



Rapport 0707

Jan Husdal og Svein Bråthen

**En evaluering av bestillingstransport i
Haram kommune
(Haramsprosjektet)**



**MØREFORSKING
Molde AS**

Jan Husdal og Svein Bråthen

*En evaluering av bestillingstransport i Haram kommune
(Haramsprosjektet)*

Rapport 0707

ISSN 0806-0789
ISBN 978-82-7830-110-4
Møreforskning Molde AS
Mars 2007

Tittel:	En evaluering av bestillingstransport i Haram kommune (Haramsprosjektet)
Forfatter(-e):	Jan Husdal og Svein Bråthen
Rapport nr.:	0707
Prosjektnr.:	2168
Prosjektnavn:	Evaluering av bestillingstransport i Haram kommune
Prosjektleder:	Svein Bråthen
Finansieringskilde:	Møre og Romsdal fylke, Samferdselsavdelinga

Rapporten kan bestilles fra:	Høgskolen i Molde, biblioteket, Boks 2110, 6402 MOLDE. Tlf.: 71 21 41 61, faks: 71 21 41 60, epost: biblioteket@himolde.no – www.himolde.no
Sider:	26 sider
Pris:	Kr 50,-

ISSN	0806-0789
ISBN	978-82-7830-110-4

Sammendrag:

Målsettingen for Haramsprosjektet var å utvikle et best mulig kollektivtransporttilbud i distriktene for de som ikke har tilgang på bil, gjennom å tilby bestillingstransport. Målgruppen var barn og unges aktiviteter på ettermiddags- og kveldstid og rutene ble lagt opp etter en grundig kartlegging. Prosjektet ble igangsatt i 2003, og evalueringen har tatt utgangspunkt i innrapportert trafikkstatistikk og intervjuer med enkelte nøkkelpersoner.

Evalueringen viser at prosjektet har bidratt til å heve det eksisterende tilbudet. Bruken tyder også på at tilbudet er godt mottatt og tilbakemeldingene tilkjennegir klart at bestillingstransporten oppleves som et etablert tilbud, som det kan bli politisk vanskelig å fjerne igjen. Prosjektet har nådd hovedmålgruppen barn og unge, men i mindre grad blitt brukt av eldre. Slik avgangstidene er lagt opp vil noen av rutene også kunne fungere som arbeidsruter for enkelte av bedriftene i kommunen, noe som vil kunne øke trafikken og passasjerbelegget uten å fortrenge annen trafikk. Målet om produksjon til lavest mulig kostnad ser i rimelig grad ut til å være nådd, når vi sammenligner med andre tilsvarende prosjekt ellers i landet. Eksisterende tilbud er blitt bedre organisert og har fått en helhetlig struktur, men prosjektet har ikke lyktes i å etablere et samarbeid mellom de ulike etatene på tvers av etatsgrenser der ulike transportbehov som sykefrakt, TT-ordningen, og unges og eldres aktiviteter har blitt løst gjennom et felles system for bestillingstransport.

Forord

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Møre og Romsdal fylke som ønsket en evaluering av det såkalte Haramsprosjektet. Hensikten med evalueringen har vært å gi en vurdering av måloppnåelsen av prosjektet og gi innspill til videreføring og mulig videreutvikling.

Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Geir Olsen.

Svein Bråthen, Møreforskning Molde AS har vært faglig ansvarlig for dette arbeidet, mens forsker Jan Husdal har gjennomført selve analysen og ført rapporten i pennen.

I tillegg har blant annet Roy Hatlehol, Norges Taxiforbund, avd. Møre og Romsdal; Lars Kolbjørn Nogva, Fjord 1 Buss Møre AS; og Frode Synnes, Haram kommune vært viktige bidragsytere.

Molde, 11. april 2007

Forfatterne

Innhold

FORORD	2
SAMMENDRAG.....	3
1 INNLEDNING	8
1.1 BAKGRUNN OG FORMELT GRUNNLAG FOR HARAMSPROSJEKTET	8
1.2 BEHOVET FOR BESTILLINGSTRANSPORT	8
1.3 MÅLSETTINGER	8
1.4 RUTENETT.....	8
1.5 ØKONOMI.....	9
2 EVALUERINGEN.....	10
2.1 FORMÅL MED EVALUERINGEN	10
2.2 METODE OG AVGRENSNING	10
3 BETRAKTNINGER BASERT PÅ TILGJENGELIG STATISTIKK.....	11
3.1 DATAGRUNNLAGET	11
3.2 TRAFIKKANALYSE	11
3.2.1 Sum trafikk og kostnader.....	11
3.2.2 Trafikk per år og rute.....	13
3.2.3 Sum produksjon og kostnader	13
3.2.4 Trafikk per rute og tid på døgnet.....	14
3.2.5 Passasjertall per tur	14
3.2.6 Teoretisk tilbud og faktisk bruk	16
3.2.7 Antall turer per ukedag og rute	16
3.2.8 Bruk av tilbudet og befolkningsgrunnlag	17
3.3 OPPSUMMERING.....	18
4 SAMMENLIGNING	19
4.1 BYGDERUTA FAVORITTEN	19
4.2 INDRE NAMDAL	19
4.3 HARAMSPROSJEKTET	19
5 TILBAKEMELDINGER FRA NØKKELAKTØRENE.....	20
5.1 HARAM KOMMUNE.....	20
5.2 FJORD 1.....	20
5.3 HARAM TAXI	21
5.4 MØRE OG ROMSDAL FYLKE	21
6 REFERANSER.....	22
7 VEDLEGG	23
7.1 DØGNPROFIL FOR HVER AV RUTENE.....	23
7.2 DATAGRUNNLAG	26

Sammendrag og anbefalinger

Sammendrag

Målsettingen for Haramsprosjektet var å utvikle et best mulig kollektivtransporttilbud i distriktene for de som ikke har tilgang på bil. Så vidt vi kan se ut fra den evalueringen som er foretatt, har prosjektet bidratt til å heve det eksisterende tilbudet. Bruken tyder på at tilbudet er godt mottatt og tilbakemeldingene tilkjennegir klart at bestillingstransporten oppleves som et etablert tilbud.

Prosjektet har nådd målgruppen barn og unge, men i mindre grad blitt brukt av eldre. Dette kan nok henge sammen med et forskjellige aktivitetsmønstre blant eldre og unge. Det bør gjennomføres en kartlegging blant eldre for å se om det er mulig å tilpasse tilbudet til deres behov, da kanskje med mulighet for bestillingsturer tidligere på dagen. Tilbakemeldingen fra Bygderuta Favoritten, se kapittel 4, tyder dessuten på at eldre foretrekker faste sjåførere og faste medpassasjerer som skal til samme sted, noe som er lettere å få til med privat enn med offentlig transport.

Målet om produksjon til lavest mulig kostnad ser i rimelig grad ut til å være nådd. Sammenligner vi Haramsprosjektet med Bygderuta Favoritten eller med bestillingsruta i Indre Namdal, ligger tilskuddet per kjørt passasjer i disse to prosjektene atskillig over tilskudd per kjørt passasjer i Haramsprosjektet, selv om gjennomsnittlig turlengde er høyere i disse to prosjektene.

Eksisterende tilbud er blitt bedre organisert og har fått en helhetlig struktur, og ser ut til å dekke behovet, men noen av avgangstidene på de ulike rutene ligger tett opp mot hverandre, noe som binder opp flere biler enn nødvendig. Her kan en viss justering av avgangstidene øke utnyttelsesgraden, noe som vil bidra positivt på kostnadssiden dersom en slik justering ikke avviser passasjerer.

