



IRIS

International Research Institute of Stavanger

www.iris.no


Atle Blomgren

Utviklingen av rabatt- og takstsystemet for båt i Rogaland 2005-2008 – Evaluering

Rapport IRIS - 2008/074

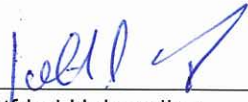
Prosjektnummer: 7252211
Prosjektets tittel: Utviklingen av rabatt- og takstsystemet i Rogaland 2005 - 2008
Oppdragsgiver: Rogaland Kollektivtrafikk FKF (Kolumbus)
ISBN: 978-82-490-0595-6
Gradering: Åpen

Stavanger 12.11.2008

 16.12.2008


Atle Blomgren
Prosjektleder

Sign.dato

 16.12.08

Gottfried Heinzerling
Kvalitetssikrer

Sign.dato

 16.12.08

Gottfried Heinzerling
Avdelingsleder
(Samfunns- og næringsutvikling)

Sign.dato

Innhold

Sammendrag	5
1 INNLEDNING	9
2 BESKRIVELSE AV BÅTTILBUDET SOM FINANSIERES AV ROGALAND FYLKESKOMMUNE.....	13
2.1 Rutebåttilbud finansiert av Rogaland fylkeskommune	13
2.2 Karakteristikk av de reisende på de ulike rutene	18
3 UTVIKLINGEN I TAKST- OG RABATTSYSTEMENE I ROGALAND 2005-2008.....	21
3.1 Endringer i takst- og rabattsystemet i Rogaland 2005-2008	21
3.2 Gjennomgang av takst- og rabattsystemene brukt i rutebåtrafikken pr. 2008.....	25
4 SAMMENLIGNINGER AV RABATT- OG TAKSTSYSTEM HURTIGBÅT ROGALAND OG ANDRE FYLKER.....	33
5 EFFEKTER AV UTVIKLING I RABATT- OG TAKSTSYSTEM I ROGALAND 2005-2007	37
5.1 Indikatorer på utvikling i inntekt per reise	37
5.2 Utvikling i antall reiser.....	39
5.3 Konklusjoner	40
6 ANBEFALINGER OG MULIGHETER FOR VIDEREUTVIKLING AV PRODUKTORTEFØLJEN	41
6.1 Metode, statistikk og dokumentasjon.....	41
6.2 Muligheter for videreutvikling av produktporteføljen	41
REFERANSER.....	43
VEDLEGG 1: DATAGRUNNLAG OG METODE	45
VEDLEGG 2: UTSLAG AV TAKSTENDRINGER.....	50
VEDLEGG 3: KILDER FOR FYLKESVIS SAMMENLIGNING AV TAKST- OG RABATTSYSTEM.....	53

Sammendrag

- Evalueringen har fire delmål:
 - a) Beskrive utviklingen i de ulike takst- og rabattsystemene for båttrafikk i Rogaland i perioden 2005-2008.
 - b) Sammenligne gjeldende takst- og rabattsystem i Rogaland 2008 med gjeldende takst- og rabattsystem i tilsvarende "båtfylker" (Nordland, Hordaland, Sogn og Fordane og Møre og Romsdal).
 - c) På bakgrunn av beskrivelsen av utviklingen i takst- og rabattsystemene i Rogaland 2005-2007, gi en tentativ vurdering av konsekvenser for passasjerinntekter og passasjerantall. Her belyses hvorvidt fylkeskommunens mål om inntektsnøytralitet og økt brukervennlighet ble oppnådd ved utviklingen av takst- og rabattsystemet i perioden 2005 – 2008.
 - d) Vurdere muligheter for videreutvikling av produktporteføljen i Rogaland.

- Etter overgangen til busstakst for rutene Stavanger – Hommersåk - Byøyene i 2005 og overtagelsen av Flaggrutens rute Stavanger-Haugesund i 2007, kan takst- og rabattsystemet for rutebåttilbudet i Rogaland inndeles iht. type tilbud og område på følgende måte: i) For hurtigbåten Stavanger-Haugesund brukes "Flaggrutens regulativ"; ii) For rutene mellom Hommersåk/Byøyene og Stavanger brukes "busstakstregulativet" for passasjerer og "lokalbåtregulativet" for kjøretøy; iii) For lokalbåtrutene Utsira-Haugesund og Feøy - Kveiteviken brukes "lokalbåtregulativet"; iv) For hurtig- og kombibåtrutene i Ryfylke, Stavanger-Kvitsøy og Røvær-Haugesund brukes "hurtigbåtregulativet" for personer og kjøretøy hhv. "godsregulativet" for kjøretøy på ruten Røvær - Haugesund.

Denne inndelingen gjenspeiler ulike produktkvaliteter i rutebåttilbudet og at tilbudene betjener ulike geografiske markedsområder. Den oppfattes som hensiktsmessig og tilstrekkelig samordnet.

- Ved å se nærmere på de ulike geografiske områdene, finner en betydelige forskjeller når det gjelder trafikantenes avhengighet av båt. Avhengigheten er relativt høy for Hommersåk/Byøyene (58 prosent) og lavere for Ryfylke (38 prosent). Tallene viser at båttrafikken i større grad enn tidligere antatt er utsatt for konkurranse. Konkurransen kan oppstå på to måter enten ved at a) bruken av båten erstattes med bruk av andre transportmidler som personbil, buss og privateid båt eller ved b) at målpunkt byttes avhengig av tilgjengeligheten med

transportmidler alternativt til båten. Eksempelvis kan Nord-Jæren som målpunkt for innkjøpsreiser erstattes med Haugesund ved å skifte fra båt til bil/buss. Hurtigbåttrafikken i Ryfylkebassenget og Flaggruten er de mest konkurranseutsatte tilbudene i så henseende.

- Sammenlignet med passasjergrunnet for busstrafikken i Stavangerregionen er andelen reisende med arbeid som hovedmål for reisen og andelen reisende eldre enn 39 år betydelig høyere i rutebåttrafikken. Det tilsier at en kan regne med en spesifikk høyere betalingsvillighet knyttet til rutebåttrafikken sammenlignet med busstrafikken i fylket og dets storbyregioner. Til sammenligning preges passasjergrunnet for busstrafikken aktuelt av reisende yngre enn 30 år kombinert med en relativ høy bruk av ungdoms- og studentpass med lave billettinntekter pr. reise.
- I perioden 2005 til 2008 har det vært både en endring i produkttilbudet og to ulike takstøkninger. Vi kan konkludere med at endringen i produkttilbudet fra 2005 til 2007 har slått gunstig ut for brukerne ved at flertallet har gått over til mer prisgunstige produkter. Brukerne har i tillegg fått et til dels betydelig forenklet spekter av takstprodukter å forholde seg til. Takstøkningene har isolert sett bidratt til høyere priser.

For fylkeskommunens vedkommende har forutsetningen om at endringene i takst- og rabattsystemet skulle resultere i en inntektsnøytral utvikling stått sentralt. Generelt sett vurderes forutsetningen som oppfylt. Omleggingen har i snitt gitt en vis prisreduksjon for brukerne som i henhold til generell etterspørselsteori må ha resultert i økt antall reiser. Denne dog begrensede effekten sammen med takstøkningen i analyseperioden og korrigert for en til dels negativ befolkningsutvikling i delmarkeder for rutebåttrafikken er grunnlaget for å kunne konkludere med at endringene har vært noenlunde inntektsnøytral.

- Det er foretatt en sammenligning av takst- og rabattsystemet i Rogaland med takst- og rabattsystemene i fylkene som har betydelig båttrafikk: Hordaland, Nordland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. Sammenligningen viser at Rogaland har det klart billigste tilbudet.
- Gjennomsnittlig pris for bruk av båttilbudet avhenger av hvilket produkt en velger. Dersom en velger et pass med ubegrenset antall reiser og bruker dette flittig, vil en reise betydelig billigere enn om en bruker fullpris enkeltbilletter. De som reiser på enkeltbillett bærer således en mye større andel av kostnadene enn de som reiser med pass. Det ovenstående er i tråd med fylkeskommunens

intensjoner for takst- og rabattsystemet. Ved framtidige takstøkninger bør en imidlertid vurdere å legge større deler av takstøkningene på flerbrukspassene.

- Generelt sett synes behovene knyttet til utvikling og etablering av nye billettprodukter tilfredsstillt. En produktutvikling innenfor dette feltet synes ikke nødvendig aktuelt. De eksisterende rabatt- og takstsystemene i rutebåttrafikken bør i kombinasjon med produktutviklingen i rutebåttrafikken brukes og kvalitetssikres for å få etablert et enda bedre passasjergrunnlag i de ulike regionale transportmarkedene for rutebåttilbudene ("fokus på produktpleie").

1 Innledning

Rogaland fylkeskommune startet i 1997 et arbeid med å fastsette strategi for langsiktig utvikling av takstsystemet. I denne sammenhengen utarbeidet Rogalandsforskning (nåværende IRIS) rapporten *Videreutvikling av rabatt- og takstsystemet i Rogaland* (RF-rapport 1998/131) som et grunnlag for politisk drøfting. Når det gjelder båttilbudet, var de viktigste anbefalingene som følger: a) For båttilbudet Stavanger – Byøyene - Hommersåk innføres samme takst- og rabatt system som for buss da dette området må betraktes som en integrert del av det totale kollektivtilbudet på Nord-Jæren. b) For lengre reiser bør årlige takstøkninger ikke overstige vekst i konsumprisindeksene. c) Weekendtilbudet avskaffes. d) Det innføres gjennomgående periodekort buss/båt/ferge i relasjonen Judaberg-Stavanger-Jæren. I det videre arbeidet med takstpolitikken ble flere av anbefalingene i rapporten fulgt opp. Det ble blant annet innført ”takstfrys” i femårsperioden 2000 - 2005 for å sikre et mer konkurransedyktig kollektivtilbud.

For båttilbudet ble det sett som vesentlig at videre taksttiltak og endringer i takstsystemet skulle skje som ledd i arbeidet med ”Reis i Vest” og nytt elektronisk billetteringssystem. For busstilbudet ble elektronisk billettering innført 1. januar 2006 mens det for båttilbudet ble innført i løpet av våren 2007 (det var en gradvis innføring som ble fullført april 2007).

Etter overgangen til busstakst for rutene Stavanger – Hommersåk - Byøyene i 2005 og overtagelsen av Flaggrutens rute Stavanger-Haugesund i 2007, kan takst- og rabattsystemet for rutebåttilbudet i Rogaland inndeles iht. type tilbud og område på følgende måte: i) For hurtigbåten Stavanger-Haugesund brukes ”Flaggrutens regulativ”; ii) For rutene mellom Hommersåk/Byøyene og Stavanger brukes ”busstakstregulativet” for passasjerer og ”lokalbåtregulativet” for kjøretøy; iii) For lokalbåtrutene Utsira-Haugesund og Feøy - Kveiteviken brukes ”lokalbåtregulativet”; iv) For hurtig- og kombibåtrutene i Ryfylke, Stavanger-Kvitsøy og Røvær-Haugesund brukes ”hurtigbåtregulativet” for personer og kjøretøy hhv. ”godsregulativet” for kjøretøy på ruten Røvær - Haugesund. *Denne inndelingen gjenspeiler ulike produktkvaliteter i rutebåttilbudet og at tilbudene betjener ulike geografiske markedsområder. Den oppfattes som hensiktsmessig og tilstrekkelig samordnet.*

I forbindelse med innføring av elektronisk billettering for busstilbudet 1. januar 2006 ble det for *busstilbudet* gjennomført følgende endringer: En økning på 2 kr. på grunnlaget for alle enkeltbillettene og en økning på 50 kr. på periodepass. For *båttilbudet* ble følgende endringer gjennomført: A) For Byøyene/Hommersåk (som fra og med 2005 fulgte takst- og rabattsystemet for buss) ble takstøkningen nøyaktig som for bussene. B) For hurtig- og lokalbåtregulativene ble det innført en takstøkning på 6 prosent på alle produkter unntatt ungdomspasset. Den generelle takstøkningen på 6 prosent på hurtig- og lokalbåtregulativene ble imidlertid reversert i oktober 2006 da det ble vedtatt at takstøkningen skulle være i tråd med takstøkningen på buss. En takstøkning med 2 kr. på enkeltbilletter og 50 kr. på pass utenom ungdomspass ble innført på båttilbudet etter hvert som de ulike båtrutene la om til elektronisk

billettering¹. Det ble i tillegg gjennomført en del endringer i produkttilbud og rabattordninger blant annet for å samordne buss- og båtregulativene.

I sitt møte 12.6.2007 ba Rogaland fylkesting om en evaluering av takst- og rabattsystemet for båttilbudet. I første omgang utarbeidet Rogaland Kollektivtrafikk FKF (Kolumbus) rapporten *Foreløpig evaluering av nytt takstregulativ for hurtig- og lokalbåter i Rogaland* som ble lagt fram for Rogaland fylkesting 18.9.2007. IRIS ble så bedt om å gjennomføre en evaluering av utviklingen i rabatt- og takstsystemet for båt tilsvarende evalueringen av busstakstene. Evalueringen bruker takstsystemet per 2008 som utgangspunkt og tar således hensyn til takstøkningen i januar 2008 hvor det hurtig- og lokalbåtregulativet ble lagt 1 krone på grunnlagene for enkeltbilletter og 3 prosent på periodepassene.

