

# Først ombord og først i land

Evaluering av forkjørsrett for pendlere på fergesambandet  
Eidsdal-Linge



av  
**Thor-Erik S. Hanssen**  
**Gisle Solvoll**

**hnb**  
Handelshøgskolen  
i Bodø

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

**SIB-notat 1006/2007**



**Først ombord og først i land**  
Evaluering av forkjøringsrett for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge

Thor-Erik Sandberg Hanssen  
Gisle Solvoll

Handelshøgskolen i Bodø  
Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi (SIB AS)

[thh@hibo.no](mailto:thh@hibo.no)

[gso@hibo.no](mailto:gso@hibo.no)

Tlf. +47 75 51 76 56

Tlf. +47 75 51 76 32

Fax. +47 75 51 72 68

Utgivelsesår: 2007

ISSN 1890-3576

## **FORORD**

Dette notatet er skrevet på oppdrag for Statens vegvesen Region Midt. Notatet er skrevet av forsker Thor-Erik Sandberg Hanssen og forskningsleder Gisle Solvoll, med sistnevnte som prosjektleder. Arbeidet er gjennomført i to perioder. En før- og en etterundersøkelse ble gjennomført sommeren/høsten 2006, mens en ny etterundersøkelse ble gjennomført sommeren/høsten 2007. Vi vil takke Hanne-Merete Hagset (Statens vegvesen region midt) og Lill Jerve (Vegdirektoratet) for nyttige kommentarer og innspill under arbeidet med rapporten

Bodø 28. november 2007.

# INNHOOLD

<b>FORORD</b> .....	<b>1</b>
<b>INNHOOLD</b> .....	<b>2</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
1.1 BAKGRUNN .....	3
1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER.....	4
1.3 METODISK OPPLEGG.....	5
<b>2. FERGESAMBANDET EIDSDAL-LINGE</b> .....	<b>7</b>
2.1 RUTEOPPLEGG .....	7
2.2 TAKSTER .....	7
2.3 TRAFIKK OG TRAFIKKUTVIKLING .....	8
<b>3. PENDLERNES SITUASJON FØR INNFORING AV FORKJØRSRETT</b> .....	<b>12</b>
3.1 LITT OM PENDLERNE .....	12
3.2 ANTALL ARBEIDSREISER OG REISETIDSPUNKT.....	13
3.3 HVOR OFTE MISTES ØNSKET AVGANG GRUNNET LANG KØ?	15
3.4 EKSTRA VENTETID VED MISTET AVGANG .....	17
3.5 ATFERD VED FORVENTNING OM STOR BILKØ.....	18
<b>4. SITUASJONEN ETTER INNFORING AV FORKJØRSRETT</b> .....	<b>19</b>
4.1 ADMINISTRASJON .....	19
4.2 PRAKTISERING AV ORDNINGEN.....	19
4.3 REGISTRERINGER FORETATT AV FERGEMANNSKAPENE .....	21
4.3.1 <i>Antall pendlere og gjenstående kjøretøy fordelt på ukedager</i> .....	21
4.3.2 <i>Antall pendlere og gjenstående kjøretøy fordelt på avganger</i> .....	23
4.4 NYTTEN AV PENDLERKORTET .....	25
4.5 ENDRINGER I REISEATFERD SOM FØLGE AV PENDLERKORTET.....	27
4.5.1 <i>Utsatt avreise fra bosted</i> .....	27
4.5.2 <i>Utsatt avreise fra arbeid</i> .....	28
4.5.3 <i>Samkjøring</i> .....	28
4.6 BETALINGSVILLIGHET FOR PENDLERKORT .....	29
4.7 ULIKE SYNSPUNKTER FRA PENDLERNE .....	31
<b>5. SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET AV FORKJØRSRETEN</b> .....	<b>33</b>
5.1 BESKRIVELSE AV KONSEKVENSER FOR AKTUELLE AKTØRER.....	33
5.1.1 <i>Pendlerne</i> .....	33
5.1.2 <i>Andre fergebrukere</i> .....	34
5.1.3 <i>Fergemannskapet</i> .....	34
5.1.4 <i>Statens vegvesen</i> .....	34
5.2 KVANTIFISERING AV KONSEKVENSER FOR AKTUELLE AKTØRER .....	35
5.2.1 <i>Pendlerne</i> .....	35
5.2.2 <i>Andre fergebrukere</i> .....	36
5.2.3 <i>Fergemannskapet</i> .....	36
5.2.4 <i>Statens vegvesen</i> .....	36
5.3 BEREGNING AV SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET.....	37
5.4 FØLSOMHETSANALYSE.....	39
5.5 EIDSDAL-LINGE VS. FESTVÅG-MISTEN .....	42
<b>6. KONKLUSJONER OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER</b> .....	<b>44</b>
<b>REFERANSER</b> .....	<b>48</b>
<b>VEDLEGG 1: SPØRRESKJEMA FØRUNDERSØKELSE</b> .....	<b>49</b>
<b>VEDLEGG 2: SPØRRESKJEMA ETTERUNDERSØKELSE</b> .....	<b>55</b>
<b>VEDLEGG 3: SKJEMA FOR REGISTRERING AV PENDLERE OG GJENSTÅENDE KJØRETØY</b> .	<b>60</b>

# 1. INNLEDNING

Dette kapittelet presenterer bakgrunnen for innføring av forkjørsrett for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge. Videre vil de problemstillinger notatet søker å besvare bli beskrevet før vi gir en kort gjennomgang av den metode som er benyttet.

## 1.1 BAKGRUNN

Fergesambandet Eidsdal-Linge i Norddal kommune, i Møre og Romsdal, binder sammen turistdestinasjonene Geiranger og Trollstigen i Møre og Romsdal, turistattraksjoner som begge figurerer på lista over de 3 – 5 best besøkte reisemålene i Norge.

Statens vegvesen sin fergestatistikk viser at svært mange bruker fergesambandet mellom



Eidsdal og Linge, spesielt om sommeren. Dette medfører ofte lang ventetid for å komme med ferger for folk som pendler til og fra jobb daglig. I 2004 var det registrert 7 917 gjenstående kjøretøy i juli. Tilsvarende tall i 2005 og 2006 var henholdsvis 16 216 og 11 201. Dette innebærer at i juli 2005 måtte over 40 % av kjøretøyene stå over minst en avgang, i juli måned 2006 var andelen i overkant av 28 %.<sup>1</sup> Det fremkommer av andelen gjenstående kjøretøy i juli 2005 og 2006 at det er store årlige variasjoner i hvor vanskelig det er å komme med ønsket avgang. Det hevdes videre at mange pendlere har opplevd å måtte vente i opp til 2 timer pr. dag på å komme med

fergen fordi de ikke har fortrinnsrett og må stille seg i kø sammen med turistene. For mange pendlere kan dette være et problem, spesielt for dem som er avhengig av å hente barn i barnehage innen et bestemt tidspunkt.

Sambandet blir betjent med en 28 PBE ferge. I deler av juni, juli og august blir det i tillegg satt inn en 35 PBE ferge til supplerings. Trafikken om sommeren utgjør omtrent 55 % av årstrafikken.<sup>2</sup>

Det ble i januar 2005 innvilget fortrinnsrett for pendlere på fergesambandet Festvåg-Misten på Kjerringøy i Nordland. Forsøksordningen er evaluert, og resultatene av evalueringen er dokumentert i Solvoll og Mathisen (2005) og (2006a).

<sup>1</sup> Vi har ingen god forklaring på den store økningen i gjenstående kjøretøy fra 2004 til 2005. Trafikken målt i PBE var kun 4 % større sommeren 2005 sammenlignet med sommeren 2004. Det var i følge Fjord1 MRF også samme ruteopplegg og de samme fergerne som gikk disse to årene. En mulig forklaring kan være at en av fergerne har hatt driftsproblemer sommeren 2004, men dette har vi ikke fått bekreftet.

<sup>2</sup> PBE-verdien til et kjøretøy er en måleenhet som sier noe om hvor stort kjøretøyet er. En personbil har en PBE-verdi på 1,025, og PBE-kapasiteten til en ferge tilsvarer dermed om lag det antall personbiler fergen maksimalt kan ta med på en avgang.

Samferdselsdepartementet har besluttet at en tilsvarende forsøksordning skal gjennomføres på sambandet Eidsdal-Linge i Norddal kommune. Forsøksordningen går ut på at dagpendlere som benytter sambandet skal få forkjøringsrett på ferger på alle avganger mellom kl. 13:00 og kl. 17:00 i perioden 1. juli til 15. august. I følge rutetabellen vil dette omfatte 13 daglige avganger fra Linge og like mange fra Eidsdal. Forsøksordningen skal vare i 3 år og en forutsetning for å få ta del i ordningen er at pendleren er bosatt på den ene siden av sambandet og arbeider på den andre siden. En annen viktig forutsetning ved ordningen, som også skiller den fra ordningen mellom Festvåg og Misten, er at det maksimalt kan være 4 pendlerbiler med ferger pr. avgang. Ellers er betingelsene for bruken av forkjøringsretten de samme som gjelder for pendlerne på Kjerringøy.

