

Studenter på bussen

**Hva koster bussbilletten i 10 byer,
og hvordan er bussbruken til studentene i Bodø?**



av

Thor-Erik S. Hanssen



Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

SIB-notat 1000/2007

Studenter på bussen

Hva koster bussbilletten i 10 byer,
og hvordan er bussbruken til studentene i Bodø?

av

Thor-Erik S. Hanssen
Handelshøgskolen i Bodø
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

thh@hibo.no

Tlf. +47 75 51 76 56

Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2007

ISSN-nr. 1890-3576

FORORD

Dette notatet er skrevet på oppdrag fra Bodø kommune, ved Team Bodø, og formålet har vært å fremskaffe relevant kunnskap som kan utgjøre en del av beslutningsgrunnlaget for å eventuelt forbedre bussrutetilbudet for studentene ved Høgskolen i Bodø.

Notatet er skrevet av forsker Thor-Erik S. Hanssen. Forskningsleder Gisle Solvoll har fungert som diskusjonspartner under arbeidet. Han har også lest gjennom og gitt kommentarer til innholdet.

Vi vil takke webmaster Lena Ramsvik og førstekonsulent Thorbjørn Aakre, ved studieadministrasjonen på Høgskolen i Bodø, for uvurderlig hjelp i forbindelse med den praktiske gjennomføringen av spørreundersøkelsen rettet mot studentene i Bodø. En takk rettes også til medarbeiderne i Switch for deres velvillige bistand.

Bodø, 21. mars 2007.

INNHold

FORORD	1
INNHold	2
1. INNLEDNING.....	3
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL	3
1.2 METODISK OPPLEGG	4
2. TRANSPORTSTANDARD	6
2.1 TRANSPORTSTANDARD.....	6
2.2 PRIVAT TRANSPORTSTANDARD	7
2.3 KOLLEKTIV TRANSPORTSTANDARD.....	7
2.4 OPPSUMMERING	8
3. TAKSTSTANDARD FOR STUDENTER.....	9
3.1 FINANSIERING AV RABATTORDNING.....	9
3.2 STUDENTRABATT I ET UTVALG NORSKE STUDENTBYER	9
3.2.1 Billettype	9
3.2.2 Begrensninger knyttet til studentkortene	10
3.2.3 Studentrabatt ved reiser mellom studiested og sentrum.....	11
3.2.4 Gjennomsnittlig pris per reise mellom studiested og sentrum.....	14
3.2.5 Gjennomsnittlig pris per reise ved reiser på 10 km.....	16
3.3 OPPSUMMERING	18
4. HVILKE STUDENTER VED HBO REISER MED BUSS OG HVOR VIKTIG ER BUSSRUTETILBUDET FOR STUDENTENE?	19
4.1 DELTAKERNE I UNDERSØKELSEN.....	19
4.2 STUDENTENES BUSSBRUK.....	20
4.3 PROBLEMRÅDER, MULIGHETER OG PÅSTANDER	24
4.4 OPPSUMMERING	28
5. SAMMENDRAG	29
REFERANSER	31
VEDLEGG 1.....	32
VEDLEGG 2.....	33

1. INNLEDNING

Nedenfor er det redegjort for bakgrunnen for og formålet med denne utredningen, samt presisert hvilke problemstillinger notatet søker å besvare. Videre blir det også gitt en kort presentasjon av den metodiske tilnærming som er benyttet for å besvare problemstillingene.

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Høgskolen i Bodø (HBO) er lokalisert på Mørkved 10 km utenfor Bodø sentrum. Den forholdsvis lange avstanden inn til sentrum av byen stiller store krav til det kollektive transporttilbudet, i forhold til i en by der høgskolen/universitetet er lokalisert i bykjernen.

Tilbakemeldinger fra studenter ved Høgskolen i Bodø indikerer at disse opplever kostnadene knyttet til å benytte buss mellom Høgskolen og sentrum som uforholdsmessig høye. En slik oppfatning vil dagens studenter kunne ta med seg til sitt hjemsted og viderebringe til potensielle fremtidige studenter. Dette vil i sin tur kunne svekke Høgskolen sin relative attraktivitet i forhold til andre studiesteder og føre til reduserte søkertall for HBO. Et tiltak som er foreslått innført for å forhindre en slik utvikling er at det innføres gratis busstransport for studenter ved Høgskolen i Bodø.

HBO opererer i et marked der de konkurrer med andre universitet og høyskoler om studentene. En faktor som vil kunne virke inn på valg av studiested er hvor godt transporttilbudet er tilrettelagt for studentene. Ved å gjennomføre en undersøkelse av studentenes rabattordninger og utgifter ved bruk av kollektive transportmidler, i ti studentbyer, vil det både fremkomme hvordan transportstandarder er for studentene ved Høgskolen i Bodø i forhold til ved andre høyskoler/universitet og bli mulig å avdekke sider ved kollektivtransporttilbudet for studentene i Bodø som kan forbedres.

Formålet med dette notatet blir dermed å fremskaffe relevant kunnskap som kan utgjøre en del av beslutningsgrunnlaget for å eventuelt forbedre bussrutetilbudet for studentene ved Høgskolen i Bodø.

Følgende to problemstillinger vil bli belyst i notatet:

1. Hva koster det for studentene i 10 studentbyer i Norge å reise med buss?
2. Hvilke studenter ved HBO reiser med buss, hvor ofte reiser de med buss og hvilke tiltak vurderer de som viktigst for at de skal benytte buss oftere?

1.2 METODISK OPPLEGG

Den første problemstillingen er blitt besvart gjennom å innhente data over rabatter som blir tilbudt studentene i ni byer i Norge, i tillegg til Bodø. Etersom formålet med dette notatet er å studere studentene sin situasjon, har vi utelatt byer som ikke har et universitet eller en statlig høyskole lokalisert i byen. Byene som inngår i undersøkelsen, sammen med et utvalg av de viktigste utdanningsinstitusjonene i den enkelte by, er presentert i Tabell 1-1.

Tabell 1-1: Oversikt over byene som er studert i notatet.

<i>By</i>	<i>Utdanningsinstitusjoner¹</i>	<i>Antall innbyggere²</i>	<i>Antall studenter³</i>
Oslo	UIO, HIO, MF, BI, NIH, NVH	538 411	57 149
Bergen	UIB, NHH, HIB	242 158	23 877
Trondheim	NTNU, HIST	158 613	25 937
Stavanger	UIS	115 157	6 928
Kristiansand	HIA	76 917	7 674
Fredrikstad	HIØ	70 791	3 605
Tromsø	UIT, HITOS	63 596	8 107
Bodø	HBO	44 992	3 854
Ålesund	HIALS	40 801	1 477
Arendal	HIA	39 826	7 674

Tallene over antall studenter som er ført inn i Tabell 1-1 er det totale antall studenter som er registrert ved de utdanningsinstitusjonene som er tatt med i tabellen. Flere av utdanningsinstitusjonene har avdelinger som er lokalisert i andre kommuner i samme fylke, og Høgskolen i Agder har avdelinger i så vel Vest-Agder som i Aust-Agder. I tabellen er det kun de største utdanningsinstitusjonene i byene som er tatt med. Dette innebærer at det reelle antall studenter i noen av byene vil være høyere enn tallene som er oppgitt i Tabell 1-1, og i noen vil tallene være lavere.

Rabatter tilgjengelige for studenter og hvilken takst som gjelder ved reiser med buss mellom studiested og sentrum i den enkelte by, og ved reiser på 10 km, er innhentet fra busselskapene som opererer i den enkelte by.

For å besvare den andre problemstillingen har vi hentet inn primærdata direkte fra studentene ved Høgskolen i Bodø ved hjelp av en web-basert spørreundersøkelse. Spørreskjemaet ble

¹ Fullt navn på utdanningsinstitusjoner er gitt i vedlegg 1.

² Innbyggertallene er per 1. januar 2006 og er hentet fra nettsidene til Statistisk sentralbyrå på: www.ssb.no.

³ Antall studenter ved utdanningsinstitusjonene er hentet fra "Database for statistikk om høgre utdanning" som er tilgjengelig på internettadresse: <http://dbh.nsd.uib.no/dbhvev/>. Tallene gjelder for 2006 med unntak av BI der tallene gjelder 2005.

sendt ut til 1 159 e-postadresser tilhørende studenter ved Høgskolen.⁴ Ettersom flere studenter er registrert med flere e-postadresser i Høgskolens registre, og noen studenter ikke er registrert med e-postadresse, innebærer dette at vi ikke har nådd alle studentene med spørreskjemaet. 145 studenter besvarte spørreskjemaet, noe vi anser tilstrekkelig til å gi en god indikasjon på studentenes bussbruk, og deres holdninger til busstilbudet i Bodø.

⁴ En kopi av spørreskjemaet finnes i vedlegg 2.

2. TRANSPORTSTANDARD

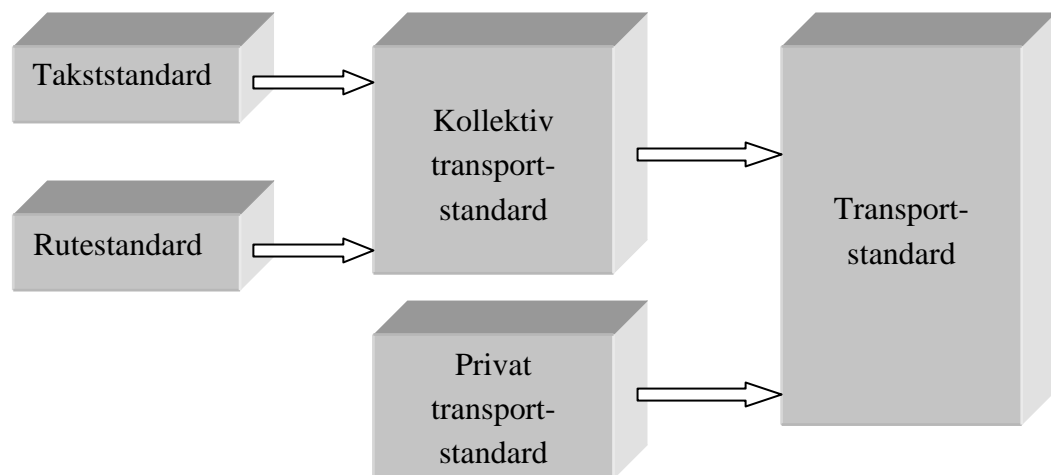
Vi vil i dette kapitlet gi en kort presentasjon av transportstandardbegrepet for persontransport.