Evalueringen har fire delmål:

- 1) Beskrive de ulike takst- og rabattsystemene for båttrafikk i Rogaland i perioden 2005-2008.
- 2) Sammenligne gjeldende takst- og rabattsystem i Rogaland 2008 med gjeldende takst- og rabattsystem i tilsvarende "båtfylker" (Nordland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal).
- 3) På bakgrunn av beskrivelsen av utviklingen i takst- og rabattsystemene i Rogaland 2005-2007, gi en tentativ vurdering av konsekvenser for passasjerinntekter og passasjerantall. Her belyses hvorvidt fylkeskommunens mål om inntektsnøytralitet og økt brukervennlighet ble oppnådd ved utviklingen av takst- og rabattsystemet i perioden 2005 – 2008.
- 4) Vurdere muligheter for videreutvikling av produktporteføljen i Rogaland.

Evalueringen fokuserer på perioden 2005 – 2008 slik at en får anledning til å studere både utviklingen i passasjerinntektene mer generelt per 2008 samt effekten knyttet til introduisering av nye takstprodukter i perioden 2005-2007.

I vedlegg 1 diskuterer vi metodiske og datamessige spørsmål knyttet til evalueringen. Vi konkluderer med at vi vil bruke følgende fire indikatorer i våre analyser:

- *Tilskuddsgrad*. Rogaland Kollektivtrafikk FKF brukte i analyseperioden bruttokontrakter ved kjøp av båttransporttjenester. Ved bruttokontrakter, dvs. at billettinntektene (passasjer) tilfaller takstmyndighet, er dette sum billettinntekter delt på kontraktsmessig godtgjørelse til operatør.
- *Anslag på gjennomsnittlig kostnad per reise*. Da vi ikke har tall for gjennomsnittlig billettinntekt per reise, vil vi anslå denne ved å se på to indikatorer hvorav den første sier noe om de aller billigste billettene og den

¹ Takstøkningen var innført på alle rutene innen 15.4.2007.

andre noe om de aller dyreste: a) andel reiser foretatt med pass m/ubegrenset antall reiser og b) andel reiser foretatt med fullpris voksen billett.

- *Billettpris per km for enkeltprodukt.* Dette tallet muliggjør sammenligninger mellom takstsystem og mellom fylker. Vi får også sett på systemets eventuelle degressivitet. Vi fokuserer på fullpris enkeltbilletter og periodepass.
- *Oversikt over viktigste rabattordninger/produkter.* Gir oversikt over tilgjengelige produkt og rabattordninger.

I kapittel 2 presenteres båttilbudet som finansieres av Rogaland fylkeskommune.

I kapittel 3 beskrives utviklingen i takst- og rabattsystemene i Rogaland i perioden 2005 - 2008.

I kapittel 4 sammenlignes takst- og rabattsystemet i Rogaland 2008 med gjeldende systemer i andre fylker.

I kapittel 5 ses på utviklingen i takst- og rabattsystemet i Rogaland 2005 - 2008 samt mulige effekter disse har resultert i, eksempelvis endringene i antall reiser.

I kapittel 6 gis anbefalinger og muligheter for videreutvikling av produktporteføljen.

2 Beskrivelse av båttilbudet som finansieres av Rogaland fylkeskommune

Dette kapitlet har to hoveddeler. Først beskrives rutebåttilbudet i Rogaland, så beskriver vi de reisende på de ulike rutene.

2.1 Rutebåttilbud finansiert av Rogaland fylkeskommune

I 2007 ble det fraktet 1 141 071 passasjerer på båtruter med tilskuddsbidrag av Rogaland fylkeskommune². Tilbudet består av ti forskjellige ruter som kan deles inn i henhold til type båt som brukes og markedsområdet ruten betjener. Type båt og område bestemmer så hvilke takster og rabatter som kan brukes.

Båtene som brukes deles grovt sett inn i hurtigbåter (båter som kan gå over 20 knop, men som ikke kan ta kjøretøy³), kombibåter (hurtigbåter som kan ta kjøretøy) og lokalbåter (båter som går under 20 knop, men som kan ta kjøretøy ("ferjer").

I tabellene på neste side vises hvordan rutene kan grupperes etter ulike kriterier. I den første tabellen fordeles rutene i henhold til type regulativ brukt. I den andre fordeles rutene i henhold til geografi. Som vi ser, er det stort sett en entydig sammenheng mellom de to inndelingene: Alle rutene til/fra Hommersåk/Byøyene bruker "busstakst" mens alle båtene i Ryfylke bruker hurtigbåtregulativet for passasjerer. Av de geografiske områdene er det kun Utsira/Røvær/Feøy der det brukes to ulike regulativ for passasjerer.

2 Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF. Tallet inkluderer ikke ren skoleskyss.

3 Unntaket er hurtigbåten Røvær-Haugesund som har en kran en kan løfte biler med om bord. Båten blir likevel klassifisert som hurtigbåt.

Tabell 1: Båtruter fordelt på takstregulativ brukt for passasjerer

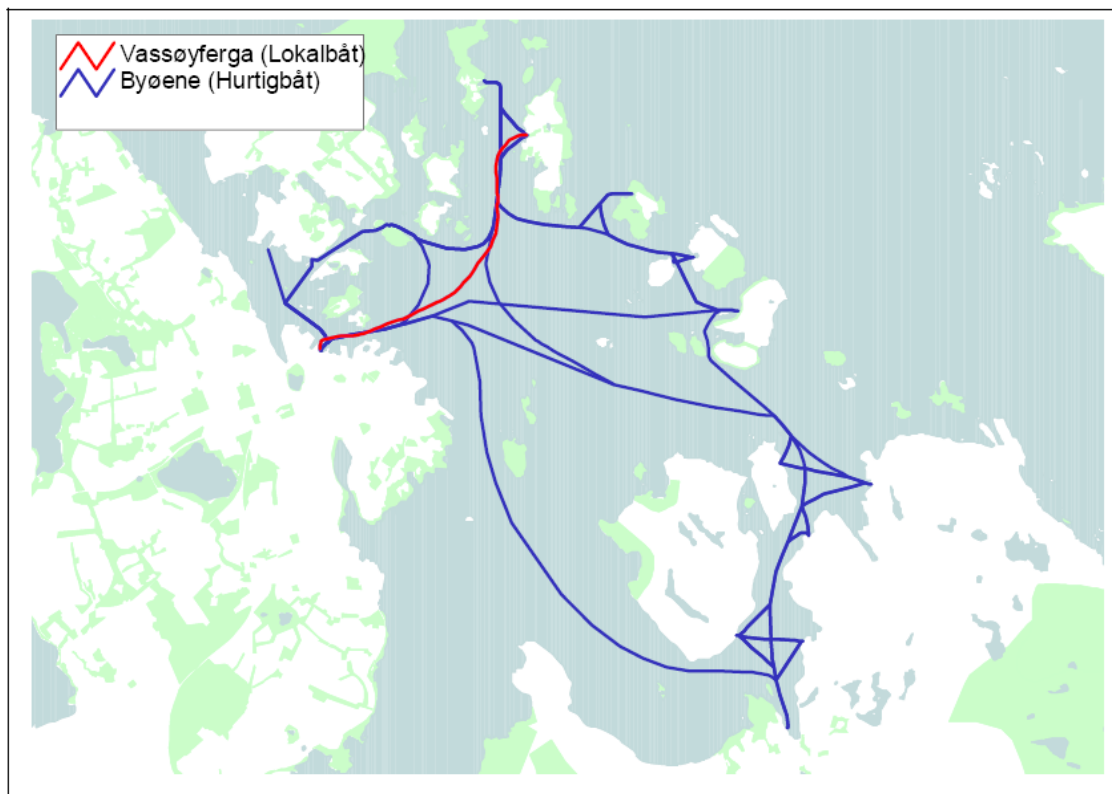
Hurtigbåtregulativ	Lokalbåtregulativ	"Busstakst"	Flaggrutens regulativ ⁴
Røvær-Haugesund (hurtigbåt)	Utsira-Haugesund (lokalbåt)	Stavanger-Vassøy (lokalbåt)	Hurtigbåt Stavanger-Haugesund (hurtigbåt)
Kvitsøy-Stavanger (hurtigbåt)	Feøy-Kveiteviken (lokalbåt)	Hommersåk/Byøyene-Stavanger (hurtigbåt)	
Ryfylke-Stavanger (hurtigbåt)			
Fisterøyene-Stavanger (kombibåt)			
Lysefjorden-Stavanger (kombibåt)			

Tabell 2: Båtruter fordelt på geografi

Ryfylke	Hommersåk/byøyene	Utsira/Røvær/Feøy	Flaggruten Stavanger-Haugesund
Kvitsøy-Stavanger (hurtigbåt)	Stavanger-Vassøy (lokalbåt)	Utsira-Haugesund (lokalbåt)	Hurtigbåt Stavanger-Haugesund (hurtigbåt)
Ryfylke-Stavanger (hurtigbåt)	Hommersåk/Byøyene-Stavanger (hurtigbåt)	Feøy-Kveiteviken (lokalbåt)	
Fisterøyene-Stavanger (kombibåt)		Røvær-Haugesund (hurtigbåt)	
Lysefjorden-Stavanger (kombibåt)			

4 Rogaland Kollektivtrafikk FKF overtok ansvar for denne ruten i 2007.

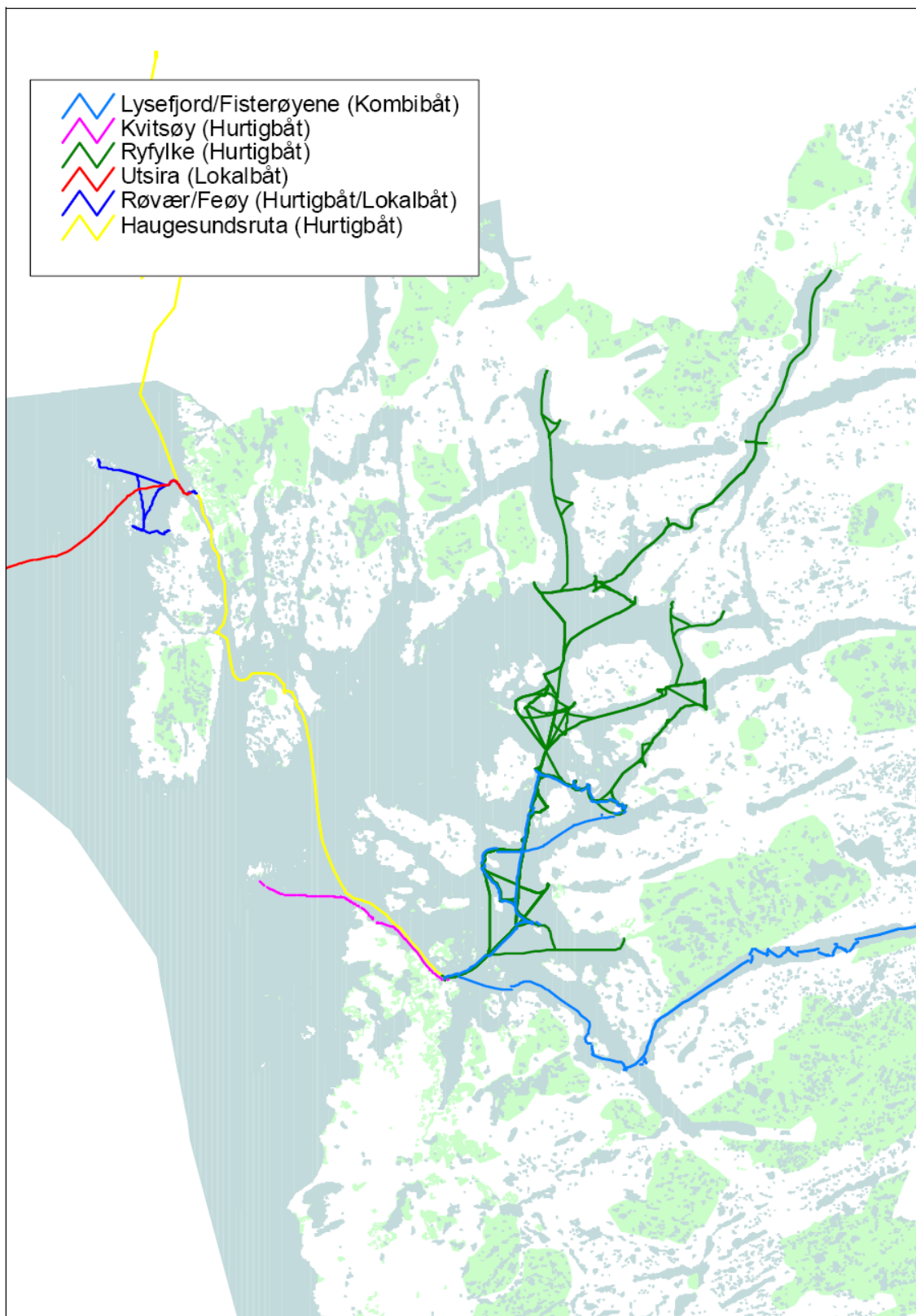
Figur 1: Fylkeskommunale båtruter med bruk av "Busstakstregulativ" (lokalbåt Stavanger-Vassøy og hurtigbåt Stavanger- Byøyene/Hommersåk)



Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF

De resterende rutene vises i figuren på neste side. Vær oppmerksom på følgende: a) Lokalbåtrutene Fisterøyene - Stavanger og Lysefjord - Stavanger er i figuren slått sammen til én rute Fisterøyene/Lysefjord. b) Lokalbåtruten Feøy - Kveiteviken vises ikke eksplisitt, kun sammen med hurtigbåtruten Røvær-Haugesund.

