

**Rutegående transport til Sauda Produkter
A/S - Evaluering prosjekt nr. 11-049**

RF-1998/246

Vår referanse: 727/836001	Forfatter: Christin Berg	Versjonsnr. / dato: Vers. 3 / 15. 10 98
Ant. sider: 12	Faglig kvalitetssikrer: Gottfried Heinzerling	Gradering: Åpen
ISBN: 82-7220-938-1	Oppdragsgiver: Suldal Billag A/S	åpen fra (dato): 15. 10 98
	Prosjekttittel: Rutegående transport til Sauda Produkter A/S - Evaluering prosjekt nr. 11-049	

Emne:

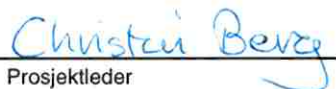
Evaluering av forsøksordning med bussrutetilbud for arbeidstakere ved en vernet bedrift.

Suldal Billag A/S fikk i 1996 midler til å prøve ut et tilrettelagt transporttilbud for arbeidstakere ved bedriften Sauda Produkter A/S i Suldal. Sauda Produkter A/S er en vernet bedrift for yrkedshemmede. I rapporten gis en evaluering av forsøksordningen.

Emne-ord:

Samferdsel, transport, yrkeshemmet, funksjonshemmet

RF - Rogalandforskning er sertifisert etter et kvalitetssystem basert på NS - EN ISO 9001



Prosjektleder
Christin Berg



for RF - Miljø og næringsutvikling
Kåre Netland

Innhold

Sammendrag	i
1 INNLEDNING	1
2 UTGANGSPUNKT OG FORMÅL MED PROSJEKTET	2
3 UNDERSØKELSESOPPLEGG	4
4 BESKRIVELSE AV DET TILPASSEDE RUTETILBUDET	5
5 ULIKE ERFARINGER MED RUTETILBUDET	6
6 KONKLUSJON	11
REFERANSER	13

Sammendrag

I forbindelse med regjeringens bevilgninger knyttet til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport, ble det bl.a. i 1996 og 1997 gitt mulighet til å søke om midler til utviklingsprosjekter vedrørende transport tilrettelagt for funksjonshemmede (statsbudsjettet kapittel 1301 post 70). Landets fylkeskommuner ble invitert til å formidle søknader om tilskudd.

Suldal Billag A/S formulerte, i samarbeid med Rogaland fylkeskommune, ett av prosjektene som fikk tilsagn om støtte 1996. Selskapet Suldal Billag A/S fikk videre tildelt midler til å videreføre prosjektet i 1997. Formålet med tiltaket har vært **å gi et utvidet og tilrettelagt transporttilbud for funksjonshemmede i forbindelse med arbeid ved bedriften Sauda Produkter A/S.**

På grunnlag av kvalitative intervjuer og foreliggende skriftlig dokumentasjon, har RF - Rogalandforskning på vegne av Suldal Billag A/S evaluert forsøksordningen.

Det konkluderes med at følgende punkter må ansees som sentrale for vellykketheten av forsøksordningen med etablering av bussruten:

- Busselskapet får utnyttet ledig kapasitet i eksisterende rutetilbud gjennom å kombinere bussruten med skoleruten. Marginalkostnaden tilsvarer i grove trekk kostnaden for antall kjørte kilometer i drivstoff og slitasje på materiell.
- Tidsbruk og avstand/kjørelengde er sentralt for driftskostnadene for ruten. Suldal Billag A/S regner med en gjennomsnittlig total kjørelengde pr. dag på ca 55 km, som utføres i løpet av en time om morgenen og en time om ettermiddagen.
- Antall brukere av busstilbudet avgjør billettinntektene. For å sikre en minimumsinntekt, har Suldal Billag A/S og Sauda Produkter A/S avtalt at busselskapet minimum mottar billettinntekt for 5 passasjerer. Sauda Produkter A/S betaler mellomlegget.

Følgene av å etablere et rutetilbud av denne typen gir resultater ut over det rent driftsmessige for rutebilselskapet. Det argumenteres med at tilbudet bidrar til fleksibilitet og reduserte kostnader for brukere som er avhengig av spesialtransport. Den kollektive ordningen arbeidsbuss innebærer, gir i dette tilfellet også lavere kostnader for samfunnet enn individuell spesialtransport med drosje.

