

# Takstforsøg ved BAT

af Jørgen Hammer, BAT - *din bus på Bornholm*

## Baggrund for forsøget

I morgenmyldretiden har BAT 26 busser i sving på det regionale rutenet for at bringe alle på arbejde, til uddannelsesstederne eller i skole. Resten af dagen kunne vi klare os med 12 bussen. Dog har vi dublering om eftermiddagen men ikke i et omfang som om morgenen.

Det var baggrunden for et takstforsøg i tiden 1. februar til 31. marts 2004, der skulle stimulere til en større brug af BAT efter morgenmyldretiden, hvor der er plads i busserne. Forsøget skulle vise, om BAT med lavere takster ville få flere kunder og en omsætning, der var på højde med den, vi ellers har.

Forsøget ville tillige bidrage til at binde den nye Regionskommune bedre sammen, og vel at mærke gøre det, uden det kostede skatteyderne ekstra penge, hvis forsøget faldt heldigt ud.

At Regeringen ved årsskiftet 2003/ 2004 har fjernet et kompensationsbeløb på 2 1/4 mio. kr. til BAT, som siden 1997 har været brugt til at nedsætte taksterne med, har også spillet ind. Det var baggrunden for, at BAT den 5. januar 2004 med beklagelse måtte hæve taksterne med 11%. Forsøget skulle således i en periode mildne den takststigning, der var en nødvendig følge af bortfaldet af Statens takstkompensation.

Det skal pointeres, at takstforsøget kun løb i to måneder, idet det var den forsøgsperiode BAT mente at have budgetmæssig dækning for at gennemføre, hvis ikke der blev opnået et salg, der stod mål med indtægterne under normale vilkår.

Det skal erkendes, at forsøgsperioden i en branche som kollektiv trafik var meget kort. Mange brugere ændrer ikke transportadfærd fra den ene uge til den anden. Forsøgsresultaterne afspejler derfor kun delvist de ændringer i benyttelsen af busserne, som først mere langsigtede initiativer kan vise og som f.eks. kan være begrundet i fravalg af bil nummer to i en husstand.

## BAT's takstsystem

Takstsystemet er opbygget som et zonetakstsystem. Taksten afhænger i princippet af det antal zoner, man kører igennem og er på max. 5 zoner.

Der er således enhedstakst inden for den enkelte zone, hvilket gør systemet mere enkelt end strækningstakstsystemet. For grundtaksten køber man en grundbillet, der giver uindskrænket ret til kørsel i den zone, billetten er udstedt i, i et tidsrum af 30 minutter.

Skal man køre ud over påstigningszonen betales yderligere en grundtakst for hver zone, man yderligere fjerner sig fra påstigningszonen. Billetten giver uindskrænket ret til kørsel i de zoner, der er betalt for, i 30 minutter plus 15 minutter for hver zone, der er betalt ud over påstigningszonen.

Zonenummereringen starter med zone nr. 10, der dækker Rønne. Dernæst følger med uret rundt zonerne 20, 21 og 22 i en ring omkring zone nr. 10, udenpå igen zonerne 30, 31, 32 og 33, udenpå igen zonerne 40, 45, 41, 42, 43 og 44 og endelig udenpå igen zonerne 52, 53 og 54 længst mod øst. Zonenumrenes første ciffer angiver zoneafstanden til Rønne.

I køreplanen er der ud for stoppestedsangivelserne anført nummeret på den zone, det pågældende stoppested ligger i. Hvis der er anført 2 takstzoner, f.eks. 20/31 gælder zonennummeret foran skråstregen (20) for passagerer, der stiger af bussen og zonennummeret efter skråstregen (31) for passagerer, der stiger på eller fortsætter ud over det pågældende stoppested.

Prisen for en rejse afhænger således af det antal zoner, der er imellem afrejsezone og den zone på rejsen, der ligger længst derfra. Når man rejser en lige strækning, vil det være ankomstzonen, der er den fjerneste. I nogle tilfælde vil det dog være den fjernestliggende zone undervejs, der er afgørende for prisen. Der kan derfor være forskel på zoneantallet ved henrejse og tilbagerejse.