2.1 TRANSPORTSTANDARD

Transportstandard er et sentralt begrep innen transportøkonomi og blir av Solvoll (1992) definert på følgende måte:

”Et områdes transportstandard bestemmes av hvilke kostnader (ulemper) som er forbundet med å forflytte seg i området”.

Når trafikanter skal forflytte seg innenfor et geografisk område står de i utgangspunktet ovenfor valget mellom om de skal benytte seg av offentlige transportmidler (som buss eller tog) eller om de skal benytte private transportmidler (for eksempel privatbil eller sykkel). Det er summen av den kollektive og den private transportstandard som samlet utgjør transportstandard innenfor et geografisk område (se Figur 2-1).



Figur 2-1: Transportstandardbegrepet (Jørgensen og Sæterdal: 1983).

Det fremkommer av Figur 2-1 at transportstandarden i et område er avhengig av standarden på så vel kollektiv som privat transport og at den kollektive transportstandard kan deles inn i takst- og rutestandard.

2.2 PRIVAT TRANSPORTSTANDARD

Den private transportstandarden består av reisekvalitet og reisekostnader når innbyggere i et område benytter egne transportmidler. Kostnadene ved å gjennomføre reisen blir normalt betegnet som de generaliserte reisekostnader og er på generell form gitt ved formelen:

$$G = P + (k*t)$$

Hvor:

G = Generaliserte reisekostnader.

P = Betalbare kostnader ved reisen (for eksempel; bensinutgifter, bompenger og utgifter til forsikring).

k = Tidskostnader per time reisetid.

t = Reisetid i antall timer.

Formelen uttrykker at de generaliserte reisekostnader består av pengesummen den reisende må ut med for å gjennomføre reisen (betalbare kostnader) og tidskostnaden som er knyttet til hvor lang tid reisen tar.

2.3 KOLLEKTIV TRANSPORTSTANDARD

I dette notatet er det den kollektive transportstandard for studenter som står sentralt og teori rundt kollektiv transportstandard vil derfor få en noe nærmere presentasjon enn den private transportstandard fikk.

Som det er illustrert i Figur 2-1 består den kollektive transportstandard av takststandard og rutestandard til de kollektive transportmidlene som er tilgjengelige i et område.

Takststandard

Takststandard til kollektivtrafikken i et område bestemmes av det prisnivå og sett av prisforskjeller som trafikantene stilles ovenfor ved bruk av rutegående transportmidler (NOU 1977: 30A). Dette innebærer at takststandard avhenger av ordinær billettpris samt de rabattordninger (periodekort, klippekort o.s.v.) som gjelder i et område.

Rutestandard

Rutestandard omfatter flere sider ved det kollektive transporttilbudet som reisetid, frekvens, komfort om bord på transportmiddel, trygghet o.s.v. Frøysadal (1991) har delt rutestandardbegrepet inn i tre kategorier:

- Transporttid/tilgjengelighet.
- Bekvemmelighet/komfort (fysisk og psykisk).
- Sikkerhet.

Ved vurdering av transporttid er det viktig at det blir tatt hensyn til hvor lang tid de reisende bruker på å komme seg til holdeplassen og hvor lenge de gjennomsnittlig står på holdeplassen og venter (som blant annet avhenger av transportmiddelets punktlighet). Under kategorien bekvemmelighet og komfort hører hvor gode setene om bord på transportmiddelet er å sitte i, at transportmiddelet er ordentlig oppvarmet vinterstid, at det er god service fra sjåføren og at det er lett å komme seg av og på transportmiddelet. Sikkerhetsaspektet omfatter; sikkerhet mot ulykker, personskader, materielle skader og overgrep/overfall.

2.4 OPPSUMMERING

Vi har i dette kapittelet gitt en kort innføring i transportstandardbegrepet og sett at transportstandarden består av summen av den private og den kollektive transportstandard i et gitt område. For å bedre den kollektive transportstandard for innbyggerne i et område, for eksempel for studenter ved Høgskolen i Bodø, vil det dermed kunne settes inn tiltak som bidrar til å bedre så vel rutestandarden som takststandarden. I dette notatet vil det bli gjennomført en sammenligning av takstene studenter i ti byer må betale ved bruk av buss. Fokus er dermed rettet mot takststandardelementet av den kollektive transportstandard i de ti byene.

3. TAKSTSTANDARD FOR STUDENTER

Vi vil i dette kapittelet presentere en gjennomgang av hvordan en eventuell særskilt studentrabatt i de enkelte byer finansieres. Vi vil deretter sammenligne takststandarden for studenter i 10 norske byer. Vi vil se på studentrabatten i de ti byene og hvor mye det koster å reise mellom studiested og sentrum i den enkelte by. Vi vil også se hvor store utgifter studentene har ved reiser på 10 km i de samme byene. 10 km tilsvarer avstanden mellom HBO og Bodø sentrum.

3.1 FINANSIERING AV RABATTORDNING

Staten innførte høsten 2002 en ordning som innebar at studenter på høgskole- og universitetsnivå, som er yngre enn 30 år, skulle kunne kjøpe periodekort med kollektive transportmidler til en pris som er 40 % lavere enn gjeldende periodekortpris for voksne. Formålet med ordningen var å gjøre kollektivtrafikk mer attraktiv for ungdom og på den måten bidra til å skape ”gode” reisevaner blant studenter og skoleelever. Staten dekker kostnadene knyttet til studentrabatten gjennom det ordinære rammetilskuddet til fylkeskommunene. Til tross for at staten kun dekker rabatt for studenter under 30 år, står fylkeskommunene fritt til å praktisere ordninger med høyere, eller ingen øvre, aldersgrense.

I Bodø har et spleiselag mellom SB Nordlandsbuss og Bodø kommune gjort det mulig å tilby *alle* studentene ved Høgskolen i Bodø studentrabatt på klippekort med buss. I de øvrige byene vi har studert i dette notatet finnes det ingen særskilt finansiering av studentrabatter på buss. Dette innebærer at eventuelle inntektsbortfall som følge av studentrabatten må dekkes over fylkeskommunens utgifter til samferdselsformål.

3.2 STUDENTRABATT I ET UTVALG NORSKE STUDENTBYER

I dette avsnittet vil vi analysere takstene studenter i 10 norske byer må betale ved bruk av buss.

3.2.1 Billettype

Den vanligste billettypen som blir tilbudt med studentrabatt er periodekort. I ni av de ti byene vi har studert tilbys studentene periodekort med en rabatt som overstiger rabatten ”vanlige reisende” får ved kjøp av tilsvarende billettype. Det er kun i Bodø at studentene ikke har mulighet til å kjøpe periodekort med studentrabatt. Tilbudet i Bodø består av at studentene kan kjøpe klippekort med særskilt studentrabatt.

I alle byene der det blir solgt periodekort med studentrabatt, kan studentene kjøpe kort som har gyldighet i én måned (30 dager). I denne perioden kan innehaverne av disse studentkortene foreta et ubegrenset antall reiser med buss innenfor studentkortets geografiske gyldighetsområde. Studenter i Trondheim har i tillegg til tilbudet om å kjøpe studentkort med gyldighet i én måned også tilbud fra det lokale rutebilselskap om kjøp av "semesterkort". Semesterkortet selges med gyldighet for periodene januar- juni og juli-desember. Fordelen med semesterkortet er at det gir studentene lavere "månedspris" enn de får gjennom månedskortet. Det negative er at anskaffelsen av kortet forutsetter et kontantutlegg på i underkant av 2 000 kr. En oversikt over billettypene som selges med studentrabatt er gitt i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Billettype som blir tilbudt studenter i 10 norske byer.

<i>By</i>	<i>Billettype</i>	<i>Kommentarer</i>
Bodø	Klippekort	50 klipp
Oslo	Periodekort	Månedskort
Bergen	Periodekort	Månedskort
Trondheim	Periodekort	Månedskort og semesterkort
Stavanger	Periodekort	Månedskort
Kristiansand	Periodekort	Månedskort
Fredrikstad	Periodekort	Månedskort
Tromsø	Periodekort	Månedskort
Ålesund	Periodekort	Månedskort
Arendal	Periodekort	Månedskort

3.2.2 Begrensninger knyttet til studentkortene

Det knytter seg ulike begrensninger til de studentkortene som blir tilbudt studentene. Begrensninger som er med på å påvirke de ulike kortene sin relative attraktivitet. Vi vil i dette avsnittet gjennomgå hvilke aldersrestriksjoner det er i den enkelte by på hvem som får kjøpe studentkort. Tidsbegrensninger knyttet til hvilket tidsrom studentkortene er gyldig og geografiske begrensninger knyttet til bruken av studentkortet blir også presentert i Tabell 3-2.

Det fremkommer av Tabell 3-2 at det er til dels store forskjeller mellom byene i alderbegrensningene på hvilke studenter som får kjøpe studentkort. Byene deler seg i to grupper der den ene halvparten lar alle registrerte studenter, med gyldig studentbevis, få kjøpe studentkort. I de øvrige byene er det aldermessige begrensninger knyttet til hvilke studenter som får kjøpe studentkort. I Stavanger er den øvre aldersgrensen for kjøp av studentkort satt til 32 år. I Oslo, Bergen, Trondheim og Ålesund er aldersgrensen 30 år.

Tabell 3-2: Begrensninger ved studentkortene i 10 norske byer.

By	Begrensninger knyttet til studentkortene		
	Alder	Tid	Geografisk
Bodø	Alle med gyldig studentbevis	Ingen begrensning ⁵	Gjelder i bestemte soner
Oslo	Under 30 år	Én måned	Innenfor Oslo bygrense
Bergen	Under 30 år	Én måned	Gjelder i bestemte soner
Trondheim	Under 30 år	Én måned eller ett semester	Gjelder hele Trondheim
Stavanger	Under 32 år	Én måned	Gjelder i bestemte soner
Kristiansand	Alle med gyldig studentbevis	Én måned	Gjelder hele Vest-Agder
Fredrikstad	Alle med gyldig studentbevis	Én måned	Gjelder hele Østfold
Tromsø	Alle med gyldig studentbevis	Én måned	Gjelder ”sentrumssonen”
Ålesund	Under 30 år	Én måned	Gjelder i bestemte soner
Arendal	Alle med gyldig studentbevis	Én måned	Gjelder hele Aust-Agder

Ni av byene selger periodekort med studentrabatt. Dette innebærer at det i disse ni byene er tidsmessige begrensninger knyttet til hvor lenge studentkortet er gyldig. I åtte av byene tilbys kun studentkort som er gyldig i én måned (30 dager). I Trondheim har studentene også mulighet til å kjøpe et periodekort med buss som er gyldig hele semesteret.