Prosjektet har ikke lyktes i å etablere et samarbeid mellom de ulike etatene på tvers av etatsgrenser der ulike transportbehov som syketransport, TT-ordningen, og unges og Eldres aktiviteter har blitt løst gjennom et felles system for bestillingstransport. Her ligger det en utfordring for fremtiden, noe som vil kunne bidra til å redusere de samlede offentlige tilskuddene til slike transporter.

Det er mulig at noen av rutene vil kunne fungere som "arbeidsruter" for enkelte av bedriftene i kommunen, særlig i forbindelse med spesielle behov for kveldsarbeid eller skiftarbeid. Dagens passasjerbelegg tyder på at eventuell ekstra trafikk som følge av dette ikke vil fortrenge hovedmålgruppen barn og unge.

Konklusjoner

1. Ut fra det foreliggende tallmaterialet er det vanskelig å avgjøre om Haramsprosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke, ei heller om det bør opprettholdes eller ikke. Prosjektet har nå eksistert i fire år, det er godt etablert og det kan derfor bli politisk vanskelig å fjerne igjen. Et av valgene som må tas, dersom prosjektet skal videreføres, er om det fortsatt skal være et tilbud begrunnet i ungdomsaktiviteter eller om det skal være et generelt tilbud til alle i kommunen.
2. En samordning med andre bestillingstransporter som for eksempel syketransport eller TT-ordningen er ikke umulig, men målgruppene her har etter alt å dømme andre transportbehov både i tid og sted som ikke faller sammen med det eksisterende tilbudet. Vi vil likevel anbefale å forsøke en slik samordning, eventuelt med et justert og tilpasset tilbud.
3. Kostnadmessig er Haramsprosjektet ikke dyrere enn andre sammenlignbare bestillingstransporter, men det er vanskelig å trekke sammenligninger mot produksjonskostnader for det regulære busstilbudet i fylket ut fra det tallmaterialet som foreligger.
4. For lettere å kunne vurdere kostnader med prosjektet og sammenligne disse med ordinært rutetilbud bør rapporteringsrutinene for passasjerstatistikken forbedres, slik at antall passasjer og takstgrupper (voksne, barn, honnør) kan fastslås for hver tur.
5. Det kan være mulig å oppnå en mer effektiv utnyttelse av kjøretøyene ved en minimal forskyvning av noen av avgangstidene på noen av rutene.
6. Det bør vurderes å utvide tilbudet om bestillingstransport til øydelen av kommunen, slik at ruta forbi ferja til/fra Skjeltene kan korrespondere med et bestillingsrutetilbud på Haramsøya, evt. også Lepsøya.
7. Det bør vurderes i hvilken grad tilbudet kan utvides til å gjelde også helgene, eller gis enkelte senere avganger, og da særlig i forbindelse med spesielle kulturarrangement¹ for målgruppen barn/unge/eldre.
8. Med markedsføring blant bedriftene i kommunen vil enkelte av ruten kunne fungere som arbeidsruter. Dette bør undersøkes. Her bør det også vurderes i hvilken grad bedriftene bør bidra økonomisk til prosjektet.

¹ Dette vil kunne komme i konkurranse med ordinær drosjetrafikk og/eller ordningen med "Heim for ein femtilapp", men det kan være med på å øke deltakelsen på ulike arrangement for personer som ellers ikke vil kunne delta. En evt. utvidelse må også ses i forhold til gjeldende rammetildeling.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formelt grunnlag for Haramsprosjektet

Haramsprosjektet ble igangsatt i 2003. Våren 2001 ble det i regi av Miljøvern-departementet satt i gang et prosjekt "Utvikling av miljøvennlige og attraktive tettstadar i distrikta" og i Møre og Romsdal ble kommunene Haram, Rauma, Tingvoll og Ulstein valgt ut som deltakere. Samtidig fant en det formålstjenlig på knytte prosjektet "Utvikling av tenlege kollektivtransporttenester i distrikta" opp mot tettstedsutviklingsprosjektet. Her ble Haram kommune valgt som pilotkommune.

1.2 Behovet for bestillingstransport

Forut for igangsetting av bestillingstransporten ble det gjennomført en meget grundig og omfattende behovskartlegging blant barn/unge og eldre i kommunen. Resultatet viste et behov for transport til og fra aktiviteter særlig i Vatne, Søvik og Brattvåg, om ettermiddagen. Selv om start- og sluttidspunkt for aktivitetene også ble grundig kartlagt, ble ikke avgangstidene for bestillingstransporten tilpasset dette direkte, men i utgangspunktet tilknyttet det allerede eksisterende busstilbudet, både internt i kommunen og eksternt. Grunnen til dette var å kunne få til matetransporter, spesielt til/fra Moa/Ålesund

1.3 Målsettinger

Målsettinga for Haramsprosjektet er:

Å utvikle et best mulig kollektivtransporttilbud i distriktene,

- for de som ikke har tilgang på bil (barn, unge, eldre og prioriterte grupper),
- for en lavest mulig kostnad, (dvs. innenfor rammene av offentlige tilskudd som blir brukt til offentlige transporttjenester)
- gjennom en bedre organisering av det eksisterende tilbudet
- i samarbeid mellom de ulike etatene på tvers av etatsgrenser.

1.4 Rutenett

Kartet nedenfor viser de 7 rutene som ble valgt for å betjene bygdelagene på fastlandsdelen av kommunen



Figur 1-1: Rutenettet i Haramsprosjektet. (Rutennummeret er det interne nummeret som brukes i rapporteringen fra Haram Taxi)

Det er laget 7 ruter for å betjene bygdelagene i kommunen:

- 45: Krogsætra – Vatne, 8km
- 46: Vestre – Vatne, 18km
- 47: Skår – Vatne, 9km
- 48: Hamnsund – Brattvåg, 18km
- 49: Helland – Brattvåg, 15km
- 50: Grytastranda – Brattvåg, 20km
- 51: Vatne – Brattvåg, 18km

Det er tre 3 avganger i hver retning, cirka klokken 1700, 1800 og 2030 (Rute 48 har fire avganger). Ruta (Tennfjord –)Vatne – Brattvåg betjenes så godt som utelukkende med vanlig rutebuss, de øvrige kjøres med drosje. Det bør nevnes at det i det ordinære rutetilbudet på noen av strekningene finnes enkelte sporadiske og sesongavhengige avganger i samme tidsrom på ettermiddagen. Det er likevel lite trolig at disse har påvirket trafikken i bestillingstransporten i særlig grad

1.5 Økonomi

Haramsprosjektet er for 2007 gitt en rammetildeling på 200 000 kroner over fylkets samferdselsbudsjett (2006: 150 000 kroner). Utbetaling skjer ved at Haram Taxi sender oversikt over registrerte turer til Fjord 1, som kontrollerer og attesterer bilagene.

2 Evalueringen

2.1 Formål med evalueringen

Formålet med evalueringen er 3-delt:

1. Gi en vurdering av kostnader og effektivitet i prosjektet for å sammenligne mot ordinært rutetilbud eller drosjetilbud. En enkel indikator som kostnad og/eller tilskudd per passasjerkilometer eller passasjer vil bli benyttet.
2. Sjekke om det finnes tilsvarende prosjekter andre steder i landet som Harams-prosjektet kan sammenlignes med, hvilke lærdommer/erfaringer som måtte være gjort der, og om disse erfaringene kan gi innspill til hvordan prosjektet evt. kan forbedres, herunder samordning med TT-ordningen.
3. Intervjue transportører og kommunen med vekt på å finne ut om prosjektet har blitt benyttet i henhold til målsettingen samt å identifisere hvor man har lyktes og hvor det kan ligge forbedringspotensial.