## 1.2 FORMÅL OG PROBLEMSTILLINGER

Formålet med dette notatet er å evaluere forsøksordningen med forkjøringsrett for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge. Notatet vil spesifikt fokusere på følgende problemstillinger:

1. Hvordan var situasjonen for pendlerne før innføringen av forkjøringsrett?
2. Hvilke atferdsendringer har forkjøringsretten medført hos pendlerne?
3. Hvor tilfreds er pendlerne med forkjøringsretten og hvilken nytte har de av pendlerkortet?
4. Hva er den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til pendlerordningen?
5. Hvilke likheter og forskjeller er det mellom pendlerordningen på sambandene Eidsdal-Linge og Festvåg-Misten?
6. Hvilke konklusjoner og anbefalinger kan vi trekke ut av forsøksordningene med forkjøringsrett for arbeidspendlere?

*Ad. punkt 1.* Her vil situasjonen til pendlerne før forkjøringsretten ble innført bli dokumentert. Sentrale spørsmål er hvilke problemer det medfører når pendlerne må stille seg i samme kø som alle andre samt hvordan de tilpasser seg når det forventes kø på ønsket avgang. Hvor lang ekstra ventetid ble de påført og hvor mange avganger ble mistet? Hvor stort var omfanget av samkjøring før forkjøringsretten ble innført?

*Ad. punkt 2.* Her vil pendlerens eventuelle atferdsendringer etter at de fikk tildelt pendlerkort bli analysert. Det er blant annet en begrensning på maksimalt 4 pendlerbiler pr. avgang, og det oppfordres til samkjøring. Fører begrensningene på maksimalt 4 biler pr. avgang til mer ”kompiskjøring”, eller er frekvensen så stor i det aktuelle tidsrommet at det ikke gjør noe å eventuelt måtte stå over en avgang dersom grensen på 4 biler overskrides?

*Ad. punkt 3.* Her vil vi dokumentere hvordan forkjøringsretten har fungert i praksis for pendlerne. Hvor mange benytter ordningen, hvor ofte og på hvilke avganger benytter disse i hovedsak forkjøringsretten.<sup>3</sup> Det vil gjøres et skille mellom pendlerne (som får en fordel) og ”de andre” som, dersom det er mange pendlere, kan oppleve pendlerens forkjøringsrett som en ulempe. ”De andre” vil for en stor del være turister. Vi vil også forsøke å avsløre pendlerens betalings-

---

<sup>3</sup> På de avganger der antall biler som skal med ferger er mindre enn fergens kapasitet, vil forkjøringsretten ikke ha praktisk betydning. Det blir derfor viktig å forsøke å anslå hvor ofte ikke-prioriterte brukere mister ønsket avgang pga. forkjøringsretten til pendlerne.

villighet for den aktuelle ordningen. Dersom denne kan anslås med rimelig sikkerhet, vil den si noe om nytten av forkjørretten sett fra pendlernes ståsted.

*Ad. punkt 4.* På grunnlag av en kvantifisering av forsøksordningens nytte og kostnader samt en vurdering av ikke-kvantifiserbare virkninger, vil samfunnsøkonomisk lønnsomhet av ordningen anslås. Dette blir en vurdering av pendlernes nytte holdt opp mot ulempene for de andre fergebrukerne samt eventuelle økte kostnader for tilskuddsmyndighet og fergerederi.

*Ad. punkt 5.* Med utgangspunkt i resultatet av evalueringen, og den tidligere gjennomførte evalueringen av pendlerordningen i fergesambandet Festvåg-Misten, vil vi sammenholde resultatene fra de to evalueringene, og forsøke å forklare eventuelle forskjeller vi finner.

*Ad. punkt 6.* Ut fra evalueringene av de to forkjørordningene vil det trekkes konklusjoner knyttet til den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av forkjørrett for pendlerne på de aktuelle fergesambandene samt om ordningen bør videreføres på permanent basis. Den primære konklusjonen vil ta utgangspunkt i de aktuelle sambandene, men det vil også sies noe om forsøket vil kunne få konsekvenser for pendlere på andre fergesamband. I utgangspunktet bør et tiltak som er samfunnsøkonomisk lønnsomt gjennomføres dersom tiltaket ikke medfører svært uønskede fordelingsvirkninger. Således vil vår konklusjon knyttet til videreføring ta utgangspunkt i beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet samt en redegjørelse av mulige uheldige fordelingsvirkninger.

### **1.3 METODISK OPPLEGG**

Evalueringen av forkjørrett for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge ble gjennomført i tre omganger. I 2006 ble det gjennomført en førundersøkelse der pendlerne ble spurt om sin bruk av sambandet *før* de fikk forkjørrett. Samme år ble det også gjennomført en etterundersøkelse i den hensikt å se hvilke konsekvenser forkjørretten fikk for pendlernes atferd på sambandet. En tilsvarende etterundersøkelse ble gjennomført etter perioden med forkjørrett sommeren 2007

I tillegg til spørreundersøkelsene gjennomført blant pendlerne ble fergemannskapet på de to fergene som trafikkerte sambandet sommeren 2006 og 2007, satt til å registrere antall pendlere og antall gjenstående kjøretøy på de avganger der pendlerne hadde forkjørrett.

#### **Svarprosent førundersøkelse 2006**

47 pendlere ble tildelt pendlerkort som var gyldig sommeren 2006. Alle i denne gruppen fikk tilsendt det spørreskjemaet som danner grunnlag for notatets førundersøkelse. Spørreskjemaet ble utsendt i midten av august 2006, med svarfrist 25. august. Ved svarfristens utløp var 34 skjema kommet ferdig utfylt i retur. De pendlerne vi ikke fikk svar fra innen svarfristens utløp sendte vi en purring. Dette medførte at ytterligere 7 spørreskjema kom i retur. Totalt fikk vi dermed 41 spørreskjema i retur noe som gir en svarprosent på 87.

#### **Svarprosent etterundersøkelse 2006**

De 47 pendlerne som var tildelt pendlerkort for sommeren 2006 fikk også tilsendt spørreskjemaet som danner grunnlag for notatets etterundersøkelse. Spørreskjemaet ble utsendt i uke 35. 21 av pendlerne returnerte spørreskjemaet, innen den fastsatte svarfristen, og de vi ikke hadde mottatt svar fra sendte vi en purring. Etter purringen mottok vi ytterligere 16 spørreskjema. Av spørreskjemaene vi fikk i retur var ett påført melding om at vedkommende spørreskjemaet var adressert til, hadde flyttet fra regionen. Totalt hadde vi dermed 46 utsendte



skjema som var ”gyldige” og av disse fikk vi 37 utfylte skjema i retur noe som gir en svarprosent på 80.

### Svarprosent etterundersøkelse 2007

Fra Statens vegvesen Region midt fikk vi sommeren 2007 oversendt en liste med 57 navn på personer som var innvilget forkjørsrett på fergestrekningen Eidsdal-Linge. Spørreskjemaet til etterundersøkelsen ble sendt ut i uke 35. Av 57 utsendte skjemaer kom 37 i retur innen svarfristen som var satt til 12. september. Kort tid etter ble det sendt purring til de 20 respondentene som ikke hadde svart. Purringen medførte at ytterligere 8 spørreskjema ble innsendt. Totalt var det dermed 45 pendlere, tilsvarende en svarprosent på 79, som returnerte spørreskjemaet. På seks av spørreskjemaene opplyste respondentene at de ikke hadde hatt pendlerpass sommeren 2007 og ett av spørreskjemaene kom i retur fra Posten med melding om at adressaten var flyttet. Dette innebærer at av de 57 spørreskjemaene som ble utsendt var kun 50 adressert til innehavere av pendlerpass, gitt at det ikke også blant de som ikke svarte var personer uten pendlerpass. Av disse fikk vi 38 ”gyldige” svar, noe som gir en svarprosent på 76. I ettertid har det vist seg at det sommeren 2007 var 32 innehavere av gyldig pendlerkort.

**Tabell 1-1: Svarprosent spørreundersøkelser.**

	<i>Utsendte skjema</i>	<i>Mottatte skjema</i>	<i>Svarprosent</i>
Førundersøkelse 2006	47	41	87
Etterundersøkelse 2006	46	37	80
Etterundersøkelse 2007 <sup>4</sup>	50	38	76

### Registreringer foretatt av fergemansskapet 2006 og 2007

I forkant av periodene med forkjørsrett i 2006 og 2007, oversendte vi registreringsskjemaene til fergerederiet Fjord1. Disse ble av rederiet videresendt til fergemansskapet på de to fergene M/F Eiksund og M/F Solskjel<sup>5</sup>. På registreringsskjemaet var det satt inn tabeller der fergemansskapet skulle registrere antall gjenstående kjøretøy og antall pendlere på den enkelte avgang. Registreringsskjemaene kom ferdig utfylt i retur fra rederiet etter at de to periodene med forkjørsrett var fullført. Ved gjennomgang av registreringsskjemaene framkom det at det var til dels store forskjeller i hvor mange gjenstående kjøretøy det var registrert av mannskapet på de to fergene. En del av forskjellen kan antakelig forklares ut fra forskjellig størrelse på fergene, men antakelig har det også vært forskjell, fergemanskapene imellom, når det gjelder hvor nøyaktige de har vært med registreringen.

<sup>4</sup> Tallene for etterundersøkelsen i 2007 er fratrukket respondentene som oppgav ikke å ha pendlerpass og én respondent som var flyttet fra oppgitt adresse.

<sup>5</sup> Registreringsskjemaet er lagt ved som vedlegg.