Beregningen af antal zoner sker efter "ringzoneprincippet". Efter ringzoneprincippet fastlægges på forhånd alle takster imellem en vilkårlig zone og alle øvrige. Den rejsende betaler efter ringzoneprincippet således det samme uanset rejsevej, blot han/hun sikrer sig rejsehjemmel til den "fjerneste" zone vedkommende passagerer passerer på sin rejse.

## Takstforsøget

Under takstforsøget blev dette zonetakstsystem forenklet efter morgen-myldretiden til kun at omfatte

- nærtakst ved rejser i én zone
- regionaltakst ved rejser i 2-5 zoner

Morgenmyldretiden blev under takstforsøget regnet fra første afgang mandag - fredag til og med de afgang, der var fremme ved endestationen inden kl. 9.30

### Taksttabel i forsøgsperioden

<b>Voksne</b>	<b>Nærtakst (1 zone)</b> (gyldighed 30 min) <b>kr.</b>	<b>Regionaltakst (2-5 zoner)</b> (gyldighed 90 min) <b>kr.</b>
Kontant	10,00	20,00
RaBATkort 1 zone	8,00 (ét klip)	16,00 (to klip)
RaBATkort 2 zoner	-----	16,00 (ét klip)
RaBATkort 3-5 zoner	ét klip gyldigt	ét klip gyldigt
Gruppebillet (min. 15 p)	ikke gyldig	14,00 pr. voksen

<b>Børn &amp; pensionister mv.</b>	<b>Nærtakst (1 zone)</b> (gyldighed 30 min) <b>kr.</b>	<b>Regionaltakst (2-5 zoner)</b> (gyldighed 90 min) <b>kr.</b>
Kontant	5,00	10,00
RaBATkort 1 zone b&p	4,50 (ét klip)	9,00 (to klip)
RaBATkort 1 zone voks.	ét klip gyldigt	8,00 (ét klip)
RaBATkort 2-5 zoner voks.	ét klip gyldigt	ét klip gyldigt
Gruppebillet (min. 15 per)	ikke gyldig	14,00 pr. beregnet voksen

Abonnementskort til 1 - 4 zoner kunne i forsøgsperioden efter morgenmyldretiden benyttes ud over kortets gyldighedsområde mod tilkøb af en 1 zones kontantbillet eller et 1 zones klip.

### ***Kunder på billetter og raBATkort***

BAT har en af landets laveste bybustakster. Det var derfor nærliggende, at lade "nærtakst" gælde ved rejser i én zone, og sætte nærtaksten lig den grundtakst, der blev gældende efter takststigningerne den 5. januar 2004 for rejser i én zone.

For de regionale rejser kom taksterne efter den 5. januar 2004 op på 10 kr. pr. zone for voksne svarende til en kontanttakst på 50 kr. ved rejser tværs over øen, der er en strækning på ca. 30 km.

At der blev indført en "regionaltakst" på 20 kr. kontant for voksne afspejler,

- et ønske om at skabe enkelthed i takstsystemet
- at det ikke skulle blive dyrere for de der kun havde behov for at køre i to zoner
- og at taksterne på de lange rejser skulle ned på et niveau, hvor prisen afspejlede udgiften til benzin ved kørsel i egen bil

Ved brug af raBATkort kom ovennævnte priser yderligere ned og for børn og pensionister var og er der tale om halv pris.

### ***Kunder med abonnementskort***

For kunder med abonnementskort stod trafikselskabet overfor et særligt problem i forsøgsperioden. Langt hovedparten af de solgte abonnementskort er til to eller flere zoner. Logikken i takstforsøgets bestemmelser tilsiger, at alle abonnementskort til to eller flere zoner frit burde have kunnet blive benyttet til rejser over hele øen efter morgenmyldretiden.

Imidlertid er langt hovedparten af abonnementskortene uddannelseskort, SU kort eller skoleårskort helt eller delvist betalt af det offentlige. For denne gruppe ville en fri rejseret over hele øen generere langt flere rejser i forsøgsperioden men ikke flere nye kunder.