2.2 Metode og avgrensning

Prosjektet er gjennomført uten en bred brukerundersøkelse, ut fra den ressurs- og tidsramme som stod til rådighet for evalueringen. Evalueringen er derfor gjennomført i en forenklet utgave, der vi ved siden av detaljert trafikkstatistikk har gjennomført intervjuer med nøkkelpersoner i prosjektet, noen utvalgte brukere og nøkkelpersoner i lignende prosjekter andre steder i landet.

I tillegg er spørreundersøkelsen fra igangsettingen av prosjektet brukt som referansegrunnlag, for å se om det er samsvar mellom behov, tilbud og faktisk bruk.

3 Betraktninger basert på tilgjengelig statistikk

Nedenfor er det gitt noen enkle analyser på grunnlag av de data som er samlet inn. Det er også trukket noen konklusjoner ut fra de observasjoner som er gjort i analysene.

3.1 Datagrunnlaget

Datagrunnlaget for evalueringen ble levert av samferdselsavdelingen i Møre og Romsdal fylke, og består av:

- 1) oversikt over trafikk (passasjertall) og kostnader for hver av rutene 2003-2006.
- 2) detaljert trafikkstatistikk for 2005 og 2006, der hver tur er angitt med rute nr, start og sluttid, taxi nr, pris og egenandel.

3.2 Trafikkanalyse

3.2.1 Sum trafikk og kostnader

Trafikken økte kraftig de tre første årene, men har de siste to årene holdt seg relativt stabil totalt sett. Dette kan tyde på at et visst metningspunkt er nådd. Tendensen er noe ulik for de ulike rutene, for eksempel har rute 46 og 50 gått litt ned fra 2005 til 2006. Det er derfor godt mulig at det fortsatt finnes potensial for ytterligere økning. Rute 47 er en rute som er så godt som ikke brukt, noe som i og for seg ikke er uventet sett ut fra befolkningsmengden som bor langs ruten. I 2005 bodde det bare 42 personer i denne grunnkretsen, hvorav kun 6 under 20 år. Rute 49 svinger mye fra år til år, men har økt betydelig fra 2005 til 2006.

Trafikk/rute	2003	2004	2005	2006
45	122	205	551	624
46	78	149	361	307
47		10	19	13
48	108	170	285	302
49	34	6	21	70
50	10	53	97	73
51			70	32
Sum	352	593	1404	1421
Kostnad/rute ²	2003 ³	2004	2005	2006
45		11343	32503	36010
46		19533	51617	53259
47		724	1621	1056
48		15292	31472	47331
49		319	3392	9574
50		11354	22405	12402
51			8510	8948
Sum		58565	151520	168580

Tabell 1: Utvikling av trafikk (passasjerer) og refunderte kostnader, 2003-2006

Kostnadene, her ment som tilskuddet som gis, er justert for prisstigning og deflatert til 2004-nivå slik at de kan sammenlignes. Kostnadene har i sum økt med 187 % fra 2004 til 2006, samtidig har passasjertallet gått opp med 139 %. Statistikken er ikke helt korrekt i det innberettede passasjertall er cirka-tall, fordi det ikke finnes eksakt passasjerstatistikk per tur. Antall passasjerer per tur er derfor beregnet ved å dele sum egenandel på gjennomsnittstakst for strekningen. Det er grunn til å anta at det faktiske passasjertallet ligger noe høyere, kanskje så mye som 10-15% høyere.

Ser vi på kostnader (tilskudd) per kjørt passasjer per rute får vi et mer detaljert bilde av de enkelte rutene:

Rute /År	2004	2005	2006
45	55	59	58
46	131	143	173
47	72	85	81
48	90	110	157
49	53	162	137
50	214	231	170
51		122	280
Snitt⁴	99	108	119

Tabell 2: Utvikling av kostnader (kr) per kjørt passasjer, 2004- 2006, deflatert til 2004-verdi

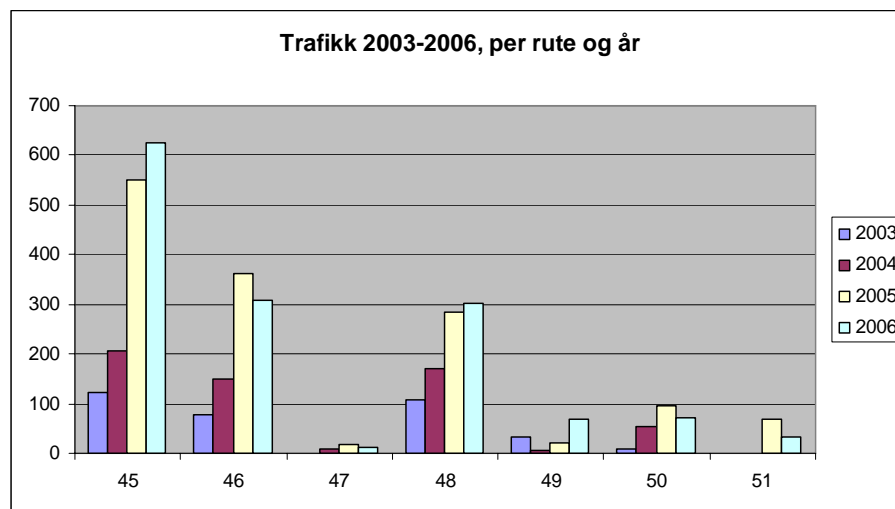
² Kostnadene for 2005 og 2006 er deflatert til 2004-verdi

³ Det foreligger ingen kostnadstall for 2003

⁴ Veid snitt, sett i forhold til den enkelte routes andel av den totale trafikken

3.2.2 Trafikk per år og rute

Figurene nedenfor viser trafikk (i antall passasjerer) per rute og år, basert på tallene i 3.2.1. Hensikten her er å vise hvordan trafikken har utviklet seg fra år til år for hver av rutene.



Figur 3-1: Trafikk (passasjerer) per rute og år, 2003 -2006

Det er lett å se at de to første årene med svak trafikk har blitt avløst av to år med sterk økning. Det er noen ruter viser en sterkere økning enn andre og det er tydelig at rute 45 (Krogsæther – Vatne), 46 (Vestre – Vatne) og 48 (Brattvåg – Sjøvik) er det mest benyttede rutene. Det er også her man finner de største bygdelagene. Rute 47 er i praksis ikke benyttet. Kostnader per rute er nærmere vurdert i avsnitt 3.2.3.

3.2.3 Sum produksjon og kostnader

Tabellen nedenfor viser noen nøkkeltall for hver av rutene når det gjelder produksjon og tilskudd. Tallene er deflatert til 2004-nivå.

Rute		45	46	47	48	49	50	51
Passasjerkm ⁶	2005	4408	6498	171	5130	315	1940	1260
Setekm ⁷		8448	14544	252	8280	1080	6080	2088
Kapasitetsutnyttelse ⁸		52 %	45 %	68 %	62 %	29 %	32 %	60 %
Tilskudd/pass.km		7,37	7,94	9,48	6,13	10,77	11,55	6,75
Tilskudd/setekm		3,85	3,55	6,43	3,80	3,14	3,69	4,08
Passasjerkm	2006	4992	5526	117	5436	1050	1460	576
Setekm		8384	14832	252	11232	3180	3280	2232
Kapasitetsutnyttelse		60 %	37 %	46 %	48 %	33 %	45 %	26 %
Tilskudd/pass.km		7,21	9,64	9,03	8,71	9,12	8,49	15,54
Tilskudd/setekm		4,30	3,59	4,19	4,21	3,01	3,78	4,01

Tabell 3: Nøkkeltall for produksjon og tilskudd per rute, deflatert til 2004-verdi

⁶ Passasjerkm fremkommer ved å gange antall passasjer med rutens gjennomsnittlige lengde.