1 Innledning

Integrasjon av funksjonshemmede i transportsystemet er formulert som et viktig samferdselspolitisk mål, samtidig som tilbudet kan suppleres med spesielle løsninger der dette er nødvendig. Integrasjon vil si at ordinære transportsystemer legges til rette for personer som er forflyttingshemmet eller mobilitetshemmet¹ i forhold til bruk av transportsystemet. (jfr. "Handlingsplan for funksjonshemmede på samferdselssektoren").

I tråd med ansvarsfordelingen er fylkeskommunen tildelt oppgaven med å administrere bevilgninger og legge til rette for et helhetlig og rasjonelt kollektivt transportsystem i fylket, tilpasset lokale forhold og brukergrupper.

I forbindelse med regjeringens bevilgninger knyttet til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport, ble det bl.a. i 1996 og 1997 gitt mulighet til å søke om midler til utviklingsprosjekter vedrørende transport tilrettelagt for funksjonshemmede (statsbudsjettet kapittel 1301 post 70). Landets fylkeskommuner ble invitert til å formidle søknader om tilskudd.

Suldal Billag A/S formulerte, i samarbeid med Rogaland fylkeskommune, ett av prosjektene som fikk tilsagn om støtte 1996. Selskapet Suldal Billag A/S fikk videre tildelt midler til å videreføre prosjektet i 1997. Formålet med tiltaket har vært **å gi et utvidet og tilrettelagt transporttilbud for funksjonshemmede i forbindelse med arbeid ved bedriften Sauda Produkter A/S.**

RF - Rogalandsforskning har fått i oppdrag å evaluere prosjektet på vegne av Suldal Billag A/S med sikte på å dokumentere erfaringer som er gjort og de resultater som etableringen av et tilpasset rutetilbud av denne typen har gitt. Det finnes flere bedrifter av liknende type som Sauda Produkter i Rogaland, det er derfor relevant å evaluere prosjektet med tanke på justeringer og utprøving av liknende tiltak i andre kommuner.

Rutetilbudet startet opp 01.01.97. Denne evalueringen knytter seg formelt sett til første driftsår, men behandler erfaringer som er gjort fram til juni 1998.

Etter en kort redegjørelse for utgangspunktet og hensikten med prosjektet, går vi inn på måten vi metodisk har valgt å utføre evalueringen på. Vi gjør så rede for hva det konkrete rutetilbudet består i. Videre drøfter vi tilpasninger som er foretatt og hvordan bussruten fungerer i praksis ut fra ulikt ståsted, henholdsvis Suldal Billag A/S, Sauda Produkter A/S og brukere av tilbudet. I forbindelse med konklusjonene vil vi trekke fram erfaringene som er høstet i løpet av busstilbudets prøveperiode og prosjektets overføringsmuligheter.

¹ Når det gjelder funksjonshemming knyttet til transport, bør dette begrepet nyanseres noe. Det kan for eksempel være slik at grupper av personer som har synlige funksjonshemninger har få problemer med å benytte ordinære transportmuligheter, mens grupper av personer som ikke er funksjonshemmet slik en til vanlig benytter begrepet, kan ha vanskelig for å benytte seg av ordinære transporttilbud. I handlingsplanen for funksjonshemmede legger en til grunn begrepene forflyttingshemning eller mobilitetshemming snarere enn funksjonshemming i diskusjoner om tilrettelegging og tilpassning av transporttilbudet for sist nevnte gruppe av trafikkanter. (jfr. Samferdselsdepartementet 1997).

2 Utgangspunkt og formål med prosjektet

Utgangspunkt for tiltaket er etablering av tilrettelagt transport til og fra bedriften Sauda Produkter A/S. Bedriften ligger i Sauda kommune, i tilknytning til et næringsområde i Saudasjøen, jfr. kart. Sauda kommune ligger nord i Rogaland fylke, og hadde 5416 innbyggere per 01.01.98.



Fig. 1: Bedriften Sauda Produkter ligger i tilknytning til et næringsområde i Saudasjøen. (Kart: Statens Kartverks fylkeskartserie)

Sauda Produkter A/S er en vernet bedrift, som tilbyr arbeid til personer som av ulike årsaker ikke kan inneha vanlig arbeid. Flere av arbeidstakerne har spesielle behov knyttet til det å komme seg til og fra jobb, dvs behov for spesialtransport. Pr. i dag er det ti personer som har tilbud om å benytte arbeidsbussen. Bedriften søker imidlertid om å utvide virksomheten dette betyr at behovet for tilpasset transport kan øke.

