

# **Effekt af takstnedsættelsen** - Indlæg på Trafikdage på AAU, 24. aug. 1998

Af Erik Toft, Færdselsstyrelsen og Jens Elsbo, COWI

## **1.1 Aftalen om takstnedsættelsen**

Den 28. september 1997 blev der gennemført en nedsættelse af taksterne i den lokale og regionale kollektive trafik i Danmark med i gennemsnit 10% i forhold til takstniveauet i 1997. Samtidig gennemførtes der en udvidelse af børnerabatten, således at børns betaling af fuld takst først sker fra det fyldte 15. år. Tidligere havde trafikselskaberne forskellige aldersgrænser (varierende fra 12 til 15 år) for overgang fra børne- til voksentakst.

Disse ændringer var et resultat af en politisk aftale mellem regeringen, SF, og Enhedslisten om omlægning af trafik i mere miljøvenlig retning af 5. maj 1997.

Aftalen om takstnedsættelsen dækkede i første omgang perioden fra den 28. september 1997 til den 31. december 1998. Aftalen er senere forlænget til 31. december 2000. Trafikselskaberne modtager som led i aftalen en kompensation både for indtægtstab i forbindelse med takstnedsættelsen og for indtægtstab i forbindelse med forhøjelsen af børnealdersgrænsen.

Kompensationen for takstnedsættelsen udgør i de fem første kvartaler (28. september 1997 til den 31. december 1998) 435 mio. kr. Trafikselskaberne bidrager selv med 25 mio. kr. til finansieringen svarende til de merindtægter, som de opnår som følge af fremrykningen af p/l reguleringen fra januar 1998 til den 28. september 1997.

Til at dække indtægtstab i forbindelse med udvidelse af børnerabatten yder staten en kompensation til de trafikansvarlige myndigheder inden for en ramme på i alt 60 mio. kr. på årsbasis i 1997-priser.

Færdselsstyrelsen har som et led i opfølgningen af aftalen foretaget en vurdering af de kortsigtede effekter af takstnedsættelsen.

Vurderingerne af effekterne er baseret på trafikselskabernes passager- og salgstal for 4. kvartal 1996 og 4. kvartal 1997, i den udstrækning de foreligger. Der vil senere blive en samlet vurdering af erfaringerne med takstnedsættelsen og udvidelsen af børnerabatten for hele perioden fra 28. september 1997 til 31. december 1998.

## **1.2 Analyse og metode**

Effektvurderingen af takstnedsættelsen har været tilrettelagt med henblik på at belyse følgende tre forhold for samtlige trafikselskaber:

1. Passagerernes brug af kort og billetter
2. Udviklingen i passagertallet
3. Trafikselskabernes indtægtstab.

Analysen er grundlæggende baseret på en sammenligning af antallet af solgte rejsehjemmeler, passagertal og indtægter i 4. kvartal 1996 (førperiode) og 4. kvartal 1997 (efterperiode) sammenholdt med en generel analyse af udviklingen i perioden 1994-97.

Analysen er suppleret med analyser af udviklingen i befolkningens alderssammensætning, udviklingen i antallet af biler samt vejrforholdene. Disse forhold spiller erfaringsmæssigt en stor

rolle for efterspørgslen efter kollektiv trafik. Færre biler og dårligere vejr får efterspørgslen til at stige.

Det er endvidere på baggrund af specielle spørgsmål i TU-undersøgelserne i november og december 1997 undersøgt, hvor stort kendskabet i befolkningen er til takstnedsættelsen og hvordan denne har påvirket rejsevanerne.

Valget af før- og efterperiode gør, at analyserne kun kan give et billede af korttidseffekterne af takstnedsættelsen.

Takstnedsættelsens betydning er næppe udtømt efter forløbet af de første tre måneder. I takt med, at kendskabet til takstnedsættelsen bliver mere udbredt, og i takt med at befolkningen tilpasser sin adfærd til de ændrede prisforhold, må der alt andet lige forventes en ændret brug af den kollektive trafik på lang sigt, der afviger fra korttidseffekten.

Trafikselskabernes datagrundlag er meget uensartet og kun nogle enkelte trafikselskaber er i stand til at levere det datamateriale, der skal anvendes for at kunne gennemføre samtlige analyser.

