



Mira Svartnes Thorsen
Tutlamoen 28
4619 MOSBY

Vår ref.:
201709171-1
(Bes oppgitt ved henvendelse)

Deres ref.:

Dato:
Kristiansand, 07.07.2017

Svar på spørsmål til ordføreren om å sette ned prisen på enkeltbillett

Jeg viser til ditt spørsmål innsendt pr epost 15.06.17 og beklager at svaret kommer sent.

Spørsmålet lød:

«På Haugalandet har Rogaland Fylkeskommune etter initiativ fra MDG satt ned prisen på enkeltbillett på bussen til 10 kroner. Ett år etter ble forsøket evaluert og resultatene er overbevisende:

- 40 % passasjerøkning (70 % av de nye passasjerene droppet bil til fordel for buss)
- marginale inntekstap
- svært høy kundetilfredshet

I ukens utgave av Kristiansand Avis er ordføreren tydelig på at doubling av busstilbudet i regionen er et av de viktigste tiltakene i bymiljøavtalen. Kan ordføreren tenke seg å ta initiativ til at et tilsvarende prosjekt kan bli prøvd ut også i vår region?»

Ordføreren svar:

Persontransporten øker. Målet er at denne økningen ikke skal gi flere bilreiser, men at flere i stedet velger å gå, sykle eller benytte seg av kollektivtransport, det vil i hovedsak ta mer buss. Det er bred enighet om at vi skal nå dette såkalte nullvekstmålet. Det har vi klart de siste årene og det skal vi fortsatt klare.

På kort sikt koster det både penger og innsats å nå nullvekstmålet. Vi må bygge ut nye og bedre traseer for syklende og gående, vi må bygge infrastruktur for bussen, øke fremkommeligheten og øke frekvensen på bussavgangene. Derfor er det viktig at vi prioriterer de tiltakene som gir størst nytte i forhold til hva de koster.

Nasjonal og internasjonal forskning viser stort sett det samme, at reduserte betalings-satser er et lite egnet tiltak for å få folk til å la bilen stå til fordel for kollektivtransport.

Postadresse
Kristiansand kommune

Politisk og administrativt sekretariat
Postboks 417 Lund
4604 KRISTIANSD S

Besøksadresse
Rådhusgata 18
Kristiansand
Vår saksbehandler

Anne Lise Holand Aabø
Telefon
+47 38 24 34 71

E-postadresse
postmottak@kristiansand.kommune.no

Webadresse
<http://www.kristiansand.kommune.no>
Foretaksregisteret
NO963296746

Nils Fearnley¹ finner i sin gjennomgang av internasjonal forskning på effekter av gratis kollektivtransport, at gratis transport gir en markant økning i antallet som reiser med buss. Men, de fleste av dem som tar buss, er personer som ellers ville ha syklet, gått eller ikke reist i det hele tatt. Fearnley viser til et annet studie som har sett på effekter av lave kollektivtakster for bilbruk, der konklusjonen har vært at lave priser nesten ikke har noe å si for om folk lar bilen stå. Samtidig viser han til et annet studie som viser at bilfører i noen grad er sensitive for billettpriser². Fearnley konkluderer på bakgrunn av sin gjennomgang at effektene på bilbruk er marginale.

De gruppene som er mest prissensitive er ungdom og personer som tar bussen utenom rush-tidene.

Det er også gjort forsøk med blant annet gratis kollektivtransport, også i Norge, men [erfaringene](#) viser at selv om det gir flere passasjerer, reduserer det i svært liten grad biltrafikken.

Statens vegvesen har blant annet [oppsummert](#) effekter av ulike kollektivtiltak. De konkluderer med at det er en svak sammenheng mellom pris og bilbruk. I deres oppsummering skriver de at 10 % høyere kollektivtakst, gir 4 % færre passasjerer, mens en tilsvarende 10 % reduksjon i priser, gir 1 % færre bilreiser. Paradoksalt nok kan det bety at man etter et forsøksprosjekt med reduserte priser, kan stå igjen med færre kollektivreisende enn før forsøket ble innført.

I denne sammenhengen er det viktig å påpeke vårt mål, nullvekstmålet, handler om at veksten i persontransport ikke skal skje gjennom økt bilbruk, men ved at flere reiser kollektiv, går eller sykler. Det er altså ikke et mål i seg selv at flere skal ta bussen. Dersom reduserte takster fører til at folk tar bussen i stedet for å gå, kan dette faktisk gi en negativ effekt for utslipp.

Studiet fra Haugaland viser riktignok at en relativt stor andel av brukerne, tar buss i stedet for bil. Dette resultatet skiller seg ut fra den generelle trenden. En forklaring på det kan være, som forfatterne av studien påpeker, at det i forkant av forsøket, ble gjennomført en optimalisering av busstilbudet. Det betyr at vi ikke vet hvilket av disse tiltakene som har gitt størst effekt.

Statens vegvesens oppsummering, viser at reduserte satser har liten effekt når tilbudet er dårlig, og bør kombineres med tiltak for å redusere biltrafikken. Kombinasjoner av redusert billettpris, bompenger, dyrere parkering, bedre kollektivtilbud og bedre markedsføring av kollektivtilbud er tiltak som vil til sammen redusere bilbruk, til fordel for økt kollektivbruk (Victoria Transport Policy Institute 2002, sitert i Litman 2004³).

Det tiltaket som i størst grad får folk til å la bilen stå og heller bruke bussen er å øke antallet avganger. Når bussen har seks eller flere avganger i timen, trenger en ikke lenger å tenke på rutetabellen, og det gjør at bussen kan konkurrere med bil.

Dette er i hovedsak i tråd med den tilnærmingen vi har valgt i Kristiansand og i den kommende byvekst-avtalen (nytt navn for bymiljøavtale).

¹ Nils Fearnley (2013): «Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals» i *International Journal of Transportation* Vol.1, No.1, pp.75-90. Kan leses her: http://www.sersc.org/journals/IJT/vol1_no1/5.pdf

² Litman (2004): «Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities» i *Journal of Public Transportation*, Vol. 7, No. 2. Artikkelen kan leses her: <https://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT%207-2%20Litman.pdf>

³ Litman (2004): «Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities» i *Journal of Public Transportation*, Vol. 7, No. 2. Artikkelen kan leses her: <https://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT%207-2%20Litman.pdf>

Jeg vil derfor ikke foreslå en drastisk reduksjon i billettprisene. Det gir lavere inntjening, og dermed mindre penger å bruke til andre tiltak. Samtidig må vi huske på at de som bruker bussen mye, som regel har buskort og dermed betaler reduserte priser. Kun 8,5 % av solgte bussbilletter i kristiansandsregionen er fullprisbillett for voksne.

Jeg mener derfor at vi bør bruke ressurser på det vi vet virker, nemlig å øke antallet bussavganger, samtidig som vi blant annet øker bompengene og bygger ut infrastruktur for gående og syklende. Når vi snart går i forhandling med staten om en ny byvekstavgift, er doubling av busstilbudet noe av det viktigste å kjempe for.

Ønsker deg en fortsatt fin sommer.

Med hilsen


Harald Furre
Ordfører

Kopi: Bystyret