For å kunne gi et rutetilbud der gruppen forflytnings- eller mobilitetshemmede arbeidstakere får et integrert transporttilbud i transportsystemet, vil det være nødvendig at busselskapet tilpasser eller utvider det gjeldende rutetilbudet. Siktemålet med Suldal Billags' prosjekt er å forberede, etablere og drive et rutetilbud for arbeidstakere ved Sauda Produkter A/S. Etablering av et tilpasset tilbud til denne bedriften, skal i følge

søknaden, benyttes som utgangspunkt for å få til et bedre transporttilbud for funksjonshemmede i forbindelse med arbeid og utdanning. I tillegg kan rutetilbudet gi en rasjonaliseringsgevinst og innsparing i kostnader gjennom å legge til rette for en felles transportløsning for brukere av spesialtransport

Prosjektet fikk i 1996 støtte til utvikling og drift i ett år, og i 1997 til videreutvikling av prosjektet og forsøkesperioden med ett år. Rutetilbudet ble formelt satt i gang 01.01.97. De budsjetterte kostnadene i henhold til søknaden i 1996 og 1997, var som følger:

Budsjett	23/10-96	21/1-97
Forberedende arbeid	30000	
Markedsføring/informasjon	35000	15000
Tilrettelegging/justering av materiell	15000	25000
Evaluering	20000	25000
Administrasjon	35000	35000
Drift 12 måneder	117000	120000
Diverse	20000	16000
Sum	272000	236000
Inntekt	17000	22000
Støttebeløp	127500	107000

Støttebeløpet utgjorde 50% av de budsjetterte nettokostnadene, henholdsvis 127.500 kr i 1996 og 107.000 kr i 1997.

3 Undersøkelsesopplegg

Hovedmålet med evalueringen er å dokumentere erfaringer og resultater med etablering av en tilpasset bussrute til og fra jobb for brukere med forflytnings- eller mobilitetshemming.

Med et begrenset antall brukere er det naturlig å benytte et metodisk opplegg av kvalitativ art. I tillegg til bruk av skriftlig materiale som forelå i tilknytning til prosjektet, ble det foretatt intervjuer med Jon Ove Mehus (avd. leder) i Suldal Billag A/S og Torfinn Opheim (daglig leder) i Sauda Produkter A/S. Videre ble det gjennomført gruppeintervju der fem brukere av busstilbudet var til stede. Datainnsamlingen ble foretatt i Sauda i juni 1998.

Intervjuene forløp som samtaler med utgangspunkt i en liste over relevante tema eller spørsmål som vi ønsket å få belyst. Et fleksibelt opplegg som dette gav mulighet til å tilpasse spørsmålene til situasjonen, og forfølge andre relevante tema/perspektiver som kom fram underveis i samtalen. Intervjuene foregikk i lokalet til Suldal Billag A/S og Sauda Produkter A/S.

Jon Ove Mehus tok intervjueren med på en befaringskjøring av kjøreruten. Han forklarte underveis hvordan kjøreruten fungerte i praksis, med begrunnelser for veivalg og rekkefølge i henting av ulike passasjerer. Han gjorde også rede for tilpasninger som foretas knyttet til enkelt passasjerer, værforhold, ulike årstider osv. Intervjueren fikk også være med på "dagens" busstur hjem fra jobb.

Som beskrivelsene over viser ble det lagt opp til et svært fleksibelt opplegg for undersøkelsen. En viktig fordel med en slik måte å angripe problemstillingen på er at den gir muligheter for justeringer underveis i undersøkelsen. Ulike måter å innhente informasjon på, slik vi har gjort her, bidrar også til å belyse temaet fra ulike sider og fra ulikt ståsted, noe som gir et bredere materiale å konkludere ut fra. Ulemper med undersøkelsesopplegget kan være at det er vanskelig å trekke klare og mer allmenngyldige konklusjoner.

4 Beskrivelse av det tilpassede rutetilbudet

Det konkrete busstilbudet arter seg for tiden slik at ti arbeidstakere ved Sauda Produkter A/S blir tilbudt henting på hjemstedet av en av Suldal Billags minibusser og kjørt på jobb til klokken 8.30. Passasjerene gir beskjed på forhånd om de ønsker å være med bussen eller ikke. I løpet av bussruten hentes passasjerene i tråd med en kjøreplan. Etter endt arbeidstid, 14.30, henter bussen arbeidstakere som ønsker å være med, og kjører dem hjem. Rutens kjørelengden varierer noe i forhold til hvilke og hvor mange passasjerer som ønsker å være med. Suldal Billag A/S har imidlertid budsjettert med ca 55 km pr. dag (1300 km i året fordelt på 48 uker).

