

Kollektivutredning for Nord-Rogaland

Rapport RF-97/035

Vår referanse: 727/834717	Forfatter: Gottfried Heinzerling	Versjonsnr. / dato: Vers. 1 / 01.02.97
Ant. sider: 27	Faglig kvalitetssikrer: Einar Leknes	Gradering: Åpen
ISBN: 82-7220-805-9	Oppdragsgiver: Karmøy kommune	Åpen fra: 01.02.97
	Prosjektittel: Kollektivutredning for Nord-Rogaland	

Emne:

Kollektivutredningen for Nord-Rogaland inngår som delutredning i videreføringen av "Transportplan for Nord-Rogaland 1998 - 2005". Den dokumenterer relativt detaljert hvordan en kan få realisert målsetninger for kollektivtrafikken som er nedfelt i relevante overordnede planer. Geografisk sett er utredningen begrenset til å omfatte kommunene Haugesund, Karmøy og Tysvær.

Emne-ord:

Kollektivtrafikk

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


Prosjektleder

Gottfried Heinzerling


for RF - Miljø og næringsutvikling
Martin Gjelsvik

Kollektivutredning for Nord-Rogaland - Effekten av økte offentlige tilskuddsrammer, supplerende vurdering

1. Bakgrunn

Med brev fra Karmøy kommune, datert 24.02.97 (vedlegg 1) ble Rogalandsforskning bedt om å foreta en supplerende vurdering vedr. effekten av økte tilskuddsrammer. Konkret ble vi anmodet om å vurdere effekten av en tilskuddsøkning fra ca. 20 mill. kr. til ca. 30 mill. kr. per år (i 1994-kroner) knyttet til rutedriften i tettstedregionen Nord-Rogaland. Under tilleggsvurderingen forutsettes det at strukturen i rutenettet beholdes i hovedtrekk slik det fremgår av kollektivutredningen for Nord-Rogaland¹.

De konkrete vurderinger og anbefalinger gitt i kapitel 3 er gjort i samråd med fylkeskommunens samferdselsavdeling v/Tore Jensen.

2. Utgangspunkt for den supplerende vurdering

2.1 Dagens tilskuddsbehov og tilskuddsbehovet foreslått i kollektivutredningen

I 1994 produserte Haugaland Billag og NSB Biltrafikk Haugesund 3.726.000 vognkilometer. I samme året benyttet 3.099.000 passasjerer tilbudet. Tilsvarende tall for 1995 er 3.632.000 vognkilometer og 3.313.000 passasjer. Dvs. imens tilbudet, målt i antall vognkilometer ble redusert med 2,5 prosent økte antall passasjer med 6,9 prosent. Den positive utviklingen i antall passasjer kan i stor grad knyttes til introduksjonen av ungdomskortet. Trafikkinntektene lå i 1994 ved 37,1 mill. kr. og i 1995 ved 37,2 mill. kr. Tilskuddsbeløpet i 1994 var 20,6 mill. kr. og 22,2 mill. kr. i 1995. Det ga en tilskuddsandel på 35,7 prosent i 1994 og på 37,4 prosent i 1995.

I kollektivutredningen for Nord-Rogaland er en varig årlig tilskuddsøkning på ca. 2 mill. kr. forutsatt i tilknytning til anbefalte rutetilbudsforbedringer. Det må poengteres i denne sammenheng at denne tilskuddsøkningen er av varig, langsiktig karakter. Etter introduksjonen av tilbudsforbedringene vil en i tillegg få økninger i tilskuddsbehovet av mer kortvarig karakter. Slike økte tilskuddsbehov skyldes at det tar tid å innarbeide et nytt tilbud i markedet. I kollektivutredningen er det *ikke* tatt hensyn til slike mer kortsiktige tilskuddsbehov.

Av ovenfor nevnte tilskuddsøkning på 2 mill. kr. foreslås ca. 1,6 mill. kr. brukt til økt frekvens på strekningen Haugesund - Åkrehamn og ca. 0,4 mill. kr. for å øke antall

1 Heinzerling G., *Kollektivutredning for Nord-Rogaland*, Rogalandsforskning rapport RF-97/035, Stavanger 1997

avganger mellom Haugesund og Aksdal. I utredningen er det forutsatt at omstruktureringen av bybussrutenettet i Haugesund skal foretas uten behov for økt tilskudd (omfordeling av ressursene).