Figur 2: Fylkeskommunale båtruter med bruk av a) Hurtigbåtregulativ (Kvitsøy, Ryfylke); b) Lokalbåtregulativ (Lysefjord/Fisterøyene og Utsira-Haugesund) og c) Flaggrutens regulativ (Haugesundsruta)



Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF

Antall reisende på de ulike rutene

Tabellene under viser fordelingen av inntekter og reiser (passasjerer) på takstregulativ og geografi.

Tabell 3: Fordeling av reiser på de ulike takstregulativ i 2005 og 2007

	2005		2007	
	Antall	%	Antall	%
Hurtigbåter	610 011	58 %	589 645	52 %
Lokalbåter	59 598	6 %	55 905	5 %
"Busstakst" (Byøyene/Hommersåk-Stavanger)	375 130	36 %	379 791	33 %
Hurtigbåt Stavanger - Haugesund	-	-	116 130	10 %
Totalt	1 044 739	100 %	1 141 471	100 %

Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF

Tabell 4: Fordeling av reisende på geografi i 2005 og 2007

	2005		2007	
	Antall	%	Antall	%
Ryfylke	587 967	56 %	568 651	50 %
Hommersåk/Byøyene	375 130	36 %	379 791	33 %
Utsira/Røvær/Feøy	81 642	8 %	76 899	7 %
Flaggruten Stavanger - Haugesund	-	0	116 130	10 %
Totalt	1 044 739	100 %	1 141 471	100 %

Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF

Vi ser at hurtigbåtene i Ryfylke har den største andelen av passasjergrunnlaget med over 50 prosent av alle reisende i 2007, mens Byøyene og Hommersåk står for rundt 33 prosent. Når det gjelder geografi, ser vi at ruten rundt Haugesund (Røvær/Utsira/Feøy) står for kun 7 prosent av det samlede passasjergrunnlaget i 2007.

2.2 Karakteristikk av de reisende på de ulike rutene

Basert på trafikantundersøkelsen i uke 14 i 2008 (se vedlegg 1) kan vi si noe om de reisende på de ulike rutene. Som vi gjør rede for i vedlegget, er svarprosenten for Røvær/Feøy/Kveiteviken og Flaggruten så lav at en ikke tolker resultatene for disse områdene med varsomhet. Vi har likevel valgt å vise resultatene for disse områdene eksplisitt.

I avsnittet skal vi for det første si noe om gjennomsnittlig lengde på reisene ved å se på gjennomsnittlig inntekt per reise. For det andre skal vi se på avhengigheten av båt på de ulike rutene. For det tredje skal vi se på alderen til de reisende. Til slutt skal vi se på årsakene til at en reiser.

Tabell 5: Gjennomsnittlig passasjerinntekt per reise

	2007
Hurtigbåt/Lokalbåt Ryfylke	46,1 kr.
Hurtigbåt/lokalbåt Byøyene	15,2 kr.
Hurtigbåt Stavanger Haugesund	102,5 kr.
Lokalbåt Utsira	60,4 kr.
Hurtigbåt Røverfjord	26,8 kr.
Totalt hurtigbåt og lokalbåt	40,5 kr.
Totalt ekskl. flaggruten	34,4 kr.

Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF

Gjennomsnittlig inntekt per reise avhenger både av hvilket regulativ som brukes (hurtigbåt er dyrere enn lokalbåt) og gjennomsnittlig lengde på reisene. Med dette i mente ser vi at de korteste reisene foretas mellom Hommersåk/Byøyene og Stavanger.

Tabell 6: Hvilke alternative reisemåter hadde du til denne reisen?

	Ryfylke	Hommersåk/ Byøyene	Utsira/Røvær /Feøy	Flagg- ruten	Totalt
Ingen alternativ	38 %	58 %	73 %	3 %	46 %

Kilde: Trafikantundersøkelse uke 14/2008 (spørsmål 10)

Utsira/Røvær er det området hvor flest hevder å ikke ha alternativer til båt (73 prosent). I Hommersåk/Byøyene er andelen 58 prosent. For Ryfylke er det kun 38 prosent som oppgir at de ikke hadde alternative reisemåter.

Tallene viser at båttrafikken i større grad enn tidligere antatt (bl.a. RF-rapport 1998/131) er utsatt for konkurranse. Konkurransen kan oppstå på to måter enten ved at a) bruken av båten erstattes med bruk av andre transportmidler som personbil, buss og privateid båt eller ved b) at målpunkt byttes avhengig av tilgjengeligheten med transportmidler alternativ til båten. Eksempelvis kan Nord-Jæren som målpunkt for innkjøpsreiser erstattes med Haugesund ved å skifte fra båt til bil/buss.

Hurtigbåttrafikken i Ryfylkebassenget og Flaggruten er de mest konkurranseutsatte tilbudene i så henseende.

Vi skal videre se på alder til de reisende. Vi er her spesielt interessert i å finne ut om aldersfordelingen på båtpassasjerene er lik fordelingen for busspassasjerene hvor det er en betydelig underrepresentasjon av aldersgruppen 30 - 67 år.

Tabell 7: Alder til de reisende fordelt på områder

	Ryfylke	Hommersåk/ Byøyene	Utsira/Røvær/ Feøy	Flaggruten	Totalt
<14	3 %	3 %	0 %	0 %	3 %
15-19	15 %	11 %	6 %	4 %	12 %
20-29	17 %	14 %	10 %	18 %	15 %
30-39	16 %	21 %	19 %	14 %	18 %
40-49	18 %	23 %	25 %	31 %	21 %
50-59	18 %	20 %	21 %	16 %	19 %
60->	14 %	8 %	19 %	18 %	12 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: Trafikantundersøkelse uke 14/2008

Vi ser at det synes å være en normal aldersspredning på de reisende. Dette innebærer en stor forskjell fra buss hvor det er et tydelig fravær av reisende over 30 år og under 60 år. Dette betyr at for båt er det en mer representativ aldersfordeling blant de som reiser.

Tabell 8: Hva er hovedformålet med reisen?

	Ryfylke	Hommersåk/Byøyene	Utsira/Røvær/Feøy	Flaggruten	Totalt
Arbeid	49 %	58 %	31 %	37 %	51 %
Skole	15 %	11 %	7 %	0 %	12 %
Innkjøp	3 %	6 %	9 %	1 %	4 %
Besøk	11 %	8 %	15 %	16 %	10 %
Fritidsaktiviteter	9 %	8 %	11 %	9 %	9 %
Følge/hente andre	2 %	2 %	4 %	0 %	2 %
Annet	12 %	7 %	24 %	37 %	11 %

Kilde: Trafikantundersøkelse uke 14/2008 (spørsmål 10)

Vi ser at andel jobb- og skolereisende, dvs. de som kan antas å være mest regelmessige, er høyest i Ryfylke (64 prosent) og Hommersåk/Byøyene (69 prosent). Den høye andelen arbeidsreiser speiler også resultatet fra aldersfordelingen. Det er en betydelig større gruppe voksne som bruker båt sammenlignet med situasjonen i busstrafikken.

Sammenlignet med passasjergrunnlaget for busstrafikken i Stavangerregionen er andelen reisende med arbeid som hovedformål for reisen og andelen reisende eldre enn 39 år betydelig høyere i rutebåttrafikken. Det tilsier at vi kan regne med en spesifikk

høyere betalingsvillighet knyttet til rutebåttrafikken sammenlignet med busstrafikken i fylket og dets storbyregioner. Passasjergrunnet for busstrafikken preges aktuelt av reisende yngre enn 30 år kombinert med en relativ høy bruk av ungdoms- og studentpass med lave billettinntekter pr. reise.

3 Utviklingen i takst- og rabattsystemene i Rogaland 2005-2008

Etter overgangen til busstakst for rutene Stavanger – Hommersåk - Byøyene i 2005 og overtagelsen av Flaggrutens rute Stavanger-Haugesund i 2007, kan takst- og rabattsystemet for rutebåttilbudet i Rogaland inndeles iht. type tilbud og område på følgende måte: i) For hurtigbåten Stavanger-Haugesund brukes "Flaggrutens regulativ"; ii) For rutene mellom Hommersåk/Byøyene og Stavanger brukes "busstakstregulativet" for passasjerer og "lokalbåtregulativet" for kjøretøy; iii) For lokalbåtrutene Utsira-Haugesund og Feøy - Kveiteviken brukes "lokalbåtregulativet"; iv) For hurtig- og kombibåtrutene i Ryfylke, Stavanger-Kvitsøy og Røvær-Haugesund brukes "hurtigbåtregulativet" for personer og kjøretøy hhv. "godsregulativet" for kjøretøy på ruten Røvær - Haugesund.

Vi skal i dette kapitlet først beskrive endringene i takst- og rabattsystem fra 2005 - 2008. Vi vil så sammenligne de fire takst- og rabattsystemene basert på følgende fire indikatorer: a) Tilskuddsgrad; b) Anslag på andel rabatterte produkter; c) Pris per km for fullpris enkeltbillett og periodepass og d) Oversikt over gjeldende rabattordninger.

3.1 Endringer i takst- og rabattsystemet i Rogaland 2005-2008

Det har i perioden vært endringer av både produkter og takster.

Endring av produkter

I forbindelse med innføringen av elektronisk billettering ble det foretatt følgende produktendringer gjeldende for alle ruter utenom Flaggruten:

- Klippekort som ga 23 prosent rabatt i forhold til enkeltbillett ble erstattet av *reisekonto* som gir 25 prosent rabatt. I motsetning til klippekortet er reisekontoen strekningsuavhengig og upersonlig. At produktet er upersonlig innebærer at det kan kjøpes av for eksempel hoteller og brukes på hotellets kunder.
- *Gruppemoderasjon* innebar tidligere 50 prosent rabatt på voksen enkeltbillett og 10 prosent rabatt på allerede rabatterte barnebillett. Ny grupperabatt gir 60 prosent rabatt på voksen enkeltbillett uansett om det er barn eller voksne som reiser. Mens rabatten tidligere gikk til alle grupper på 12 eller flere, gis den nå kun til grupper tilhørende barnehage, skole eller ideell organisasjon, rabatten gis imidlertid til grupper på kun 6 personer eller flere.

- *Weekendtilbud* var opprinnelig et tilbud for å sikre bedre kapasitetsutnyttelse på enkelte avganger på visse ruter i helgene i Ryfylkebassenget. Det ble gitt rabatter fra 18 prosent (Stavanger-Nesvik) til 49 prosent (Stavanger-Sauda). Tilbudet var lite brukt og ble avvirket for å få et forenklet produktprofil.
- *Grønne ruter* ga samme rabatt som weekendtilbudet og gjaldt reiser fra indre Ryfylke til Stavanger med retur samme dag. Tilbudet gjaldt ikke fredag og på søndag gjaldt det kun første avgang mot Stavanger. Tilbudet ble tatt vekk sammen med weekendtilbudet.
- *Kombipass* som gir ubegrenset antall reiser med buss og båt i definerte områder ble innført. Kombikortet erstatter de 23 ulike variantene av Strandakortet.
- Med det elektroniske billetteringssystemet ble det mulig å foreta *gjennomgående billettering* med båt og buss.
- Det ble innført ulike *korttidspass*, én- eller flerdags.

Takstendringer

- For hurtigbåten Stavanger-Haugesund, som ble overtatt av Rogaland Kollektivtrafikk FKF så sent som i 2007, har det ikke vært endringer i verken takster eller produkter.
- For rutene mellom Hommersåk/Byøyene og Stavanger som bruker "busstakstregulativet" ble takstene endret 1.januar 2006 da det ble lagt om til elektronisk billettering for bussene: Grunnlaget for alle enkeltbillettene ble økt med 2 kroner og periodepassene med 50 kroner.
- For lokalbåtrutene (Utsira-Haugesund og Feøy - Kveiteviken) og hurtig- og kombibåtrutene (Ryfylkebassenget, Stavanger-Kvitsøy og Røvær-Haugesund) ble det 1. januar 2006 innført en takstøkning på 6 prosent på alle produkter unntatt ungdomspasset. Den generelle takstøkningen på 6 prosent ble imidlertid reversert i oktober 2006 da det ble vedtatt at takstøkningen skulle være i tråd med takstøkningen på buss. En takstøkning med 2 kr. på enkeltbilletter og 50 kr. på pass utenom ungdomspass ble innført på båttilbudet etter hvert som de ulike båtrutene la om til elektronisk billettering⁵.