Passasjerene på bussen betaler vanlig busstakst. Det noteres hvem som benytter bussen hver dag, og betalingen skjer via Sauda Produkter A/S som foretar månedlige oppgjør med Suldal Billag A/S. For å opprettholde et stabilt rutetilbud har rutebilselskapet stilt krav at det minimum blir betalt for 5 passasjerer. Bedriftene har inngått en avtale om at dagene det ikke er nok passasjerer dekker Sauda Produkter A/S mellomlegget for resterende bussbilletter.

Suldal Billag A/S kan kombinere ruten til Sauda Produkter A/S med skoletransporten. Dette var en sentral forutsetning for etablering av bussruten fra Suldal Billags side. På grunn av skoletransporten hadde busselskapet nødvendig kjøretøy tilgjengelig samt ledig sjåførkapasitet som følge av bussjåførenes oppmøtetider og bestemmelser om godtgjørelser. Det vil si at en sjåførene minimum får betalt for to timer. I praksis organiserer Suldal Billag A/S rutene slik at sjåføren først kjører skoleruten, deretter kjøres ruten til Sauda Produkter A/S.

Det er to busser som benyttes på ruten, begge er tilpasset rullestolbrukere.

5 Ulike erfaringer med rutetilbudet

I det følgende gjengis i hovedtrekk erfaringer knyttet til rutetilbudet, med grunnlag i de kvalitative samtalen som ble foretatt. Vi ser først på erfaringene ut fra Suldal Billags siktepunkt, deretter Sauda Produkter A/S og til slutt ser vi på brukernes erfaringer med busstilbudet.

Suldal Billag A/S

I følge avd. leder J.O. Mehus, har Suldal Billag A/S, helt siden bedriften kjøpte opp det lokale busselskapet, sett at det var behov for en bedre løsning for transporten av arbeidstakere til bedriften Sauda Produkter A/S, enn den vanlige rutebussen. Så snart Suldal Billag A/S fikk tilsagn om støtte til etableringen av rutetilbudet, ble det praktiske forarbeidet med etableringen av bussruten satt i gang.

Utarbeidelsen av kjøreplanen var i følge Mehus sentral. Den skulle både tilpasses bedriftens arbeidstider, skoleruten, brukere og geografi. For å unngå ekstra lønnsutgifter måtte skoleruten og ruten til Sauda Produkter A/S gjennomføres innen to timer. Planlegging og tilpasning av bussruten framstiller Mehus som at gikk veldig greit, de "hoppet i det" i følge ham. Kun få justeringer av kjøreruten var nødvendig. Arbeidstiden ved Sauda Produkter A/S ble også tilpasset slik at sjåføren kunne kjøre skoleelevene først. En slik fleksibilitet er avgjørende for å kunne kombinere rutetilbud og utnytte personell og materiell.

Da enkelte av brukerne av busstilbudet er avhengige av rullestol eller har vanskelig for å gå, er det nødvendig med en buss som kan transportere både vanlige passasjerer og rullestolbrukere. Busselskapet hadde imidlertid nødvendig kjøremateriell tilgjengelig som følge av behov i forbindelse med skoleskyssen selskapet yter.

Mehus legger vekt på at det å kunne utnytte det å kjøre skoleruten først og bussruten til Sauda Produkter A/S etterpå, har vært avgjørende for etableringen av ruten til Sauda Produkter A/S, fordi dette gjør at busselskapet både får utnyttet materiell og sjåfør til bussen innenfor sjåførens oppmøtetid.

Et annet forhold som Mehus tillegger vekt i forbindelse med rutedriften er at avstandene er korte i Sauda. Avstandene er sentrale både i forhold til tidsbruk og antall kjørekilometer, noe som igjen påvirker lønnsomheten av rutedriften.

Før opprettelsen av den tilpassede bussruten til Sauda Produkter A/S foretok Suldal Billag A/S en avstikker ned til Sauda Produkter A/S med rutebussen på en avgang om morgenen og en om ettermiddagen. Dette har fungert godt for mange av arbeidstakerne, men for passasjerer som er avhengig av rullestol vil en videreføring av et slikt tilbud kreve tilpasninger både i form av materiell, holdeplasser og rutebussens kjøreplan.