Sammen med de ellers anbefalte investerings-, takst-, informasjons- og markedsføringstiltak ble potensiale for passasjerøkningen i kollektivutredningen anslått til maksimal 30 prosent.

Rogaland fylkeskommune v/samferdselsavdelingen har utarbeidet en søknad rettet til Samferdselsdepartementet vedr. støtte til en økt kollektivsatsing i by- og forstadsområdet i Nord-Rogaland (jfr. vedlegg 2). I søknaden skisseres en tilbudsforbedring, som er i tråd med kollektivutredningens intensjoner, men som overstiger de ressursmessige forutsetninger som ligger i kollektivutredningen. Konkret gjelder søknaden et forbedret rutetilbud mellom Haugesund og Åkrehamn, en økning i antall avganger mellom Haugesund og Frakkagjerd (evt. Aksdal) og et sterkt forbedret tilbud i området Skåredalen, Raglamyr og Norheim i Haugesund og Karmøy kommune. *Tilbudsforbedringene medfører et varig tilskuddsbehov på ca. 3,7 mill. kr.* Det behovet er 1,7 mill. kr. høyere enn forutsatt i kollektivutredningen. Forskjellen skyldes i stor grad tilbudsforbedringene i det søndre området til Haugesund kommune.

Med utgangspunkt i premissen om en tilskuddsøkning på 10 mill. kr. og gitt ovenfor nevnte forutsetninger og disposisjoner, har en dermed ca. 6,3 mill. kr. igjen til forbedringer i kollektivtilbudet som går utover den i kollektivutredningen skisserte rammen.

2.2 Kriterier og rammer for utviklingen av et bedre kollektivtilbud

Tiltakene for å forbedre et kollektivtilbud kan med utgangspunkt i passasjerenes behov inndeles grovt i tre grupper²:

- tiltak som forbedrer den totale reisetiden (tidsforbruk til/fra stoppestedene, ventetid (inkl. skjult ventetid), tidsforbruk under kollektivturen)
- tiltak som forbedrer taksttilbudet
- tiltak som sikrer en fullgod trafikantinformasjon

I faglitteraturen³ er det dokumentert at tiltak som forbedrer den totale reisetiden innenfor kollektivsystemet har generelt sett den høyeste etterspørselselastisiteten, dvs. at

2 Brüll A. og Hölsken D., *Verlagerungseffekte im motorisierten Personennahverkehr bei Veränderungen im Leistungs- und Tarifangebot des ÖPNV*, Ingenieurgruppe IVV, Aachen 1985

3 bl.a. ibid og Norheim B. og Stangeby I., *Fakta om kollektivtransport, Erfaringer og løsninger for byområder*, TØI-rapport 307/95, Oslo 1995.

de fleste trafikantgrupper reagerer mest på slike tiltak. De to andre tiltaksgruppene vurderes til å ha en lavere etterspørselastisitet.

For å skape et ytterlig forbedret kollektivtilbud i Nord-Rogaland konsentrerer vi oss derfor på tiltak som forbedrer reisetidene innenfor kollektivsystemet.

En fremtidsrettet *struktur på rutenettverket* synes godt nok definert i kollektivutredningen, med dagens senterstruktur og en arealbruk ihht. kommuneplanenes arealdel som utgangspunkt.

Kollektivprioriterende tiltak er skissert i utredningen. Men disse vil kun i mindre grad sikre reisetidsgevinster i favør til busstrafikken.

Hovedutfordringen for å forbedre reisetidene innenfor kollektivsystemet i Nord-Rogaland vil derfor være å redusere den skjulte ventetiden for kollektivtrafikantene til et minimum. Tiltaket for å få denne målsettingen realisert er å *øke frekvensen i bussrutenettet*. Den skjulte ventetiden vurderes redusert til null ved frekvenser høyere enn 7,5 minutter, men den reduseres allerede kraftig ved å gå over til 15 hhv. 10 minutters frekvens⁴.