## 2. FERGESAMBANDET EIDSDAL-LINGE

Dette kapittelet presenterer ruteopplegg og takster på fergesambandet Eidsdal-Linge i 2007. Sambandets trafikkutvikling i perioden 1996-2006 blir også presentert.

### 2.1 RUTEOPPLEGG

Sommerrutene, gjeldende i perioden 1. juni til 2. september, på fergesambandet Eidsdal-Linge er presentert i Tabell 2-1.

Tabell 2-1: Sommerrute 2007 for Eidsdal-Linge (www.fjord1.no).

Måndag - fredag			Laurdag			Søndag		
Ferje	Frå Eidsdal	Frå Linge	Ferje	Frå Eidsdal	Frå Linge	Ferje	Frå Eidsdal	Frå Linge
A	0615	0630						
A	0640	0655	A	0645				
A	0710	0730	A		0730	A	0710	0730
A	0745	0800	A	0745	0800	A	0745	0800
A	0830	0845	A	0830	0845	A	0830	0845
B	0850	0930	B	0850	0930	B	0850	0930
A	0920	1000	A	0920	1000	A	0920	1000
B	1000	1020	B	1000	1020	B	1000	1020
A	1020	1040	A	1020	1040	A	1020	1040
B	1040	1100	B	1040	1105	B	1040	1100
A	1100	1120	A	1100	1120	A	1100	1120
B	1120	1140	B	1120	1140	B	1120	1140
A	1140	1200	A	1140	1200	A	1140	1200
B	1200	1220	B	1200	1220	B	1200	1220
A	1220	1240	A	1220	1240	A	1220	1240
B	1240	1300	B	1240	1300	B	1240	1300
A	1300	1320	A	1300	1320	A	1300	1320
B	1320	1340	B	1320	1340	B	1320	1340
A	1335	1350	A	1335	1350	A	1335	1350
B	1400	1430	B	1400	1430	B	1400	1430
A	1430	1445	A	1430	1445	A	1430	1445
B	1445	1500	B	1445	1500	B	1445	1500
A	1500	1520	A	1500	1520	A	1500	1520
B	1520	1540	B	1520	1540	B	1520	1540
A	1540	1600	A	1540	1600	A	1540	1600
B	1600	1620	B	1600	1620	B	1600	1620
A	1620	1640	A	1620	1640	A	1620	1640
B	1640	1700	B	1640	1700	B	1640	1700
A	1700	1715	A	1700	1715	A	1700	1715
B	1715	1740	B	1715	1740	B	1715	1745
A	1740	1800	A	1740	1800	A	1740	1800
B	1800	1820	B	1800	1820	B	1800	1820
A	1820	1840	A	1820	1840	A	1820	1840
B	1840	1900	B	1840	1900	B	1840	1900
A	1900	1915	A	1900	1915	A	1900	1915
						B	1915	1930
A	1930	1945	A	1930	1945	A	1930	1945
A	2000	2015	A	2000	2015	A	2000	2015
A	2030	2115	A	2030	2115	A	2030	2115
A	2130	2145	A	2130	2145	A	2130	2145
A	2230	2245	A	2230	2245	A	2230	2245
A	2255	2305				A	2255	2305

På hverdager var det ifølge sommerprogrammet 41 avganger fra hvert fergeleie. På lørdager var det 38 avganger og på søndager 40 avganger.

Pendlernes forkjørsrett gjelder alle dager på avgangene i tidsrommet mellom kl. 13:00 og 17:00. Dette innebærer at daglig gjelder forkjørsretten på 13 avganger i begge retninger.

Vi ser av rutetabellen at fergesambandet Eidsdal-Linge, sommeren 2007, ble trafikkert av to ferger. Avgangene merket "A" ble trafikkert av M/F Eiksund og avgangene merket "B" ble trafikkert av M/F Solskjel. I følge disponeringsplanen for 2006 har de to fergerne en PBE-kapasitet på henholdsvis 28 og 35.

### 2.2 TAKSTER

Fullpristakstene, i 2007, på fergesambandet Eidsdal-Linge er presentert i Tabell 2-2. Det fremkommer av Tabell 2-2 at en fullprispillett for en personbil (inkl. fører) på fergesambandet Eidsdal-Linge koster 52 kr én vei. For de lengste vogntogene er fullpristaksten på 500 kr.

**Tabell 2-2: Fullpristakster på fergesambandet Eidsdal-Linge<sup>6</sup>. 2007-kroner. (www.fjord1.no).**

	<i>Barn/ honnør</i>	<i>MC</i>	<i>- 6 m</i>	<i>6-7 m</i>	<i>7-8 m</i>	<i>8-10 m</i>	<i>10-12 m</i>	<i>12-14 m</i>	<i>14-17 m</i>	<i>17-19 m</i>	<i>19-22 m</i>	
<i>Voksne</i>	22	11	37	52	131	154	207	253	304	371	425	500

For ”storbrukere”, og spesielle kundegrupper, er det innført rabattordninger. Rabattordningene på Fjord1 MRF sine fergeruter er presentert i Tabell 2-3. Da rederiet er pålagt å følge riksregulativet for fergetakster, gjelder disse rabattordningene også på andre fergesamband.

**Tabell 2-3: Rabattordninger på fergerutene til Fjord1 MRF (www.fjord1.no).**

<b>Kjøretøy</b>	Sonekort	Gir 40 turer for prisen av 22 enkeltbilletter (45 % rabatt). Kjøpes for en bestemt takstsone og gjelder på alle samband i samme eller lavere takstsone innenfor selskapets ruteområde.
	Verdikort	Kjøpes for bestemte bilgrupper (6,01-8 m, 8,01-17 m og 17,01-22 m). Verdikortet gir 45 % rabatt og gjelder den bilgruppe det er kjøpt for og lavere bilgruppe. Kortet gjelder i alle samband i fylkene Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane uavhengig av takstsone.
<b>Personer</b>	Sonekort	Gir 12 turer til prisen av 10 (17 % rabatt). Kjøpes for en bestemt takstsone og gjelder i alle samband i samme eller lavere takstsone.
	Periodekort	Gir ubegrenset antall turer i løpet av en måned. Fast månedstakst for hver takstsone.
	Honnørbillett	Tilsvare barnetakst (50 % rabatt). Blir ikke gitt på rabattkort/månedskort.
	Grupperabatt	For grupper på mer enn 12 personer som løser felles billett (17 % rabatt).
	Verneplikt	50 % rabatt.
	Ungdomskort	Gjelder personer under 20 år. Kortet kan benyttes på all kollektivtrafikk i hele Møre og Romsdal, unntatt nattbusser, flybussen eller fylkeskryssende ruter.

Hvis vi antar at pendlerne som benytter sambandet opptre økonomisk rasjonelt kan vi anta at de er innehavere av et sone- eller verdikort, som begge gir en rabatt på 45 % i forhold til fullpristaksten. Prisen pendlerne i så fall betaler per overfart blir på 28,60 kr.

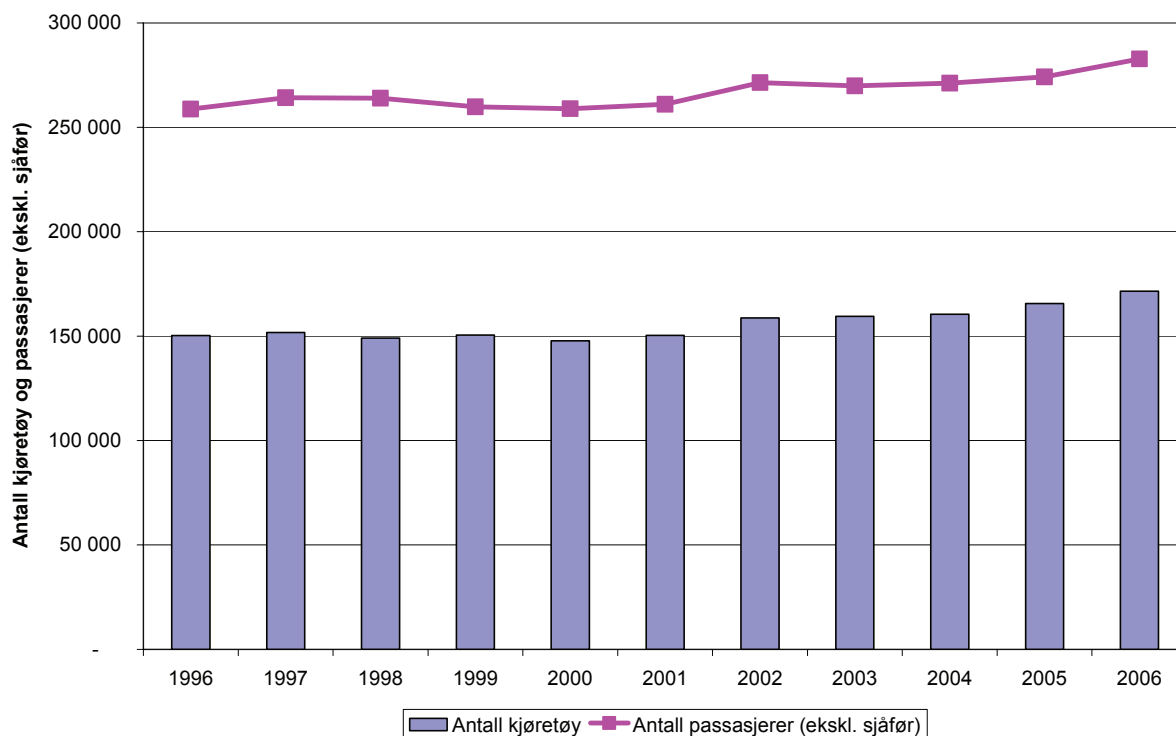
## 2.3 TRAFIKK OG TRAFIKKUTVIKLING

Utviklingen i antall kjøretøy og antall passasjerer, i perioden 1996-2006, på fergesambandet Eidsdal-Linge er vist i Figur 2-1.