Med en tilpasset bussrute for arbeidstakerne ved Sauda Produkter A/S kan busselskapet gi en stabil rute og et god brukertilpasset tilbud i forhold til rullestolbruk, tidsbruk, henting osv. Den vanlige rutebussen kan i tillegg ved en slik løsning avvikles tidsmessig mer effektivt, først og fremst ved at den ikke trenger å foreta en avstikker til Sauda Produkter A/S.

Mehus har erfart at brukerne av rutetilbudet til Sauda Produkter A/S setter pris på stabilitet i tilbudet, som at bussen kommer til fast tid, at brukerne kjenner bussjåføren, rutiner osv. Suldal Billag A/S forsøker derfor, i den grad det er mulig, å sette samme sjåfør på ruten hver dag, slik at det blir minst mulig endringer i rutiner og for å skape trygghet og tillit til bussjåføren.

Suldal Billag A/S gir uttrykk for å være svært fornøyd med den tilpassede bussruten til Sauda Produkter A/S, både som følge av at ruten bidrar til effektiv utnyttelse av materiell og personell og at den vanlige rutebussen blir mindre utsatt for forsinkelser og spesielløsninger for enkeltpassasjerer. I tillegg kan selskapet bidra til en god og tilpasset transportløsning for arbeidstakere ved Sauda Produkter A/S.

Regnskap 1997

Inntekter	
48 driftsuker * 5 dager * 5 passasjerer * 18 kr (t/r)	21.693
Sum inntekter	21.693
Utgifter	
Planlegging/markedsføring/informasjon	60.000
Tilrettelegging av materiell	25.000
Kjøp mobiltelefon	3.600
Drift 960 t, 13000 km	115.600
Administrasjonsutgifter/div.utgifter	30.000
Sum utgifter²	234.200
Underskudd	212.507

Sauda Produkter A/S

I følge daglig leder i Sauda Produkter A/S, Torfinn Opheim, ser bedriften svært positivt på opprettelsen av rutetilbudet. For det først er det lagt opp slik at det er et fleksibelt tilbud for brukeren, samtidig som det er en fleksibel løsning for bedriften. Arbeidstakere som benytter rutetilbudet begynner på jobb 8.30 og slutter 14.30.

Videre gjør busstilbudet arbeidstakerne mer selvstendige og mindre avhengig av familie, venner eller drosje. For arbeidstakere som er avhengige av spesialtransport, som rullestolbrukerne, vil det ifølge Opheim "være lite poeng i å jobbe dersom en måtte ta drosje", da en inntekt på 12 kr i timen knapt dekker egenandelen på transporten. Med andre ord kan en si at det bør være rimelig å få en viss andel lønn utbetalt for arbeidet en utfører til tross for at andre forhold ved jobben kan være viktigere for arbeidstakerne.

² Sum rene utgifter ved driften av ruten uten utgifter til administrasjon, informasjon, tilrettelegging osv

Alternativt kan bedriften selv sørge for transport for arbeidstakerne. Dette vil imidlertid kreve investeringer knyttet til materiell og kostnader med å leie inn sjåfør og med organisering av transporten. I følge Opheim vil kostnadene ved ordning i tillegg, på grunn av gjeldene regelverk, bli regnet som lønn for arbeidstakerne. Dette vil skape forskjeller i utbetalt lønn ut fra om arbeidstakeren har behov for transport til jobb eller ikke. Slik Opheim uttrykker seg legger han vekt på at bedriften skal kunne gi arbeidstrening tilpasset arbeidstakerens funksjon og evne, med ellers like betingelser. Han anser det derfor som negativt dersom forhold som transport til og fra jobb skal føre til store forskjeller i utbetalt lønn.

Opheim framhever at han så langt har gode erfaringer med Suldal Billag A/S. Han oppfatter bedriften som velvillig og at den forsøker å legge forholdene til rette for gode løsninger for brukeren. Det at de ansatte selv gjør avtale med bussjåføren om hvilke dager de ønsker å bli hentet, gjør dem selvstendige, samtidig behøver ikke bedriften å bry seg. Som en praktisk løsning for brukerne foretar bedriften oppgjøret med Suldal Billag A/S hver måneden. Summen trekkes fra brukerens lønn.