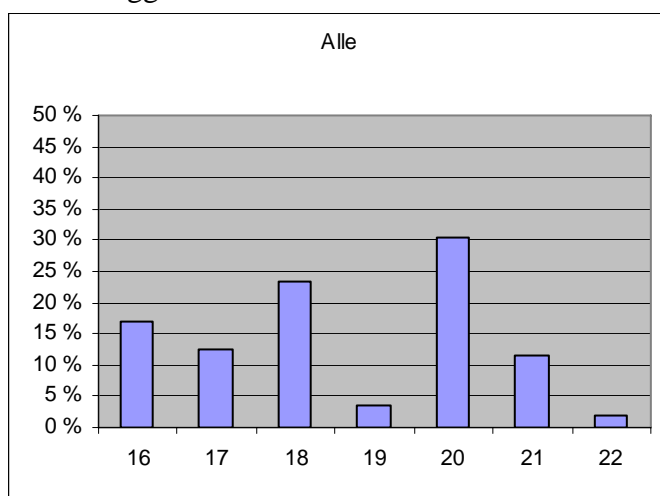
⁷ Det er forutsatt at hver drosje har 4 seter.

⁸ Setekm/passasjerkm

Gjennomsnittlig veid tilskudd per passasjerkm var 7,61 kroner i 2005 og 8,42 kroner i 2006. De nærmeste tallet vi hadde kunnet sammenligne dette med i forhold til vanlig ruteproduksjon er tilskuddet fylket gir per produsert passasjerkm for den tynneste trafikkerte ordinære bussruta i fylket. Slike tall foreligger imidlertid ikke og vi viser her til kapittel 4 for en sammenligning med andre bestillingsruter.

3.2.4 Trafikk per rute og tid på døgnet

Hensikten med figurene nedenfor er å se om det finnes et tidsavhengig bruksmønster over døgnet. Figuren viser andel av antall turer fordelt på timene fra klokken 16 til klokken 22. Tallene for 2005 og 2006 er lagt sammen, idet det ikke er vesentlig forskjell i profilen fra år til år. Antall turer i det enkelte tidsrom kan variere fra det ene året til det andre, men i all hovedsak er selve profilen (fordelingskurven) den samme begge årene.



Figur 3-2: Andel av trafikk (sum turer i perioden) fordelt på tiden 16-22

Klokkeslettet som er benyttet er starttidspunktet for turen. Denne kan avvike noe fra den oppsatte avgangstiden, men vår vurdering er at dette, har liten betydning. Vi har ikke vurdert i hvilken retning turen har foregått, fordi hovedfokus er variasjon i etterspørselen over tilbudets åpningstid. Det er visse variasjoner rutene i mellom. Dette er vist i vedlegg 1.

3.2.5 Passasjertall per tur

Selv om det eksakte passasjertallet per tur ikke er innrapportert er det mulig å regne seg fram dette.

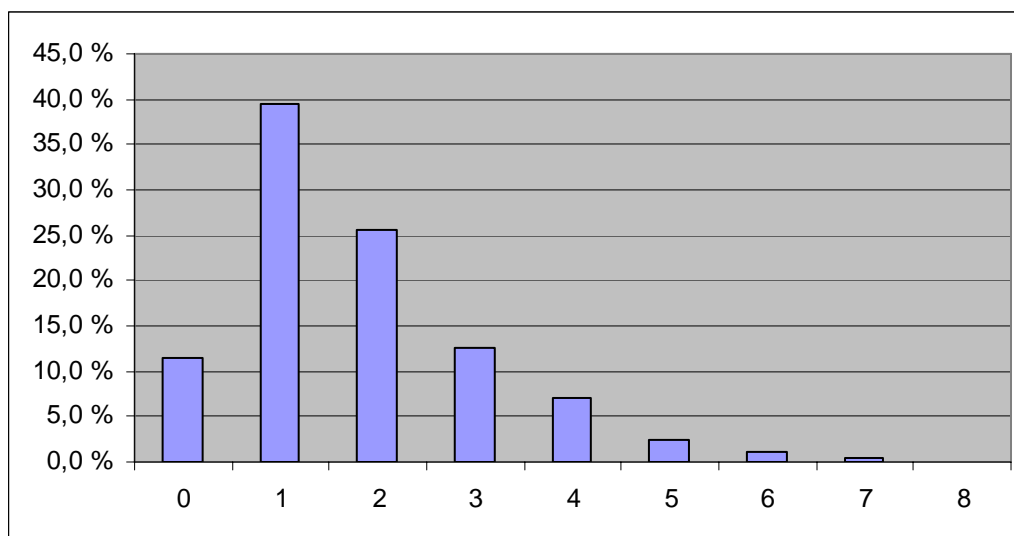
¹⁰ For rute 51 har vi benyttet voksen takst, da denne ruten, særlig siste avgang fra Brattvåg, har fungert som en arbeidsrute for Aker Yards.

Rutenr	Antall passasjerer per tur (0 = reisende med periodekort/ungdomskort)								
	0	1	2	3	4	5	6	7	8
45	28	176	136	96	59	20	7	3	1
46	26	215	106	36	18	4	1	2	
47	2	4	5	1	1	1			
48	36	72	85	40	23	10	5		
49	18	26	23	3			1		
50	42	45	18	8	3		1		
51	15	42	3						
Sum turer	167	580	376	184	104	35	15	5	1
Sum passasjerer	167	580	752	552	416	175	90	35	8

Tabell 4: Fordeling av antall passasjerer per tur per rute, 2005 og 2006 sammenlagt, beregnet ut fra sum betalt egenandel per tur delt på gjennomsnittstakst (barn) for strekningen

Tabell 4 viser hvordan antall passasjerer per tur fordeler seg på de enkelte rutene. Vi ser for eksempel at i rute 45 var det i 2005 og 2006 sammenlagt, i alt 28 turer med ”null” passasjerer (dvs. turer med 0 kroner i egenandel), 176 turer med 1 passasjer, 136 turer med 2 passasjerer osv. Tallene fremkommer ved å dele egenandelen (dvs. det som passasjerene betaler) med gjennomsnittlig takst for strekningen. Vi har valgt å benytte barnetakst, siden det overveiende antallet av brukere er barn og unge¹⁰, selv om det betyr at det kan være enkelte voksne passasjerer som vi da ikke har fanget opp.

Brukere med ungdomskort/periodekort er registrert med null i egenandel per tur, og når antall passasjerer ikke registreres er det vanskelig å beregne hvor mange passasjerer som faktisk bruker tilbudet. For turer som er registrert med null i egenandel er det antatt at det tilsvarer 1 passasjer, selv det kan være flere enn 1. Tilsvarende kan det i tillegg finnes reisende med periodekort/ungdomskort på turer der det er registrert egenandel (dvs. betalende passasjerer), uten at dette fremkommer av datagrunnlaget. Passasjertallet er derfor sannsynligvis høyere enn det som er rapportert inn.



Figur 3-3: Fordeling av antall passasjerer per tur, 0 = ungdomskort, dvs. ingen egenandel

1 og 2 passasjerer per tur utgjør i sum rundt 65 % av turene. Basert på tallene i tabell 3 og 4 kan det være et potensial for å øke passasjerbelegget, men det er snakk om små volumer, spredt bosetting og få avganger som kan tilsi at dette tilbudet per i dag allerede ligger på en minste hensiktsmessige avgangsfrekvens dersom tilbudet i det hele tatt skal opprettholdes – i tillegg til at tilbudet er en bestillingstransport. En kan derfor argumentere for at en økning i passasjerbelegg bør skje via mulig økt etterspørsel, og ikke kutt i tilbudet.