Vi skal nå se på hvordan dette har slått ut på bruk av de ulike produktene. I trafikantundersøkelsen i uke 14 i 2008 spurte vi passasjerer som hadde reist med båt før 2007 om å oppgi hvilket produkt de da benyttet. Tabellen på neste side viser sammenhengen mellom produkt brukt før og etter 2007.

⁵ Takstøkningen var innført på alle rutene innen 15.4.2007.

Tabell 9: Endring i bruk av billettprodukt før og etter 2007

Produkt vanligvis benyttet før 2007	N (antall svar)	Produkt benyttet i uke 14/2008							
		kontant/reise-konto	Reisekonto, fast strekk	Flexipass	Periodepass	Kortidspass	Ungdomspass	Kombipass	Annet
Enkeltbillett	440	64 %	8 %	7 %	2 %	1 %	9 %	2 %	8 %
Ungdomskort	160	14 %	1 %	3 %	2 %	0 %	71 %	4 %	6 %
Periodekort	189	13 %	0 %	62 %	19 %	1 %	0 %	4 %	2 %
Strandakort	79	5 %	6 %	9 %	41 %	0 %	0 %	25 %	14 %
Klippekort	375	38 %	32 %	21 %	3 %	0 %	1 %	1 %	4 %
Weekend-tilbud	7	57 %	14 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %
Grønn rute	28	57 %	7 %	14 %	4 %	4 %	4 %	0 %	11 %
Annet	67	1 %	0 %	25 %	6 %	1 %	6 %	3 %	57 %
Sum:	1345								

Kilde: Trafikantundersøkelse uke 14/2008

Vi skal videre se på hva kundene oppga som årsaker til overgang til annen billetttype. Kunder som oppga å ha byttet produkttype, ble bedt om å svare på om dette skyldtes: ”Billigere alternativ”, ”Enklere betalingsform”, ”Tidligere alternativ ikke lenger tilgjengelig” eller ”Annet”. Svaralternativene var ikke gjensidig utelukkende. Dersom en hadde gått fra Klippe kort til Flexipass kunne en krysset av på både ”Billigere alternativ” og ”Tidligere alternativ ikke lenger tilgjengelig”. Resultatene vises i tabell 10 på neste side.

Tabell 10: Årsak til bytte av billettprodukt fra og med 2007

Produkt vanligvis benyttet før 2007	N (antall svar)	Årsak til bytte av produkttype			
		Billigere alternativ	Enklere betalingsform	Tidligere alternativ ikke lenger tilgjengelig	Annet
Enkeltbillett	198	50 %	19 %	14 %	17 %
Ungdomskort	82	39 %	10 %	29 %	22 %
Periodekort	135	36 %	11 %	47 %	6 %
Strandakort	35	29 %	0 %	57 %	14 %
Klippekort	277	20 %	17 %	60 %	3 %
Weekendtilbud	5	40 %	0 %	40 %	20 %
Grønn rute	14	21 %	14 %	57 %	7 %
Annet	40	28 %	0 %	38 %	35 %
Totalt	786	33 %	14 %	41 %	11 %

Kilde: Trafikantundersøkelse uke 14/2008

Tabellen viser at 33 prosent hevder å ha byttet til et billigere alternativ, 14 prosent hevder å ha byttet pga. enklere betalingsform. 41 prosent hevder at de har byttet da tidligere alternativ ikke lenger var tilgjengelig. For å kunne si noe om dette medfører dyrere eller billigere produkter, må vi sammenligne tabell 9 og 10.

- Tabell 9 viser at 64 prosent av alle som har brukt Enkeltbilletter før 2007 nå krysser av for Enkeltbillett kontant eller reisekonto. Da reisekonto gir 25 prosent rabatt, er dette en billigere løsning.
- Tabell 9 viser at 62 prosent av Periodekortbrukerne før 2007 har byttet til Flexipass som er et billigere produkt.
- Tabell 9 viser at av brukerne av Strandakort før 2007 har 41 prosent gått over til Periodepass og 25 prosent til Kombipass. Begge ordningene er billigere produkter enn Strandakortet.
- Tabell 9 viser at av Klippekortbrukerne før 2007 har 38 prosent gått over til Enkeltbillett kontant eller reisekonto, 32 prosent har gått over til Reisekonto med fast reisestrekning og 21 prosent har gått over til Flexipass. Alle disse ordningene er billigere.

- Tabell 9 viser at Weekendtilbud brukerne før 2007 i all hovedsak har gått over til Enkeltbillett (kontant eller med reisekonto) (57 prosent) eller Reisekonto med fast reisestrekning (14 prosent). Flertallet har altså fått billigere tilbud.
- Tabell 9 viser at brukerne av Grønn rute før 2007 i all hovedsak har gått over til Enkeltbillett kontant eller med reisekonto (57 prosent) eller Flexipass (14 prosent). Flertallet har altså fått billigere tilbud.

Vi kan altså konkludere med at endringen i produkttilbudet fra 2005 til 2007 har slått gunstig ut for brukerne ved at flertallet har gått over til mer prisgunstige produkter. Brukerne har i tillegg fått et til dels betydelig forenklet spekter av takstprodukter å forholde seg til.

For fylkeskommunens vedkommende har forutsetningen om at endringene i takst- og rabattsystemet skulle resultere i en inntektsnøytral utvikling stått sentralt. Generelt sett vurderes forutsetningen som oppfylt. Omleggingen har i snitt gitt en vis prisreduksjon for brukerne som i henhold til generell etterspørselsteori må ha resultert i økt antall reiser. Denne dog begrensede effekten sammen med takstøkningen i analyseperioden og korrigert for en til dels negativ befolkningsutvikling i delmarkeder for rutebåttrafikken (jfr. avsnitt 5.2) er et grunnlag for å kunne konkludere med at endringene har vært noenlunde inntektsnøytral. Utsagnet underbygges og utdypes videre i avsnitt 5.3.

3.2 Gjennomgang av takst- og rabattsystemene brukt i rutebåttrafikken pr. 2008

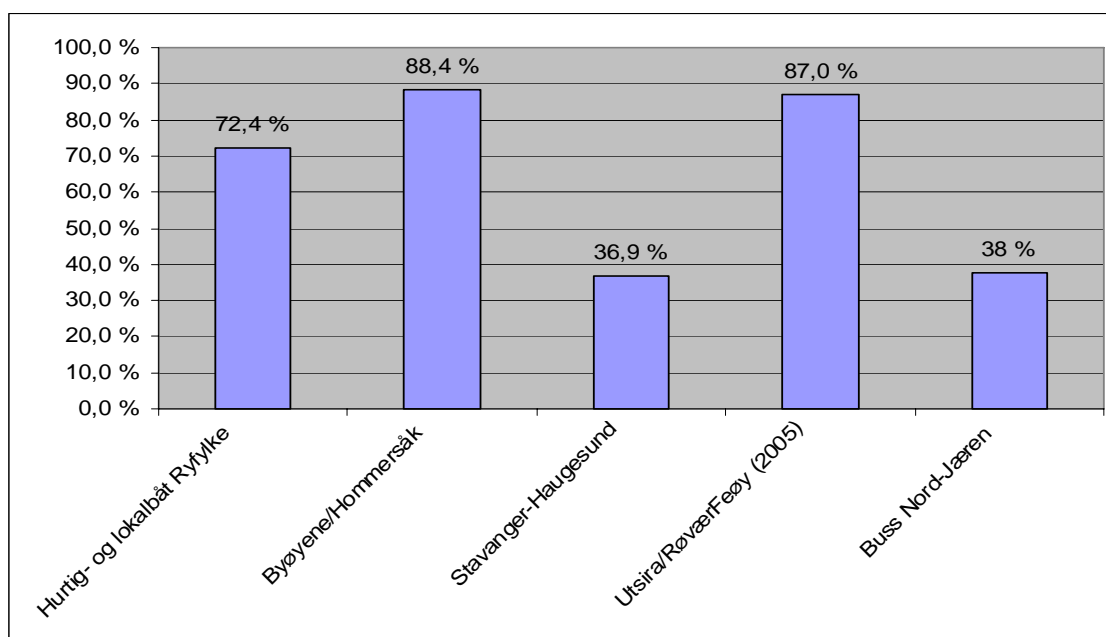
I avsnittet gjennomgås for takst- og rabattsystemene brukt i rutebåttrafikken basert på fire indikatorer: a) tilskudsgrad, b) anslag på andel rabatterte billetter, c) beregnet pris per kilometer for enkeltbillett voksen og periodepass og d) oversikt over de viktigste produkttilbud og rabattordninger.

3.2.1 Tilskudsgrad

Figuren på neste side viser tilskudsgradene for de ulike rutebåttilbudene i fylket.

Vi ser at det er store variasjoner. Flaggruten Stavanger-Haugesund har så vidt lavere tilskudsgrad enn busstilbudet på Nord-Jæren (38 prosent). For de andre tre områdene er det imidlertid betydelig høyere tilskudsgrader.

Figur 3: Tilskudsgrader for de ulike rutebåttilbudene i 2006



Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF

Rutebåttilbudet Byøyene/Hommersåk har en betydelig høyere tilskudsgrad enn hurtig- og lokalbåttilbudet i Ryfylke. Rogaland Kollektivtrafikk FKF oppgir at det er en viss usikkerhet knyttet til inntektstallene slik at forskjellene ikke trenger være så store som vist her.

3.2.2 Anslag på andel rabatterte billetter

Faktisk rabatt på ulike produkter varierer. Noen har fast rabatt, for eksempel 50 prosent rabatt på barne- og honnørbillett, oftest som resultat av statlige forskrifter. For pass med ubegrenset antall reiser vil rabatten avhenge av hvor mye det reises. Fra trafikantundersøkelsen i uke 14 i 2008 kan vi finne andelen av passasjerene som reiser med de ulike billetttypene. Da vi, som vist tidligere, har relativt få svar fra Flaggruten og Utsira/Røyvær, skilles de ikke ut i tabellen på neste side; disse tallene er imidlertid med i sumtallene.

Som tabellen viser er andelen for alle reisende som reiser med fullpris enkeltbillett 29 prosent, for Hommersåk/Byøyene er andelen kun 21 prosent. Når det gjelder pass m/ubegrenset antall reiser (Flexipass, Periodepass, Ungdomspass eller Kombipass) bruker 41 prosent av alle reisende disse. For Hommersåk/Byøyene er andelen hele 55 prosent hvorav nesten alt (44 prosent) er bruk av Flexipass. Av dette kan vi konkludere at gjennomsnittlig pris per reise er betydelig lavere enn hva som fremgår ved sammenligning av fullpris enkeltbilletter og at dette er lavest for Hommersåk/Byøyene.

Tabell 11: Fordeling av reisende på ulike billettyper

1) Billettype	Ryfylke		Hommersåk/Byøyene		Totalt	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Enkeltbillett kontant ⁶ voksen	239	30 %	132	21 %	446	29 %
Enkeltbillett kontant barn og honnør ⁷	66	8 %	20	3 %	89	6 %
Enkeltbillett reisekonto	9	1 %	10	2 %	26	2 %
Enkeltbillett reisekonto fast reise­strekning	129	16 %	68	11 %	213	14 %
Flexipass	-	-	271	44 %	275	18 %
Periodepass	97	12 %	13	2 %	111	7 %
Korttidspass	2	0 %	2	0 %	4	0 %
Ungdomspass	127	16 %	52	8 %	189	12 %
Kombipass	54	7 %	5	1 %	62	4 %
Annet	72	9 %	44	7 %	124	8 %
Sum	795	100 %	617	100 %	1539	100 %
Pass m/ubegrenset antall reiser	278	35 %	341	55 %	637	41 %
Andre rabatterte billetter	276	35 %	142	23 %	452	29 %

Kilde: Trafikantundersøkelse uke 14/2008

Anslagene i tabellen over bekreftes ganske bra av data fra elektronisk billettering i 2007 vist i tabell 12 på neste side. Mai 2007 brukes her som referanse siden den ble regnet som både en ”normal” måned iht. trafikk og hvor Rogaland Kollektivtrafikk FKF oppgir at operatørene har gjort det nødvendige for at billettsystemet skal fungere.

Tabellen viser at prosentandelene fra billetteringssystemet er mer eller mindre identiske med anslagene fra trafikantundersøkelsen. Avviket på honnør- og barnebilletter kan bety at denne gruppen var underrepresentert i trafikantundersøkelsen.