Ved på denne måten å forandre dagens reisetider i bil- og kollektivnettverkene til kollektivtrafikkens favør vil en kunne generere til dels sterkt stigende kollektivpassasjertall og økte markedsandeler for kollektivtrafikken.

Konkret foreslås derfor å bruke de resterende 6,3 mill. kr. til å forbedre frekvensen på de viktigste rutene innenfor kollektivrutenettet.

3. Tiltaksforslag

Ved vurderingen av kostnadene i tilknytningen til de enkelte tiltak tok vi utgangspunkt i en fremtidig varig tilskuddsandel på 50 prosent, dvs. at utvidelsen av tilbudet vil medføre et spesifikk høyere tilskuddsbehov.

Produksjonskostnadene er satt til 14 kr. per vognkilometer etter en vurdering av dagens produksjonskostnader til Haugaland Billag og NSB Biltrafikk.

Basert på ovenfor nevnte forutsetninger og kriterier foreslås følgende tiltak:

⁴ Jfr. side 74 i Norheim B. og Stangeby I., *Fakta om kollektivtransport, Erfaringer og løsninger for byområder*, TØI-rapport 307/95, Oslo 1995.

1. Rute Haugesund - Åkrehamn (NSB Biltrafikk), økning til 10 minutters frekvens, tilskuddsbehov: ca. 1,4 mill. kr.
2. Rute Torvastad Ring, avsnitt Haugesund - Storesund/Viken (NSB Biltrafikk), økning til 20 minutters frekvens, tilskuddsbehov: ca. 1,4 mill. kr.
3. Rute Haugesund - Vormedal (Haugaland Billag), økning til 20 minutters frekvens, tilskuddsbehov: ca. 0,44 mill. kr.
4. Rute Haugesund sentrum - Bleikemyr (Haugaland Billag), økning til 10 minutters frekvens, tilskuddsbehov: ca. 0,9 mill. kr.
5. Rute Haugesund sentrum - Ramsdalen - Skåradalen (Haugaland Billag), økning til 20 minutters frekvens, tilskuddsbehov: ca. 0,74 mill. kr.
6. Rute Haugesund sentrum - Kvalsvik (Haugaland Billag), økning til 20 minutters frekvens, tilskuddsbehov: ca. 0,53 mill. kr.
7. Rute Haugesund - Frakkagjerd - Aksdal (Haugaland Billag, HSD), økning i antall avganger, tilskuddsbehov: ca. 0,9 mill. kr.

I sum vil disse tiltakene medføre et økt tilskuddsbehov på ca. 6,3 mill. kr..

4. Konklusjon

Gitt følgende rammebetingelser

- ingen større forandringer i senterstrukturen i Haugesund og på Karmøy (med utgangspunkt i situasjonen våren 1997)
- opprettholdelse av 1997-nivået vedr. personbilhold og personbilbruken

vil ovenfor beskrevne tilbudsforbedringer medføre en gjennomgripende forbedring av reisetidene for kollektivtrafikanter i de områdene i Nord-Rogaland med høyest trafikketerspørsel.

Utfra en kvalitativ vurdering⁵ av disse forbedringenes effekter anslås potensialet for passasjerøkningen med ca. 30 prosent med utgangspunkt i 1995-tallene. Denne økningen kommer i tilfelle i tillegg til passasjerøkningen i konsekvens av tiltakene foreslått i kollektivutredningen.

For å kvalitetssikre disse kvalitative vurderingene vil vi foreslå å bruke TRIPS-modellen for Nord-Rogaland, for å vurdere passasjerøkningen mer kvantitativt i tilfelle implementeringen av tiltakene foreslått i kollektivutredningen og denne supplerende vurderingen. Ved tolkningen av resultatene fra evt. modellberegninger vil en måtte ta

⁵ bl.a. basert på Brüll A. og Hölsken D., *Verlagerungseffekte im motorisierten Personennahverkehr bei Veränderungen im Leistungs- und Tarifangebot des ÖPNV*, Ingenieurgruppe IVV, Aachen 1985

hensyn til en viss modellteknisk overvurdering av potensiale for overgangen mellom bil- og kollektivtrafikken.