Gjennomsnittlig antall passasjerer per tur er 1,9.

3.2.6 Teoretisk tilbud og faktisk bruk

Tilbudet finnes mandag til fredag hele året, men med unntak av perioden medio juni til medio august. Vi kan derfor regne at tilbudet gis omtrent 215 av 365 dager i året. Tabellen nedenfor viser hvor mange unike dager ruten har vært i bruk. Oversikten tar ikke hensyn til om ruten har vært i bruk flere ganger per dag, det er kun telt antall unike dager for hver av rutene. Prosentandel er andel av 215 dager for hver av rutene. Vi kan lese ut av tabellen at rutene sett under ett har vært i bruk 188 av 215 dager i 2005 og 192 av 215 dager i 2006, dvs. at det er blitt kjørt en eller annen tur nesten hver dag i det tidsrommet tilbudet finnes. Ser man på hver rute for seg er for eksempel rute 45 brukt 146 dager i 2005 og 140 dager i 2006, mens rute 48 har gått opp fra 77 dager i 2005 til 108 dager i 2006.

Rute	45	46	47	48	49	50	51	Sum
Antall dager brukt (2005)	146	124	6	77	16	57	29	188
Andel dager brukt	68 %	58 %	3 %	36 %	7 %	27 %	13 %	87 %
Antall dager brukt (2006)	140	121	6	108	47	33	31	192
Andel dager brukt	65 %	56 %	3 %	50 %	22 %	15 %	14 %	89 %

Tabell 5: Antall dager den enkelte rute er i bruk Tilbudet er regnet som 215 dager som er utgangspunkt for prosentuering.

Noen ruter er tydelig mer brukt enn andre. Tabellen nedenfor viser gjennomsnittlig og maksimalt antall registrerte turer for samme dag (dato). Med tre avganger i hver retning per dag, kan det maksimalt bli 6 turer per rute, gjennomsnittet varierer mellom 1 og 1,8 turer per dag per rute, sammenlagt er det i snitt 3,9 turer per dag. Det er tydelig at rutene 45, 46 og 48 er mest brukt, noe vi allerede har konstatert.

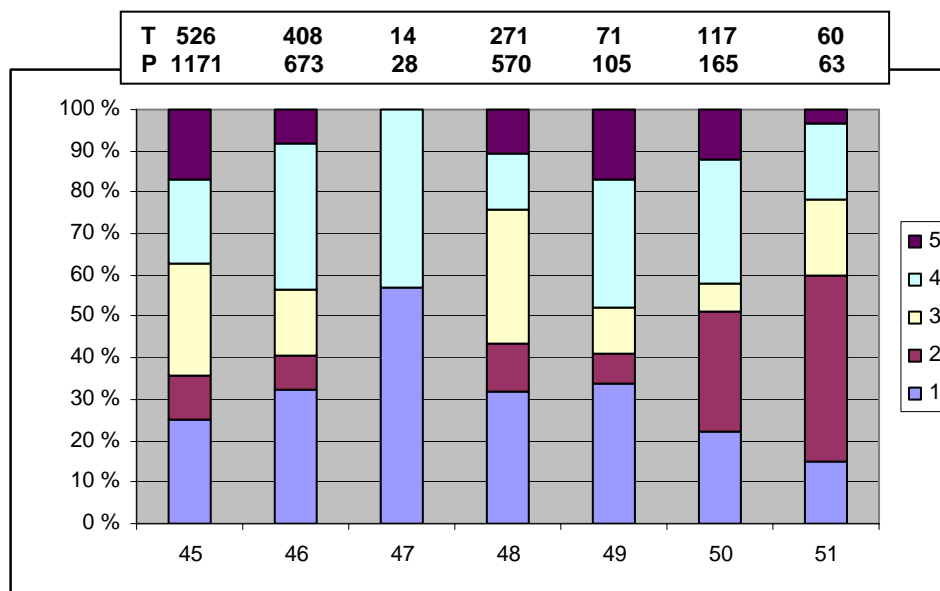
Rute	45	46	47	48	49	50	51	Alle
Turer per dag	1,8	1,7	1,2	1,5	1,1	1,3	1,0	3,9
Maks. turer per dag	5	4	2	5	2	2	1	12

Tabell 6: Antall turer per dag per rute

3.2.7 Antall turer per ukedag og rute

På samme måte som vi har sett på hvordan trafikken fordeler seg per rute og klokkeslett er det mulig å se hvilke ruter som er brukt hvilke dager. Uten inngående lokalkunnskap er det imidlertid vanskelig å vite om dette sammenfaller med aktivitetene i kommunen i tid eller sted. I forbindelse med oppstarten av prosjektet ble det gjennomført en grundig undersøkelse av aktiviteter, tid og sted og det er teoretisk mulig å sammenholde bruksdagene med hvilke dager det er hvilke

aktiviteter på hvilke steder, men uten at dette gir sikre konklusjoner, blant annet fordi det er 6 år siden undersøkelsen ble gjennomført.. Figurene kan likevel brukes til å planlegge rutetilbudet noe nærmere, selv om vi regner med at den lokale drosjenæringen har god oversikt på dette nivået. Vi kan for eksempel se at for rute 45 er mandag, tirsdag og onsdag dominerende bruksdager, mens rute 48 i hovedsak har mandag og onsdag, rute 51 derimot har tirsdag som sin hovedbruksdag.



Figur 3-4: Andel av ukedager per rute, 2005 og 2006 sammenlagt. 1-5 = mandag-fredag.

Antall turer (T) og antall passasjerer (P) er vist over søylene.

3.2.8 Bruk av tilbudet og befolkningsgrunnlag

Det kan være interessant å se bruken opp mot befolkningsgrunnlaget, dvs. primær-målgruppen barn og unge. Tabellen nedenfor viser antall barn og unge i aldersgruppen 6-20 år i 2005 i grunnkrets(e) som rutene trafikkerer, sett opp mot antall turer og antall passasjerer. Hensikten er å se om det forskjell i hyppighet og omfang av bruken av tilbudet eller om det er en lik andel av de unge i de ulike grunnkretsene som benytter seg av tilbudet.

Rute	45	46	47	48	49	50	51
Lengde på rute	8	18	9	18	15	20	18
Barn/Ungdom 6-20år	217	58	6	231	60	117	225
Passasjerer 2005	624	307	13	302	70	73	32
Turer 2005	264	202	7	115	18	76	29
Turtilbøyelighet ¹¹	2,9	5,2	2,2	1,3	1,2	0,6	0,1
Passasjerer 2006	551	361	19	285	21	97	70
Turer 2006	262	206	7	156	53	41	31
Turtilbøyelighet	2,5	6,2	3,1	1,2	0,4	0,8	0,31

Tabell 7: Antall barn og unge (2005) i grunnkrets(e) som rutene trafikkerer og antall turer/passasjerer samt turtilbøyelighet per rute.

¹¹ Antall turer (passasjerer) per barn/unge

Ingen konklusjoner kan trekkes her, men det er tydelig store variasjoner i bruken, uten at det ser ut til å være en direkte sammenheng mellom antall barn/unge som bor ved eller nær ruta, og bruken av ruta. Det er mest sannsynlig lokale årsaker til dette, dvs. hvor og når er det aktivitetene finner sted, og i hvilken grad har foreldre eller andre anledning til å kjøre barna til og fra aktiviteter, om barn/unge kommer dit de skal på egen hånd (sykkel/scooter) osv. Samtidig kan det være slik at noen aktivitetstilbud i de ulike bygdelagene som er mer populære enn andre aktiviteter i samme eller andre bygdelag.