6 Spørreskjemaets spørsmål 11 om billettype slo sammen reisende med enkeltbillett betalt kontakt og enkeltbillett betalt med reisekonto (NB: enkeltbillett betalt med reisekonto fast reise­strekning var eget spørsmål). Vi har skilt enkeltbillett betalt kontant ved å se på spørsmål 12 ved å koble de som svarer enkeltbillett kontant/reisekonto med spm. 12 om de som har kjøpt billett på internett.

7 Vi har tatt hensyn til respondentene alder og definert barn som alle født i 1991 eller senere og honnør alle født i 1941 eller tidligere. Voksen er definert som alle med fødselsår i perioden 1942-1992. For enkelhets skyld antar vi at alle internettbilletter kjøpes av voksne.

Tabell 12: Billettfordeling Byøyene/Hommersåk: Tall fra billettsystemet mai 2007 sammenlignet med anslag fra trafikantundersøkelsen uke 14/2008

	Faktiske tall mai 2007	Anslag fra trafikantundersøkelse
Andel reiser pass m/ubegrenset antall reiser:	55 %	55 %
Andel honnør og barn enkeltbilletter	10 %	3 %
Andel voksne enkeltbilletter	26 %	21 %

Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF

3.2.3 Beregnet pris per km for enkeltbillett voksen og periodepass

For å sammenligne takstsystemene skal vi se på pris per kilometer for enkeltbilletter og periodepass. I tabell 13 på side 26 sammenlignes prisenivået per km for de ulike regulativene. Dette er relativt rett fram for hurtigbåt og lokalbåt hvor prisene for enkeltprodukt beregnes etter en klart definert formel som angir pris per sone (for eksempel fast pris for avstander fra 0-3 km) inntil en viss avstand og en gitt pris per km utover denne avstanden. Flaggruten oppgir kun prisene for gitte avstander, men de aktuelle strekkene er innenfor avstander hvor det også for hurtig- og lokalbåt brukes ren kilometerbasert takst. For Hommersåk/Byøyene brukes det ikke kilometerbaserte soner på samme måte som for hurtig- og lokalbåt. Vi har her fått estimert avstandene innen km for de aktuelle sonene og slik selv anslått pris per km. Merk følgende: I tilfeller der det er faste billettpriser innenfor gitt avstandssegment (0-3 km) vil det, naturlig nok, bli relativt billigere jo lenger en reiser. Prisene per km under er beregnet med utgangspunkt i lengst mulig reisestrekning for en gitt billettpris (dersom det koster 27 kroner å reise fra 0-3 km, så oppgis dette som $27/3 = 9$ km.)

Vi sammenligner pris for enkeltbillett voksen og periodepass voksen. For Hommersåk/Byøyene, for avstander utover 3 km, tar vi utgangspunkt i Flexipass i stedet for periodepass da dette her er tilgjengelig og er billigere.

3.2.4 Oversikt over de viktigste produkttilbud og rabattordninger

Vi oppsummerer her de ordningene vi vurderer som viktigst. Ordningene grupperes i tre: a) Rabattordninger; b) Pass med gitt antall reiser og c) Pass med ubegrenset antall reiser. Noen av produktene er selvforklarende. Ellers har vi følgende merknader:

- Flexipass er et upersonlig produkt som gir fri reise på buss og båt i bestemte geografiske områder i én måned. At kortet er upersonlig betyr at det, i motsetning til periodepass, kan deles av flere personer. Etter klokken 17:00 på hverdager og i helger og på helligdager⁸ kan inntil to voksne og tre barn reise gratis på samme Flexipass.

⁸ Unntatt julaften og nyttårsaften.

- Ungdomskort er et produkt som gir fri reise på all offentlig kommunikasjon for ungdom i alderen 16-20 (gjelder t.o.m. den måneden en fyller 21 år).

Tabell 13 på neste side gir en oversikt over de viktigste produkttilbud og rabattordninger. I tillegg gir tabellen anledning til å studere de fire indikatorene samlet.

Tabell 13: Gjeldende takst- og rabattsystem 2008 (*=tall kun for Ryfylke; V=Voksen)

	Hurtigbåt	Lokalbåt	Busstakst	Flaggruten
Tilskuddsgrad (2006)	72,4 %*	72,4 %*	88,4 %	36,9 %
Anslag på andel rabatterte billetter				
Andel fullpris enkeltbill.	30 %*	30 %*	21 %	70 %
Andel pass m/ubegrenset antall reiser	35 %*	35 %*	55 %	
Beregnet pris per km for enkeltbillett voksen				
Enkeltbillett 0-3 km	8,33	7,67	7,33	-
Enkeltbillett 3-6 km	4,50	3,83	4,50	-
Enkeltbillett 6-9 km	3,67	2,78	3,38	-
Enkeltbillett 20.1->	2,97	1,93	-	-
Enkeltbillett 43 km	2,97	1,93		4,88
Enkeltbillett 57 km	2,97	1,93		5,09
Beregnet pris per km for periodepass				
Periodepass 0-3 km	304	220	177	
Periodepass 3-6 km	156	110	100	
Periodepass 6-9 km	114	76	75	
Periodepass 20.1->	609 + 13*V	393 + 13*V	-	560 + 13*V
Periodepass 20.1	69	45	-	
Periodepass 43 km	51	33	-	77
Periodepass 57 km	48	31	-	76
Rabattordninger:				
Barn og honnør	50 %			
Student	40 %			Ca. 40 %
Grupperabatt	60 % av Voksenbillett. for alle ved minst 6 personer tilhørende skole, barnehager eller ideell organisasjon			25 % >10
Reisekonto/Verdikort	25 % på aktuell enkeltbillett			17 % (Verdikort)
Lavprisbilletter	-	-	-	40 %, 50 %, 70 %
Pass m/gitt antall reiser:				
Dagpass/Korttids pass	-	-	Ja	-
Klippekort	-	-	-	-
Øy-/Fjordhopping	Ja			
Pass m/ubegrenset antall reiser				
Periodepass	Ja			
Flexipass	-	-	560,-	-
Ungdomspass	250			

Kilde: Rogaland Kollektivtrafikk FKF (avstand Flaggruten er oppgitt av Tide)

Tabellen viser følgende:

- 1) I forhold til *tilskudsgrad* er "Busstakstrutene" (Hommersåk/Byøyene) dyrest i drift, 88,4 prosent mot 72,4 prosent for hurtig- og lokalbåt. Dette kan ha flere forklaringer, to av disse har vi ikke mulighet til å si noe om her: For det første kan det være at driftskostnadene per passasjer er relativt høyere her. For det andre kan det være at en relativt større andel av billettinntektene tilhørende disse rutene kjøpes på land og slik ikke tas med i sum rapporterte passasjerinntekter. Det vi imidlertid kan si er at det på disse rutene er relativt høyere *bruk av pass m/ubegrenset antall reiser* (55 prosent mot 35 prosent) og tilsvarende lavere bruk av fullpris enkeltbilletter (21 prosent mot 30 prosent). Da inntekt per reise er lavere for disse produktene, vil dette, isolert sett, føre til høyere tilskudsgrad.
- 2) Når det gjelder *pris per km for enkeltbilletter og periodepass*, ser vi at disse er klart degressive (pris per km er lavere jo lengre en reiser) for alle de fire takstregimene. Vi ser at Flaggruten er klart dyrest og lokalbåtene klart billigst. Dette er rimelig da dette er to svært ulike tilbud. Busstakst ligger ganske nært Hurtigbåt når det gjelder enkeltbilletter, men er betydelig billigere når det gjelder periodepass da en her kan bruke det mye billigere Flexipasset.

Tabellen under viser at den relative rabatten som gis for periodepass er større for lokalbåt enn for de andre regulativene. Det varierer fra 9 prosent rabatt på de nærmeste hurtigbåtrutene slik at det der vil svare seg med reisekonto på alle strekk 9 km og mindre. Tabellen viser også hvor gunstig Flexipasset er.

Tabell 14: Rabatt på periodepass Flexipass voksen⁹ i forhold til fullprisbillett voksen (det antas 40 reiser per periodepass og 62 reiser per Flexipass¹⁰)

Rabatt på periodepass/flexipass i forhold til fullpris på:	Hurtigbåt	Lokalbåt	Busstakst	Flaggruten
Enkeltbillett 0-3 km	-9 %	-28 %	-61 %	-
Enkeltbillett 3-6 km	-13 %	-28 %	-64 %	-
Enkeltbillett 6-9 km	-23 %	-31 %	-64 %	-
Enkeltbillett 15.1-18	-40 %	-43 %		
Enkeltbillett 18.1-20	-43 %	-46 %	-	-
Enkeltbillett 48 km	-57 %	-57 %	-	-61 %
Enkeltbillett 63 km	-59 %	-59 %	-	-63 %

9 For grunner som vi skal komme tilbake til, er det for Hommersåk/Byøyene for avstanden 3 - 6 km og 6 - 9 km tatt utgangspunkt i Flexipass da dette er tilgjengelig og billigere i bruk.

10 Anslagene på antall reiser per pass er oppgitt av Rogaland Kollektivtrafikk FKF.

- 3) Dersom vi ser på *tilgjengelige produkt og rabattordninger*, ser vi at det store skillet går mellom Flaggruten og de tre andre. Den eneste forskjellen mellom hurtigbåt, lokalbåt og busstakst, er at en for busstakst kan bruke Flexipass. I forhold til Flaggruten er det større forskjeller: a) kun Flaggruten har studentrabatt (studenter opp til 30 år) på enkeltbillett; b) de andre tre regulativene har betydelig bedre grupperabatt enn Flaggruten; c) de andre tre regulativene har ordning med 25 prosent ved bruk av Reisekonto, Flaggruten gir 17 prosent ved bruk av Verdikort; d) Flaggruten har ordninger med ulike lavprisbilletter, noe de andre tre ikke har. Alle fire har imidlertid samme ordning for Ungdomskort.

4 Sammenligninger av rabatt- og takstsystem hurtigbåt Rogaland og andre fylker

For å foreta en sammenligning av takstnivået for hurtigbåt i Rogaland, har vi kontaktet samferdselsavdelingene i følgende fylker som alle har utstrakt båttilbud: Nordland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal. I utgangspunktet ba vi om å få tilsendt gjeldende "takst- og rabattregulativ", men det viste seg at dette ikke fantes i form av vedtatte dokument som spesifiserte gjeldende produkt/rabattordninger samt prinsippene for hvordan enkelttakstene var beregnet¹¹. Noen av fylkene sendte oss derfor kun oversikter over gjeldende takster og avstander for de aktuelle strekk. Andre fylker hadde ikke selv informasjon om avstander og henviste oss direkte til operatør. For mer detaljer, se vedlegg 3. Vi vil ellers gjøre oppmerksom på følgende i forbindelse med. Sammenligningene:

1) I Rogaland beregnes prisene for enkeltprodukt etter en klart definert formel som angir pris per sone/avstandsspenn inntil en viss avstand (26 kr. for reiser mellom 3-6km) og en gitt pris per km utover denne avstanden (2,97 kr. per km). Ingen av de andre fylkene har oppgitt slike "formler" så vi har måttet beregne pris per km ut fra gitte enkeltruter i rutetabellene; vi får altså én gitt pris per km og ikke per avstandsspenn. Det blir da en utfordring hvordan vi sammenligner fylkesvis. For reiser i Rogaland under 20 km vil pris per km for reiser som ligger i nedre ende av avstandssonen (3 km) være relativt dyrere enn reiser som ligger i øvre ende av avstandssonen (6 km)¹². Vi har valgt å sammenligne fylkesvis på to ulike måter, både ved å se på kostnad per km ut i fra øvre ende av avstandssonen samt ved å se på kostnad per km for en reise som ligger midt i spennet (for spennet 3-6 km ser vi da på kostnaden for en reise på 4,5 km).

2) Hordaland og Sogn og Fjordane bruker en variant av det som kan kalles "markedsbasert" sonetakst. Dette innebærer at takst- og rabattsystemet ikke spesifiserer én gitt billettpris for én gitt avstand, i stedet tillates billettprisen å variere ut i fra markedshensyn. Dette innebærer to ting: For det første kan vi bli nødt til å oppgi to aktuelle priser for én gitt avstand. For det andre blir det svært viktig at vi oppgir billettprisen for den eksakte avstanden vi ser på. Der dette ikke har vært mulig, har vi i tabellen oppgitt hvilken avstand den brukte billettprisen er for.

¹¹ Eksempel: Rogaland bruker en kombinasjon av avstandsbasert sonetakst og fast pris per km utover en viss avstand. Her har vi fått oppgitt pris per sone og pris per km utover en gitt km (i dette tilfellet utover 20.1 km).

¹² Eksempel: For strekket 3-6km er koster en enkeltbillett i Rogaland 26,-. For en reise på 3 km blir kostnaden 8,7 per km mens kostnaden for en reise på 6 km blir 4,5 per km. I Nordland er prisen per km for en reise på eksakt 6km 36,36, dvs. 6,06 per km.