De geografiske restriksjonene som er lagt på hvor studentkortene er gyldige varierer også fra by til by. I den ene enden av skalaen har vi Bodø, Bergen, Stavanger og Ålesund. I disse kommunene må studenten ved kjøp av studentkort bestemme seg for mellom hvilke soner en ønsker å kunne benytte kortet, et valg som påvirker prisen studenten må betale for kortet. Tromsø er i en mellomstilling. Studentkortet i Tromsø er gyldig i sentrumssonen og hvis studentene i byen ønsker å reise utenfor denne sonen har de tilbud om å kjøpe klippekort med 50 % rabatt i forhold til ordinær takst. I Oslo og Trondheim kan innehavere av studentkort reise så mange turer de ønsker med bussrutene innenfor bygrensene. Størst geografisk frihet knyttet til bruken av studentkort har studentene i Kristiansand, Fredrikstad og Arendal. Innehavere av studentkort i disse byene kan benytte kortet til å foreta bussreiser i hele fylket der utdanningsinstitusjonen er lokalisert. Studentene i Arendal og Kristiansand kan mot å betale et tillegg i prisen på 100 kr per måned, utvide det geografiske gyldighetsområdet til studentkortet slik at dette omfatter begge Agder-fylkene.

3.2.3 Studentrabatt ved reiser mellom studiested og sentrum

Som vist i avsnitt 3.2.2 er det i alle byene som studeres i dette notatet geografiske begrensninger knyttet til hvor studentkortene kan benyttes. Vi vil her sammenligne strekningen mellom studiested og sentrum i den enkelte by. Valget av målestrekning er gjort fordi mange studenter har deltidsstillinger i ulike handels- og servicenæringer, som gjerne er

⁵ I ”Takstbestemmelser gjeldende f.o.m. 1 januar 2006” som er tilgjengelig på hjemmesiden til Nordlandsbuss står det om klippekort: ”Kortene er gyldig i en måned etter takstøkning. Ubenyttede klipp refunderes med betalt nettoppris pr. klipp, inntil 6 måneder etter takstøkning”.

sterkt representert i sentrum av byene. Avstanden mellom studiestedene og sentrum i de respektive byer er presentert i Tabell 3-3.

Tabell 3-3: Avstand mellom studiested og sentrum ved bruk av kjøretøy⁶.

<i>By</i>	<i>Høgskole/universitet</i>	<i>Sentrum</i>	<i>Avstand</i>
Bodø	Mørkved	”Glasshuset”	10 km
Oslo	Blindern	Aker Brygge	5 km
Bergen	Nygårdshøyden	Torgallmenningen	2 km
Trondheim	Gløshaugen	Kongens gate	2 km
Stavanger	Ullandhaug	Kongsgårdbakken	4 km
Kristiansand	Gimlemoen	Markens gate	3 km
Fredrikstad	K. G. Mehdalsvei 9	Brochs gate 1	3 km
Tromsø	Hansine Hansens veg 14	Sjøgaten 7	5 km
Ålesund	Larsgårdsvegen 2	Apotekergata 1	5 km
Arendal	Sykehusveien	Kirkegaten 2	2 km

Det fremkommer av Tabell 3-3 at det er studentene ved Høgskolen i Bodø som, med en avstand inn til Bodø sentrum på 10 km, har størst avstand mellom studiested og sentrum. Studentene i Oslo, Tromsø og Ålesund har med en avstand på 5 km mellom studiested og sentrum kun halvparten så lang vei som studentene i Bodø. Fra Universitetet i Stavanger må en kjøre 4 km for å komme inn til Stavanger sentrum samtidig som studentene i Kristiansand og Fredrikstad må tilbakelegge 3 km for å komme seg til sentrum av de respektive byer ved bruk av kjøretøy⁷.

Kortest vei mellom studiested og sentrum er det i de tre byene Bergen, Trondheim og Arendal der det er ca. 2 km fra våre utvalgte studiesteder og inn til sentrum. Som det framkom av Tabell 1-1 er det i mange av byene vi studerer et mangfold av utdanningsinstitusjoner, utdanningsinstitusjoner som også i flere tilfeller har avdelinger spredt rundt i den enkelte by. I disse byene vil det således kunne være studenter som har så vel lengre som kortere avstand mellom eget studiested og nærmeste bysenter enn det som fremkommer av tallene vi har presentert i Tabell 3-3.

For å sammenligne takststandarden i de ti byene vil vi her presentere prisen studenter i de ti aktuelle byene må betale for studentkort som kan benyttes på strekningen mellom studiested og sentrum. Vi vil også beregne den prosentvise rabatten studentene innvilges i forhold til

⁶ Avstandene er beregnet ved bruk av ruteplanlegger på: www.gulesider.no.

⁷ Studentene i Fredrikstad har om de krysser en fotgjengerbro over Glomma kun noen få hundre meter å gå til Fredrikstad sentrum.

prisen ”øvrige reisende” må betale for tilsvarende billettype. Billettypene, studentpris, ”normal pris” og studentrabatt i de ti byene presenteres i Tabell 3-4.

Tabell 3-4: Forskjell mellom ”studentpris” og ”normal pris”. Priser per mars 2007.

<i>By</i>	<i>Billettype</i>	<i>Studentpris</i>	<i>”Normal pris”⁸</i>	<i>Studentrabatt</i>
Bodø	Klippekort	640 kr	1 067 kr	40 %
Oslo	Månedskort	430 kr	720 kr	40 %
Bergen	Månedskort	400 kr	660 kr	39 %
Trondheim	Månedskort	410 kr	685 kr	40 %
Stavanger	Månedskort	320 kr	530 kr	40 %
Kristiansand	Månedskort	460 kr	695 kr	34 %
Fredrikstad	Månedskort	350 kr	1 000 kr	65 %
Tromsø	Månedskort	450 kr	750 kr	40 %
Ålesund	Månedskort	330 kr	550 kr	40 %
Arendal	Månedskort	450 kr	580 kr	22 %

I Bodø, som er den eneste byen der studentkortet er et klippekort, må studentene betale 640 kr for et studentkort som kan benyttes til foreta 50 enkeltreiser mellom Mørkved og Bodø sentrum. Bruker en alle de 50 klippene på kortet blir prisen per tur 12,80 kr. I forhold til prisen ”øvrige reisende” må betale for et klippekort med 50 klipp på samme strekning, har studentene ved Høgskolen i Bodø en rabatt på 40 %.

I de ni resterende byene er studentkortene månedskort. Prisen i disse byene varierer fra 320 kr i Stavanger til 460 kr i Kristiansand. Prisen studentene betaler i Kristiansand er dermed 44 % høyere enn prisen studentene i Stavanger betaler. Hvilket av de to studentkortene som er best for studentene er allikevel mer sammensatt. Dette skyldes den store forskjellene det er de to byene imellom når det gjelder størrelsen på det geografiske området studentkortet er gyldig. I Tabell 3-2 fremkom det at studentkortet som selges til studentene i Kristiansand kan benyttes i hele Vest-Agder og at prisen studentene må betale for et studentkort i Stavanger avhenger av i hvor mange soner en ønsker at kortet skal kunne benyttes.

Det fremkommer av Tabell 3-4 at det er store forskjeller i hvor stor prosentvis rabatt studentene innrømmes ved kjøp av studentkort for reiser med buss mellom studiested og sentrum i de 10 byene. Den største prosentvise rabatten har studentene i Fredrikstad. Her betaler studentene en pris for et månedskort, som kan benyttes i hele Østfold, som er 65 % lavere enn den ”normale” prisen for et tilsvarende månedskort.

⁸ I forhold til ”normal pris” for tilsvarende billettype. Unntaket er Arendal og Kristiansand der studentkortene gjelder i hele fylket. ”Normal pris” i tabellen for disse byene gjelder strekningen studiested-sentrum.

De ti byene kan deles inn i tre grupper basert på størrelsen på studentenes rabatt. I den for studentene "beste" gruppen er Fredrikstad alene om å ha en rabatt som er på mer enn 40 %. I den neste gruppen, som med 7 byer er den største, får studentene en rabatt på omkring 40 %. Minst rabatt får studentene i Arendal og Kristiansand med henholdsvis 22 % og 34 %.

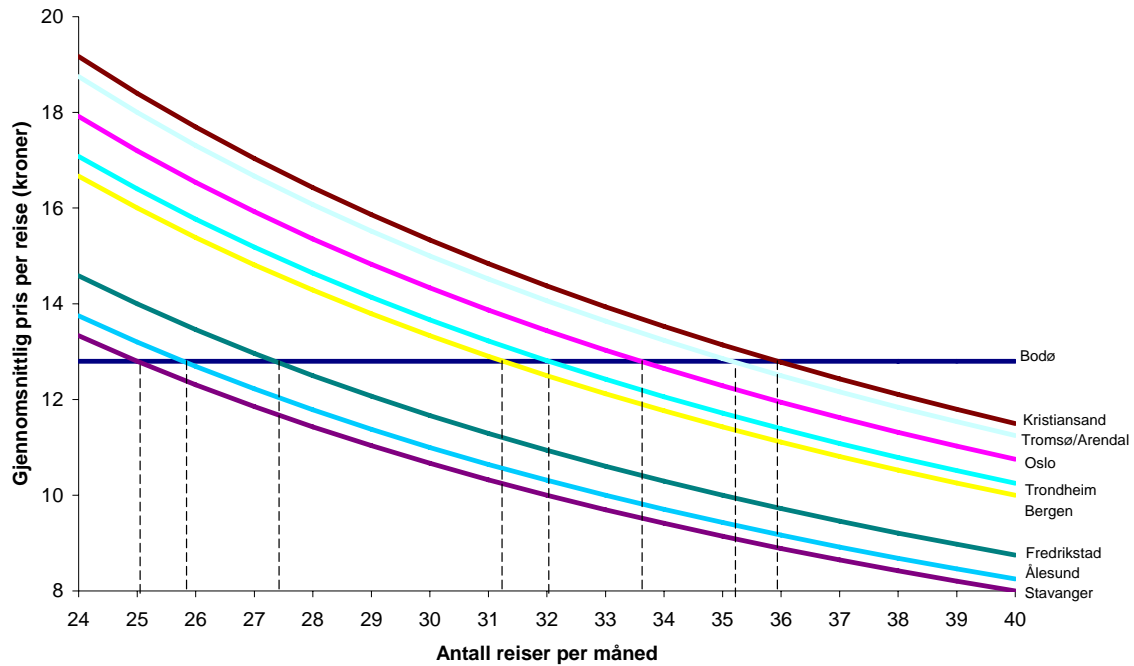
Samferdselsdepartementet innførte i 2002 en refusjonsordning til fylkene som er forutsatt å dekke kostnadene ved at studenter og skoleelever inntil 30 år får 40 % rabatt i forhold til den gjeldende periodekortprisen for voksne. Når vi allikevel ser at Arendal og Kristiansand har en rabatt som i antall prosent er lavere enn dette skyldes det at periodekortet for studentene gjelder for hele fylket, mens periodekortene øvrige reisende kjøper gjelder et begrenset antall soner, og prisene for øvrige reisende som her er tatt med gjelder fra studiested til sentrum i de to byene.