Suldal Billag A/S har i følge Opheim også stilt seg velvillige til å justere tilbudet, for eksempel blir det tilpasset slik at bussjåføren har ferie når de brukerne som er mest avhengig av busstilbudet har ferie. Justeringene i arbeidstiden, som ble foretatt for å tilpasse arbeidsbussen til skoleruten, var ikke problematisk for bedriften i følge Opheim. Noen av arbeidstakerne har behov for god tid om morgenen slik at det passer at arbeidsbussen kjører etter skoleruten er ferdig.

Bussruten fungerer i følge Opheim som en fleksibel og hensiktsmessig løsning for bedriften, dersom ruten skulle forsvinne er det imidlertid brukerne det først og fremst vil gå utover.

Brukerene av rutetilbudet

I samtale med fem brukere av rutetilbudet kommer det fram at det varierer om de tar bussen eller ikke. Enkelte benytter for eksempel sykkel om sommeren. En informant kjører gjerne bil de deler av året det ikke er mørkt eller glatt. De som i følge informantene stort sett bare benytter bussruten til å komme seg til og fra arbeid, er de arbeidstakerne som benytter rullestol eller har vanskelig for å gå.

Begrunnelsen for etableringen av rutetilbudet sett fra brukernes ståsted er at enkelte alltid må benytte bussen for å komme seg på jobb - de som er avhengige av rullestol. De andre får også "lov" å benytte seg av ruten. Samtalen med Opheim tyder imidlertid på at bussen har bidratt til at også andre er blitt mer selvstendige fra familie og nære omgivelser, arbeidstakere med andre former for mobilitets- eller forflytningshemning enn som følge av fysisk funksjonshemning. For enkelte arbeidstakere kan det også være slik at familien ikke tør å la arbeidstakeren komme seg på jobb selv. Bussruten skaper da den nødvendig tryggheten brukeren trenger. De benytter buss til å komme seg til og fra jobb, slik som andre gjør. Dette innebærer en form for likestilling i forhold til andre grupper i samfunnet ved at de gis et transporttilbud som alternativ og dermed valgmuligheter.

Brukerne forteller at de som regel blir hentet i en viss rekkefølge. De som trenger lengst tid med å komme seg inn på bussen, blir hentet først på vei til jobb og satt sist av på vei fra jobb. Dette reduserer ventetiden for de andre passasjerene.

Stort sett kommer bussen til fastsatt tid om morgenen, men i følge informantene har det hendt at den har kommet litt forsinket på grunn av føret om vinteren osv., men det blir lagt til at dette ikke skjer ofte. Det har forekommet at noen har forsovet seg, men det er også sjeldent.

En av informantene legger til at turen “av og til kan bli litt lang”, for eksempel om vinteren når det er mange med, og spesielt når det er glatt. Dette hender heller ikke så ofte, stort sett “går det greit” i følge brukerne vi snakket med.

Det hender at sjåføren setter seg ned om morgenen og tar en kopp kaffe hos bedriften. Om ettermiddagen, når de skal hjem fra jobb, pleier sjåføren å komme oppom og si at han er kommet. Samtalen med brukerne kan tyde på at de setter pris på stabilitet i forhold til hvem som kjører bussen. De legger heller ikke skjul på at de har likt enkelt sjåfører bedre enn andre. På spørsmål om hvordan de vil at sjåføren bør være får vi til svar at “sjåføren må være kjekk og grei og hjelpe til.” En annen informant legger til at det er “kjekkest med en fast sjåfør som vet hvordan vi vil ha det.” Enkelte ganger har sjåføren hjulpet til med noen småærend på vei hjem, som å hente medisiner for en som er avhengig av rullestol.

Sjåføren hjelper rullestolbrukerne inn i bussen. En av informantene som benytter rullestol forteller at hun liker best den bussen med rampe, da går det raskest å komme inn i bussen. Med den andre bussen, den med heis, må en for eksempel sitte å vente i regnet til heisen har kommet opp, før en kommer under tak i bussen. Diskusjon mellom brukerne tyder på at det imidlertid kan være vanskelig eller tungt å dytte rullestolen inn i bussen dersom en har ryggproblemer osv.

Det kan bli stress i blant forteller en av informantene. “Det kan hende vi må skynde oss,” dette er hun ikke så begeistret for. Brukerne er imidlertid enige om at bussruten er et bra tilbud, og det egentlig “ikke er noe som er spesielt negativt”.