Tabell 15: Billettpris per km for enkeltbillett og periodepass 2008, Rogaland, Nordland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal ("-" indikerer at aktuelle avstand ikke kjøres eller at produktet ikke tilbys, V=Voksen billett; Tall i parentes for Rogaland er pris for en reise "midt i" spennet, for eksempel 1,5km, 4,5 km osv.)

Produkt/rabatt	Rogaland	Nordland	Hordaland	Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal
Enkeltbillett 0-3 km	8,33	8,18 (0-4km)	12,08 (2,4km)	-	12,6
Enkeltbillett 3-6 km	4,50 (6,0)	6,06	9,51 (4,1km)	-	7,4
Enkeltbillett 6-9 km	3,67 (4,4)	4,24	5,63 (8,7km)	4,64 (9km)	7,8
Enkeltbillett 20.1	2,97	3,39	3,51 (20,2km)	3,39-4,91	
Enkeltbillett 40 km	2,97	3,05	3,55	3,68 (41 km)	2,8
Enkeltbillett 60 km	2,97	2,87	2,97 (60,7km)	Ca. 3,5	-
Enkeltbillett 100 km	2,97	2,73	-	Ca. 3,5	-
Enkeltbillett 180 km	-	2,66	-	2,53	-
Periodepass 0-3 km	304 (607)	273 (0-4km)	392 (2,4km)	-	306
Periodepass 3-6 km	156 (208)	202	261 (4,1 km)	-	192
Periodepass 6-9 km	114 (136)	141	138 (8,7km)	-	161
Periodepass 20.1	69	113	74 (20,2km)		-
Periodepass 40 km	51	102	60 (39,49km)	-	45
Periodepass 60 km	48	96	48 (60,7km)	-	-
Periodepass 100 km	45	91		-	-
Produkt/Rabatter:					
Ungdomskort/pass	250 (16-20)	400 (16-19)	400 (16-19)	340 (16-19)	420 (16-19)
Klippekort	-	17 %	17 %	17 %	-
Reisekonto/Verdi	25 %			30 % >30	
Grupperabatt	60 % V (for både V og B) >6 pers	17 % >12 pers		18 % >12 pers	30 % >10 pers
Minigruppe	-	-	25 % >2 pers	-	-
Flexipass	560	-	-	-	-

Kilder: Se vedlegg

Tabellen viser følgende:

- 1) For avstander under 40 km er takstene på enkeltbilletter klart lavest i Rogaland dersom vi ser på priser for billetter i øvre ende av avstandsspennene. Dersom vi for Rogalands del ser på kostnad per km for en gjennomsnittlig reise (for eksempel 4,5 km i spennet 3-6 km) så er Nordland noe billigere. Fra og med 40 km er takstene i Nordland og Møre og Romsdal lavere.
- 2) For periodepass er Rogaland klart billigst med unntak av avstander på 40 km hvor Møre og Romsdal er marginalt billigere. For avstander mellom 0-3 km er imidlertid ikke Rogaland billigst dersom vi foretar en gjennomsnittsberegning og ser på pris per 1,5 km.
- 3) Rogaland har det klart billigste ungdomskortet (250 kr. mot 400 kr. i Nordland og Hordaland). Ungdomskortet i Rogaland kan brukes ett år lenger (16-20) enn i de andre fylkene (16-19).
- 4) Rogalands ordning med reisekonto (25 prosent rabatt) er klart bedre enn ordningene med klippekort (17 prosent), men ikke så god som Hordalands Verdikort som gir 30 prosent rabatt ved kjøp av 30 eller flere billetter. Merk imidlertid at Hordaland, som eneste fylke, ikke har periodepass.
- 5) Rogaland har den klart beste grupperabattordningen.
- 6) Hordaland er eneste fylke som har minigruppe ordning.
- 7) Rogaland er eneste fylke som tilbyr et så fleksibelt produkt som Flexipass.

Vi kan altså konkludere med at Rogaland ser ut til å ha det billigste båttilbudet blant de studerte fylkene.

5 Effekter av utvikling i rabatt- og takstsystem i Rogaland 2005-2007

For å kunne analysere takst- og rabattsystemets effekter på inntekter og reisende, bør en ideelt sett ha inntektstall og reisetall som er brutt ned på område- og produktnivå. Tilgjengelig statistikk over antall reisende og inntekter er brutt ned på områdenivå, men ikke på produktnivå. Inntektsstatistikken er av ulike årsaker¹³ ikke godt nok heller på områdenivå, noe som innebærer at det er mest relevant å se på utviklingen av de samlede inntektene årene imellom.

Tabell 16: Inntekter (kun passasjer) fordelt på geografi (tall i hele tusen)¹⁴

	2002	2004	2005	2007	2005-2007	2005-2007
Ryfylke	26 915	26 595	26 482	26 225	-257	-1,0 %
Hommersåk/Byøyene	4 829	5 241	5 264	5 638	374	7,1 %
Stavanger - Haugesund				11 898	11 898	-
Utsira	2 532	2 029	2 321	2 177	-144	-6,2 %
Røverfjord	857	945	997	1 093	96	9,6 %
Total	35 133	34 810	35 064	47 031	11 967	34,1 %
Totalt ekskl. flaggruten			35 064	35 133	69	0,2 %

Dersom vi sammenligner inntektene ekskl. Flaggruten i 2005 med inntektene ekskl. Flaggruten i 2007, ser vi at det totalt sett har vært en liten økning på 0,2 prosent. Dette kan skyldes en kombinasjon av endring i inntekt per reise og endring i antall reiser.

5.1 Indikatorer på utvikling i inntekt per reise

Vi skal her se på indikatorer på utviklingen i inntekt per reise. For det første kan vi se på endring i pris per km innenfor de enkelte takstgruppene. Dersom en takstøkning har

13 For det første har det for årene før 2007 ikke vært mulig å skille ut passasjerinntekter. De oppgitte tallene for årene før 2007 inneholder således også inntekter fra frakt av kjøretøy/MC. For det andre er det et problem at det ikke er noen konsekvent ordning for fordeling av inntekter fra pass og reisekonti: Innbetalinger til reisekonti føres der innbetalingen foretas; inntekt fra pass føres i sin helhet føres der produktet først brukes (valideres). Dette har konsekvenser både for totalen og for fordeling mellom områder: Dersom Flexipassene som regel valideres på båt blir inntekt som ideelt sett skulle vært delt mellom båt og buss i sin helhet ført på båt og inntektene "blåses opp".

14 Inntektene for ruten "Stavanger-Haugesund" er tatt med kun fra 2007 av.

slått relativt sterkere ut for lengre reiser, sies takstøkningen å være degressiv; dersom takstøkningen har slått ut likt for alle typer reiser, sies den å være nøytral. For det andre kan vi se på effekter av eventuelle ”sprang” mellom ulike typer produkter, en tendens mot billigere produkter innebærer lavere gjennomsnittlig inntekt per reise.

Endringer innad i takstgrupper

Vi ser her vekk fra takst- og rabattsystemet på *Flaggrutens rute Stavanger-Haugesund* da det ikke har vært noen takstendring etter at Rogaland Fylkeskommune tok over ansvaret i 2007. For *hurtig- og lokalbåt* ble det i forbindelse med innføring av elektronisk billetteringssystem våren 2007 innført følgende takstendringer: Grunnlaget for enkeltbilletter inntil 20 km økte med 2 kr. og grunnlaget for periodepass økte med 50 kr. Merk at enkeltbilletter utover 20 km ble spart for takstøkningen. (For detaljer, se vedlegg 2). *Takstøkningen virket altså degressivt. Skjermingen av billetter med reiseavstand utover 20km virket ytterligere degressivt.* I januar 2008 økte grunnlaget for enkeltbilletter inntil 20 km med ytterligere 1 kr. mens prisen per km for reiser utover 20 km økte med 3 prosent. Prisene på periodepassene økte begge med 3 prosent. *Takstøkningen for periodepass virket nøytralt. Takstøkningen på enkeltbilletter virket degressivt fram mot 20 km og nøytralt fra og med 20 km. Tabellene i vedlegg 2 viser at den prosentvise økningen i pris per km var lavere for reiser mellom 18-20 km (kun 2,4 prosent økning) enn for reiser over 20 km (3 prosent økning).* For ”*Busstakst*” kom periodens eneste takstjustering i 2006 hvor grunnlaget for enkeltbillettene steg med 2 kr. og grunnlaget for periodepass steg med 50 kr. *Takstøkningen virket degressivt, dvs. at kostnad per km økte mindre ved lengre reiser.*

Effekter av produktendringer og ”hopp” mellom produkter

I kapittel 3.1. viser vi hvordan brukerne har endret produktbruk før og etter 2007. Hovedtendensen er at brukerne i stor grad bytter over til billigere produkt. For Enkeltbillettbrukere er det en tendens til bruk av Enkeltbillett med reisekonto som gir 25% rabatt. Flertallet av Periodekortbrukere før 2007 har byttet til det prisgunstige Flexipasset. Av Klippe kortbrukerne før 2007 har 32% har gått over til Reisekonto med fast reisestrekning og 21% har til Flexipass, ordninger som begge er rimeligere enn klippekort.

Konklusjon

Vi har vist at takstendringene har isolert sett bidratt til økt priser mens produktendringene har isolert bidratt til lavere inntekt per reise. Vi kan således ikke si om gjennomsnittlig pris per reise har endret seg. For å vurdere om endringene i takst- og rabattsystemet har vært inntektsnøytrale eller ei, må vi se på utviklingen i antall reiser.

5.2 Utvikling i antall reiser

Før vi ser på utviklingen i antall reiser, kan det også være nyttig å se på utviklingen i befolkningen i de kommunene hvor størst andel av befolkningen er potensielle brukere av båttilbudet, finner vi at det har vært nedgang i perioden 2005 - 2007 både i Finnøy (-2,1 prosent), Hjelmeland (-1,4 prosent), Sauda (-1,3 prosent) og Suldal (-1,1 prosent). Det har imidlertid vært registrert en befolkningsøkning i samme perioden i Strand (2,6 prosent) og Utsira (0,8 prosent).

Tabell 17: Endring i middels folkemengde¹⁵ 2005-2007

	2005	2007	Endring 2005-2007	Endring 2007 %
Strand	10 504	10 774	271	2,6 %
Hjelmeland	2 730	2 693	-37	-1,4 %
Suldal	3 892	3 849	-44	-1,1 %
Sauda	4 794	4 733	-61	-1,3 %
Kvitsøy	516	533	17	3,2 %
Utsira	211	213	2	0,9 %
Finnøy	2 751	2 692	-59	-2,1 %

Kilde: ssb.no tabell 03026

Vi ser så på utvikling i reiser fordelt på geografi:

Tabell 18: Reiser fordelt på geografi

	2002	2004	2005	2007	2005-2007	2005-2007
Ryfylke	593 098	591 365	587 967	568 651	-19 316	-3,3 %
Hommersåk/Byøyene	290 079	349 500	375 130	379 791	4 661	1,2 %
Stavanger Haugesund	-	-	-	116 130	116 130	-
Utsira	23 280	24 350	34 733	36 059	1 326	3,8 %
Røverfjord	37 619	45 328	46 909	40 840	-6 069	-12,9 %
Total	944 076	1 010 543	1 044 739	1 141 471		
Totalt ekskl. flaggruten	944 076	1 010 543	1 044 739	1 025 341	-19 398	-1,9 %

Dersom vi ser vekk fra reisende på Flaggruten Stavanger-Haugesund, ser vi at det har vært en nedgang på 1,9 prosent tilsvarende nesten 20 000 reisende. Prosentvis har nedgangen vært sterkest på lokalbåten Røverfjord (-12,9 prosent). For reiser i Ryfylke har det vært en nedgang på 19 316 (-3,3 prosent). For Hommersåk/Byøyene har det imidlertid vært en oppgang på 4 661 (+1,2 prosent).

¹⁵ Middels folkemengde er snittet av folkemengde per 01.01. gjeldende år og 01.01. påfølgende år.

5.3 Konklusjoner

Basert på inntekts- og reisetall samt vurderinger av effekter av endringer i takst- og rabattsystem, kan vi trekke følgende konklusjoner:

- En sammenligning av reiser og inntekter (ekskl. Flaggruten) i 2005 og 2007 viser at totale inntekter har gått opp (med minst +0,2 prosent) samtidig som antall reisende har gått ned (-1,9 prosent). Dette betyr at takst- og rabattendringene har økt kostnaden for en gjennomsnittlig reise med ca. 2,0 prosent. Den økte bruken av prisgunstige produkter i perioden innebærer at gjennomsnittlig pris for reisende med enkeltbilletter har økt mye mer, jfr. vedlegg 2. Totalt sett innebærer dette at endringene i produktporteføljen har virket negativt på samlede inntekter mens takstøkningene har virket positivt slik at en til sammen har fått en tilnærmet nøytral effekt.
- For Hommersåk/Byøyene har antall reiser økt til tross for generell økning i gjennomsnittlig pris per reise. Dette kan skyldes to ting: For det første kan det skyldes at tilgangen til det prisgunstige Flexipass har gjort at takstøkningen er betydelig lavere enn 2,0 prosent i dette området (og da desto høyere enn 2,0 prosent i de andre områdene). For det andre kan det skyldes at de reisende her har så få alternativer at etterspørselen er tilnærmet uelastisk, jf. trafikantundersøkelsen som viser at 58 prosent av de reisende på dette strekket ikke har andre reisemuligheter.
- For Ryfylke har det vært en reduksjon i antall reisende på 3,3 prosent. Dette kan skyldes en generell reduksjon i befolkningsgrunnet. Det kan også skyldes at flertallet av de reisende her har alternativ til båt (38 prosent iht. trafikantundersøkelsen) og at de har endret reisemønster som følge av takstøkningen.