3.2.4 Gjennomsnittlig pris per reise mellom studiested og sentrum

For å sammenligne takststandarden som møter studentene i "våre" 10 byer vil vi her se på hvordan gjennomsnittsprisen per reise mellom studiested og sentrum henger sammen med antall månedlige reiser.

Klippekortet med 50 klipp som studenter i Bodø kan kjøpe for 640 kr gir en gjennomsnittlig pris per reise på 12,80 kr. Gjennomsnittsprisen er uavhengig av antall reiser, så fremt alle "klippene" på studentkortet blir benyttet.

I de øvrige byene vi har studert, der studentene tilbys månedskort, avhenger gjennomsnittsprisen per reise av hvor mange reiser en foretar per måned med studentkortet. Ved et lavt antall månedlige reiser blir gjennomsnittsprisen per reise svært høy, men hvis en benytter kortet ofte vil prisen per reise kunne betegnes som svært lav. Dette innebærer at studentene i de ni byene, før de kjøper studentkort, vurderer hvor mange reiser de kommer til å foreta den måned studentkortet skal gjelde. Mange av studentene i de ni byene vil kunne oppnå en lavere pris per reise ved å kjøpe enkeltbilletter eller benytte "vanlige" klippekort fremfor å "investere" i de studentkort studentene i dag kan kjøpe.



Figur 3-1: Gjennomsnittlig pris per reise mellom studiested og sentrum⁹.

Den buede linjen i Figur 3-1 som ligger nærmest den horisontale akse representerer byen med lavest månedskortpris. Dette er Stavanger. Her vil studentene komme best ut blant byene med månedskort, med utgangspunkt i samme antall reiser. Det kan forøvrig leses ut av figuren at for studenter i de ti byene som gjennomfører færre enn 25 reiser per måned, noe som tilsvarer i overkant av 3 reiser tur/retur per uke, vil det være studentene i Bodø som har lavest gjennomsnittspris per reise (det er her viktig å være klar over at studentene i de øvrige byene vil kunne kjøpe enkeltbilletter eller ”vanlige klippekort i de måneder der de forventer å gjennomføre relativt få reiser).

Foretar en flere enn 25 reiser per måned er det studentene i Stavanger som betaler lavest gjennomsnittspris per reise mellom studiested og sentrum. Med en pris for månedskortet på 320 kr vil gjennomsnittsprisen per reise i Stavanger krysse gjennomsnittsprisen per reise i Bodø, som vi har sett er på 12,80 kr, ved 25 reiser.

Det kan også leses ut av figuren at jo flere reiser studentene gjennomfører per måned jo mer ugunstig, i forhold til de øvrige byene, blir situasjonen for studentene i Bodø. Eksempelvis vil

⁹ I figuren er kun prisutviklingen i ni kommuner synlig. Dette skyldes at prisen studenter må betale for månedskort i Arendal og Troms er den samme. Linjene for de to byene overlapper dermed hverandre og den gjennomsnittlige prisen per reise for studenter i Tromsø følger samme utvikling som for studentene i Arendal.

en student som foretar 40 enkeltturer med buss per måned betale 320 kr (8 kr per tur) i Stavanger og 512 kr (12,80 kr per tur) i Bodø¹⁰. Dette er en prisforskjell på 60 %.

3.2.5 Gjennomsnittlig pris per reise ved reiser på 10 km

I Tabell 3-3 framkom det at det er til dels store forskjeller i hvor stor avstand det er mellom de ti studiestedene vi har tatt utgangspunkt i og sentrum i den by studiestedet er lokalisert. Den store avstandsforskjellen er en svakhet ved prissammenligningen som ble presentert i avsnitt 3.2.4.

For å gjøre sammenligningen mer ”rettferdig” vil vi i dette avsnittet se på hvordan gjennomsnittsprisen utvikler seg når reisene studentkortet benyttes til har en distanse på 10 km i alle byene.

En oversikt over prisen studentene i de ti byene må betale for studentkort som kan benyttes på 10 km lange reiser med buss er presentert i Tabell 3-5 sammen med tilgjengelig billettype og pris for studentkort til reiser mellom studiested og sentrum.

Tabell 3-5: Pris for studentkort for reiser på 10 km. Priser per mars 2007.

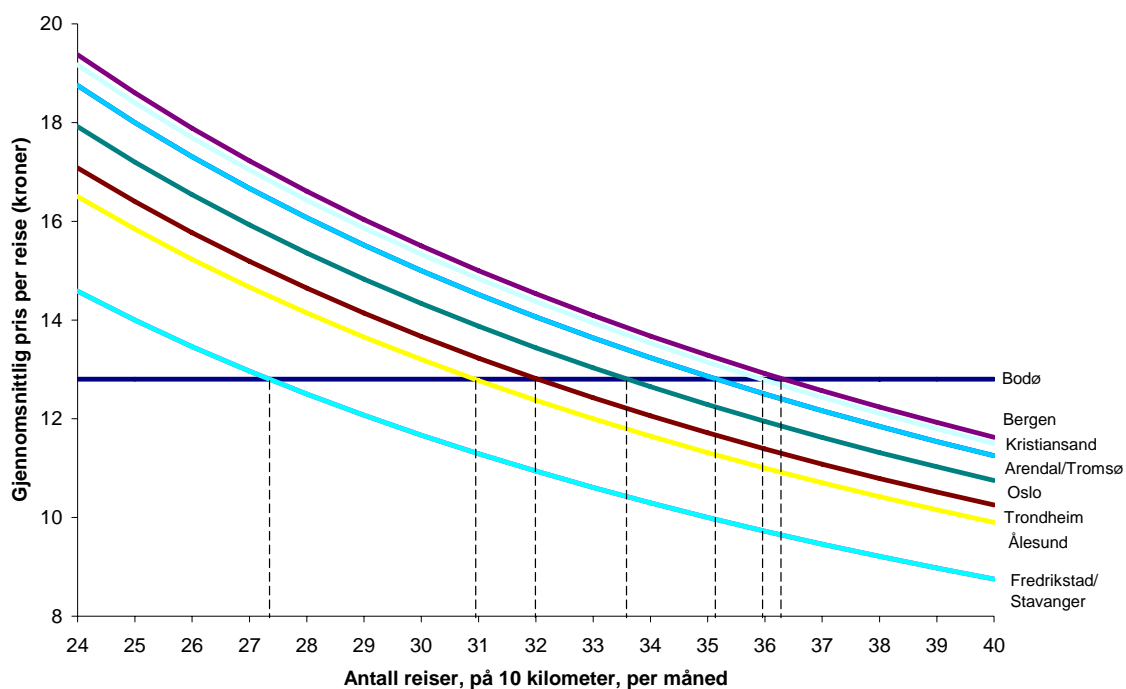
<i>By</i>	<i>Billettype</i>	<i>Studentpris</i>	
		Studiested til sentrum	Reiser på 10 km
Bodø	Klippekort	640 kr	640 kr
Oslo	Månedskort	430 kr	430 kr
Bergen	Månedskort	400 kr	465 kr
Trondheim	Månedskort	410 kr	410 kr
Stavanger	Månedskort	320 kr	350 kr
Kristiansand	Månedskort	460 kr	460 kr
Fredrikstad	Månedskort	350 kr	350 kr
Tromsø	Månedskort	450 kr	450 kr
Ålesund	Månedskort	330 kr	396 kr
Arendal	Månedskort	450 kr	450 kr

Det fremkommer av Tabell 3-5 at det kun er i Bergen, Stavanger og Ålesund at studentene må betale en høyere pris for et studentkort som skal kunne benyttes på en strekning på omkring 10 km, enn for et studentkort som kun skal benyttes mellom studiested og sentrum. I Bergen er prisen for kort som gjelder for reiser på 10 km omlag 16 % høyere enn den er for studentkort som kan benyttes på reiser mellom universitetet på Nygårdshøyden og

¹⁰ De resterende 10 klipp forutsetter vi benyttet neste måned.

Torgallmenningen. I Stavanger er prisen for et studentkort som kan benyttes på reiser på 10 km ca. 9 % høyere enn for studentkort som kan benyttes mellom universitetet og sentrum. I Ålesund er prisforskjellen 20 %.

I Figur 3-2 har vi illustrert hvordan gjennomsnittlig pris per reise utvikler seg, ved bruk av studentkort, etter hvert som antall månedlige reiser øker.



Figur 3-2: Gjennomsnittlig pris per reise på 10 km¹¹. Priser per mars 2007.

Da vi tidligere i avsnittet har sett at det kun er i Bergen, Stavanger og Ålesund at prisen for studentkort endres hvis kortet skal brukes til 10 km lange reiser, og ikke mellom studiested og sentrum, vil det kun være linjene som representerer disse byene som får en ny ”bane” i Figur 3-2 i forhold til i Figur 3-1. Da prisen i de tre aktuelle byene er høyere ved reiser på 10 km får linjene til de tre byene et skift mot høyre.

Det fremkommer av Figur 3-2 at ved reiser på 10 km betaler studentene i Bodø lavest gjennomsnittspris per reise hvis studentene gjennomfører færre enn 28 reiser per måned. Fra og med 28 månedlige reiser er det studentene i Stavanger og Fredrikstad som betaler lavest gjennomsnittspris per reise. Med en pris for studentkortene i Stavanger og Fredrikstad på 350

¹¹ I figuren er det kun åtte linjer som er synlige. Dette skyldes at prisen for månedskort, for reiser på ca. 10 km, er den samme i Stavanger som i Fredrikstad og den samme i Tromsø som i Arendal.

kr blir gjennomsnittsprisen studentene i de to byene betaler per reise, ved 28 månedlige reiser, 12,50 kr.