Analyserne og konklusionerne er af disse årsager kun baseret på nogle enkelte trafikselskaber, der dog tilsammen dækker godt  $\frac{3}{4}$  af det samlede passagertal i den lokale og regionale kollektive trafik. Det er hovedsageligt trafikselskaber, der betjener byområder, der indgår i analyserne, mens trafikselskaber, hvor trafikken især foregår i landområder, er underrepræsenteret. Analyserne er således baseret på en relativ stor del af passagererne, men giver ikke det komplette billede af virkningerne af takstnedsættelsen.

### **1.3 Ændringer fra 1996 til 1997**

Ud over takstnedsættelsen og udvidelsen af børnerabatten er der sket tre andre generelle ændringer i vilkårene for den kollektive trafik mellem før- og efterperioden. Det er:

- indførelse af 50% rabat til efterlønsmodtagere ved køb af abonnementskort (lov nr. 1015 af 3. december 1996). Loven trådte i kraft 1. december 1996. Indførelse af befordringsrabat til studerende ved videregående uddannelser. Der ydes rabat på 65% af udgifter til månedskort ud over 300 kr., dog maksimalt 500 kr. (lov nr. 1234 af 27. december 1996). Loven trådte i kraft den 1. januar 1997
- åbningen af den faste forbindelse over Storebælt for togtrafik i sommeren 1997. Det har givet flere togrejsende over Storebælt og i kraft af, at en del af disse stiger om til den lokale kollektive trafik, også påvirket antallet af rejsende i den lokale kollektive trafik
- indførelse af Bus & Tog samarbejdet den 28. september 1997 overalt i landet gennem en række frivillige aftaler mellem DSB og de lokale trafikansvarlige myndigheder. Bus & Tog samarbejdet betyder i store træk, at kunderne ved indenamtsrejser med den kollektive trafik frit kan vælge mellem at bruge bus eller tog. DSB kører efter amternes takstsystem, når det gælder indenamtsrejser, ligesom DSB i mange år har kørt efter HT's takstsystem i hovedstadsområdet. I amtsoverskridende rejser med DSB kan kunden gratis bruge bussen i til- og frabringertrafikken.

I analyserne er virkningerne af Bus & Tog samarbejdet samt den faste forbindelse over Storebælt skønsmæssigt beregnet og udviklingen i passagertal og indtægter er korrigeret for disse effekter.

Effekten af den faste forbindelse over Storebælt er beregnet på grundlag af udviklingen i antallet af rejser med tog over Storebælt. De nye rejser med tog, der foretages over Storebælt og de deraf afledte busrejser er alene tilskrevet Storebæltsforbindelsen og er fratrukket udviklin-

gen i passagertallet. Indtægten fra disse passagerer er tilsvarende fratrukket udviklingen i indtægterne.

Effekten af Bus & Tog takstsamarbejdet er beregnet på grundlag af udviklingen i antallet af omstigerer mellem tog og bus. Rejser med bus, der stammer fra nye omstigere er alene tilskrevet Bus & Tog takstsamarbejdet og er fratrukket passagertallet. Indtægten fra passagererne er tilsvarende fratrukket udviklingen i indtægterne.

Effekterne, der kan konstateres i analysen, kan således tilskrives takstnedsættelsen samt de øvrige tiltag, der foregår i trafikskaberne.

## 1.4 Resultater

### 1.4.1 Den generelle udvikling

Takstnedsættelsen er foretaget på et tidspunkt, hvor efterspørgslen efter kollektiv trafik har været faldende.

I årene fra 1994 til 1997 er der sket forskydninger i befolkningens alderssammensætning, der alt andet lige har medført en reduceret efterspørgsel efter kollektiv trafik. Antallet af personer i aldersgrupperne 15-19, 20-24 og 60-74 år, der generelt har en høj turfrekvens med kollektiv trafik, er faldet i hele landet.

Tabel 1. Udvikling i efterspørgsel efter kollektiv trafik. (Kilde TU 1993-96).