En utdypning om kostnadene ved arbeidsruten

På grunnlag av opplysninger fra Mehus har vi kommet fram til følgende overslag over faktiske kostnadene knyttet til arbeidsruten pr. år. Kjøringen pr. år er anslått til 48 driftsuker, fem dager i uken.

Inntekter	
48 driftsuker * 5 dager * 5 passasjerer * 18 kr (t/r)	21.600
Sum inntekter	21.600
Utgifter	
Sjåfør 4 timer * 200 kr (lønn, skatt, arb.giveravg.)*10 uker ³	8.000
Kjøring 13000 km/år * 9 kr/km	117.000
Sum utgifter⁴	125.000

3 Ti uker i året, dvs når skoleskyssen faller bort på grunn av ferie

Suldal Billag A/S gjennomfører skoleskyssen uansett og må dimensjonere personell og materiell deretter. Med tilbudet om arbeidsbuss til bedriften Sauda Produkter utnytter Suldal Billag ledig kapasitet. Suldal Billag A/S gjennomfører skoleskyssen uansett og må dimensjonere personell og materiell deretter. De faktiske kostnadene med å tilby arbeidsruten beløper seg til 125.000 kroner i året, dvs kilometerkostnader knyttet til slitasje og drivstoff til bussen, og sjåfør til bussen i skoleferiene. Med inntekter på 21.600 kroner utgjør nettokostnadene med å kunne tilby bussruten 103.400 kr. Visse kostnader forbundet med administrasjon, informasjon og tilrettelegging vil komme i tillegg.

I vinterhalvåret har gjennomsnittlig belegg på bussen tilsvart rundt 110 tur/retur billetter per måned. Fra mai og i sommermånedene faller antall reisende. Enkelte uker er det kun 1-3 passasjerer per dag. I tråd med avtale med Sauda Produkter mottar imidlertid busselskapet minimum betaling for fem passasjerer til/fra jobb hver dag. Brukere av bussen betaler 9 kroner pr. tur.

En løsning der drosjene henter og kjører arbeidstakere til Sauda Produkter A/S vil, i følge opplysninger med lokalt drosjeselskap, koste 210 til 220 kroner turen, d.v.s. en årskostnad på mellom 100.800 kr og 105.600 kr. Drosjer har plass til fire passasjerer og en rullestol. Kostnadene med et drosjetilbud vil ligge noe under kostnadene med å tilby arbeidsbussruten. Drosjeløsningen slik beregnet forutsetter at nødvendig bil er tilgjengelig, noe som per i dag ikke er tilfelle. Drosjen er mer begrenset i forhold til antall passasjerer det er plass til. Videre vil en større del av kostnadene med drosjetransport overføres til brukerne ved at egenandelen ved TT transport i Sauda Kommune er 14. kr pr. tur. Eksempelet forutsetter i tillegg drosjen ikke må foreta flere turer.

4 Sum rene utgifter ved driften av ruten uten utgifter til administrasjon, informasjon, tilrettelegging osv.

6 Konklusjon

Med grunnlag i undersøkelsen finner vi at opprettelsen av en egen bussrute for arbeidstakere ved Sauda Produkter A/S har gitt arbeidstakerne ved bedriften et fleksibelt transporttilbud til og fra jobb, til vanlig busspris og tilpasset individuelle behov.

Videre bidrar busstilbudet til at arbeidstakerne er mindre avhengige av personer i omgivelsene når det gjelder det å komme seg til og fra jobb. Dette vektlegges spesielt av Opheim som positivt resultat av opprettelsen av bussruten. Ut fra brukernes svar ser det også ut til at de ser på dette som positivt. Bussruten bidrar også til at arbeidstakerne, uansett funksjonsevne, kommer seg til og fra jobb på en funksjonell måte til faste tidspunkt og til en rimelig pris. De kan velge å benytte buss, og til en rimeligere kostnad enn ved å benytte drosje.

Når det gjelder tilpasningen av bussruten har dette krevd fleksibilitet både fra busselskapet og fra arbeidsplassens side. Det er blant annet foretatt tilpasninger i forhold til arbeidstid, betaling og ferieavvikling. Både Suldal Billag A/S og bedriften Sauda Produkter A/S har vist stor velvillighet i det å legge forholdene til rette for en funksjonell ordning. Begge bedriftene vektlegger at de har et godt samarbeid. Samarbeid og åpenhet i forhold til å kunne foreta tilpasninger er sentralt for å komme fram til gode løsninger.