3.3 OPPSUMMERING

Vi har i dette kapittelet sett at:

- Det kun er i Bodø at det er "særskilt" finansiering av studentrabatt for studenter over 30 år.
- Bodø er den eneste av de ti byene der studentene tilbys klippekort med studentrabatt, i de øvrige byene selges det månedskort med studentrabatt.
- Studentene i Bodø har forholdsvis mye lenger vei fra studiested til sentrum (10 km) enn studentene i de øvrige byene (2-5 km).
- Grunnet lengre avstand mellom studiested og sentrum i Bodø enn i de øvrige byene er buss og gange et mindre aktuelt alternativ i Bodø enn i de øvrige byene.
- Studentene i Bodø har lavere transportutgifter til buss, enn i de andre byene om de foretar få reiser per måned. Foretar de mange turer per måned kommer studentene i Bodø betydelig dårligere ut enn studentene i de andre byene.

4. HVILKE STUDENTER VED HBO REISER MED BUSS OG HVOR VIKTIG ER BUSSRUTETILBUDET FOR STUDENTENE?

Vi vil i dette kapitlet presentere resultatene fra en web-basert spørreundersøkelse vi har gjennomført blant studentene ved Høgskolen i Bodø sin avdeling på Mørkved.

4.1 DELTAKERNE I UNDERSØKELSEN

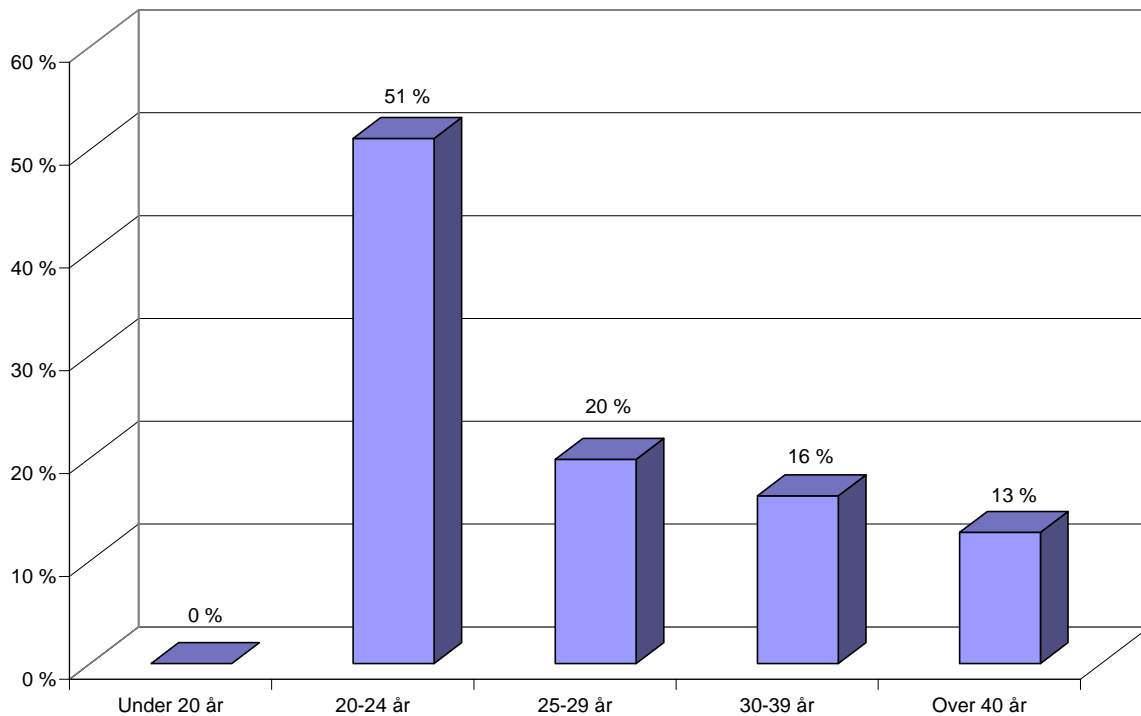
Nedenfor presenteres kjønns- og aldersfordelingen blant de som deltok i vår spørreundersøkelse. Andelen studenter som disponerer bil og andelen som har jobb ved siden av studiene blir også presentert.

Kvinneandelen blant respondentene var på hele 65 %. Dette innebærer at antall kvinnelige studenter som besvarte undersøkelsen var nesten dobbelt så høyt som antall mannlige studenter. På bakgrunn av at det etter flyttingen av lærerutdanningen fra Rønvik til Mørkved i januar 2004 har vært en klar overvekt av kvinnelige studenter ved Høgskolen i Bodø¹² er det ikke overraskende at kvinnene også er i flertall blant våre respondenter.

Gjennomsnittsalderen til respondentene er 27,7 år, og ved å dele dem inn i fem grupper basert på alder, kan aldersfordelingen illustreres grafisk som vist i Figur 4-1.

Av figuren fremkommer det at over halvparten av respondentene tilhører aldersgruppen 20 til 24 år. Totalt 71 % av de som deltok i undersøkelsen er i 20-årene og ingen var yngre enn 20 år. Totalt 29 % var 30 år eller eldre og den eldste var 56 år gammel.

¹² I 2006 var det 2 844 kvinnelige og 1418 mannlige studenter ved Høgskolen i Bodø, (www.ssb.no).



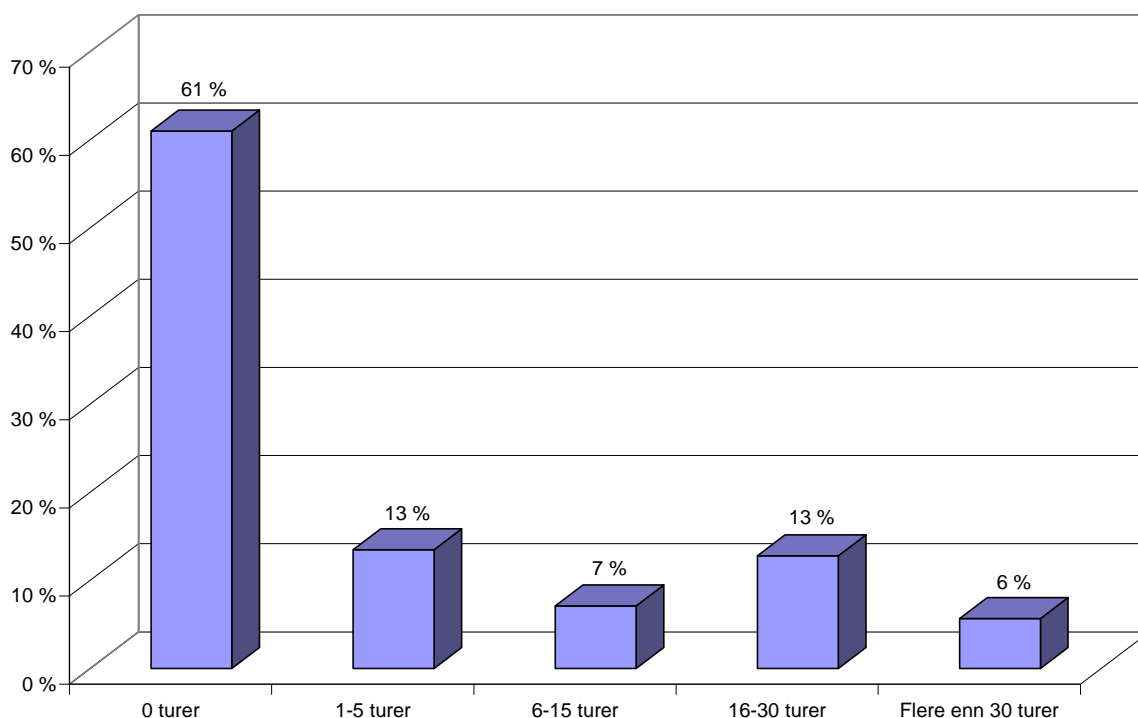
Figur 4-1: Respondentenes fordeling på aldersgrupper. (N=141).

I hvilken grad en student er avhengig av et godt kollektivt transporttilbud vil, sammen med andre faktorer, avhenge av om vedkommende disponerer egen bil. Av studentene var det litt over halvparten (54 %) som oppgav at de disponerte egen bil.

Studenter som jobber ved siden av studiene vil det være rimelig å anta har et høyere behov for et kollektivt transporttilbud enn de uten jobb. 56 % av studentene i undersøkelsen har oppgitt at de jobber ved siden av studiene. Antall timer per uke, eller på hvilke tidspunkt av døgnet studentene arbeider er ikke kartlagt i denne undersøkelsen.

4.2 STUDENTENES BUSSBRUK

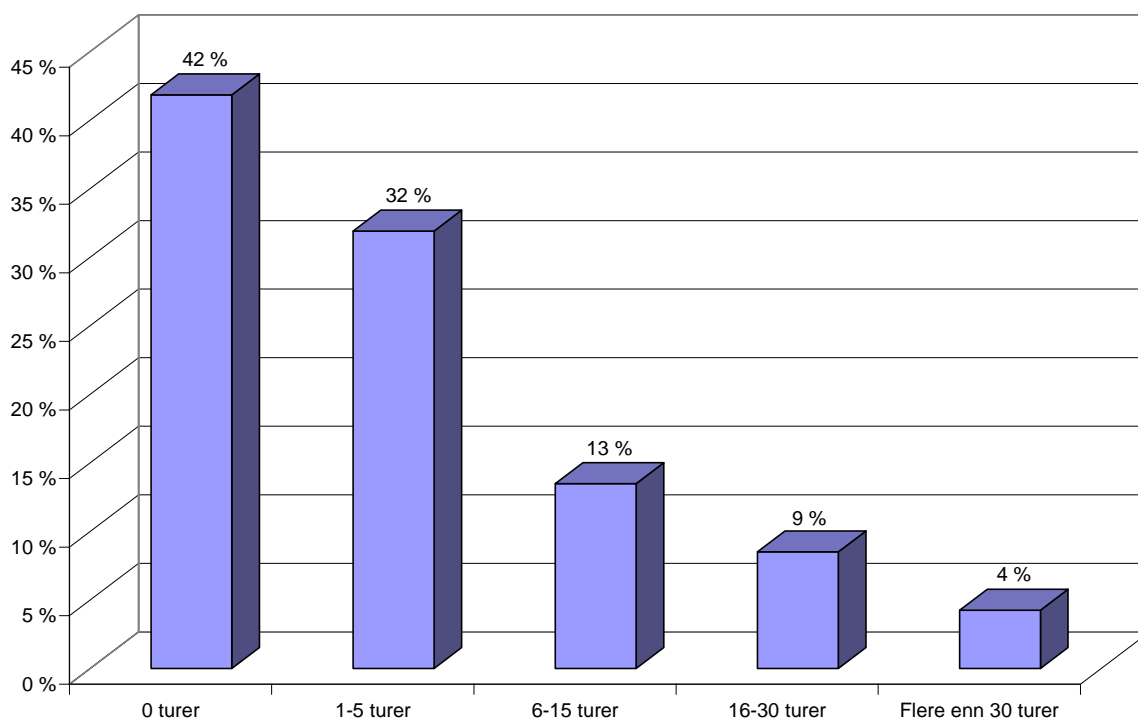
I dette avsnittet blir det gitt en presentasjon av antall månedlige enkeltturer studentene på Mørkved foretar med buss mellom bosted og studiested. Avsnittet presenterer også tall for hvor mange øvrige turer de tar med buss (turer som ikke går mellom bosted og studiested).