Det fremkommer av Figur 2-1 at antall kjøretøy som årlig trafikkerte sambandet på slutten av 1990-tallet var forholdsvis stabilt. Sambandet nådde en foreløpig trafikktopp, med i underkant

<sup>6</sup> I prisene er fører inkludert i kjøretøy.

av 152 000 kjøretøy (191 000 PBE), i 1997. I årene som fulgte sank antall transporterte kjøretøy og nådde et bunnivå i år 2000 da 148 000 kjøretøy (184 000 PBE) ble transportert av fergene på sambandet. Fra og med år 2001 har det vært en uavbrutt periode med vekst i antall kjøretøy som har trafikkert sambandet. I 2006 ble 172 000 kjøretøy transportert mellom Eidsdal og Linge, tilsvarende en vekst på 16,2 % fra 2000 og en vekst på 13,2 % fra 1996.



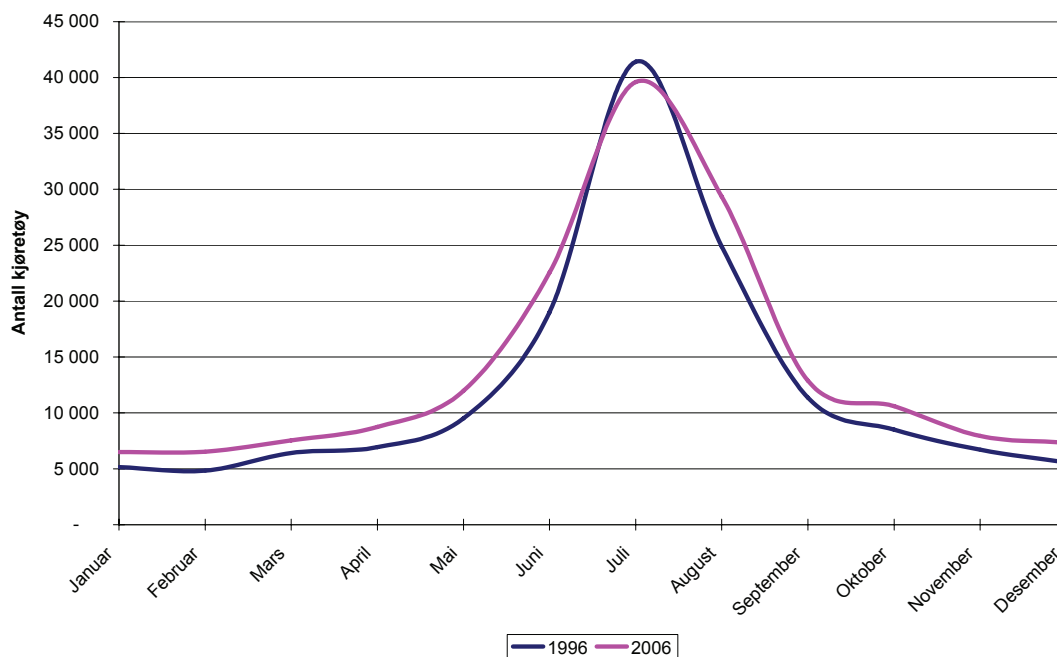
**Figur 2-1: Antall kjøretøy og passasjerer på fergesambandet Eidsdal-Linge. 1996-2006.**

Trenden for antall passasjerer har vært noenlunde lik utviklingen i antall kjøretøy; nedgang på slutten av 90-tallet og vekst fra og med 2001 til 2006. Den prosentvise veksten i antall passasjerer var i perioden 1996 til 2006 på 9,3 %.

Andelen tunge kjøretøy, definert som kjøretøy med lengde over 6 meter, har vært stigende fra 1996 til 2006. I 1996 var andelen tunge kjøretøy 6,9 % av alle kjøretøy som ble fraktet mellom Eidsdal og Linge, i 2006 var andelen økt til 7,9 %. På årsbasis er andelen tunge kjøretøy størst i sommermånedene mai og juni, noe som skyldes en betydelig andel turist-busser. I perioden 1996-2006 var andelen tunge kjøretøy i mai og juni på henholdsvis 8,2 % og 9,5 %.

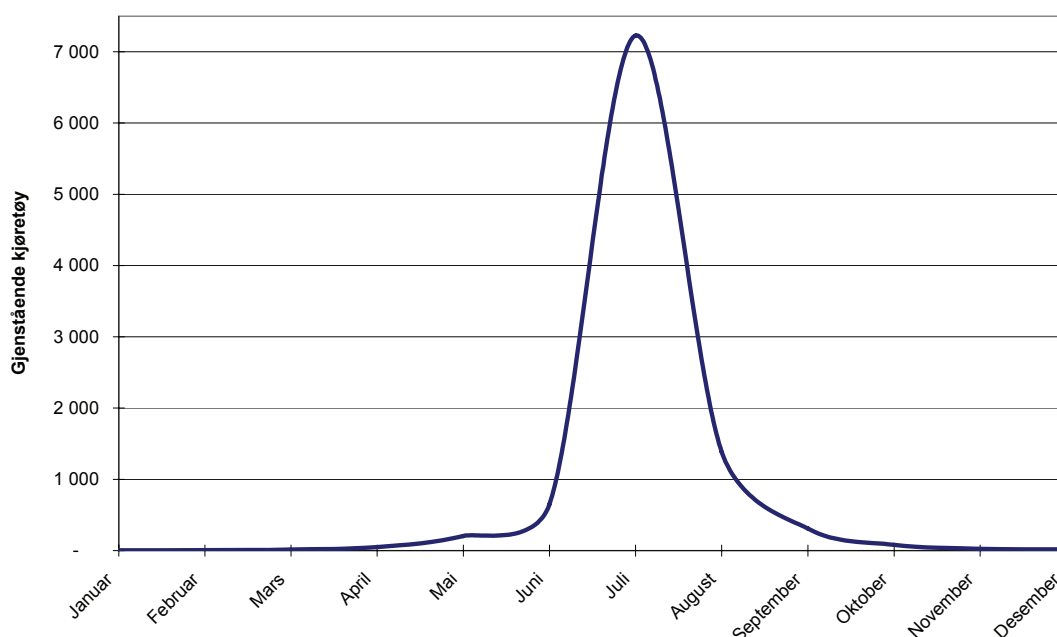
Fra 1996 til 2006 har det blitt en noe mindre forskjell i antall kjøretøy fraktet per måned på fergesambandet. Dette fremkommer av Figur 2-2.

I 1996 ble 56,8 % av alle kjøretøyene som ble transportert på sambandet transportert i løpet av de tre sommermånedene juni, juli og august. Sommertrafikken sin andel var i 2006 redusert til 53,3 %.



**Figur 2-2: Antall kjøretøy fraktet pr. måned på fergesambandet Eidsdal-Linge. 1996 og 2006.**

Gjennomsnittlig antall gjenstående kjøretøy per måned er illustrert i Figur 2-3. Andelen gjenstående kjøretøy på et samband er en indikator på hvor vanskelig det er å komme med ønsket avgang. Det fremkommer av figuren at det er store forskjeller mellom hvor mange gjenstående kjøretøy det er i sommermånedene i forhold til i resten av året. Problemet er klart størst i juli. Gjennomsnittlig i perioden 1996-2006 var det 7 200 gjenstående kjøretøy denne måneden. Færrest gjenstående er det registrert i januar og februar med i gjennomsnitt henholdsvis 5 og 8 gjenstående kjøretøy.



**Figur 2-3: Antall gjenstående kjøretøy pr. måned på fergesambandet Eidsdal-Linge. Gjennomsnitt for perioden 1996 til 2006.**

Når en leser statistikken over antall gjenstående kjøretøy er det viktig å være bevisst på hva den forteller, og hva den ikke forteller. Det statistikken viser er summen av antall kjøretøy som har stått igjen på fergeteiet på avgangene i løpet av en måned. Statistikken forteller således ikke hvor mange enkeltkjøretøy det er som har opplevd å bli stående igjen i det aktuelle tidsrommet.

Dette kan eksemplifiseres med situasjonen på en tenkt fergestrekning som trafikkeres av en ferge med en kapasitet til å frakte 25 personbiler. Før dagens første avgang står det 75 personbiler på fergeteiet som ønsker å komme med fergeren. Da fergeren kun har kapasitet til å frakte 25 personbiler, registrerer fergemannskapet 50 biler som gjenstående når fergeren forlater fergeteiet. Av disse 50 personbilene vil halvparten komme med neste fergeavgang, noe som innebærer at 25 av de opprinnelige bilene blir registrert som gjenstående to ganger. Det fremkommer dermed at i dette eksemplet var det 50 personbiler, som var gjenstående på fergeteiet, men ettersom 25 av disse måtte stå over to avganger ble det av fergemannskapet registrert totalt 75 gjenstående kjøretøy på de aktuelle avgangene.