	1994-1997	1996-1997
Bus	÷ 1,4%	÷ 0,7%
Tog	÷ 0,4%	÷ 0,4%

Antallet af biler er steget med godt 14% fra 1994 til 1997. Især i 1997 har væksten været stor. Væksten skyldes i stor udstrækning at familier med en bil køber bil nummer to. Antallet af familier med to biler (eller flere) er fra 1994 til 1996 steget med godt 8%. Væksten i antallet af familier med en bil er på ca. 4%, mens antallet af familier uden bil er faldet knap 1%.

Tabel 2. Udvikling i nøgleparametre. (Kilder: Trafikskaberne årsberetninger, Danmarks Statistik, Danske bilimportører og Oliebranchens Fællesrepræsentation).

	1994-1997	1996-1997
Antal indregistrerede biler	14,1%	5,9%
Benzinpris (faste priser)	14,9%	÷1,4%
Udbud af kollektiv trafik (bustimer)	3,2%	0,9%

Trafikskaberne har i perioden samlet set udvidet udbuddet af den kollektive trafik.

### 1.4.2 Anvendelse af kort og billetter

Analysen af passagerernes brug af kort og billetter viser generelt, at passagererne har flyttet sig mod de billigere kort og billetter. Det generelle billede er, at der er sket en flytning fra kontantbilletter til klippekort og fra klippekort til månedskort i de trafikskaber, hvor takst-

nedsættelsen har været størst på klippekort og månedskort. I trafikskaber, hvor der også har været takstnedsættelse på kontantbilletter, er flytningen ikke så markant.

*Tabel 3. Procentvis ændring i rejser på billetter og kort til voksentakst. (Kilde: Trafikskabernes opgørelser).*

	Kontant	Klippekort	Periodekort
Hovedstadsområdets Trafikskab (HT)	÷ 21	+ 4	+ 2
Vestsjællands Trafikskab (VT)	÷ 28	+ 6	+ 12
Odense Bytrafik	÷ 8	+ 159	÷ 24
Sydbus <sup>1)</sup>	÷16	÷ 21	÷ 1
Vejle Amts Trafikskab (VAT)	+ 9	+ 4	+ 14
Århus Amt	0	÷ 1	÷ 8
Århus Sporveje	÷ 4	÷ 17	÷ 4

1): Omfatter alene salget i bybusser, kortsalgssteder, samt udvalgte oplandsruter i Haderslev og Åbenrå.

SU-kort og efterlønskort er blevet godt modtaget blandt passagererne i alle trafikskaber og størstedelen af den relative stigning af salget af månedskort skyldes disse korttyper. Salget af SU-kort er steget kraftigt igennem 1997 fra kortets indførelse den 1. januar 1997. Stigningen er specielt tydelig i 3. og 4. kvartal, hvor en ny generation af studerende i deres valg af bopæl har taget SU-kortet med i overvejelserne.

Forhøjelsen af aldersgrænsen for børn viser sig også i salget af kort og billetter, idet andelen af kort og billetter til børn generelt er steget. Stigningen kan konstateres på alle typer af kort og billetter.

*Tabel 4. Procentvis ændring i rejser på billetter og kort til børnetakst. (Kilde: Trafikskabernes opgørelser)*

	Kontant	Klippekort	Periodekort
Hovedstadsområdets Trafikskab (HT)	2)	+ 137	+ 3
Vestsjællands Trafikskab (VT)	2)	+ 74	+ 107
Odense Bytrafik	2)	2)	÷ 6
Sydbus <sup>1)</sup>	+ 16	+ 6	+ 24
Vejle Amts Trafikskab (VAT)	+ 6	+ 58	+ 96
Århus Amt	+ 71	+ 81	+ 246
Århus Sporveje	+ 62	+ 82	+ 133

1): Omfatter alene salget i bybusser, kortsalgssteder, samt udvalgte oplandsruter i Haderslev og Åbenrå.

2): Salget af børnebilletter indgår i det samlede salg af billettypen.

### 1.4.3 Udviklingen i passagertallet

Analyserne af udviklingen i passagertallet viser i de fleste trafikskaber, at det fald, der har kunnet konstateres i de senere år, er fortsat. Faldet hænger blandt andet sammen med ændrin-

ger i befolkningens alderssammensætning, hvor størrelsen på aldersgrupperne (15-24 år og 60-74 år), der benytter den kollektive trafik relativt hyppigt, er faldet. Samtidig har der været en kraftig vækst i antallet af biler. Fra 1994 til 1998 er antallet af biler på landsplan steget med godt 14%.