Figur 4-2: Antall enkeltturer med buss studentene foretar mellom bosted og Høgskolen i løpet av en vanlig måned. (N=141).

Som det fremkommer av Figur 4-2 oppgir mer enn 6 av 10 studenter at de ikke benytter buss mellom sitt bosted og Høgskolen på Mørkved. Årsaken til dette skyldes nok i stor grad at en stor del av studentene er bosatt på Mørkved, Bertnes og Hunstad, områder som ligger i gangavstand til Høgskolen. Det er også et faktum at storparten av studentboligene, som er tilgjengelig gjennom Studentsamskipnaden i Bodø, er lokalisert i nærheten av høgskolen, unntaket er Flatvold studenthjem som ligger i Rønvik 10 km fra Høgskolen. Den høye andelen som ikke bruker buss mellom bosted og studiested har også sammenheng med at over halvparten av studentene i undersøkelsen oppgav at de disponerer egen bil, noe som gjør dem uavhengig av kollektive transportmidler på reisene mellom bosted og studiested.

I tillegg til behovet for å komme seg til og fra bosted og studiested har studentene også behov for transport til fritidsaktiviteter, jobb, shopping o.s.v. På bakgrunn av at Høgskolen sin avdeling på Mørkved ligger ti km utenfor Bodø sentrum vil studentene ofte være avhengig av motorisert transport for å komme seg til disse "aktivitetene". I spørreskjemaet ble det derfor inkludert et spørsmål om hvor mange bussturer de foretar per måned, utenom de som går mellom bo- og studiested. Resultatene som fremkom på dette spørsmålet er presentert i Figur 4-3.



Figur 4-3: Antall enkeltturer med buss studentene foretar i løpet av en vanlig måned i Bodø (utenom reiser mellom Høgskolen og bosted). (N=141).

Mer enn 40 % av studentene oppgir, når de ser bort fra reiser mellom Høgskolen og bosted, at de i løpet av en "normal" måned ikke benytter buss. Ettersom det var 60 % som oppgav at de ikke benytter buss mellom bosted og Høgskolen, innebærer dette at en større andel av studentene benytter buss på reiser som ikke går mellom bo- og studiested, enn det er som bruker buss mellom bo- og studiested. Hovedårsaken til dette er antakelig at disse reisene i gjennomsnitt er lengre enn avstanden mellom bosted og Høgskolen. En annen årsak kan være at studentene benytter buss når de skal "ta en tur på byen", turer der det vil kunne finne sted inntak av alkohol, noe som i følge vegtrafikkloven ikke er forenelig med bilkjøring.

Så langt i avsnittet har vi sett på hvor mange reiser studentene foretar med buss hver måned mellom bo- og studiested, og hvor mange "øvrige reiser" de foretar i samme tidsrom. Ved å kombinere svarene på de to spørsmålene, og sette resultatet inn i et frekvensdiagram får vi frem hvor stor andel av respondentene som har oppgitt de ulike kombinasjonene av svar på de to spørsmålene. Kombinasjonene er presentert i Tabell 4-1.

Tabell 4-1: Sammenligning av respondentenes bruk av buss mellom bo- og studiested, og på øvrige reiser. (N=141).

		Antall enkelturer med buss (utenom reiser mellom Høgskolen og bosted)					Totalt
		0 turer	1-5 turer	6-15 turer	16-30 turer	Flere enn 30 turer	
<i>Antall enkelturer mellom bosted og Høgskolen</i>	0 turer	33 %	18 %	5 %	2 %	3 %	61 %
	1-5 turer	4 %	5 %	4 %	1 %	0 %	14 %
	6-15 turer	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	6 %
	16-30 turer	4 %	4 %	2 %	2 %	1 %	13 %
	Flere enn 30 turer	0 %	4 %	1 %	1 %	0 %	6 %
Totalt		42 %	32 %	13 %	8 %	5 %	100 %

Av tabellen fremkommer det at over halvparten av respondentene gjennomfører 5 eller færre bussturer per måned. Om lag 1/3 oppgir at de ikke på noen av sine reiser benytter buss, 18 % bruker ikke buss mellom bo- og studiested, men bruker bussen på inntil 5 enkelturer hver måned og 4 % bruker buss inntil 5 ganger i måneden mellom bo- og studiested samtidig som de oppgir at de ikke bruker buss til andre formål i løpet av en ”normal” måned. 5 % av respondentene oppgir at de bruker buss mellom 1 og 5 ganger hver måned til begge de to kategoriene turer de ble spurt om, noe som innebærer at også en del av disse teoretisk vil kunne gjennomføre færre enn 6 turer hver måned.

Det fremkommer også at de høyeste prosentandelene befinner seg ”oppe til venstre” i tabellen, noe som viser at studentene i forholdsvis liten grad benytter buss.

Fra SB Nordlandsbuss har vi fått tilgang på data over hvor mange klippekort med studentrabatt som er solgt månedlig i vår- og høstmånedene i 2005 og 2006, samt hvor mange reiser som er gjennomført i de samme periodene. Gjennomsnittsverdier for disse tallene er presentert i Tabell 4-2.

Det fremkommer av Tabell 4-2 at det i de aktuelle periodene gjennomsnittlig ble solgt 227 klippekort med studentrabatt i Bodø. Antall reiser som ble foretatt med studentkortene var i de samme periodene gjennomsnittlig 10 340 per måned. Når vi vet at det er ca. 3 500 studenter på Høgskolen på Mørkved innebærer dette at antall reiser med klippekort per student blir i underkant av 3 per måned.

Tabell 4-2: Antall solgte månedskort med studentrabatt og antall reiser i vår- og høstsemesteret. Gjennomsnittstall for 2005 og 2006.

		<i>Gjennomsnitt 2005 og 2006</i>		
		Antall reiser	Antall solgte kort	Antall reiser per kort
Vårsemester	Januar	10 581	329	32
	Februar	10 799	214	50
	Mars	10 511	204	51
	April	8 730	167	52
Høstsemester	September	11 233	311	36
	Oktober	11 749	250	47
	November	11 930	231	52
	Desember	7 189	113	64
Gjennomsnitt		10 340	227	46

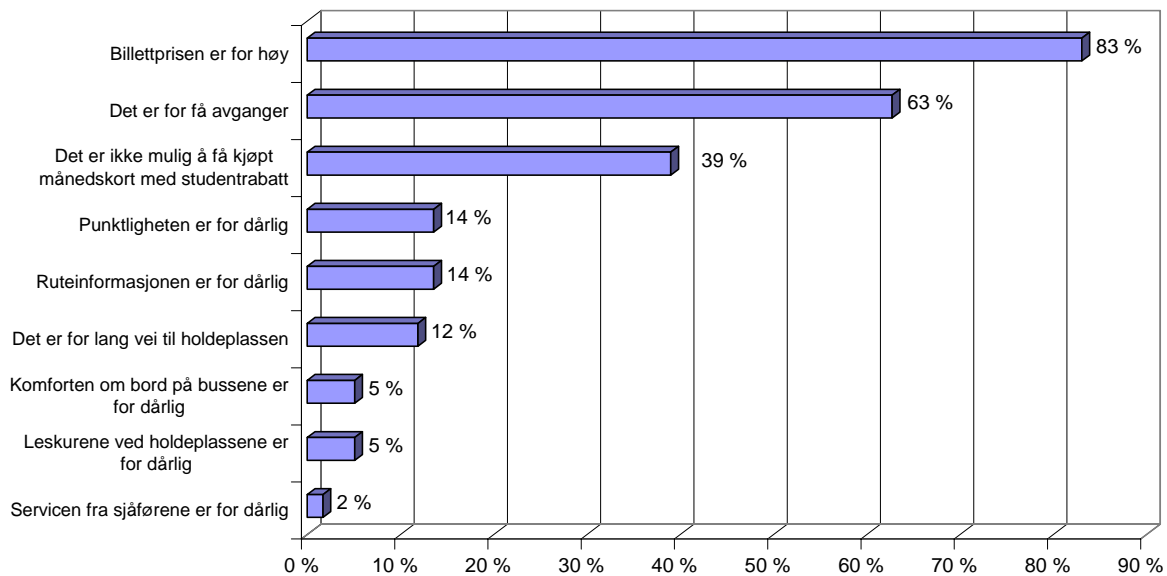
Hvis vi antar at det gjennomsnittlig befinner seg 227 klippekort ute blant studentene betyr dette at disse studentene gjennomsnittlig benytter klippekortet 46 ganger hver måned¹³. Dette innebærer at vi på bakgrunn av vår sammenligning i avsnitt 3.2.5, der vi så at studentene i Bodø kommer bedre ut enn i de andre byene så lenge de foretar færre enn 28 turer i måneden på reiser med en lengde på 10 km, kan konkludere med at studentene som benytter klippekort i gjennomsnitt ville kommet bedre ut med månedskortordningene som eksisterer i de andre byene vi har studert. I dagens situasjon betaler studentene i Bodø som er klippekortbrukere 12,80 kr per tur. I Stavanger og Fredrikstad er prisen 350 kr for et månedskort som kan benyttes på reiser med en lengde på 10 km. Studenter i disse byene som gjennomfører 46 turer i løpet av en måned betaler i gjennomsnittlig 7,61 kr per tur. Dette innebærer at prisen per tur for studentene i Bodø, ut fra våre forutsetninger, blir 68 % høyere enn for studentene i Fredrikstad og Stavanger.

4.3 PROBLEMOMRÅDER, MULIGHETER OG PÅSTANDER

Vi vil i dette avsnittet gi en presentasjon av hvilke faktorer studenter som ikke benytter seg av buss som transportmiddel oppgir som årsak til dette. Avsnittet vil også gjengi hva studentene ser på som de viktigste tiltakene som kan iverksettes ved bussrutetilbudet for å få dem til å reise mer med buss. Studentenes vurdering av fem påstander blir også presentert.