Det blev på den baggrund besluttet, at abonnementskort efter morgen-myldretiden kunne benyttes ud over kortets gyldighedsområde mod tilkøb af en 1 zones kontantbillet eller et 1 zones klip. På lørdage og søndage gjaldt disse vilkår hele dagen.

For indehavere af månedskort blev det påpeget, at afhængig af hvor meget den enkelte udnyttede sit månedskortet, kunne der i forsøgsperioden komme situationer, hvor det ville være billigere for vedkommende at udnytte de nye muligheder. F.eks. kunne der være noget at spare ved at erstatte det sædvanlige månedskort med et 1

zones månedskort og supplere med klip på raBATkort i og udenfor morgenmyldretiden.

For kunder, der i januar havde købt månedskort, der rakte ind i februar, og som mente, de på anden måde kunne være kørt billigere i forsøgsperioden, blev det meddelt, at de ved BAT i Det røde Pakhus, 1. sal kunne få refusion for de dage på månedskortet, der lå i februar med en bemærkning om, at BAT alene kunne refundere for dage, der lå efter den dag, BAT modtog månedskortet.

## Evaluering

Som grundlag for evalueringen tjener:

- salget i busserne i forsøgsperioden holdt op mod salget i tilsvarende måneder før og efter forsøgsperioden,
- kortsalget fra kortsalgsstederne i forsøgsperioden holdt op mod kortsalget i tilsvarende måneder før forsøgsperioden,
- passagertælling på det regionale rutenet i forsøgsperioden, hvor der i lighed med tidligere tællinger blev talt tirsdag, torsdag, lørdag og søndag.

### **Salg i busserne**

Salget bedømmes bedst i et historisk lys, der afspejler en turbulent periode hvad angår taksterne og dermed "maskinsalg" i busserne.

Første kvartal 2001: maskinsalg 1,88 mio. kr.

Gennemsnit pr. måned: 0,63 mio. kr. Grundtakst 8,00 kr./zone

Første kvartal 2002: maskinsalg 2,04 mio. kr.

Gennemsnit pr. måned: 0,68 mio. kr. Grundtakst 8,50 kr./zone

Første kvartal 2003: maskinsalg 2,07 mio. kr.

Gennemsnit pr. måned: 0,69 mio. kr. Grundtakst 9,00 kr./zone

Første kvartal 2004: maskinsalg 1,83 mio. kr.

Gennemsnit pr. måned: 0,61 mio. kr. Grundtakst 10,00 kr./zone

- Det konstaterede salg i januar 2004: 700.691,15 kr.
- Det konstaterede salg i februar 2004: 554.088,10 kr.
- Det konstaterede salg i marts 2004: 575.943,15 kr.
- Det konstaterede salg i april 2004: 585.543,00 kr.

Maskinsalget i forsøgsperioden ligger således mellem 125 og 150 tusinde kr. under salget i januar måned (og i årene inden) inden og væsentligt under det salg, man skulle have forventet efter en takststigning på 11,1% i begyndelsen af året. Mindreindtægten er udtryk for, at takstnedsættelsen ikke er blevet kompenseret af merindtægter fra nye passagerer og at takstniveauet generelt anses for højt. Det er tankevækkende og foruroligende, at indtægterne i april efter takstforsøgets ophør ikke er steget nævneværdigt.

### ***Salg af månedskort***

Da månedskortsalget i noget grad er afhængig af helligdagens placering omkring jul og nytår og salget i en måned kan vedrøre en rejseret i en påfølgende måned, er der alene sket en sammenligning af månedskortsalget i 2003 og 2004.

- Månedskortsalg 1. kvartal 2003. 623.335,00 kr.
- Månedskortsalg 1. kvartal 2004: 517.288,00 kr.

Månedskortsalget i 1. kvartal 2004 ligger således ca. 100.000 kr. under salget i 1. kvartal 2003 og væsentligt under det salg man skulle have forventet efter en takststigning på 11,1% i begyndelsen af året. Mindreindtægten er udtryk for, at månedskortkunderne i nogen grad har fravalgt månedskort til fordel for kontantbilletter og raBATkort i forsøgsperioden og at prisen på månedskort generelt anses for høj.