For Suldal Billag A/S har et sentralt mål i forhold til det å kunne opprette og tilby et slikt rutetilbud vært å utnytte kapasitet i rutetilbudet de må tilby, og skape en effektiviseringsgevinst gjennom å koble ulike rutetilbud. Suldal Billag A/S hadde kapasitet både knyttet til investert materiell, busser, og personell i sammenheng med skoletransporten. Ekstrakostnadene ved å opprette en ekstra bussrute tilpasset skoleruten tilsvarer hovedsakelig kilometerkostnaden og lønnsutgiften de ukene i året skolene har ferie.

Gjennom samtalene med Mehus i Suldal Billag A/S kom det fram at selskapet yter en rekke slike kombinerte løsninger for å utnytte ressurser, med positive erfaringer, både kostnadmessig og gjennom å kunne tilby et bredere og eventuelt hyppigere rutetilbud. Eksempler på andre slike kombinerte løsninger er kombinasjon av godstransport og persontransport til/fra Haugesund og felles buss til reguleringstannlegen eller legen.

Følgende punkter må ansees som sentrale for vellykketheten av forsøksordningen med etablering av rutebussen til Sauda:

- Busselskapet får utnyttet ledig kapasitet i eksisterende rutetilbud gjennom å kombinere bussruten med skoleruten. Marginalkostnaden tilsvarer i grove trekk kostnaden for antall kjørte kilometer i drivstoff og slitasje på materiell og lønnsutgifter i skoleferien.
- Tidsbruk og avstand/kjørelengde er sentralt for driftskostnadene for ruten. Suldal Billag A/S regner med en gjennomsnittlig total kjørelengde pr. dag på ca 55 km, som utføres i løpet av en time om morgenen og en time om ettermiddagen.
- Antall brukere av busstilbudet avgjør billettinntektene. For å sikre en fast minimumsinntekt, har Suldal Billag A/S og Sauda Produkter A/S avtalt at busselskapet minimum mottar billettinntekt for 5 passasjerer. Sauda Produkter A/S betaler mellomlegget.

- Tilpasning og stabilitet. Busstilbudet er tilpasset ulike behov brukerne har. Bussen kan transportere både passasjerer og rullestolbrukere, brukerne gir beskjed når de vil være med bussen, Suldal Billag A/S søker å legge til rette for stabilitet i hentetidspunkt og sjåfør.

Vi kan konkludere med at prosjektet har bidratt positivt når det gjelder fleksibilitet og selvstendighet for arbeidstakere ved Sauda Produkter A/S. Samtidig har Suldal Billag A/S kunnet utnytte effektivitetsgevinsten det ligger i å kombinere denne bussruten med skoleruten. I tillegg avlaster arbeidsbussen den vanlige rutebussen.

Forsøksordningen har vist muligheten å legge til rette for og gjennomføre et fleksibelt og tilpasset kollektivtilbud for arbeidstakere med spesielle behov knyttet til transport ved en vernet bedrift. Bussruten utnytter ledig kapasitet i eksisterende bussrutetilbud. Kostnadene ved bussruten er anslagsvis litt dyrere enn en kollektiv løsning knyttet til bruk av drosje. Drosjeløsningen er imidlertid ikke like fleksibel når det gjelder passasjerkapasitet. Den kollektive arbeidsbussløsningen Suldal Billag tilbyr er i tillegg til å være fleksibel kostnadsbesparende i forhold til individuelle løsninger (TT transport) både for brukerne selv og for myndighetene.

Referanser

“Handlingsplan for funksjonshemmede på samferdselssektoren”. Samferdselsdepartementet 1997.

Korrespondanse mellom Suldal Billag A/S og Rogaland fylkeskommune

Korrespondanse mellom Rogaland fylkeskommune og Samferdselsdepartementet

Norheim, Bård m.fl (1993) “Undersøkelser av forsøk med kollektivtransport” TØI rapport 169/1993. Transportøkonomisk institutt, Oslo

Samtaler

30. juni 1998: Jon Ove Mehus, daglig leder Suldal Billag A/S avd. Sauda

30. juni 1998: Torfinn Opheim, daglig leder Sauda Produkter A/S

30 juni 1998: Brukere av bussruten ved Sauda Produkter A/S