6 Anbefalinger og muligheter for videreutvikling av produktporteføljen

6.1 Metode, statistikk og dokumentasjon

Metode: Vi har vist til en pågående nasjonal diskusjon om sammenligninger av takst- og rabattsystem mellom fylker. Statistisk Sentralbyrå (SSB) anbefaler at en fylkesvis sammenligning ideelt sett bør skje på basis av passasjerinntekter per passasjerkilometer reist¹⁶, men innser samtidig at dette tallet er svært vanskelig å måle.

Statistikk: Som for IRIS sin evaluering av busstakstene (Blomgren og Heinzerling, 2007), har vi også her konstatert betydelige problem knyttet til det historiske statistikkgrunnlaget. Det nye elektroniske billetteringssystemet, når operatørene tar det i bruk etter forutsetningene, skal imidlertid gi statistikk med ønsket detaljeringsgrad. Rogaland Kollektivtrafikk FKF (Kolumbus) forutsetter at innen sommeren 2008 skal alle operatørene ha tatt systemet i bruk iht. forutsetningene. Kolumbus har imidlertid ikke etablert et system for å fordele inntekter fra pass på båtruter i forhold til faktisk bruk. Rogaland fylkeskommune kan vurdere om et slikt system er formålstjenlig.

Dokumentasjon: En spesiell utfordring for denne evalueringen var å få på en lettvtint måte klarhet i hva som faktisk var gjeldende takst- og rabattsystem. Det synes at ved endringer i takst- og rabattsystemet så vedtar de ulike fylkestingene kun justeringene, og at det ikke blir utarbeidet et dokument som viser på en oppsummerende og lett tilgjengelig måte de vedtatte endringene. Vi anbefaler at det ved hver endring i takst- og rabattsystem utarbeides et kortfattet dokument som forklarer detaljene i hvordan de nye takstene er beregnet. Dette dokumentet bør vedtas av fylkestinget.

6.2 Muligheter for videreutvikling av produktporteføljen

Vi har vist at gjennomsnittlig pris for bruk av båttilbudet avhenger av hvilket produkt en velger. Dersom en velger et pass med ubegrenset antall reiser og bruker dette flittig, vil en reise betydelig billigere enn om en bruker fullpris enkeltbilletter. Vi har vist at for mange av rutene er det en betydelig andel av de reisende som bruker billige pass (55 prosent for Hommersåk/Byøyene). Dette betyr at de som reiser på enkeltbillett bærer en mye større andel av kostnadene enn de som reiser med pass. ”Mange av produktene som selges på båt i dag, som Flexikort og Ungdomskort, er svært rimelige og innebærer ofte at publikum betaler en lav pris pr reise. Dette bidrar til et høyt tilskuddsbehov. [...] Dette bør ligge til grunn i alle framtidige vurderinger av nye og utvidede rabattordninger.” (Rogaland Kollektivtrafikk FKF 2007: 19)).

¹⁶ For å kunne måle dette, må det registreres hvor mange km per passasjer er om bord på båten.

Ved framtidige takstøkninger bør det vurderes om en skal legge en relativt større del av takstøkningen på pass enn på enkeltbilletter. Spesielt bør det vurderes om ikke Ungdomspasset er modent for en ganske betydelig takstøkning. En kan for eksempel teste ut hvordan etterspørselen etter Ungdomspass avhenger av pris. Dersom det ikke er noen sammenheng, kan en vurdere enten en generell prisøkning og eller en gradering som gjør at kortet er dyrere dersom det skal brukes på både båt og buss.

Generelt sett synes behovene knyttet til utvikling og etablering av billettprodukter tilfredsstillt. En produktutvikling innenfor dette feltet synes ikke nødvendig aktuelt. De eksisterende rabatt- og takstsystemene i rutebåttrafikken bør i kombinasjon med produktutviklingen i rutebåttrafikken brukes og kvalitetssikres for å få etablert et enda bedre passasjergrunnlag i de ulike regionale transportmarkedene for rutebåttilbudene ("fokus på produktpleie").

Referanser

Blomgren, Atle og Heinzerling, Gottfried (med bidrag fra Anett Bjelland), *Evaluering av utviklingen i rabatt- og takstsystemet for buss i Rogaland i perioden 2003-2006*, Rapport IRIS-2007/059, Stavanger.

Heinzerling, Gottfried og Movik, Espen, *Videreutvikling av rabatt- og takstsystemet i Rogaland*, RF-rapport 1998/131, Stavanger.

Norheim, Bård og Frøysadal, Edvin, *Markedsorientert statistikk for kollektivtransport. Forslag til statistikk for rutegående kollektivtransport med buss, båt, sporvogn, t-bane og jernbane*, TØI-rapport 696/2003, Oslo.

Rogaland Kollektivtrafikk FKF, *Foreløpig evaluering av nytt takstregulativ for hurtig- og lokalbåter i Rogaland*. Vedlegg til sak i Rogaland fylkesting, møte 18.9.2007, Stavanger.

Solvoll, Gisle, *Hurtigbåtnæringen Nordland fylke: Analyse av etterspørselsstruktur og drøfting av nytt takstsystem*, NF-rapport 75.01/1990 2. utgave, Bodø.

Brosvik-Bayer, Stian, *Trafikantundersøkelse båttrafikk uke 14/2008*, SPSS-fil med rådata, ikke offentliggjort, tilgjengelig på etterspørsel hos Rogaland Kollektivtrafikk FKF.

Vedlegg 1: Datagrunnlag og metode

Datagrunnlag reiser og passasjerinntekter

For en evaluering av rabatt- og takstsystem for passasjerer og kjøretøy, er det ønskelig med data for passasjerinntekter og antall reisende fordelt på båtruter og billettprodukter/rabattordninger. En slik oversikt kan utformes med ulik detaljeringsgrad:

Tabell 19: Eksempel på detaljering av passasjer- og inntektsstatistikk

År:						2006		
Område	Rute	Operatør	Produktgruppe	Produkt	Katego	Solgte enhete	Reiser	Inntekt
Ryfylke	123	Rødne	Pass m/ubegrenset antall reiser	Ungdomspass	Barn	xx	xx	xx
Ryfylke	123	Rødne	Pass m/ubegrenset antall reiser	Periodepass	Voksen	xx	xx	xx
Ryfylke	123	Rødne	Enkeltbilletter	Enkeltbill.	Voksen	xx	xx	xx
Ryfylke	123	Rødne	Pass/ordning m/begrenset antall reiser	Reisekonto	Voksen	xx	xx	xx

Kilde: Bearbeidet fra IRIS-rapport 2007/059

Alle disse detaljene kan registreres i Kolumbus sitt nye elektroniske billetteringssystem.

Før innføring av elektronisk billettering, ble passasjer- og inntektsstatistikken samlet inn av operatørene og rapportert inn til Kolumbus ("rutebilstatistikk"). Denne statistikken viste kun sum passasjerinntekter og sum passasjerer, verken inntekter eller passasjerer ble fordelt på hvilken billetttype de hadde reist med. Når det gjelder antall reisende per båtrute, skal dette være eksakt da dette er tall som operatørene er nødt til å kontroll på av sikkerhetsmessige årsaker. Når det gjelder inntektene oppgir Kolumbus at det er en viss usikkerhet: For det første kan det være at tallene inneholder inntekter fra frakt av gods, kjøretøy og MC; for det andre er det ikke noe system som sikrer at inntekter fra salg av ulike pass blir fordelt på de ulike rutene iht. faktisk bruk¹⁷.

Som nevnt over, gir det elektroniske billetteringssystemet muligheter til å få den ønskede detaljeringen av statistikken. Kolumbus oppgir imidlertid at selv om systemet i seg selv fungerer, så har det vært problemer med å få operatørene til å ta det i bruk slik det er tenkt. I følge Kolumbus er dette i ferd med å rettes opp slik at en vil få fullstendig

¹⁷ Salgssummen for et Flexipass som kjøpes på land blir ført som inntekt på den ruten hvor kortet valideres første gang uansett hvor kortet senere brukes.

statistikk fra og med mai 2008. For perioden 01.01.07 til april 2008 vil det fremdeles være behov for manuell innrapportering fra visse ruter.

Disse svakhetene legger to begrensninger for evalueringen: 1) Svakheter med inntektstallene innebærer at vi må være forsiktige med å trekke bastante konklusjoner om nivået på og utviklingen i passasjerinntekter totalt sett og per reise. 2) Mangelen på statistikk over reiser og inntekter fordelt på produkter/rabattordninger innebærer at vi ikke kan se på priselastisiteter. En analyse av elastisitet krever nemlig at vi ser på pris på ett gitt produkt eller en gitt gruppe produkt (f.eks. snittpris på alle pass med ubestemt antall reiser) og vurderer så utviklingen i etterspørsel etter produktet/produktgruppen i forhold til endring i pris.

Vi har imidlertid tilgang på en datakilde som kan supplere passasjer- og billettstatistikken, nemlig en trafikantundersøkelse på båt som IRIS gjennomførte i uke 14 i år. Undersøkelsen gikk over 5 virkedager og vi fikk inn til sammen 1577 svar. I løpet av undersøkelsesperioden ble spørreskjemaet utdelt kun en gang på hver båtavgang. De fem virkedager fungerer dermed som "en virkedag" i analysesammenheng. For å si noe om svarprosenten, må vi ta utgangspunkt i antall passasjerer som reiser på en gjennomsnittlig virkedag.. Vi tar da oversikt over antall passasjerer i 2007 og forutsetter at trafikken er jevnt fordelt på alle typer dager over året (dvs. vi deler antall passasjer på årsbasis med 365).

Figur 4: Respondenter trafikantundersøkelse uke 14/2008

	Svar	Andel av svar pr. område	Sum reiser pr. område i 2007	Antall reiser pr. dag pr. område	Svarprosent
Ryfylke	773	51 %	568 651	1558	50 %
Hommersåk/Byøyene	602	40 %	379 791	1041	58 %
Utsira/Røvær/Feøy	52	3 %	76 899	211	25 %
Flaggruten	75	5 %	116 130	318	24 %
Total	1 502	100 %	1 141 471	3128	48 %
Ufullstendig svar	75				
Totalt	1 577				

Kilde: Trafikantundersøkelse uke 14/2008

Vi ser at vi har en svarprosent på 48 prosent totalt sett. Svarprosenten er høyest for Hommersåk/Byøyene (58 prosent) og Ryfylke (50 prosent) og lavest for Flaggruten (24 prosent) og båttrutene Utsira/Røvær/Feøy (25 prosent). Dette betyr at vi må være svært forsiktige med å bruke svarene fra de to siste områdene

Datagrunnlag takst- og rabattsystem

Det er ikke lett å dokumentere hva som er ment å være gjeldende system for beregning av takster (grunnpris for pass, takst per km osv.). Til grunnlag for systemet ligger noen grunnpriser. Disse er så blitt justert med årlige endringer som vedtas av Fylkestinget. Da de opprinnelige grunnprisene ikke er tilgjengelige, er det ikke mulig å verifisere om dagens takster er i overensstemmelse med fylkestingets vedtak. En enkel måte å bøte på dette, ville vært at en ved hver sak om endringer i takst- og rabattsystem, utarbeidet et kort dokument som viste hva de nye grunntakstene blir.

Metode

Det sentrale metodespørsmålet i denne evalueringen er hvordan en skal sammenligne ulike rabatt- og takstsystem. En vanlig tilnærming (jf. analyse av hurtigbåtnæringen i Nordland i Solvoll (1990)) er å dele takst- og rabattsystemet i tre og studere hver av de tre komponentene for seg:

- a) *Prinsipper for takstfastsetting*: For de enkelte billettproduktene kan en velge mellom sonebasert takst (gitt pris innen definerte soner), avstandsbasert (gitt pris per km) eller en kombinasjon av disse to. Det rene avstandsbaserte systemet kan gjøres nøytralt (lik pris for hver km. reist), progressivt (økende pris per km etter en gitt terskelavstand) eller - mest vanlig - degressivt (lavere pris per km etter en gitt terskelavstand). Det sonebaserte systemet kan brukes som "avstandsbasert" (gitt billettpris for gitte avstandsspenn) eller "markedsbasert" (faktisk billettpris for gitte avstandsspenn avhenger av markedsvurderinger)¹⁸.
- b) *Takststruktur*: En beskrivelse av de ulike produkter og rabattordninger som tilbys. En sammenligning av takststruktur sier noe om hvilke rabattmuligheter det legges til rette for.
- c) *Takstnivå*: Nivået på takstene for de ulike enkeltproduktene sett i forhold til en gitt benchmark. Det aktuelle takstnivået kan sammenlignes med tidligere takster, takster i andre fylker, alternative reisekostnader eller generell prisutvikling. En sammenligning av takstnivå sier noe om relativ endring.