Dette problemet er naturlig nok størst i de perioder av året der køene er lange og kan få som resultat at etterspørselen etter fergeplass blir overvurdert. Dette kan føre til at det blir satt inn unødvendig store ferger på disse fergestrekningene, dersom nødvendig fergestørrelse for å oppfylle servicenivået på maksimalt 2 % gjenstående kjøretøy beregnes med utgangspunkt i etterspørselen definert som antall kjøretøy som kommer med ønsket avgang pluss antall gjenstående kjøretøy. Dette er nærmere diskutert i Hanssen og Solvoll (2007).

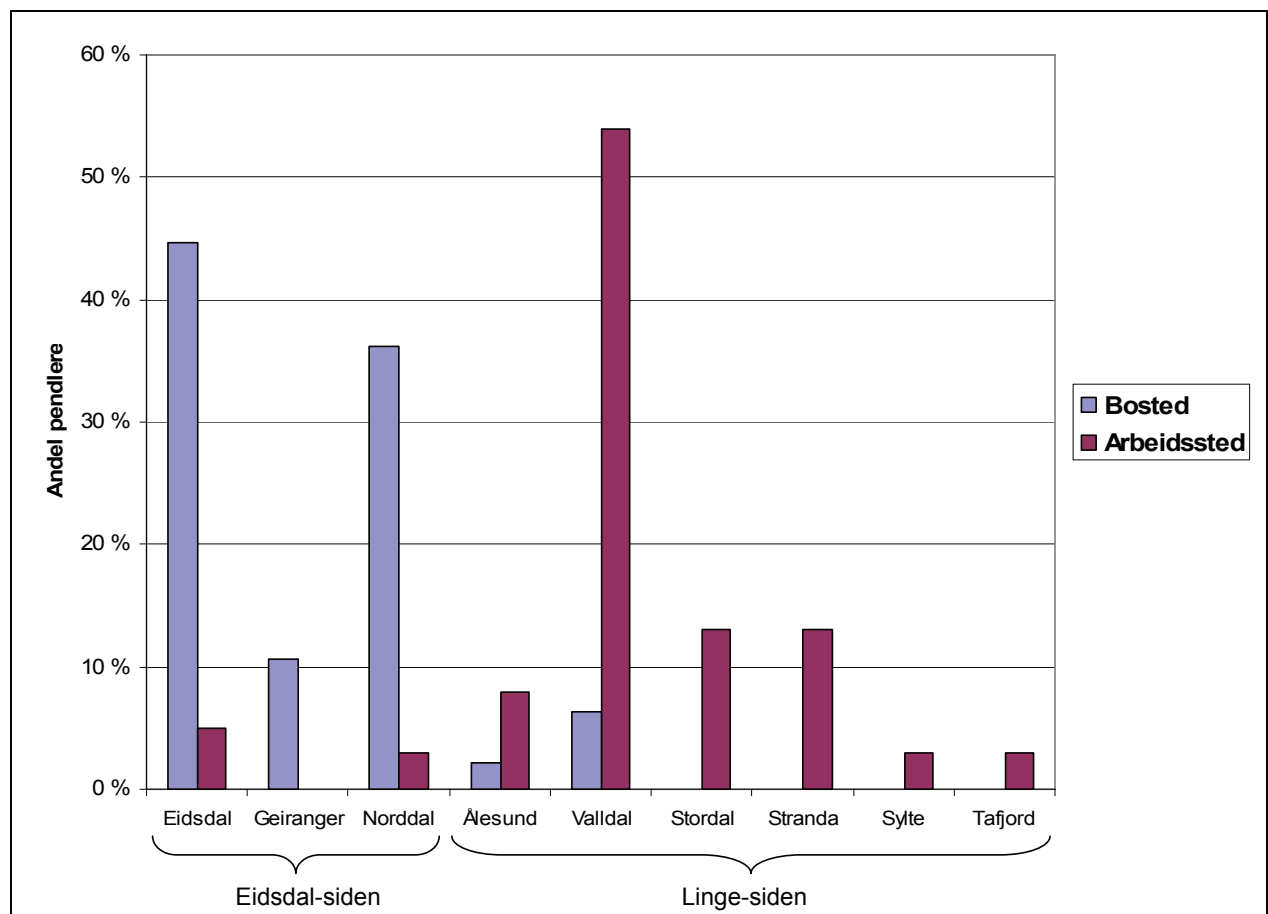
### 3. PENDLERNES SITUASJON FØR INNFORING AV FORKJØRS-RETT

Vi presenterer i dette kapittelet situasjonen sommeren 2005, som var den siste sommeren for oppstart av forsøksordning med forkjørsrett for pendlerne. De data som presenteres i kapittelet ble innhentet i førundersøkelsen som ble gjennomført i 2006.

#### 3.1 LITT OM PENDLERNE

De som har fått innvilget pendlerkort har gjennomsnittlig pendlet via sambandet i litt over 11 år. Den ”ferskeste” pendleren har benyttet sambandet i 2 år og den mest ”erfarne” i 28 år. 72 % av respondentene oppgir å ha fast oppmøtetid på sin arbeidsplass, 21 % har en arbeidstid som er delvis fleksibel og 3 % har stor fleksibilitet i forhold til når de må møte på sitt arbeidssted. De 4 siste prosentene arbeider i skift eller etter turnusplaner.

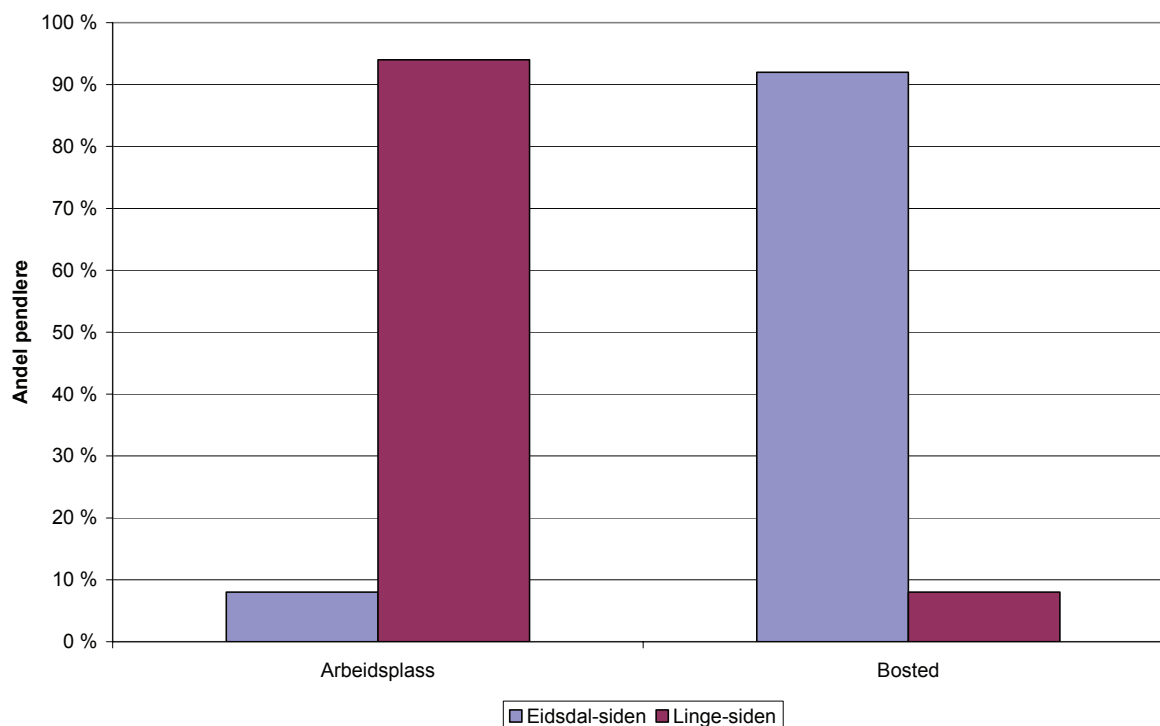
Pendlerne er bosatt i 5 områder: Eidsdal (45 %), Norddal (36 %), Geiranger (11 %), Valldal (6 %) og Ålesund (2 %). Arbeidsplassen til pendlerne er fordelt på 8 ulike steder, men over halvparten (54 %) av de med pendlerkort arbeider i kommunesenteret Valldal. 13 % har sitt arbeidssted i Stordal og 13 % i Stranda. Resten av pendlerne arbeider i Ålesund (8 %), Eidsdal (5 %), Norddal (3 %), Sylte (3 %) og Tafjord (3 %).



Figur 3-1: Arbeids- og bosted for innehavere av pendlerkort.

Av de 9 stedene pendlerne har oppgitt som sitt bo- eller arbeidssted ligger 6 steder på Linge-siden (Stordal, Stranda, Sylte, Tafjord, Valldal og Ålesund). Tre av stedene ligger på samme side av fjorden som fergeleiet i Eidsdal (Eidsdal, Geiranger og Norddal).

Ved å summere opp hvor mange som er bosatt og arbeider på de to sidene av fergesambandet fremkommer det at fordelingen av pendlernes arbeidssted og bosted er som vist i Figur 3-2.



**Figur 3-2: Fordeling av arbeidsplass og bosted basert på hvilken side av fergesambandet pendlerne bor og arbeider<sup>7</sup>.**

Av de som har blitt tildelt pendlerkort var 92 % bosatt på Eidsdal-siden, og de resterende 8 % på Linge-siden. Ettersom pendlerkortet er tildelt de som benytter fergesambandet for å komme seg mellom bosted og arbeidsplass blir situasjonen den samme når det gjelder fordelingen av hvor mange som har sin arbeidsplass på de to sidene. 94 % arbeider på Linge-siden og 8 % arbeider på Eidsdal-siden.