### ***Passagerstatistik***

Der blev i forbindelse med takstforsøget afholdt en tælling i uge 13, der var sidste hele uge i forsøgsperioden, Der blev ved tællingen alene talt på det regionale net.

Som repræsentative dage for tællingen valgtes efter sædvanlig praksis

Hverdage:	tirsdag	den	23.03.2004
	torsdag	den	25.03.2004
lørdag:		den	27.03.2004
søndag:		den	28.03.2004

Trafiktællingen skulle give en indikation af, om takstforsøget, med reducerede takster efter morgenmyldretiden, havde effekt på passagertallet på det regionale rutenet.

Som sammenligningsgrundlag for passagertællingen i uge 13 er nedenfor valgt passagertællingerne i uge 45, idet tællingerne i de to uger begge ligger i vinterhalvåret og uden for turistsæsonen.

- år 2000, uge 45    28.727 passagerer/uge    grundtakst voksen    8,00 kr.
- år 2001, uge 45    30.929 passagerer/uge    grundtakst voksen    8,00 kr.
- år 2002, uge 45    29.957 passagerer/uge    grundtakst voksen    8,50 kr.
- år 2003, uge 45    30.774 passagerer/uge    grundtakst/voksen    9,00 kr.
- år 2004, uge 13    30.368 passagerer/uge    grundtakst/voksen    10,00 kr.

Resultatet af trafiktællingen i uge 13, 2004 er på niveau med tidligere tællingsresultater i sammenlignelige uger og giver således ikke statistisk belæg for den vurdering, der herskede under forsøget, at der var flere passagerer med busserne. Det mest positive, der er at sige om forsøget er, at passagertallet, måske takket være takstforsøget, ikke er faldet, trods store takststigninger de seneste år.

### **Spørgeskortundersøgelse**

Der var fra BAT's side overvejelser om i forlængelse af forsøget at afholde en spørgeskort- eller interviewundersøgelse, der afdækkede kendskabet til forsøget og interessen for at se ordningen gjort mere permanent og samtidig gav en indikation på, om borgerne i en mere permanent ordning ville overveje at bruge busserne mere.

De skuffende resultater af forsøget fik BAT til at holde tilbage med undersøgelsen, da man kan dels kan forvente, at svarene vil bekræfte et generelt ønske om lavere takster, som det blev set under forsøget, og dels skabe en forventning om, at der er udsigt til sådanne lavere takster.

Da BAT inden for sine egne budgetrammer ikke kunne tillade sig at gentage forsøget i en kortere eller længere periode, ville BAT ikke gennemføre undersøgelsen, uden der var udtrykt et politisk ønske om se den afholdt. Se sådant ønske blev ikke fremført.

### **Formen i undersøgelsen kunne have bygget på følgende indhold:**

*BAT gennemførte i februar og marts 2004 et takstforsøg. Efter morgen-myldretiden var der under forsøget kun "nærtakst" og "regionaltakst".*

- **Nærtakst** gjaldt ved rejser i én zone. Pris 10 kr. for voksne og 8 kr. ved brug af raBATkort. Halv pris for børn og pensionister.
- **Regionaltakst** gjaldt ved rejser i 2-5 zoner. Pris 20 kr. for voksne og 16 kr. ved brug af raBATkort. Halv pris for børn og pensionister.

BAT vil i den forbindelse gerne stille dig nogle spørgsmål:

1. Har du hørt om takstforsøget ja      nej

Hvis "ja", havde forsøget interesse for dig ja      nej

Hvis "nej", kunne en sådan ordning have interesse ja      nej

2. Benyttede du lejligheden til at køre mere med BAT ja      nej

Hvis "ja",  
kører du dagligt \_\_\_\_, kun lejlighedsvist \_\_\_\_, normalt ikke \_\_\_\_,

Hvis "nej"  
prisen ikke afgørende \_\_\_\_, har for langt til bussen \_\_\_\_, køreplanen passer ikke \_\_\_\_, har ingen direkte forbindelse \_\_\_\_,

3. Hvis forsøgsordningen blev gjort permanent; ville du da overveje at bruge BAT dagligt \_\_\_\_, lejlighedsvist \_\_\_\_, normalt ikke \_\_\_\_, ikke \_\_\_\_,