

Ruteendring, økt frekvens og prisreduksjon i Haugesund

Oppsummert

Passasjertallene på buss var lave og synkende i Haugesund. I 2015 ble rutestrukturen lagt om og forenklet. Tilbudene med lavest passasjerbelegg ble redusert eller fjernet, mens frekvensene på rutene med høyere passasjerbelegg ble økt. I 2016 ble det innført ny takst på 10 kroner for enkeltbillett og 350 kroner for månedskort. Det var en del blest i media om det nye tilbudet og prisene. Endringene ble etterfulgt av passasjerøkning på 12,6% per år de påfølgende fire årene (2016-2019). I førsituasjonen var det en reduksjon på 1% per år (2011-2015). Av de nye passasjerene oppga 69% at de vanligvis brukte bil på denne typen reiser i førsituasjonen, mens 24% oppga at de tidligere syklet.

Rapport/off. dokument

Evaluerings av takstforsøk på Haugalandet (Norconsult, 2017)

Delt presentasjon om effekter av tiltakene fra Rogaland fylkeskommune (Rogaland, 2018)

Kategori

Forenkling av rutestruktur, økt frekvens og takstendringer

Beskrivelse

Passasjertallene på buss var lave og synkende i Haugesund. Det var behov for endringer som kunne bidra til at flere valgte buss. Det ble opplevd som utfordrende å kun forsøke å bedre tilbudet med høyere frekvens i byen fordi passasjertallene var for lave til at det kunne være økonomisk bærekraftig. Areal- og parkeringspolitikken bidro i liten grad til å øke bruken av kollektivtransport i byen, og bilen har god tilgjengelighet i byregionen. Det ble valgt å forenkle rutestrukturen slik at frekvensen økte i områdene med høyest passasjerbelegg og å redusere billettprisen til 10 kr for enkeltbillett og 350 kr. for månedskort i byområdet.

Aktører

Kolumbus AS, Rogaland Fylkeskommune

Kontakt ang. data

Kolumbus AS, Rogaland Fylkeskommune, Norconsult

By-kontekst

Haugesund er regionsenteret på Haugalandet i Rogaland Fylkeskommune. I 2015, da endringene i kollektivsystemet fant sted, hadde Haugesund kommune 36538 innbyggere[1], mens tettstedet Haugesund (som inkluderer deler av Karmøy kommune) hadde 43909 innbyggere[2]. Haugesund har en monosentrisk bystruktur med et tett sentrum med flere viktige besøk og arbeidsintensive virksomheter. Samtidig er næringsområdene Nordheim og Raglamyr som ligger utenfor sentrumsområdet arbeids- og besøksintensive områder som konkurrerer med sentrum både når det gjelder handelsomsetning, besøkende og arbeidsplasser[3]. Det er en del innpendling til Haugesund fra nærliggende kommuner, spesielt Karmøy er dominerende i denne statistikken, etterfulgt av Tysvær[4]

Kollektivsystem

Buss

Endring

2015: En forenkling av rutestrukturen: Reduserte og fjernet delene av bybussrutene med lavest passasjerbelegg og økte frekvensen til 4 avganger per time for rutetrase Haugesund sentrum – Raglamyr hvor passasjerbelegget var høyere.

2016: Innførte 10 kroner for billett og 350 kroner for månedskort i bybussområdet

Endring gjelder

Bybusstilbudet og bybussområdet

Varighet

Endringene ble gjort i 2015 og 2016.

Type data

Norconsult, 2017

- Reise og billettstatistikk
- Kundetilfredshetsundersøkelser
- Egenevaluering av 10-kronersbilletten