### 3.2 ANTALL ARBEIDSREISER OG REISETIDSPUNKT

I 2005 gjennomførte pendlerne, som i ettertid er tildelt pendlerkort, gjennomsnittlig 183 arbeidsreiser med ferjen. Arbeidsreisene er tur/retur noe som innebærer at hver pendler i gjennomsnitt gjennomførte 366 enkeltreiser mellom bosted og arbeidssted dette året. Hvis vi

<sup>7</sup> Antall pendlere med arbeidsplass på de to sidene av sambandet overstiger 100 % noe som skyldes avrundinger foretatt ved utregning.

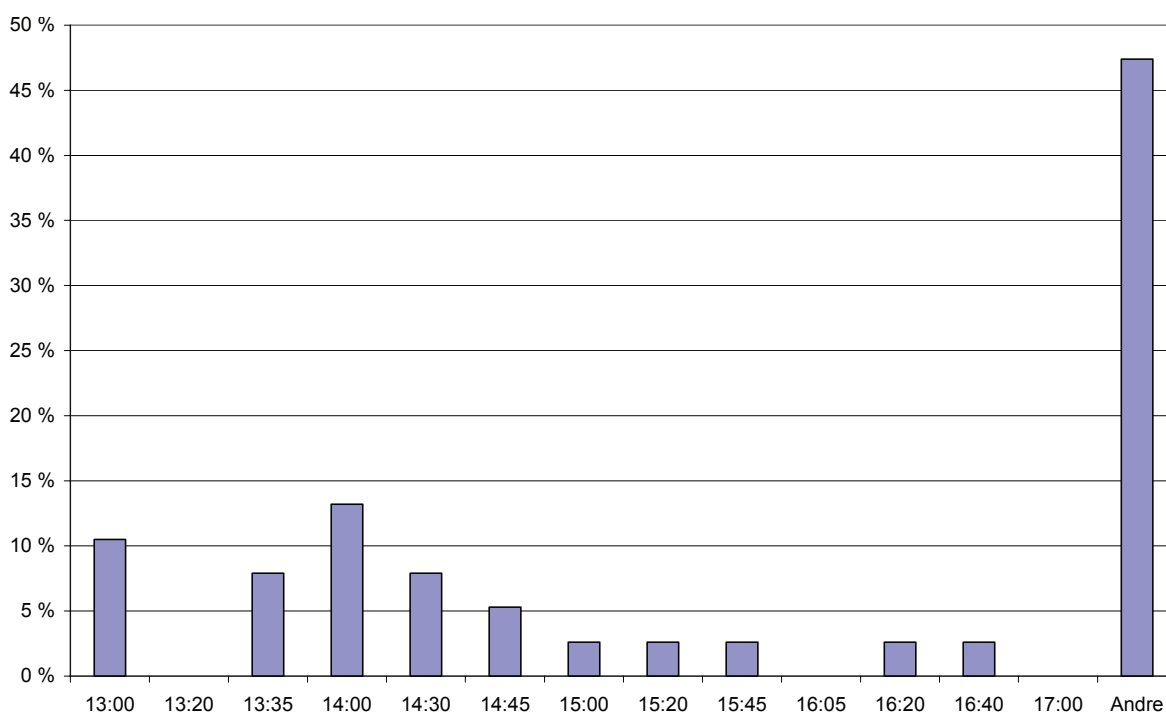


antar at det til enhver tid er 41 aktive pendlere<sup>8</sup> gjennomførte disse ca. 7 500 arbeidsreiser i 2005, tilsvarende 15 000 enkeltreiser med sambandet.

I sommerukene mellom 1. juli og 15. august 2005 foretok de som i ettertid har fått innvilget pendlerkort gjennomsnittlig 21,7 arbeidsreiser mellom Eidsdal og Linge. Med 41 aktive pendlere betyr dette at pendlerne totalt gjennomførte 890 arbeidsreiser med fergen i disse sommerukene. Dette innebærer at omtrent 12 % av de årlige arbeidsreisene foregår i perioden med forkjøringsrett.

Pendlerne ble i spørreskjemaet bedt om å oppgi hvilke 2 avganger de oftest benyttet på vei til/fra arbeid fra henholdsvis Eidsdal og Linge.

Figur 3-3 viser at nesten halvparten (47 %) av pendlerne har en annen avgang enn de som er omfattet av pendlerordningen som en av de 2 avgangene de oftest benytter fra Eidsdal. Av de avgangene som er omfattet av ordningen er det avgangen kl. 14:00 flest pendlere benytter (13 %). Deretter følger avgangen kl. 13:00 med 11 % og avgangene kl. 13:35 og 14:30 som begge blir fremhevet av 8 % av pendlerne. Avgangene kl. 13:20, 16:05 og 17:00 blir ikke trukket frem av noen pendlere som en av de to avgangene de oftest benytter for å komme seg til/fra arbeid.

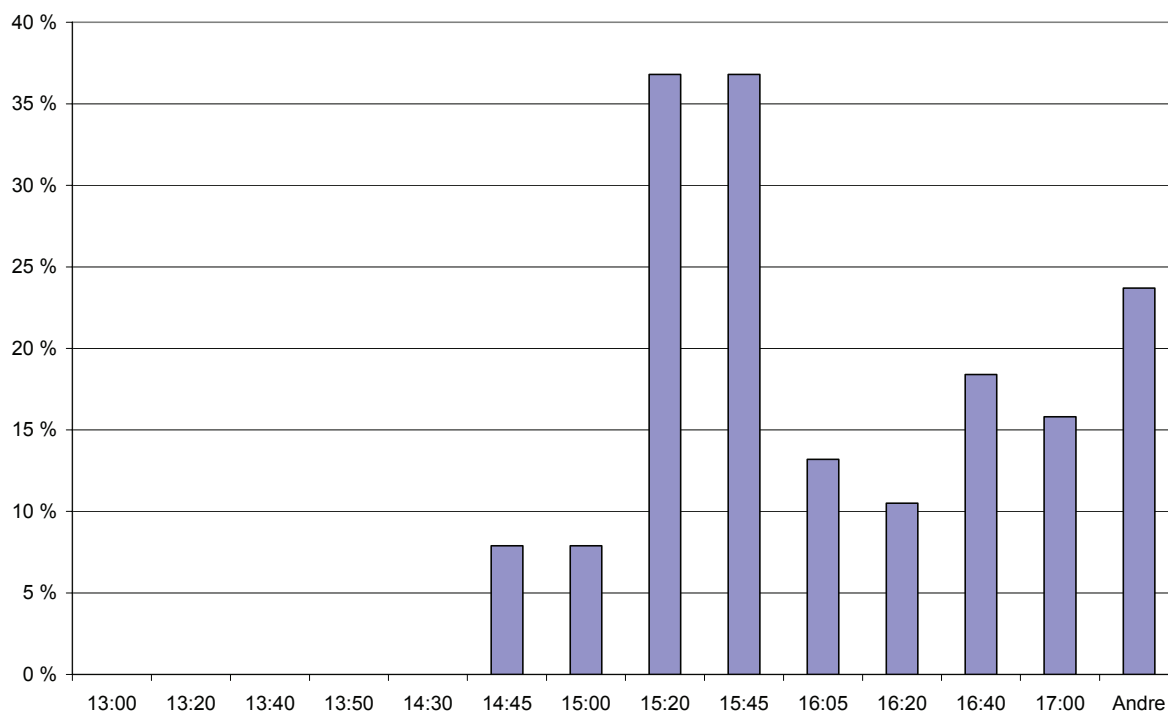


**Figur 3-3: Prosentandel som i 2006 trakk frem de ulike ”forkjøringsavgangene” som en av de to de oftest benyttet fra Eidsdal.**

På avgangene fra Linge er det i større grad de avgangene som er omfattet av pendlerordningen som blir brukt av pendlerne, enn tilfellet var fra Eidsdal. Avgangene kl. 15:20 og kl. 15:45 blir begge trukket frem av 37 % av pendlerne som en av to avganger de oftest benytter. 24 %

<sup>8</sup> Dette er det antallet som besvarte førundersøkelsen.

av respondentene oppgir at minst en de to avgangene de oftest benytter for å ta seg til/fra arbeid fra Linge, er en avgang som *ikke* inngår i pendlerordningen.