*Tabel 5. Procentvis udvikling i passagertallet. (Kilder: Trafiksekskabernes tællinger).*

	Førperioden-efterperioden	1996-1997
Hovedstadsområdets Trafiksekskab (HT)	+ 2,6	÷ 0,3
Bornholms Amts Trafiksekskab (BAT)	÷ 3,0	÷ 6,3
Odense Bytrafik	+ 7,4	+ 2,5
Ribe amts trafiksekskab	÷ 4,1	÷ 3,8
Århus Amt	÷ 0,8	÷ 0,7
Århus Sporveje	÷ 0,9	÷ 0,7

Note: Passagertallet i efterperioden er korrigeret for virkningerne af den fast forbindelse over Storebælt og Bus & Tog takstsamarbejdet.

I hovedstadsområdet og i Odense kan dog konstateres en stigning i antallet af passagerer på henholdsvis 2-3% og 7-8% fra før- til efterperioden, når der er korrigeret for effekterne af Bus & Tog samarbejdet og den faste forbindelse over Storebælt.

I hovedstadsområdet kan væksten i passagertallet - udover takstnedsættelsen - tilskrives den løbende forbedring af den kollektive trafik, herunder øget udbud, tilpasninger af linienet og højnelse af standarden ved indsættelse af nye busser.

I Odense skal væksten i passagertallet ses i sammenhæng med en omlægning af billetterings-systemet i Odense, hvor man gik fra at billettere ved udstigning til at billettere ved indstigning. Samtidig blev Odenses specielle Citybillet til 5 kr. afskaffet. Billettering ved indstigning har endvidere bevirket en reduktion i antallet af passagerer uden billet. Da Odense Bytrafik opgør antallet af passagerer på baggrund af salget af kort og billetter, har den højere grad af betalende passagerer også sin andel af den samlede passagerfremgang. Denne andel skønnes at udgøre ca. 1%-point af den samlede vækst i passagertallet på 7-8%.

#### **1.4.4 Kendskab til takstnedsættelsen**

Telefoninterviewene fra TU-undersøgelserne viser, at kun to ud af fem kender til takstnedsættelsen. Blandt brugere af den kollektive trafik har ca. 2/3 kendskab til nedsættelsen, mens det kun er ca. 1/3 af ikke-brugerne. Kendskabet er størst i hovedstadsområdet, hvor andelen af brugere er størst. Ved undersøgelsen svarer ca. 2% af alle interviewede, at takstnedsættelsen har fået dem til at bruge kollektiv trafik mere end tidligere.

Tabel 6. Kendskab til takstnedsættelsen.

	Ja	Nej
TU-undersøgelsen (november-december 1997)		
- Brugere af kollektiv trafik <sup>1)</sup>	63%	37%
- Ikke brugere af kollektiv trafik <sup>1)</sup>	36%	64%
I alt	41%	59%
HT telefoninterview (maj 1998) <sup>2)</sup>		
Passagerer i den kollektive trafik (ved ikke: 1%)	69%	30%

1): I gruppen "Brugere af kollektiv trafik" indgår indehavere af periodekort og personer som dagen inden interviewet havde foretaget en rejse med kollektiv trafik.

2): Interviewene omfatter kun passagerer i den kollektive trafik.

### 1.4.5 Konklusion

På baggrund af de gennemførte analyser kan det konkluderes, at takstnedsættelsen og indførelsen af SU-kort og efterlønskort på kort sigt primært har været til gavn for de eksisterende kunder i den kollektive trafik. Kun i begrænset omfang er det på kort sigt lykkedes at tiltrække nye passagerer.

I begrænset omfang har det været muligt at tiltrække nye passagerer i byområder, hvor den kollektive trafik udgør et samlet transportsystem, der kan anvendes som alternativ til andre transportformer. Det er også her, hvor kendskabet til takstnedsættelsen er størst.

I de trafiksselskaber, der har meget regional- og lokaltrafik i landområder, har der ikke på det foreliggende grundlag kunnet konstateres en effekt på passagertallet. Grundlaget for denne vurdering er dog spinkelt, idet der kun har været tilgængelige data fra nogle enkelte af trafiksselskaberne i disse områder.