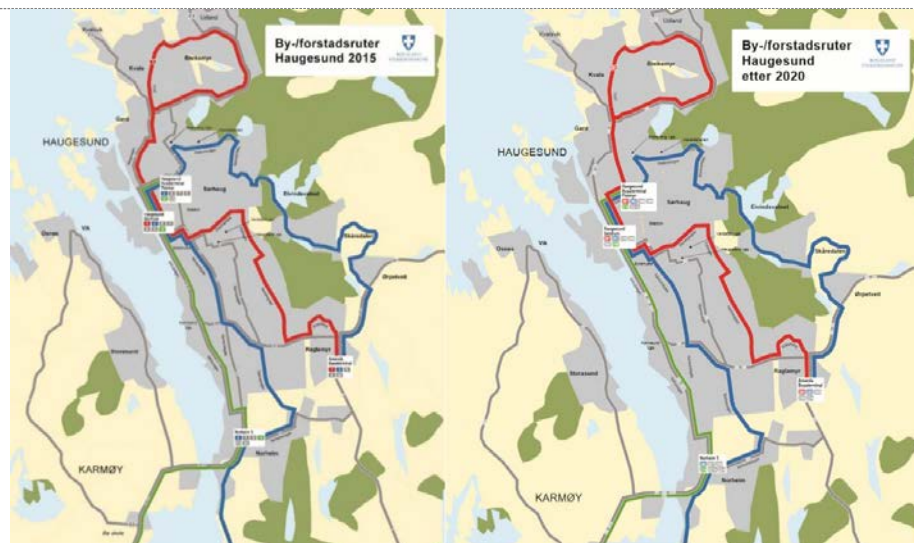


<b>Tiltak</b>	<b>Haugesund</b> <b>Ruteendring, økt frekvens og prisreduksjon</b>
<b>Oppsummert</b>	Passasjertallene på buss var lave og synkende i Haugesund. I 2015 ble rutestrukturen lagt om og forenklet. Tilbudene med lavest passasjerbelegg ble redusert eller fjernet, mens frekvensene på rutene med 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 ga en passasjerøkning på 54% fra 2015 til 2017 (27,2% per år over to år). Den bratteste vekstkurven var i perioden etter ruteomlegging og før prisreduksjon. Av de nye passasjerene var 69% tidligere bilister og 24% tidligere syklister. Dette er basert på passasjertellinger og spørreundersøkelse, rapportert av Norconsult AS (2017). Samferdselsavdelingen i Rogaland fylkeskommune har fulgt den videre utviklingen, og i et notat datert januar 2020 viser de at passasjerveksten har fortsatt i 2019 etter en liten nedgang i 2018.
<b>Rapport/off. dokument</b>	Evaluering av takstforsøk på Haugalandet (Norconsult, 2017)  Delt presentasjon om effekter av tiltakene fra Rogaland fylkeskommune (Rogaland, 2018)
<b>Kategori</b>	Forenkling av rutestruktur, økt frekvens og takstendringer
<b>Beskrivelse</b>	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.
<b>Aktører</b>	Kolumbus AS, Rogaland Fylkeskommune
<b>Kontakt ang. data</b>	Kolumbus AS, Rogaland Fylkeskommune, Norconsult
<b>By-kontekst</b>	Haugesund er regionsenteret på Haugalandet i Rogaland Fylkeskommune. I 2015, da endringene i kollektivsystemet fant sted, hadde Haugesund kommune 36538 innbyggere <sup>i</sup> , mens tettstedet Haugesund (som inkluderer deler av Karmøy kommune) hadde 43909 innbyggere <sup>ii</sup> . 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 <sup>iii</sup> . Det er en del innpendling til Haugesund fra nærliggende kommuner, spesielt Karmøy er dominerende i denne statistikken, etterfulgt av Tysvær <sup>iv</sup>
<b>Kollektivsystem</b>	Buss
<b>Endring</b>	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
<b>Endring gjelder</b>	Bybusstilbudet og bybussområdet
<b>Varighet</b>	Endringene ble gjort i 2015 og 2016.
<b>Type data</b>	Norconsult, 2017  - Reise og billettstatistikk

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kundetilfredshetsundersøkelser</li> <li>- Egevaluering av 10-kronersbilletten</li> </ul> <p>Presentasjon, Rogaland Fylkeskommune</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reise/billettstatistikk</li> </ul>																												
<p><b>Metode datainnsamling</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passasjertellinger</li> <li>- Spørreundersøkelser</li> </ul>																												
<p><b>Målbare effekter</b></p>	<p>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.</p> <div data-bbox="456 703 1307 1245" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>Bybussen i Haugesund (rute 1,2,5=nåværende rute 201 og 202)</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Virkelig passasjerutvikling</th> <th>Trendutvikling ingen tiltak -5%</th> <th>Trendutvikling ruteomlegging +2%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>724907</td> <td>724907</td> <td>724907</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>711665</td> <td>688662</td> <td>711665</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>970337</td> <td>654229</td> <td>725898</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>1098813</td> <td>621517</td> <td>740416</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>1083172</td> <td>590441</td> <td>755225</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>1143775</td> <td>560919</td> <td>770329</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p><i>Figur 1: Figuren er hentet fra notat fra Rogaland fylkeskommune (2020).</i></p> <p>Rutestrukturen i før og ettersituasjonen er vist i Figur 2.</p>	År	Virkelig passasjerutvikling	Trendutvikling ingen tiltak -5%	Trendutvikling ruteomlegging +2%	2014	724907	724907	724907	2015	711665	688662	711665	2016	970337	654229	725898	2017	1098813	621517	740416	2018	1083172	590441	755225	2019	1143775	560919	770329
År	Virkelig passasjerutvikling	Trendutvikling ingen tiltak -5%	Trendutvikling ruteomlegging +2%																										
2014	724907	724907	724907																										
2015	711665	688662	711665																										
2016	970337	654229	725898																										
2017	1098813	621517	740416																										
2018	1083172	590441	755225																										
2019	1143775	560919	770329																										



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.

<sup>i</sup> <https://www.ssb.no/statbank/table/06913/tableViewLayout1/>

<sup>ii</sup> 04859: Areal og befolkning i tettsteder, etter tettsted, statistikkvariabel og år. Statistikkbanken (ssb.no)

<sup>iii</sup> [atp-haugalandet-vedtatt-plan-web.pdf](http://atp-haugalandet-vedtatt-plan-web.pdf) (vestlandfylke.no)

<sup>iv</sup> <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pending/>