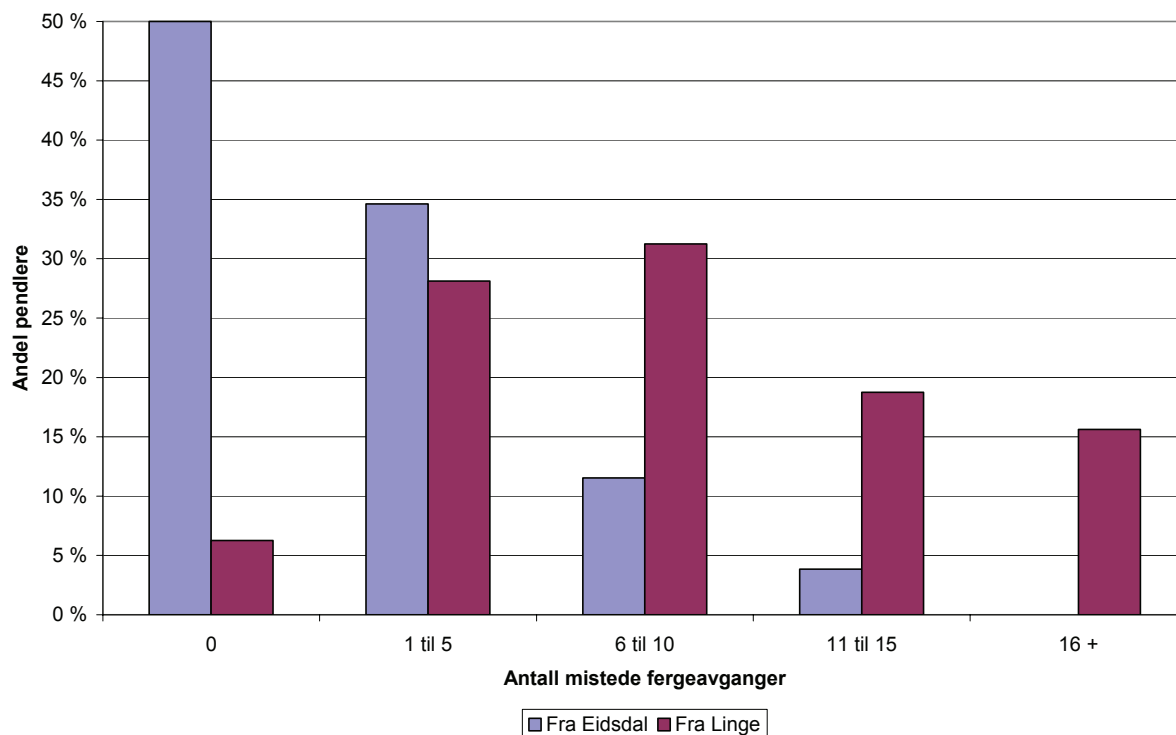
**Figur 3-4: Prosentandel som i 2006 trakk frem de ulike ”forkjørsavgangene” som en av de to de benyttet oftest fra Linge.**

Figur 3-3 og Figur 3-4 kan samlet tolkes dit hen at det er flere som reiser fra Eidsdal om morgenen, på ruter som ikke inngår i pendlerordningen, og returnerer om ettermiddagen via fergeleiet på Linge, på ruter som inngår i pendlerordningen, enn det er pendlere som reiser fra Linge om morgenen og returnerer fra Eidsdal om ettermiddagen. Dette stemmer godt overens med det vi så i Figur 3-2 der det fremkom at et overveldende flertall av pendlerne er bosatt på Eidsdal-siden og arbeider på Linge-siden. Dette bosettingsmønsteret innebærer at flertallet av pendlerne med ”normal” arbeidstid reiser fra Eidsdal om morgenen, på avganger som ikke er omfattet av ordningen med forkjørsrett, for så å returnere fra sin arbeidsplass på Linge-siden med fergeavganger som er omfattet av ordningen med forkjørsrett.

### 3.3 HVOR OFTE MISTES ØNSKET AVGANG GRUNNET LANG KØ?

Nytten av å innføre pendlerkort på strekningen Eidsdal-Linge vil blant annet avhenge av i hvilken grad antall avganger pendlerne mistet, før de fikk forkjørsrett, på grunn av lang kø, reduseres som følge av at de innvilges forkjørsrett. For å finne endringen ble pendlerne bedt om å oppgi hvor mange avganger de mistet på grunn av lang kø i perioden 1. juli – 15. august 2005; dvs. sommeren før forkjørsrett ble innført. Gjennomsnittlig oppgav pendlerne som besvarte spørsmålet at de mistet 2,7 avganger fra Eidsdal og 8,9 avganger fra Linge i disse sommerukene. Forutsatt at det er 41 aktive pendlere mistet pendlerne 111 avganger fra Eidsdal og 365 avganger fra Linge i løpet av de seks sommerukene.

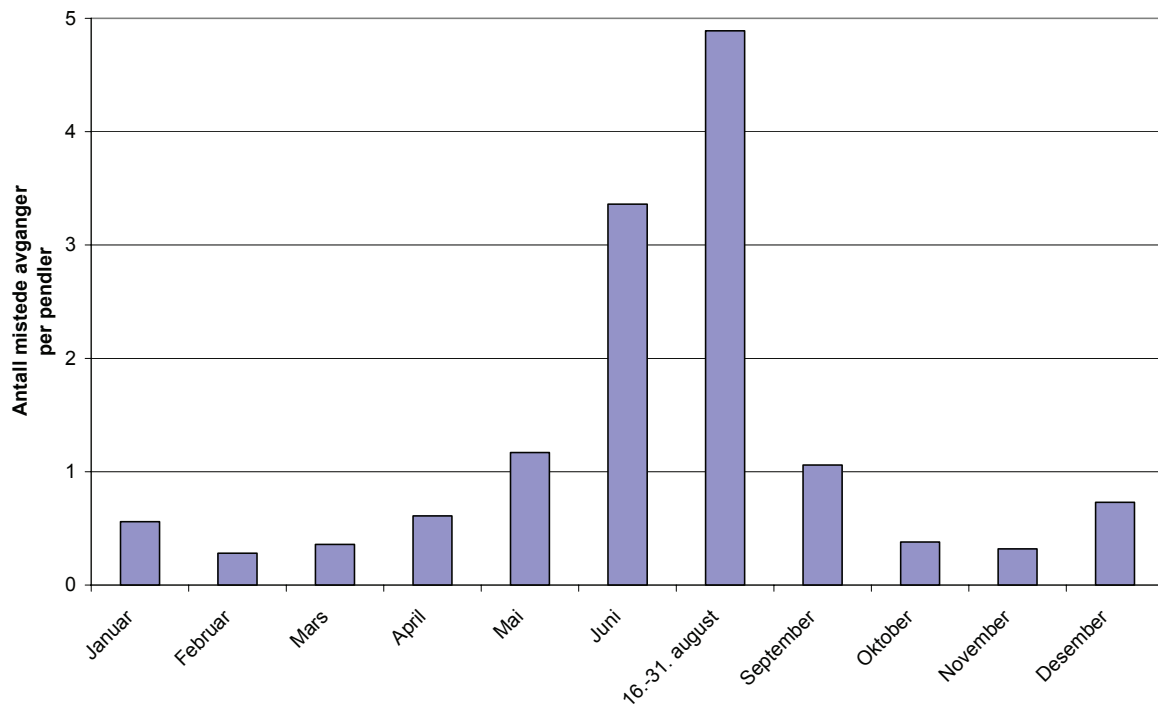
Ved å gruppere pendlerne etter hvor mange avganger de mistet sommeren 2005 fremkommer det at problemene er størst på avgangene fra Linge. 50 % av pendlerne oppgir at de i perioden 1. juli til 15. august ikke mistet noen ønsket avgang som følge av lang kø fra Eidsdal, 85 % mistet 5 eller færre avganger. Tilsvarende tall for avganger fra Linge er at 6 % ikke mistet noen avganger og 34 % mistet 5 eller færre avganger. I den andre enden av skalaen ser vi i Figur 3-5 at 16 % av pendlerne mistet mer enn 15 avganger fra Linge og at ingen mistet like mange avganger fra Eidsdal.



**Figur 3-5: Fordeling av antall mistede fergeavganger fra Eidsdal og Linge. Periode: 1. juli til 15. august 2005.**

Det totale antall avganger (fra både Eidsdal og Linge) pendlerne mistet som følge av lang kø i de perioder av året som ikke er omfattet av pendlerordningen er illustrert i Figur 3-6.

I begynnelsen av året frem til og med april ligger gjennomsnittlig antall mistede avganger forholdsvis stabilt mellom 0,3 og 0,6 avganger. Utover sommeren øker problemene og problemene er størst i andre halvdel av august. Gjennomsnittlig mister pendlerne 4,9 avganger i løpet av de 14 dagene av august pendlerkortet ikke gjelder. Fra august til september er det en kraftig reduksjon i antall mistede avganger, en nedgang som fortsetter utover høsten til desember da det igjen blir en økning i gjennomsnittlig antall mistede avganger for pendlerne. Flere pendlere påpekte at dette skyldes julebord som arrangeres i distriktet.



**Figur 3-6: Gjennomsnittlig antall mistede avganger per pendler i perioder som ikke er omfattet av pendlerordningen. Tall fra 2005.**

### 3.4 EKSTRA VENTETID VED MISTET AVGANG

Vi har til nå sett på hvor mange avganger pendlerne mister i ulike perioder av året. Hvor stor ulempe det er for pendlerne å miste en avgang avhenger av hvor lang ekstra ventetid det påfører den reisende å miste en avgang. En oversikt over hvor lang ekstra ventetid pendlerne oppgir å bli påført når de mister en avgang er presentert i Tabell 3-1.

**Tabell 3-1: Ekstra ventetid når en pendler ikke kommer med ønsket avgang.**

	<i>Til arbeid</i>	<i>Fra arbeid</i>
Inntil 20 min	24,1 %	8,6 %
20-40 min	69,0 %	68,6 %
Annet	6,9 %	22,9 %

Vi ser i Tabell 3-1 at 23 % av pendlerne valgte svaralternativet ”Annet” på spørsmål om hvor lang ekstra ventetid de ble påført i situasjoner der de mistet ønsket avgang på vei fra arbeid. De som markerte for dette alternativet var nødt til å vente mer enn 40 minutter for å komme med fergen. På reiser til arbeid var det 7 % som valgte samme svaralternativ. Dette indikerer at det er større trafikk og lengre kø på de tidspunkt pendlerne forlater arbeid enn det er når de drar til arbeid.