¹³ Benytter ikke studentene alle klippene på kortet blir prisen per tur høyere enn 12,80 kr. Benyttes kortet til 46 turer blir prisen per tur på 13,91 kr.

Tidligere i notatet så vi at 42 % av våre respondenter oppgav at de i løpet av en vanlig måned ikke benytter buss til noen enkelturer (når de ser bort fra turer mellom bo- og studiested)¹⁴. Denne gruppen ble bedt om å oppgi inntil tre hovedgrunner til hvorfor de ikke bruker buss. En rangering av hovedgrunnene de trakk frem er gitt i Figur 4-4.



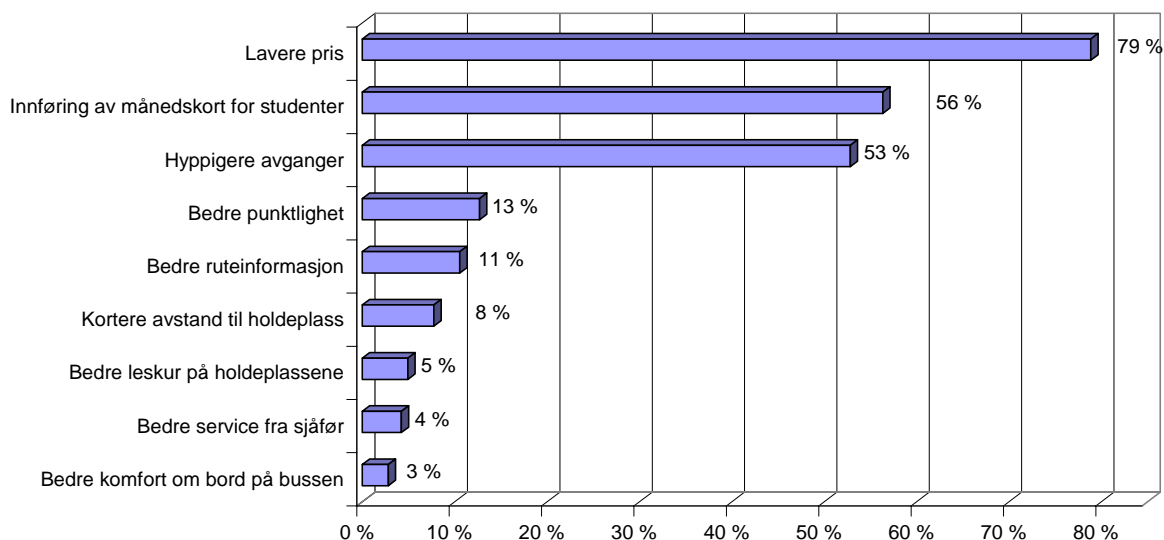
Figur 4-4: Viktigste årsaker til at studentene ikke bruker buss. (N=59)¹⁵.

Høye billettpriser blir trukket frem som en hovedårsak til hvorfor de ikke bruker buss av 83 %, av de som besvarte spørsmålet. Høye billettpriser er med dette den faktoren som blir trukket frem av flest respondenter. Videre er det 63 % som peker på at det er for få avganger, og 39 % som peker på det faktum at det ikke er mulig å få kjøpt månedskort med studentrabatt som hovedårsaker til at de ikke benytter buss.

For å se hvilke tiltak som vil være mest effektive å gjennomføre for å få økt bussbruken ble alle respondentene bedt om å markere inntil tre faktorer som vil kunne få dem til å bruke buss oftere. En fordeling av tilbakemeldingene som ble gitt er presentert i Figur 4-5.

¹⁴ Noen av respondentene i Figur 4-4 kan dermed være marginale bussbrukere ved at de benytter buss mellom bo- og studiested.

¹⁵ Ettersom respondentene hadde mulighet til å oppgi inntil tre hovedgrunner til hvorfor de ikke benytter buss, overstiger summen av prosentsetser 100.



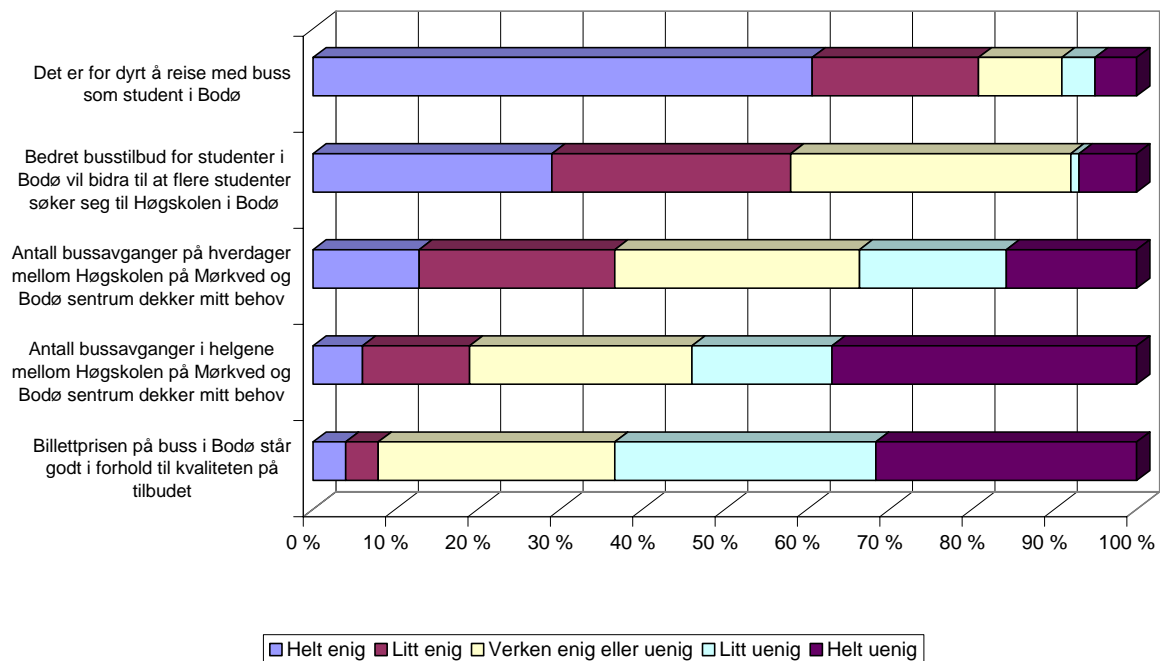
Figur 4-5: Hva må skje med bussrutetilbudet i Bodø for at studentene oftere skal benytte buss? (N=142).

Det fremkommer av Figur 4-5 at tre faktorer skiller seg ut som de klart viktigste for at studentene skal benytte buss oftere. De tre faktorene er at prisene må bli lavere, at det innføres månedskort med studentrabatt samt at bussene får hyppigere avganger. Disse tre faktorene blir trukket frem av henholdsvis 79 %, 56 % og 53 % av de som besvarte spørsmålet. Fra disse tre faktorene er det et stort sprang ned til de 13 % som fremhever at bedre punktlighet vil få dem til å bruke buss oftere. Den videre rangeringen fremkommer av Figur 4-5.

Til slutt i spørreundersøkelsen ble respondentene bedt om å ta stilling til i hvilken grad de var enig eller uenig i 5 påstander. Resultatet er presentert i Figur 4-6.

Det fremkommer av Figur 4-6 at den påstand flest respondenter sier seg enig i er at det er for dyrt å reise med buss i Bodø. Hele 80 % sier seg helt eller litt enig i påstanden. En kommentar fra en respondent som illustrere dette synet er at; ”det største problemet når det gjelder buss i Bodø er at det er for dyrt, studenter prioriterer ikke buss når de allerede har lite penger til hus og mat”.

Påstanden om at ”bedret busstilbud for studenter i Bodø vil bidra til at flere studenter søker seg til Høgskolen i Bodø” sa 58 % av de som svarte seg helt eller litt enig i. En tredjedel stiller seg nøytrale til påstanden, de er verken enig eller uenig. Kun 8 % sier seg litt eller helt uenig.



Figur 4-6: Studentenes vurdering av påstander knyttet til bussrutetilbudet i Bodø. (N=136).

Ut fra tilbakemeldingene fra respondentene fremkommer det at studentene er mer fornøyd med antall bussavganger på hverdager enn i helgene. 37 % sier seg helt eller litt enig i at antall avganger på hverdager mellom Høgskolen og Bodø sentrum dekker deres behov. Dette innebærer at nesten to av tre respondenter ikke er enig i påstanden. Som nevnt er studentene enda mindre fornøyd med antall bussavganger i helgene på samme strekning. 19 % sier seg helt eller litt enig i at ”antall bussavganger i helgene mellom Høgskolen på Mørkved og Bodø sentrum dekker mitt behov”. En av respondentene som åpenbart er misfornøyd med antall avganger i helgene skrev følgende ”er særlig misfornøyd med busstilbudet i helgene, da jeg ofte blir nødt til å ta taxi til Mørkved eller vente flere timer etter å ha vært ute og reist”, og en annen skriver at ” Det er rett og slett for dårlig tilbud. Må planlegge lang tid i forveien når en skal noe sted, for som regel går det ikke buss på nødvendig tidspunkt”.

Den siste påstanden respondentene ble bedt om å si seg enig eller uenig i var; ”Billettprisen på buss i Bodø står godt i forhold til kvaliteten på tilbudet”. Kun 8 % av respondentene sa seg helt eller litt enig i denne påstanden. 64 % var helt eller litt uenig i påstanden noe som innebærer at disse mener at kvaliteten på busstilbudet er for dårlig i forhold til prisen som må betales.