Presentasjon, Rogaland Fylkeskommune

- Reise/billettstatistikk

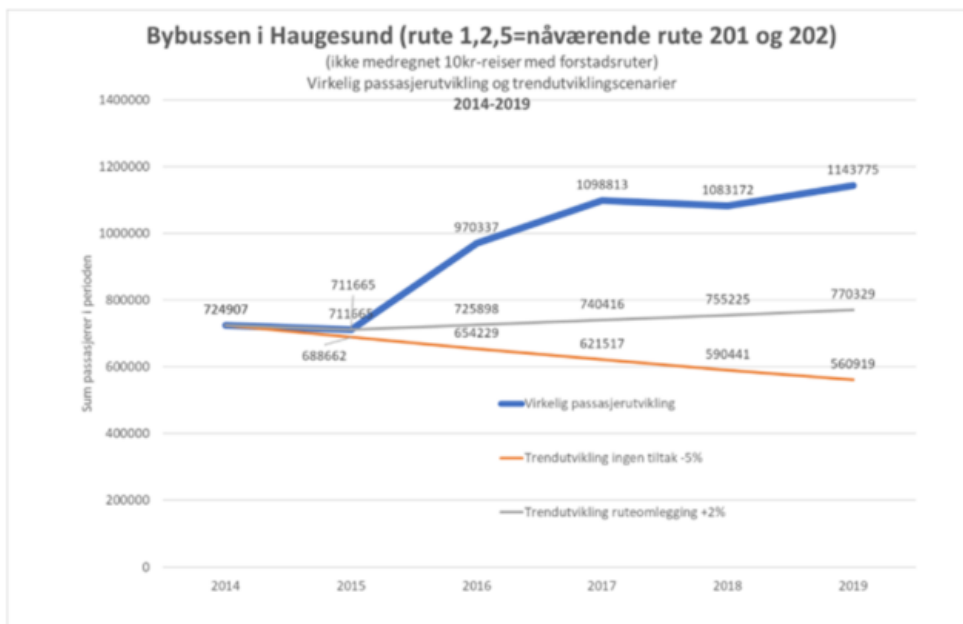
Metode datainnsamling

- Passasjertellinger
- Spørreundersøkelser

Målbare effekter

Endringene ble etterfulgt av passasjerøkning på 12,6% per år de påfølgende fire årene (2016-2019). I førsituasjonen var det en reduksjon på 1% per år (2011-2015).

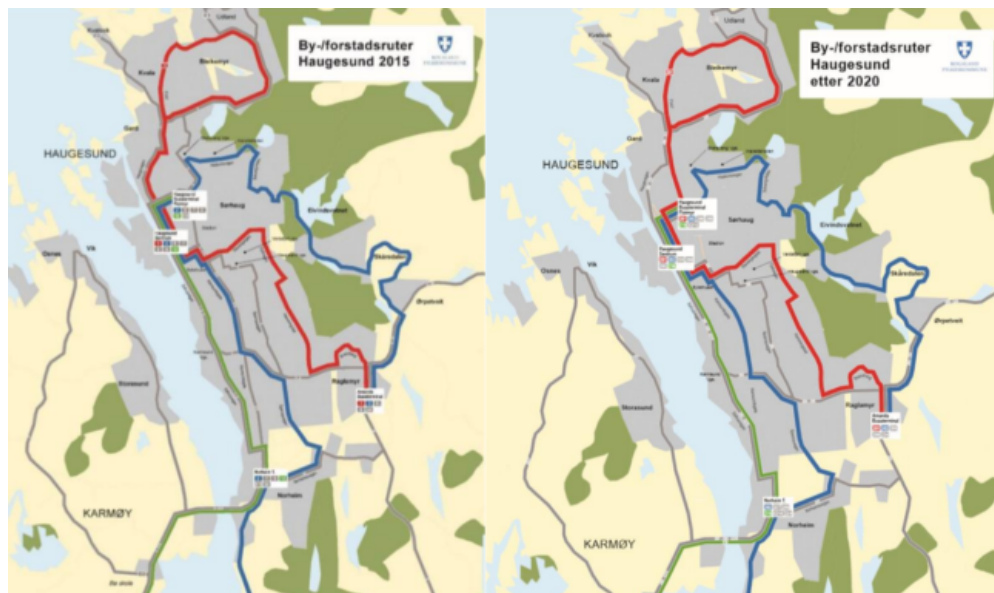
Passasjerveksten startet allerede i 2015 etter ruteomlegging og økning av frekvens, se figur 1. Passasjerveksten fortsatte i 2016, da takstendringen ble gjennomført. Passasjerøkningen var på 54,4% (387 148) passasjerer fra 2015 til 2017. Den bratteste vekstkurven var i perioden etter ruteomlegging og før prisreduksjon. Samferdselsavdelingen i Rogaland fylkeskommune har dokumentert at passasjerveksten har fortsatt i 2019 etter en liten nedgang i 2018.



Figur 1: Figuren er hentet fra

notat fra Rogaland fylkeskommune (2020).

Rutestrukturen i før og ettersituasjonen er vist i Figur 2.



Figur 2: Rutestrukturen i 2015

(til venstre) og i 2020 (til høyre) (Rogaland fylkeskommune, 2018).

Takstendringen hadde størst effekt blant kvinner og blant personer mellom 15 og 29 år. Hele 69% av passasjerene som begynte å bruke buss som følge av takstendringene var tidligere bilister, 24% var tidligere syklister, ifølge Norconsult (2017).

Andre/ikke målbare effekter

I foreliggende dokumentasjon (Norconsult, 2017) av effekter blir det argumentert for at prisreduksjonen har et potensiale for å bli økonomisk bærekraftig. I Rogaland fylkeskommunes presentasjon i 2018 kom det frem at fortsatt passasjervekst medførte at inntektstapet som følge av takstreduksjon trolig var marginalt.

Usikkerhet

- Det var størst passasjerøkning blant kvinner og unge, men dette kan også ha sammenheng med at disse gruppene generelt sett bruker kollektivtransport mer enn menn.
- Det er vanskelig å vite om kombinasjonen av ruteendringer og takstendring bidro til sterk passasjervekst, eller om ett av tiltakene over tid har bidratt mer enn det andre til fortsatt passasjervekst.

[1] <https://www.ssb.no/statbank/table/06913/tableViewLayout1/>

[2] 04859: Areal og befolkning i tettsteder, etter tettsted, statistikkvariabel og år. Statistikkbanken (ssb.no)

[3] atp-haugalandet-vedtatt-plan-web.pdf (vestlandfylke.no)

[4] <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>