Det er og noe vanskelig å si om lengden på ruta (dvs. avstanden fra ønsket aktivitet) har en innflytelse på bruken, selv om forholdet mellom rute 45 og 46, som begge går til Vatne fra hhv. Krogsetra og Vestre kan tyde på det. For de andre rutene er sammenhengen ikke like entydig.

3.3 Oppsummering

For alle rutene sammenlagt kjøres det omlag 4 turer hver dag, og det kjøres minst en tur på en eller annen rute så godt som hver dag. Passasjertallet er i underkant av 2 per tur. Bruken er spredt utover hele uka og utover hele ettermiddagen, med til dels store variasjoner rutene imellom, noe som kan tyde på at rutene hver for seg dekker særskilte transportbehov. Rammene for prosjektet tillater ikke en detaljert analyse av sammenhengen mellom bruken av transporttilbudet og hvilke aktiviteter som genererer disse transportene.

4 Sammenligning

Tilbudet om bestillingstransport er ikke unikt for Haram kommune og tilsvarende ordninger finnes gjennomgående i de fleste fylker, men dog helst som tilbringer-tjeneste til og fra buss og tog. Likevel er det i praksis ingen tilbud om bestillings-transport som har et så omfattende og direkte målrettet opplegg.

4.1 Bygderuta Favoritten

I oppstarten av Haramsprosjektet ble det vist til bygderuta Favoritten i Vest-Agder som det mest sammenlignbare tilbudet. Her finnes det i dag 7 ruter som betjener ulike kommuner. Ved siden av å være en tilbringertjeneste for aktiviteter for barn og unge er det også lagt inn et vilkår om at bygdene/bygdelagene skal ha tilgang til kommune- eller regionsenter to ganger per dag. Gjennomsnittlig refunderte kostnader i 2006 er 145 kroner per passasjer (tilsvarende 139 kroner i 2004-kroner).

I tillegg vurderes alle ruter som ikke er selvbærende med et tilskudd på 100 kroner per passasjer eller som har et gjennomsnittlig belegg 4-6 passasjerer per tur som potensielt nedleggingstruet når ruteopplegget evalueres.

4.2 Indre Namdal

Ordningen med bestillingstransport i Indre Namdal ble satt i gang i 2002. Dette er i all hovedsak en tilbringertjeneste til og fra Nordlandsbanen. Taksten er vanlig busstakst pluss 50%. I årene 2002-2005 var det i snitt kun 6 % av passasjerene som ikke var jernbanereisende. I samme periode var gjennomsnittlig tilskudd 255¹² kroner per passasjer, og gjennomsnittlig belegg var 1,8 passasjerer per tur.

4.3 Haramsprosjektet

Haramsprosjektet hadde i 2005 og 2006 sammenlagt et gjennomsnittlig belegg på 1,9 passasjerer per tur og hadde i 2006 et gjennomsnittlig tilskudd på 119 kroner per kjørt passasjer (målt i 2004-verdi).

Haramsprosjektet ligger således godt under de to andre prosjektene vi har valgt å sammenligne med. En av årsakene til dette er det i andre prosjektene finnes flere ruter opp mot 5 mil, mens gjennomsnittlig rutelengde for Haramsprosjektet er 15 km. Rute 45, som er den med desidert flest turer er for eksempel bare 8 km. Drosjetaksten øker normalt mye raskere med lengre avstand enn busstaksten, slik at en større andel lange reiser i de andre prosjektene fører til økte refusjonskostnader for bestillingstransportene der. Haramsprosjektet er gunstig fordi det hovedsakelig har korte reiser¹³.

¹² Justert til 2004-kroner

¹³ Eksempel: Forholdet busstakst/drosjetakst er 1:5 for en reise på 10km og 3:27 for en reise på 50km, dvs. at busstaksten er 3 ganger høyere for 50km enn for 10 km, mens drosjetaksten er 5 ganger høyere (her har vi brukt busstakster for Troms og drosjetakster for Tromsø, siden disse var lett tilgjengelig via internett).

5 Tilbakemeldinger fra nøkkelaktørene

5.1 Haram kommune

- Ruteopplegget/tider kom i stand etter en meget grundig kartlegging av hvor når det er aktiviteter. Det er i ettertid ikke kartlagt i hvilket omfang lag og foreninger har tilpasset seg rutetiden i etterkant, selv om det er et fåtall som har meldt tilbake at rutetidene ikke helt passer til aktivitetene.
- Bestillingsdrosjen er som en vanlig rutebuss, ikke en dør-til-dør transport, men sjåførene har likevel anledning til å fravike dette.
- Å opprettholde bestillingsdrosjen er ikke en uttalt politisk målsetting, men det er et politisk ønske om at det må satses på gode kollektivløsninger.
- Øyene er ikke omfattet per i dag, men dette bør vurderes, slik at bestillings-transporten i ruta som kjører forbi Skjeltene kan samordnes med eventuell transport videre på Lepsøya/Haramsøya.
- Ruteopplegget i dag er lite fleksibelt i forhold til å ivareta transportbehov ved spesielle arrangementer som konserter etc. Det savnes dermed tilbud i helgene og/eller senere avganger i forbindelse med spesielle kulturarrangementer. Særlig vil dette kunne styrke aktivitetene ved de to nye kulturhusene på Vatne og i Brattvåg.
- Kommunen kjenner til at enkelte ungdommer som ellers ville benyttet scooter foretrekker å heller bruke drosjen.
- Etableringen av kulturhus på Vatne og i Brattvåg forventes å øke reiseaktiviteten blant ungdom.
- I dag er målgruppen først og fremst ungdom, men rutene blir også brukt av arbeidsreisende, særlig om kvelden, fra Brattvåg til Vatne, noe som delvis henger sammen med den økte sysselsettingen ved Aker Yards. Burde tilbudet markedsføres mer aktivt blant bedriften i kommunen, slik at flere kan benytte seg av det?
- At tilbudet nå etter hvert også brukes av personer utenfor den egentlige målgruppen viser at tilbudet er godt etablert og oppleves som en normal bussrute.
- I og med at tilbudet nå er kjent og etablert og oppleves som forutsigbart, kan det ikke utelukkes at tilbudet også kan ha innvirkning på bosettings- og sysselsettingsmønsteret i kommunen uten at dette er forsøkt målt i dette prosjektet.

5.2 Fjord 1

- Fjord1 sin rolle har først og fremst vært planlegging av rutene og publisering av rutene i det vanlige ruteheftet. I tillegg kommer attesting av regningene fra Haram Taxi før disse sendes Møre og Romsdal fylke.
- Det fantes før Haramsprosjektet noen hovedruter med buss i kommunen. Dette er etablerte ruter som ikke ble endret i forbindelse med prosjektet, men bestillingsdrosjen ble et supplement og innmating til disse rutene.

- Bestillingdrosjen fungerer som en normal bussrute. Bestilling kan kun foretas per delstrekning. Dersom hele den ønskede turen består av flere delstrekninger må det bestilles transport for hver delstrekning.
- Bestilling må skje senest kl.17 samme dag. Fjord1 har ikke fått tilbakemeldinger som tyder på at brukerne opplever det som en ulempe at bestilling ikke kan skje tettere opp mot oppsatt avgangstid.

5.3 Haram Taxi

- Haramsprosjektet har ikke økt behovet for antall drosjeløyver i kommunen, eller utvide bilparken, men det er blitt mer å gjøre. Mens det tidligere var rolig på ettermiddag og kveld er det nå jevn pågang hele tiden. Tilbudet har dermed bidratt til å bedre kapasitetsutnyttelsen, og kanskje gjort det øvrige drosjetilbudet i kommunen mer robust.
- Avgangstidene på de forskjellige ruten ligger svært nær hverandre. Ved å justere disse noe vil én bil kunne betjene flere ruter etter hverandre i stedet for binde opp flere biler til flere ruter samtidig.
- Tilbakemeldingene er jevnt over svært positive. Det er mange som sier at de ikke vet hvordan de skulle ha kommet til/fra aktiviteter og/eller besøk uten dette tilbudet.
- ”Heim for ein 50-lapp” er svært lite brukt.
- Det er lite matetrafikk til og fra busser til og fra Ålesund. Trafikken holder seg stort sett til den lokale ruta og går heller ikke over på noen av de andre rutene.