4.4 OPPSUMMERING

Vi har i dette kapitlet vist resultatene av en spørreundersøkelse rettet mot studentene på Mørkved sin bussbruk. De punktene vi vil fremheve er at:

- 61 % av studentene bruker ikke buss mellom bo- og studiested, kun 6 % bruker buss til flere enn 30 enkeltturer mellom bo- og studiested per måned.
- 74 % av studentene foretar færre enn 6 enkeltturer med buss per måned når de ser bort fra turer mellom bo- og studiested, kun 4 % foretar mer enn 30 enkeltturer.
- Hver tredje student benytter ikke buss til noen enkeltturer i en gjennomsnittsmåned, 55 % foretar færre enn 6 enkeltturer per måned.
- Under forutsetning av at hver innehaver av studentkort i Bodø benytter kortet 46 ganger hver måned, ville denne studentgruppen kommet bedre ut om det i Bodø var mulig å kjøpe månedskort til de betingelser som finnes i de ni andre byene vi har studert.
- Hovedårsakene til at studentene ikke bruker buss er; for høy billettpris, for få avganger og at det ikke er mulig å få kjøpt månedskort med studentrabatt.
- De tre tiltakene som av flest respondenter blir trukket frem som faktorer som kan få dem til å benytte buss oftere er; lavere billettpris, innføring av månedskort for studenter og at det blir hyppigere avganger.
- 80 % av respondentene er helt eller litt enig i at det er for dyrt å reise med buss som student i Bodø.
- 58 % er helt eller litt enig i at et bedre busstilbud for studenter i Bodø vil bidra til at flere studenter søker seg til Høgskolen i Bodø.
- 37 % er helt eller litt enig i at antall bussavganger på hverdager mellom Høgskolen på Mørkved og Bodø sentrum dekker deres behov.
- 19 % er helt eller litt enig i at antall bussavganger i helgene mellom Høgskolen på Mørkved og Bodø sentrum dekker deres behov.
- 8 % av respondentene er helt eller litt enig i at billettprisen på buss i Bodø står godt i forhold til kvaliteten på tilbudet.

5. SAMMENDRAG

Dette notatet har søkt å besvare to problemstillinger:

- Hva koster det for studentene i 10 studentbyer i Norge å reise med buss?
- Hvilke studenter ved HBO reiser med buss, hvor ofte reiser de med buss og hvilke tiltak vurderer de som viktigst for at de skal benytte buss oftere?

I arbeidet med den første problemstillingen har vi funnet at i de ti studerte byene er det kun i Bodø at studentene ikke har mulighet til å kjøpe månedskort med studentrabatt til bruk på buss. I Bodø er tilbudet til studentene et klippekort med 50 klipp som har en rabatt på 40 % i forhold til prisen øvrige reisende betaler for et tilsvarende klippekort.

De geografiske begrensninger som er knyttet til kortene varierer også mye fra studiested til studiested. Studentene i Arendal, Fredrikstad og Kristiansand kan benytte studentkortene i hele det fylket der hver av de tre studiestedene er lokalisert. Studentene i Oslo og Trondheim kan benytte studentkortet i hele byen mens studentene i de øvrige byene vi har studert betaler en pris for studentkortet som er avhengig av mellom hvilke soner de ønsker kortet skal være gyldig, noe som innebærer at disse studentene har mindre "bevegelsesfrihet" når de først har gått til anskaffelse av et studentkort.

Rabatten studentene i Bodø har på klippekort, som er gyldig mellom studiested og sentrum, er identisk med rabatten studentene har i 6 av de andre byene vi har studert (målt i forhold til prisen "øvrige reisende" betaler for tilsvarende billettype i samme by). Kun Arendal, Kristiansand og Fredrikstad har rabatt som avviker fra 40 %.

Da vi studerte gjennomsnittlig pris studentene i de ti byene må betale mellom studiested og sentrum, fremkom det at for studenter som foretar færre enn 25 reiser i måneden er det studentene i Bodø som betaler lavest gjennomsnittspris per reise. Ved mer enn 25 reiser i måneden er det studentene i Stavanger som betaler lavest gjennomsnittspris per reise.

Ettersom studentene i Bodø har lenger avstand inn til sentrum enn studentene i de andre byene har vi også sammenlignet gjennomsnittlig billettpris ved reiser på 10 km. På grunn av klippekortsystemet i Bodø kom studentene i Bodø også her best ut for de som gjennomfører få reiser per måned. Så lenge studentene foretar færre enn 28 reiser i måneden er gjennomsnittsprisen per reise lavest for studentene i Bodø. For studenter som benytter bussen til flere enn 27 reiser i måneden blir gjennomsnittsprisen lavest for studentene i Stavanger og Fredrikstad.

En oppsummering av noen sentrale faktorer ved studiestedene og prisen studentene må betale for å reise med buss i de ti byene er presentert i Tabell 5-1.

Tabell 5-1: Oversikt over noen sentrale faktorer ved transportstandarden.

By	Avstand fra studie- sted til sentrum (km)	Studentrabatt av fullpris ¹⁶	Studentpris ¹⁷		Særskilt finansiering av studentrabatt
			Til sentrum	10-km	
Bodø	10	40 %	640	640	Ja
Oslo	5	40 %	430	430	Nei
Bergen	2	39 %	400	465	Nei
Trondheim	2	40 %	410	410	Nei
Stavanger	4	40 %	320	350	Nei
Kristiansand	3	34 %	460	460	Nei
Fredrikstad	3	65 %	350	350	Nei
Tromsø	5	40 %	450	450	Nei
Ålesund	5	40 %	330	396	Nei
Arendal	2	22 %	450	450	Nei

I del to av undersøkelsen har vi avdekket at 33 % av studentene ved Høgskolen ikke benytter buss. 55 % bruker buss færre enn 6 ganger i løpet av en gjennomsnittsmåned. Vi har på grunnlag av tall fra SB Nordlandsbuss kommet frem til at hvert klippekort i gjennomsnitt blir brukt 46 ganger per måned, noe som innebærer at denne studentgruppen ville kommet rimeligere ut med hvilken som helst av de månedskortordningene som finnes i de ni andre byene vi har studert.

De viktigste årsakene studentene oppgir til at buss ikke blir brukt er at det er for dyrt, at bussene har for få avganger og at det ikke er mulig å kjøpe månedskort med studentrabatt.

Det fleste studenter oppgir må skje for at de skal benytte buss oftere er; at det blir lavere priser for bussbilletter, at månedskort med studentrabatt blir innført og at det blir hyppigere avganger.

Av fem påstander respondentene ble bedt om å ta stilling til var det størst andel (80 %) som var helt eller litt enig i påstanden; ”Det er for dyrt å reise med buss i Bodø”. Den påstanden som lavest andel (8 %) sa seg helt eller litt enig i var; ”Billettprisen på buss i Bodø står godt i forhold til kvaliteten på tilbudet”.

¹⁶ Rabatt i forhold til ”vanlig pris” for tilsvarende billettype mellom studiested og sentrum.

¹⁷ Pris for klippekort med 50 klipp i Bodø. I de øvrige kommunene selges det månedskort med studentrabatt.

REFERANSER

Frøysadal, E. (1991). Kollektivtransport ved lav etterspørsel i spredtbygde strøk. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Jørgensen, F. og Sæterdal, S. (1983). Kollektiv transportstandard i Mosjøen, Mo, Bodø og Narvik. Nordlandsforskning, rapport nr. 8-1983. Bodø.

NOU 1977:30A: Norsk Samferdselsplan. Samferdselsdepartementet, Oslo.

Solvoll, G. (1992). Hvordan kan fylkeskommunen beskrive sin transportstandard? NF-arbeidsnotat 1019/92. Nordlandsforskning, Bodø.

VEDLEGG 1

Fullt navn på utdanningsinstitusjoner.

<i>By</i>	<i>Forkortelse</i>	<i>Fullt navn på institusjon</i>	<i>Antall studenter</i>
Oslo	UiO	Universitetet i Oslo	29 753
	HiO	Høgskolen i Oslo	11 008
	MF	Det teologiske Menighetsfakultet	918
	BI	Handelshøyskolen BI	14 158
	NIH	Norges idrettshøgskole	881
	NVH	Norges veterinærhøgskole	431
Bergen	UIB	Universitetet i Bergen	15 711
	NHH	Norges Handelshøyskole	2 572
	HIB	Høgskolen i Bergen	5 594
Trondheim	NTNU	Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet	19 777
	HIST	Høgskolen i Sør-Trøndelag	6 160
Stavanger	UIS	Universitetet i Stavanger	6 928
Kristiansand	HIA	Høgskolen i Agder	7 674
Fredrikstad	HIØ	Høgskolen i Østfold	3 605
Tromsø	UIT	Universitetet i Tromsø	5 522
	HITOS	Høgskolen i Tromsø	2 585
Bodø	HIBO	Høgskolen i Bodø	3 854
Ålesund	HIALS	Høgskolen i Ålesund	1 477
Arendal	HIA	Høgskolen i Agder	7 674

VEDLEGG 2

Studentbuss

Undersøkelse ved Høgskolen i Bodø

1. Hva er din alder?

2. Er du?

Mann

Kvinne

3. Disponerer du egen bil?

Ja

Nei

4. Jobber du ved siden av studiene?

Ja

Nei

5. Hvor mange enkeltturer med buss foretar du i løpet av en vanlig måned mellom ditt bosted og Høgskolen?

0 turer

1-5 turer

6-15 turer

16-30 turer

Flere enn 30 turer

6. Hvor mange enkeltturer med buss foretar du i løpet av en vanlig måned i Bodø (utenom reiser mellom Høgskolen og bosted)?

- 0 turer
- 1-5 turer
- 6-15 turer
- 16-30 turer
- Flere enn 30 turer

7. Dersom du på spørsmål 6 oppgav "0 turer", kryss av i listen under for de viktigste årsakene til at du ikke bruker buss. (Velg maksimalt 3 alternativer)

- Det er for få avganger
- Punktligheten er for dårlig
- Servicen fra sjåførene er for dårlig
- Det er ikke mulig å få kjøpt månedskort med studentrabatt
- Komforten ombord på bussene er for dårlig
- Billettprisen er for høy
- Ruteinformasjonen er for dårlig
- Leskurene ved holdeplassene er for dårlige
- Det er for lang vei til holdeplassen

8. Hva må skje med bussrutetilbudet i Bodø for at du oftere skal benytte buss? (Velg maksimalt 3 alternativer)

- Hyppigere avganger
- Lavere pris
- Bedre punktlighet
- Bedre service fra sjåfør
- Innføring av månedskort for studenter
- Bedre komfort ombord på bussen
- Bedre ruteinformasjon
- Bedre leskur på holdeplassene
- Kortere avstand til holdeplass

9. I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende utsagn:

1=Helt uenig, 2=Litt uenig, 3=Verken enig eller uenig, 4=Litt enig og 5=Helt enig

	1	2	3	4	5
Det er for dyrt å reise med buss som student i Bodø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Billettprisen på buss i Bodø står godt i forhold til kvaliteten på tilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antall bussavganger i helgene mellom Høgskolen på Mørkved og Bodø sentrum dekker mitt behov	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Antall bussavganger på hverdager mellom Høgskolen på Mørkved og Bodø sentrum dekker mitt behov	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bedret busstilbud for studenter i Bodø vil bidra til at flere studenter søker seg til Høgskolen i Bodø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Har du ytterligere kommentarer angående busstilbudet for studenter i Bodø kan du skrive det i boksen under