Svakheten med denne fremgangsmåten er at den er partiell, en er henvist til å studere ett og ett produkt, en og en rabattordning. En får ikke sagt noe generelt om de gjennomsnittlige reisekostnadene som avhenger ikke bare av hvilke produkt som finnes, men hvilke produkt og rabattordninger som faktisk brukes.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2003 rapporten "Markedsorientert statistikk for kollektivtransport. Forslag til statistikk

¹⁸ Et "avstandsbasert" sonesystem betyr at dersom billettprisen er 20,- for sone "0-3 km", så er billettprisen 20,- uansett hvor sonen ligger. Et "markedsbasert" sonesystem innebærer at en kan ha ulike billettpriser i soner med samme avstand avhengig av hvordan en vurderer muligheten for prisøkninger.

for rutegående kollektivtransport med buss, båt, sporvogn T-bane og jernbane.” (TØI-rapport 696/2003). Her anbefales omlegging fra tidligere tiders driftsstatistikk (”rutebilstatistikk”) til såkalt markedsorientert statistikk. Forskjellen mellom TØIs forslag til markedsorientert statistikk og tidligere tiders driftsstatistikk (”rutebilstatistikk”), er at den første vektlegger måling av tilbudet til trafikantene. Dette kan gjøres ved å se på for eksempel gjennomsnittlig reisekostnad¹⁹. Rapporten er fulgt opp ved opprettelsen av kollektivtransportstatistikken som er blitt publisert av SSB siden 2006 med tall tilbake til 2004. Merk relativt få aktører per fylke gjør at SSB har valgt å ikke splitte tallene på fylkesnivå

Tabell 20: Nasjonale nøkkeltall for kollektivtransport med båt 2004-2006 (uthevninger av forfatteren)

	2004	2005	2006
Båttørrelse (seter)	165	165	164
Kapasitetsutnyttelse (prosent)	26	24	25
Båtkilometer per båttime (hastighet) (km/t)	26	26	26
Billettinntekt per reise (kr)	51,72	59,41	58,66
Billettinntekt per passasjerkilometer (kr per km)	1,35	1,68	1,72
Reiselengde (km)	38	35	34
Kostnadsdekning (prosent)	40	41	40
Billettinntekt per båtkilometer (kr per km)	58,9	67,14	70,4
Kostnad per båtkilometer (kr per km)	148,96	161,79	177,05
Kostnad per båttime (kr per time)	3918	4163	4519
Driftskostnad per båtkilometer (kr per km)	114,7	128,57	142,16
Driftskostnad per båttime (kr per time)	3017	3308	3628
Driftskostnad per passasjerkilometer (kr per km)	2,63	3,22	3,47
Offentlig kjøp per passasjer (kr per passasjer)	78,38	87,19	88,81
Offentlig kjøp per båtkilometer (kr per km)	89,26	98,54	106,59
Båtkilometer per båt (1 000 km)	68	68	65

Kilde: *ssb.no (tabell 06261: Kollektivtransport med båt. Nøkkeltall) Hovedgruppe 10 Næringsvirksomhet*

I følge SSB²⁰ er det mest ideelle måltallet for sammenligninger mellom ulike takstsystem i og utenfor fylket ”Billettinntekt per passasjerkilometer.”, dvs. at en må ha tall for mange kilometer hver enkelt passasjer reiser. En slik sammenligning kan selvfølgelig kun foretas mellom identiske tilbud, en kan for eksempel ikke sammenligne

¹⁹ Merk at det er et poeng for TØI at en skal ha et begrenset antall nøkkeltall.

²⁰ Jf. telefonsamtale med ansvarlig for statistikken Anders Sønsteby.

kombibåter og hurtigbåt da sistnevnte normalt tar høyere pris på grunn av høyere fart²¹. SSB melder imidlertid at det oppgitte tallet er svært usikkert. Ingen av de andre indikatorene kan brukes til å sammenligne mellom ruter med ulik gjennomsnittlig reiselengde eller ulik passasjertetthet. "Billettinntekt per reise" vil for eksempel øke dersom gjennomsnittlig reise er høy. "Offentlig kjøp per båt kilometer." (en slags "tilskudsgrad") vil øke jo færre passasjerer en båt har.

SSB poengterer at det foreløpig er flere problemer med denne statistikken: For det første er det definisjonsmessige og målemessige forskjeller: "Reise" forsøkes her målt som antall på- og omstigninger, mens den folkelige og på en måte logiske betydningen er reise fra A-Å. I praksis vil det som oppgis være en kombinasjon, dvs. mer enn kun reise fra A-Å, men mindre enn antall på- og omstigninger. For det andre er det problemer at en del operatører oppgir eksakte tall mens andre oppgir estimat. Hvorfor er statistikken så dårlig? Én mulig grunn kan være det faktum at den hentes inn fra operatørene. Men dersom disse har bruttokontrakter, har de ikke incentiver til å tenke på billettinntektene²².

Diskusjonen over betyr at vi må ta noen valg i forhold til hvordan vi vil sammenligne de ulike takst- og rabattsystemene. Vi velger å se på følgende indikatorer:

- *Tilskudsgrad.* Rogaland Kollektivtrafikk FKF brukte i analyseperioden bruttokontrakter ved kjøp av båttransporttjenester. Ved bruttokontrakter, dvs. at billettinntektene (passasjer) tilfaller takstmyndighet, er dette sum billettinntekter delt på kontraktmessig godtgjørelse til operatør.
- *Anslag på gjennomsnittlig kostnad per reise.* Da vi ikke har tall for gjennomsnittlig billettinntekt per reise, vil vi anslå denne ved å se på to indikatorer hvorav den første sier noe om de aller billigste billettene og den andre noe om de aller dyreste: a) andel reiser foretatt med pass med ubegrenset antall reiser og b) andel reiser foretatt med fullpris voksen billett.
- *Billettpris per km for enkeltprodukt.* Dette tallet muliggjør sammenligninger mellom takstsystem og mellom fylker. Vi får også sett på systemets ev. degressivitet. Vi fokuserer på fullpris enkeltbilletter og periodepass.
- *Oversikt over viktigste rabattordninger/produkter.* Får slik oversikt over tilgjengelige produkt og rabattordninger.

Flere av disse indikatorene er ikke tilgjengelige for den fylkesvise sammenligningen.

21 Denne indikatoren forutsetter videre at båttruten kjøres mest mulig optimalt. Dersom en kunne endre rutene slik at reisetiden ble kortere ville vi fått en negativ utvikling i indikatoren selv om passasjerene kom raskere fram.

22 Ved bruttokontrakter går billettinntektene til fylkeskommunene og operatørene kan konsentrere seg om kostnadene sine, dvs. "passasjerer blir et nødvendig onde...".

Vedlegg 2: Utslag av takstendringer

Tabell 21: Takst- og rabattsystem hurtigbåt 2005-2008

	2005		2007		2008	
	Enkeltbillett	Periodepass	Enkeltbillett	Periodepass	Enkeltbillett	Periodepass
0-3 km	22	834	24	884	25	911
3.1-6 km	24	858	26	908	27	936
6.1-9 km	30	942	32	992	33	1 022
9.1-12 km	37	1014	39	1064	40	1 096
12.1-15 km	41	1087	43	1137	44	1 172
15.1-18 km	53	1244	55	1294	56	1 333
18.1-20 km	58	1304	60	1354	61	1 395
40 km	116	2044	116	2094	119	2156
Km påslag grunnbeløp pass	2,8879	542	2,8879	592	2,974537	609

Tabell 22: Endringer i pris per kilometer takst- og rabattsystem hurtigbåt 2005-2008

	2005-2007		2007-2008	
	Endring i kroner	Prosentvis endring i pris per km	Endring i kroner	Prosentvis endring i pris per km
Enkeltbilletter	2	Fra +9,1 % (0-3 km) til 0 % (>20.1km)	Fra +1 (0-20km) til +3 (40km)	Fra +4,1 % (0-3 km) til +1,7 % (18-20km) til +3,0 % (>20.1km)
Periodepass	50	Fra +6,0 % (0-3 km) til +2,4 % (40km)	Fra +27 (0-3 km) til +62 (40 km)	+3,0 %

Tabell 23: Prisutvikling i takst- og rabattsystem lokalbåt i perioden 2005-2008

	2005		2007		2008	
	Enkeltbillett	Periodepass	Enkeltbillett	Periodepass	Enkeltbillett	Periodepass
0-3 km	20	591	22	641	23	661
3.1-6 km	20	591	22	641	23	661
6.1-9 km	22	616	24	666	25	686
9.1-12 km	24	652	26	702	27	724
12.1-15 km	26	676	28	726	29	748
15.1-18 km	35	797	37	847	38	873
18.1-20 km	39	834	41	884	42	911
40 km	75	1306	75	1356	77	1397
Km påslag / grunnbeløp pass	1,8754	331	1,8754	381	1,931662	393

Tabell 24: Endringer i pris per kilometer i perioden 2005-2008, takst- og rabattsystem lokalbåt

	2005-2007		2007-2008	
	Endring i kroner	Prosentvis endring i pris per km	Endring i kroner	Prosentvis endring i pris per km
Enkeltbilletter	+2	Fra +10,0% (0-3 km) til 0 % (40km)	Fra +1 (0-20km) til +2 (40km)	Fra +4,5% (0-3 km) til +2,4% (18-20km) til +3% (40km)
Periodepass	+50	Fra +8,5% (0-3 km) til +3,8% (40km)	Fra +20 (0-3 km) til +41 (40km)	+3,0%

Tabell 25: Takst- og rabattsystem "Busstakst" 2005-2008

	2005		2006		2008	
	Enkeltbillett	Periodepass	Enkeltbillett	Periodepass	Enkeltbillett	Periodepass
0-3 km	20	480	22	530	22	530
3.1-6 km	25	550	27	600	27	600
6.1-9 km	25		27	600	27	600
9.1-12 km	35		37		37	

Tabell 26: Endringer i pris per kilometer i perioden 2005-2008, takst- og rabattsystem "Busstakst"

	2005-2006		2006-2008	
	Endring i kroner	Prosentvis endring i pris per km	Endring i kroner	Prosentvis endring i pris per km
Enkeltbilletter	2	Fra 10,0 % (0-3 km) til 8,0 % (6-8km)	0	0
Periodepass	50	Fra 10,4 % (0-3 km) til 9,1 % (6-8km)	0	0

Vedlegg 3: Kilder for fylkesvis sammenligning av takst- og rabattsystem

Kildene for informasjon om de ulike fylkenes takst- og rabattsystem er som følger:

Rogaland: Kolumbus har stilt til rådighet ikke bare faktiske taksttabeller, men også en oversikt over hvordan de ulike billettprisene beregnes, dvs. billettpris innen de ulike sonene og kilometerpris for avstander over en gitt avstand. Avstander per rute er også oppgitt av Kolumbus. For avstandene for Flaggruten sine ruter mellom Haugesund og Stavanger har vi imidlertid brukt tall oppgitt direkte fra Tide (v/Nils Midttveit (55238741 / nils.midttveit@tide.no) da disse ikke stemte overens med tall oppgitt fra Kolumbus.

Nordland. Samferdselsavdelingen i Nordland fylkeskommune sendte oss takstbestemmelser samt oversikt over billettpris per km. Jf. Kåre Cato Solem (75 65 03 72 / kare.cato.solem@Nfk.no).

Hordaland. Skyss, administrasjonsselskapet for kollektivtransporten i Hordaland, sendte oss en oversikt (jf. Odd Harald Dommersnes Odd-Harald.Dommersnes@post.hfk.no) over takstsystem samt billettpriser per sone. Fra operatøren, Tide ASA (v. Nils Midttveit (55238741 / nils.midttveit@tide.no), fikk vi oversendt en oversikt over kilometeravstand mellom de ulike kaiene. På basis av dette har vi beregnet oss fram til priser per km.

Sogn og Fjordane. Informasjon om takst- og rabattsystemet fant vi på internett (www.fjord1.no/fylkesbaatane). Fra operatøren, Fjord 1 (v/Magnar Svendsen (magnar.svendsen@fjord1.no), fikk vi oppgitt kilometeravstand mellom de ulike kaiene. Vi beregnet så billettpris per km. for enkelte ruter.

Møre og Romsdal. Samferdselsavdelingen i Møre og Romsdal fylkeskommune (v. ass. samferdselsdirektør Magne Vinje (magne.vinje@mr fylke.no)) og rådgiver Kjell Dyrli (kjell.dyrli@mr fylke.no) fikk vi oversendt oversikt over pris per sone og avstand per sone.