur syner samanhengane mellom gyldighetstid, inntektsbortfall og ny minstetakst for å kompensera inntektsbortfallet.



Figur: Inntektstap, dersom det vert kompensert med takstauke

Desto lenger tidsavgrensing på enkeltbillett desto fleire vil kunne reise tur/retur med same billett. Nedgang i sal av enkeltbillett gir tap av inntekter.

50% av billettinntektene til Skyss stammer frå reiser med enkeltbillett til minstetakst, der det meste gjeld reiser innanfor Sone Bergen. Fjerning av Sone Bergen og utviding av tidsavgrensing for gyldig enkeltbillett vil difor gi størst inntektsutslag i dette området.

For å anslå verknadane er det gjort grove berekningar med utgangspunkt i ei tidsavgrensing på 4 timer. Ei slik tidsavgrensing vil kunne dekke dei fleste reiser mellom ytterpunkta i fylket (t.d. Bergen – Odda):

- Med ei tidsavgrensing på 4 timar syner utrekningane at mellom 40-80% vil reise på ein enkeltbillett både tur og retur.
- Dette vil redusere inntekter frå enkeltbillett med 20-40%, som utgjer om lag mellom 100-150 mill kr (inkl minus 43 mill kr som følgje av bortfall av sonetillegg).
- Dersom dette skal kompenseras ved auka takst vert pris for enkeltbillett då mellom kr 37 og kr 41 for å gå i null.

Berekningane er grove estimat, og under føresetnad av at *alle andre faktorar er like som i dag*. Tala gjev likevel ein god indikasjon på dei venta effektane.

Med ei lågare tidsavgrensing på til dømes 2 timar vil endring i talet på enkeltbillettreiser t/r bli lågare, og såleis gi mindre utslag i tap av inntekter og takstauke. Ein tidsmodell med kort tidsavgrensing for gyldig billett vil etter vår vurdering likevel vere meir krevjande å administrere og kompliserande for kundar som skal reise langt (reise ut over to timar) framfor ein struktur basert på soner.

Med sonestruktur kan kunden kjøpe ein reise frå og til i ein transaksjon, basert på avreisestad og destinasjon. Med tidsavgrensing må kunden sette seg inn i kor lang tid reisa tar ved kjøp av billett. Ein reise frå A til Å kan variere i tid på ulike tider av døgeret, og det kan vere vanskeleg å estimere reisetid for kunden og for Skyss. Sjølv om det kan utviklast tekniske løysingar som gjer det mogleg for kunden å estimere reisetid vil det bety at vi må innføre fleire variantar av enkeltbillett med ulik gyldighetstid.

Priselastisitet¹

Takst er eit viktig element i finansiering av kollektivtrafikken. Val av «rett» takstnivå heng såleis saman med kva som gir størst effekt på etterspurnaden – lågare takstar eller eit betre tilbod.

Reduksjon i takstar vil kunne medføre kutt i rutetilbodet for å finansiere inntektstapet, som igjen gir nedgang i talet på reisande. På same måte vil auka takstar kunne medføre nedgang i talet på reisande og såleis også eit inntektstap som kan påverke tilbodsutviklinga.

¹ Hovudreferanse «Kollektivtransport. Ufordringer, muligheter og løsninger for byområder» (2007), utarbeidd av Urbanet Analyse på oppdrag av Statens Vegvesen. Rapporten oppsummerar nyare forskning og empiri kring kollektivtransporten si rolle og utvikling, og omhandlar mellom anna tema priselastisitet og takst som verkemiddel.

Priselastisiteten er større ved taksauke enn takstreduksjon. Her viser studiar at effekten av å redusere takstane er halvparten så stor som å auke takstane. Dersom ein først aukar takstane må ein senke taksten med det dobbelte for å komme tilbake til utgangspunktet. Tilsvarande funn er gjort når det gjeld effekt av tilbodsendingar. Det er lettare å miste passasjerar når tilbodet blir dårlegare enn det er å få nye passasjerar ved forbedring av tilbodet.

Generelt er priselastisiteten større i område der kollektivtransport er mest konkurransedyktig mot biltransporten, altså der tilbodet er godt utbygd. Grovt kan ein rekne ein priselastisitet på $-0,4$ i byområde og $-0,2$ i distriktsområde. For byområde vil ein takstauke på 10% dermed gi ein reduksjon i passasjertall på 4%, dersom alle andre faktorar er like. Effektane på lang sikt vil vere høgare enn dei kortsiktige effektane. Fleire studiar viser at effekten av takstendingar er opp mot dobbelt så høg på lang sikt. Det er difor viktig å ha ein langsiktig strategi på prisutviklinga.

I tillegg vil det vere forskjellar mellom rushtid og utanom rush, mellom arbeidsreiser og fritidsreiser, mellom enkeltbillettbrukarar og periodebillettbrukarar og mellom ulike trafikantgrupper for å nemne nokre. I våre vurderingar av priselastisitet er det ikkje tatt høgde for alle slike medverkande faktorar, og det er valt å legge berekningane på eit konservativt nivå på $-0,3$.

Priselastisitet for ei sone Hordaland og alt 2a

Priselastisitet er relativ, og må mellom anna sjåast i forhold til generell løns- og prisvekst i samfunnet. Små endringar i takst gir ingen eller liten effekt på etterspurnaden, og større auke i takst kan tålast dersom alternativ reisemåte aukar tilsvarande i pris eller at kollektivtilbodet vert opplevd som konkurransedyktig og attraktivt.

Våre berekningar av priselastisitet tar ikkje omsyn til andre faktorar enn takstauke, og vil difor også vere svært usikre. Dei langsiktige effektane er ikkje vurdert, og heller ikkje forholdet mellom nedgang i passasjertal og konsekvensar for vidare utvikling av rutetilbodet. Berekningane er grove estimat, og under føresetnad av at *alle andre faktorar er like som i dag*. Ein må difor vere varsam med å gjere bastante konklusjonar.

Ei sone Hordaland

Antatt nedgang i passasjertalet som følge av ein eventuell takstauke til ein billettpris på kr 39 (snitt mellom kr 37 og 41) vil gi reduksjon i passasjertal og billettinntekter. Taksten er då antatt å måtte aukast med ytterlegare 2 kroner til kr 41 (32% takstauke) for å gå i null. Reint teoretisk, med priselastisitet på $-0,3$, vil ein slik takstauke gi ein nedgang i passasjertalet på 10%.

Sone alt 2a

Som vist i saksframlegget, vil alternativ 2a gi tap i billettinntekter på 36 mill kr. Taksten må då eventuelt aukast til kr 33 for å dekke inntektstapet. Berekna priselastisitet vil også her gi eit inntektstap, som kan dekkast inn med 1 krone i takstauke. Ny takst vert då kr 34 (10% takstauke).

Endring i etterspurnad med ei slik moderat prisendring er som tidlegare nemnt svært usikker, men dersom ein legg same faktor for priselastisitet også her, vil ein kunne få i underkant av 3% nedgang i passasjertalet.