5.4 Møre og Romsdal fylke

- Prosjektet har hatt litt varierende oppfølging siden starten, noe som skyldes at flere saksbehandlere har vært involvert. Denne manglende kontinuiteten har ført til at prosjektet har levd sitt eget liv, uten at dette nødvendigvis har påvirket prosjektet i negativ retning. Imidlertid kan dette være årsaken til at noe av den formelle dokumentasjonen ikke har kunnet fremskaffes.
- Det er ikke avtalt noe produksjonsmål, utover det som ligger i rammebevilgningen.
- Prosjektet skulle også forsøke å samordne andre transportbehov enn den primære målgruppen, for eksempel syketransport, men dette har ikke skjedd.¹⁴

¹⁴ I samtaler med tidligere fylkestrygdekontoret (nå NAV) kom det fram at fylkestrygdekontoret administrerte ordningen med syketransport ved prosjektoppstart, men dette ansvaret nå er overført til helseforetakene. Manglende oppfølging av samordningsmuligheter kan ligge både her og i det faktum at Møre og Romsdal fylke skiftet saksbehandler flere ganger.

6 Referanser

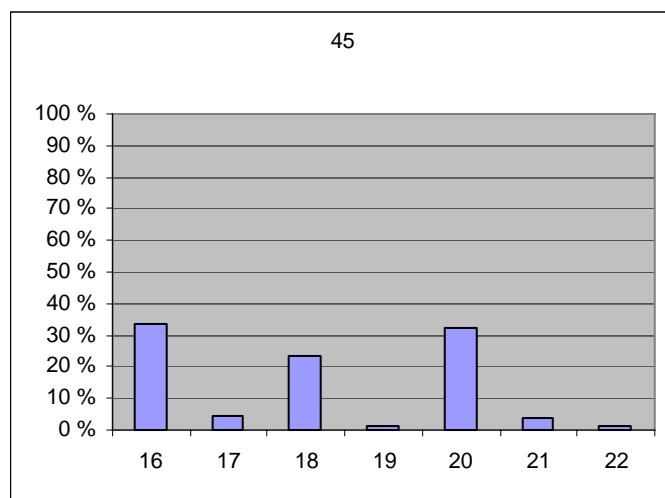
1. Frøysadal, Edvin (2000) Hovederfaringer fra tiltakspakker for kollektivtransport i distriktene. TØI rapport 494/2000
2. Frøysadal, Edvin; Norheim, Bård (2000) Ny kollektivtransport på landsbygda. TØI Rapport 478/2000
3. Møre og Romsdal fylke (2007) Vederlag til ulike samferdselsformål. Budsjettjustering 2007. *Sak Sa 1/07 A*
4. Ruteheftet for 2006-2007, Fjord1 Buss Møre
5. Prosjektdokumentasjon overlevert fra Møre og Romsdal fylke, herunder. "Kartlegging av transportbehov og transporttilbud i Haram kommune hausten 2001"

7 Vedlegg

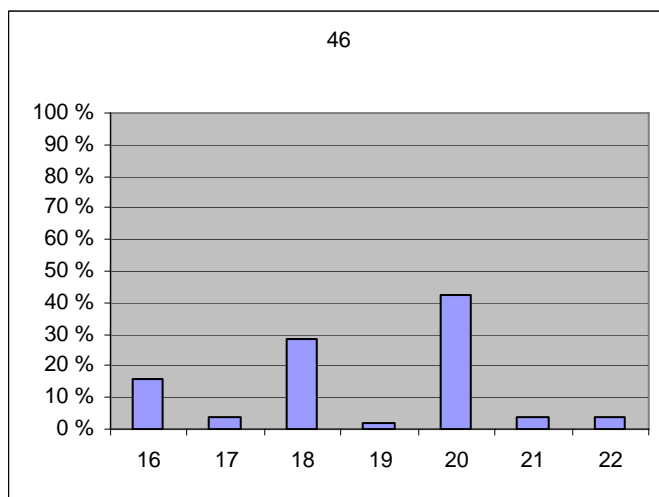
7.1 Døgnprofil for hver av rutene

Nedenfor har vi satt opp detaljert døgnprofil for hver av rutene. Merkbare forskjeller er til stede, men uten lokalkunnskap er det vanskelig å trekke konkrete konklusjoner. Det er likevel interessant å legge merke til at hver av rutene har en egen profil. Noen av rutene har også svært liten trafikk, noe som gjør tallene vanskelige å tolke. Dette gjelder særlig rute 47.

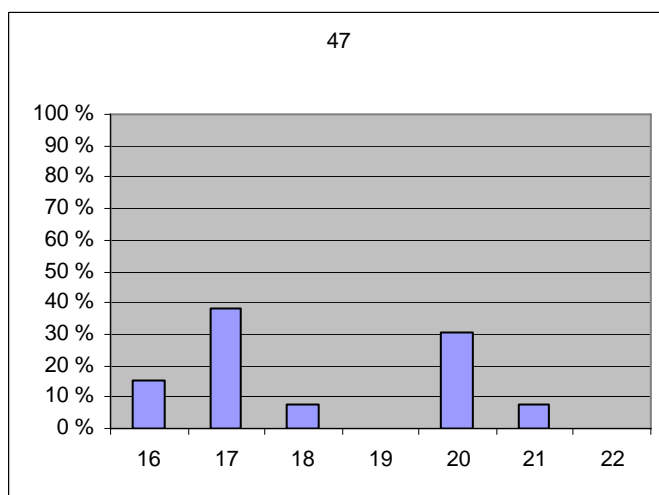
For eksempel, for rute 45 kan det ses av de 526 turene som er gjennomført i 2005-2006, så er i overkant av 30% gjennomført mellom klokken 20 og 21, dvs. at turen i statistikkgrunnlaget er oppført med et starttidspunkt mellom klokken 20 og 21. Etter ruteplanen er dette da enten turer fra Krossetra i retning Vatne (og ev. videre med buss til Brattvåg) eller motsatt, fra Vatne til Krossetra, siden begge retninger har avgang etter klokken 20, men før 21. Det er lite trafikk mellom klokken 21 og 22 (dette er siste avgang fra Brattvåg i retning Vatne og Krossetra, og noe mindre etter klokken 22 (dette er mest sannsynlig påstigende fra Vatne mot Krossetra (planlagt avgang er klokken 2155)). Figurene må derfor leses opp mot rutetabellen for de enkelte strekningene, men med visse forbehold, fordi det kan være vanskelig å fastslå hvilken retning turen går i ut fra det statistikkgrunnlaget som foreligger. For eksempel, i rute 45, er det satt opp en avgang fra Vatne i retning Krossetra klokken 1805 og en avgang fra Krossetra i retning Vatne klokken 1815. Dersom vi statistikkgrunnlaget så har en tur i rute 45 med starttidspunkt klokken 1810, så kan dette enten være en forsinket avgang fra Vatne eller en muligens også en tidlig avgang fra Krossetra. Slik statistikkgrunnlaget er utformet er det enkelte ganger umulig å skille retningene fra hverandre, og vi har derfor valgt å se trafikken under ett, uavhengig av retning. For hver av figurene har vi også tatt med sum gjennomførte turer i perioden, for å vise antall observasjoner profilene bygger på.



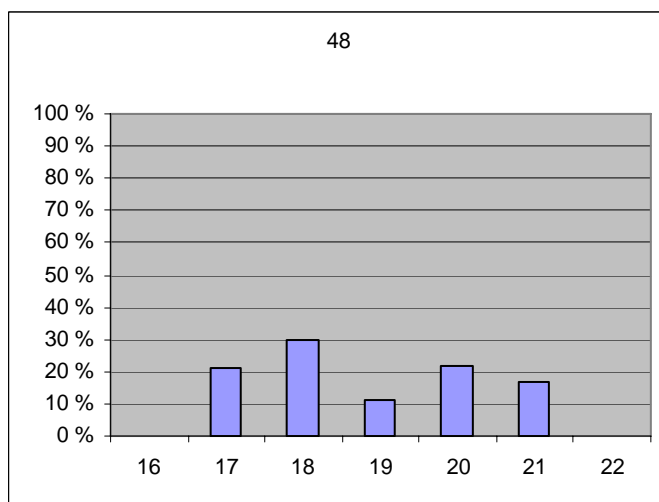
Figur 7-1: Andel av trafikk (sum turer i perioden 2005 -2006) fordelt på tiden 16-22, rute 45. Sum turer i perioden: 526.



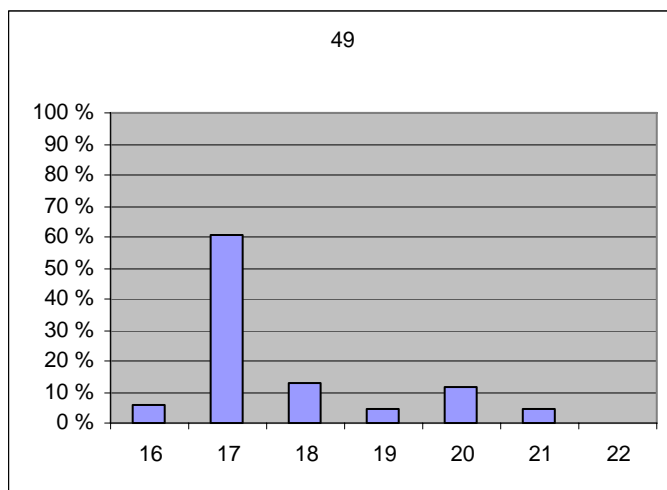
Figur 7-2: Andel av trafikk (sum turer i perioden 2005 -2006) fordelt på tiden 16-22, rute 46. Sum turer i perioden: 408.



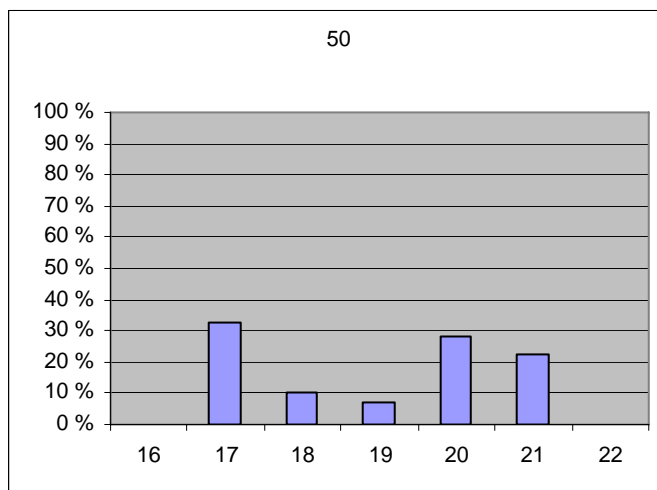
Figur 7-3: Andel av trafikk (sum turer i perioden 2005 -2006) fordelt på tiden 16-22, rute 47. Sum turer i perioden: 14.



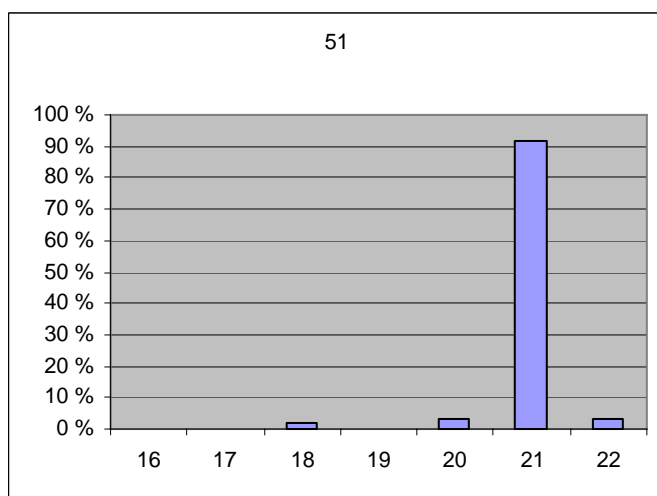
Figur 7-4: Andel av trafikk (sum turer i perioden 2005 -2006) fordelt på tiden 16-22, rute 48. Sum turer i perioden: 271.



Figur 7-5: Andel av trafikk (sum turer i perioden 2005 -2006) fordelt på tiden 16-22, rute 49. Sum turer i perioden: 69.



Figur 7-6: Andel av trafikk (sum turer i perioden 2005 -2006) fordelt på tiden 16-22, rute 50. Sum turer i perioden: 117.



Figur 7-7: Andel av trafikk (sum turer i perioden 2005 -2006) fordelt på tiden 16-22, rute 51. Sum turer i perioden: 60.

7.2 Datagrunnlag

Figuren nedenfor viser datagrunnlaget for 2005 og 2006, der alle turer er registrert med rutenummer, start- og sluttid, taxinummer, pris, passasjerenes egenandel, og fylkets refusjonsbeløp.

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	RUTE NR	DATO	START	SLUTT	TAXI NR	TAXIPRIS	EGE ANDEL	BELØP
2	50	04.01.2005	17:58:00	18:12:00	T122	251,00	0,00	251,00
3	50	04.01.2005	21:39:00	21:53:00	T122	253,00	0,00	253,00
4	45	05.01.2005	16:49:00	17:00:00	T127	105,00	40,00	65,00
5	45	05.01.2005	20:09:00	20:19:00	T392	111,00	30,00	81,00
6	48	05.01.2005	18:02:00	18:21:00	T392	305,00	48,00	257,00
7	48	05.01.2005	18:07:00	18:31:00	T127	341,00	64,00	277,00
8	48	05.01.2005	20:06:00	20:27:00	T566	306,00	48,00	258,00
9	48	05.01.2005	20:11:00	20:31:00	T127	297,00	32,00	265,00
10	45	06.01.2005	16:52:00	17:02:00	T127	94,00	10,00	84,00
11	45	06.01.2005	18:12:00	18:26:00	T392	163,00	30,00	133,00
12	45	06.01.2005	20:13:00	20:23:00	T392	151,00	20,00	131,00
13	46	06.01.2005	18:24:00	18:45:00	T565	323,00	28,00	295,00
14	46	06.01.2005	20:02:00	20:09:00	T392	103,00	22,00	81,00
15	46	06.01.2005	21:58:00	22:18:00	T565	325,00	28,00	297,00
16	48	06.01.2005	21:16:00	21:33:00	T566	383,00	16,00	367,00
17	50	06.01.2005	17:53:00	18:15:00	T566	357,00	16,00	341,00
18	46	07.01.2005	18:10:00	18:27:00	T392	294,00	28,00	266,00

Figur 7-8: Utsnitt av datagrunnlag for 2005 og 2006. For 2003 og 2004 finnes ikke tilsvarende.