### 3.5 ATFERD VED FORVENTNING OM STOR BILKØ

I tillegg til den ekstra ventetiden en pendler blir påført når vedkommende, grunnet lang kø, blir stående igjen på fergeteiet uten å komme med ønsket avgang, er det også en ulempe for pendleren om vedkommende må reise tidligere fra bosted eller arbeid for å komme med ønsket avgang. Pendlernes atferd når de forventer stor bilkø på ønsket avgang er presentert i Tabell 3-2.

**Tabell 3-2: Atferd ved forventning om stor bilkø.**

<i>Atferd</i>	<i>Fra bosted</i>	<i>Fra arbeid</i>
Drar som vanlig fra bosted/arbeid	34,5 %	66,7 %
Drar tidligere fra bosted/arbeid	62,1 %	8,3 %
Venter til senere avgang	0,0 %	16,7 %
Annet	3,4 %	8,3 %

Ved forventning om lang kø viser det seg at atferdsendringene er størst ved avreise fra bosted. En mulig forklaring på dette er at mange er avhengig av å komme til sin arbeidsplass innen et på forhånd fastsatt tidspunkt, og at de således er nødt til å reise tidligere fra bosted for å være sikker på å komme frem i rett tid. Når de har en arbeidstid som er lite fleksibel har pendlerne i liten grad mulighet til å forlate arbeidsplassen tidligere for å rekke ønsket avgang. Dette vises ved at 67 % forlot arbeid til vanlig tid ved forventning om stor bilkø, og at kun 8 % dro tidligere fra arbeid. Tilsvarende tall for reiser fra bosted er 35 % og 62 %.

De som reiste tidligere fra bosted gjorde dette gjennomsnittlig 29 minutter tidligere enn når de ikke forventet lang kø. De som forlot arbeidet tidligere gjorde det gjennomsnittlig 30 minutter tidligere.

## 4. SITUASJONEN ETTER INNFORING AV FORKJØRSRETT

Dette kapitlet presenterer hvordan ordningen med forkjørsrett for pendlere er praktisert på sambandet Eidsdal-Linge. Det vil videre bli foretatt en gjennomgang av fergemansskapets registreringer av antall pendlere og gjenstående kjøretøy. I de siste avsnittene av kapitlet presenterer vi resultatene fra etterundersøkelsene som er gjennomført blant pendlerne, med et spesielt fokus på de svar som ble gitt på undersøkelsen i 2007.

### 4.1 ADMINISTRASJON

Pendlere som ønsker å få forkjørsrett på fergesambandet Eidsdal-Linge må sende søknad til Statens vegvesen Region midt. Etter en vurdering av hvorvidt søkeren oppfylder vilkårene for tildeling av pendlerkort (bo- og arbeidssted på ulik side av sambandet), sender Region midt de som innvilges forkjørsrett et godkjenningbrev. Sammen med godkjenningbrevet følger en presisering av reglene som regulerer ordningen. Pendlerne mottar også et pendlerbevis, se bilde til venstre. Dette skal plasseres i vinduet foran sjåføren. For at pendlerne skal ha forkjørsrett på en avgang kreves det at de bringer så vel godkjenningbrev som pendlerbevis med seg i kjøretøyet.



### 4.2 PRAKTISERING AV ORDNINGEN

På Linge er det 4 oppstillingsfelt for kjøretøy, se Figur 4-1. Pendlerbiler skal stille seg til høyre for felt 1. Her er det også satt opp et skilt som informerer om forkjørsordningen på norsk, engelsk og tysk. I tillegg er det til høyre for pendlerfila satt opp et parkering forbudt skilt med undertekst "Prioritert trafikk". Det er ikke foretatt noen form for oppmerking på asfalten.



På Eidsdal er det 7 oppstillingsfelt for kjøretøy. Her skal pendlerbilene stille seg til høyre for felt 7, der det er satt opp et skilt med teksten "Prioritert trafikk", jf. Figur 4-2. Ut over dette er det ikke malt opp feltlinjer på asfalten. Skiltet som informerer om forkjørsordningen er her satt opp på en lyktstolpe til venstre for fil 1, delvis skjult bak noen store morelltrær. Skiltet kan således være litt vanskelig å få øye på.

Figur 4-1: Oppstillingsfelt på Linge.



I følge skipperne som har hatt vakt i periodene med forkjørsrett, har forsøksordningen stort sett forløpt uten større problemer. Når det har stått biler i pendlerfila er disse, med noen få unntak, blitt vinket først om bord. Unntakene gjelder i tilfeller der fergemannskapet av logistikkmessige årsaker har vurdert det som mer hensiktsmessig å ta noen ikke-prioriterte kjøretøy først om bord på fergen. "First in" – "first out" prinsippet har således i hovedsak blitt praktisert. I de tilfeller der prioritert trafikk ikke har blitt vinket først om bord, har fergemannskapet i noen tilfeller fått kjeft fra noen få av pendlerne. Disse mente at



fergemannskapet ikke praktiserte forkjørsretten korrekt og at de skulle ha egne plasser på fergedekket. Det er imidlertid ikke noe krav i forsøksordningen om at pendlerbilene skal kjøre først om bord, kun et krav om at de er garantert å komme med ønsket avgang når de møter opp senest 10 minutter før fergen i følge rutetabellen har avgang. Dette gjelder så fremt det ikke allerede står 4 eller flere kjøretøy foran i pendlerfila. Reserverte plasser på fergedekket er heller ingen rettighet.

**Figur 4-2: Oppstillingsfelt på Eidsdal.**

Det har imidlertid vært noen tilfeller der arbeidspendlerne kom i siste øyeblikk, dvs. mindre enn 10 minutter før avgang. Dette gjelder spesielt pendlere som er avhengige av også å benytte fergesambandet Stranda-Liabygd på veg fra jobb. Dette har ført til enkelte diskusjoner mellom fergemannskap og pendlere om praktiseringen av forkjørsretten.



Fergemannskapet har også registrert at pendlere har stilt seg i den ordinære fergekøen og ikke i pendlerfila. Dette har de sannsynligvis gjort i situasjoner der de har vurdert antall biler som står i den ordinære køen til å være så lavt at de ikke vil ha problemer med å komme med. Dette er i og for seg uproblematisk, men har ført til at registreringen av antall pendlerbiler på noen av avgangene har blitt for lavt. Skipperne har kun registrert antall pendlerbiler som har stått oppstilt i pendlerfila.

**Figur 4-3: Informasjonsskilt om ordningen med forkjørsrett for pendlere.**

Noen har også stilt seg i den ordinære køen på de avganger der det har stått 4 eller flere biler i pendlerfila. I slike tilfeller vil det for pendlerne noen ganger lønne seg å benytte de ordinære

oppstillingsplassene, siden en maksimalt kan sende 4 prioriterte kjøretøy om bord på en og samme avgang. Når det står mer enn 4 kjøretøy i pendlerfila, vil det naturlig oppstå problemer med hvilken prioritet den femte pendlerbilen skal gis i forhold til kjøretøyene i de ordinære oppstillingsfeltene. Dette kan gi grobunn for diskusjoner i fergekøen.

Vi har mottatt tilbakemeldinger fra skipperne på fergene som understreker viktigheten av den informasjon Statens vegvesen gir pendlerne. Spesielt viktig er informasjon om gjeldende regelverk; reglene knyttet til tidsrommet ordningen gjelder, bruken av oppstillingsfilene for pendlerne samt hvem som er berettiget til å bruke forkjørsretten. God og klar informasjon reduserer muligheten for misforståelser med påfølgende konflikter i fergekøen. Det er også viktig at pendlerkort og regelverk utstedes i god tid før pendlerordningen tar til.

### 4.3 REGISTRERINGER FORETATT AV FERGEMANNSKAPENE

Dette avsnittet vil gi en kort presentasjon av de observasjoner som ble gjort av mannskapet på fergene i pendlerperiodene sommeren 2006 og sommeren 2007.

#### 4.3.1 Antall pendlere og gjenstående kjøretøy fordelt på ukedager

Det totale antallet pendlere som ble registrert av fergemannskapet i løpet av de aktuelle sommerukene i 2006 var 107 fra Linge og 13 fra Eidsdal. Tilsvarende tall i 2007 var 114 fra Linge og 28 fra Eidsdal. Fordelingen av antall pendlere på ukedagene er vist i Tabell 4-1.

**Tabell 4-1: Totalt antall pendlere per ukedag.**

<i>Fra</i>	<i>År</i>	<i>Mandag</i>	<i>Tirsdag</i>	<i>Onsdag</i>	<i>Torsdag</i>	<i>Fredag</i>	<i>Lørdag</i>	<i>Søndag</i>
Eidsdal	2006	0	8	2	1	1	0	1
	2007	6	5	3	3	2	5	4
	Gj. snitt 2006 og 2007	3	6,5	2,5	2	1,5	2,5	2,5
Linge	2006	13	22	27	14	25	2	4
	2007	19	24	19	24	18	7	3
	Gj. snitt 2006 og 2007	16	23	23	19	21,5	4,5	3,5

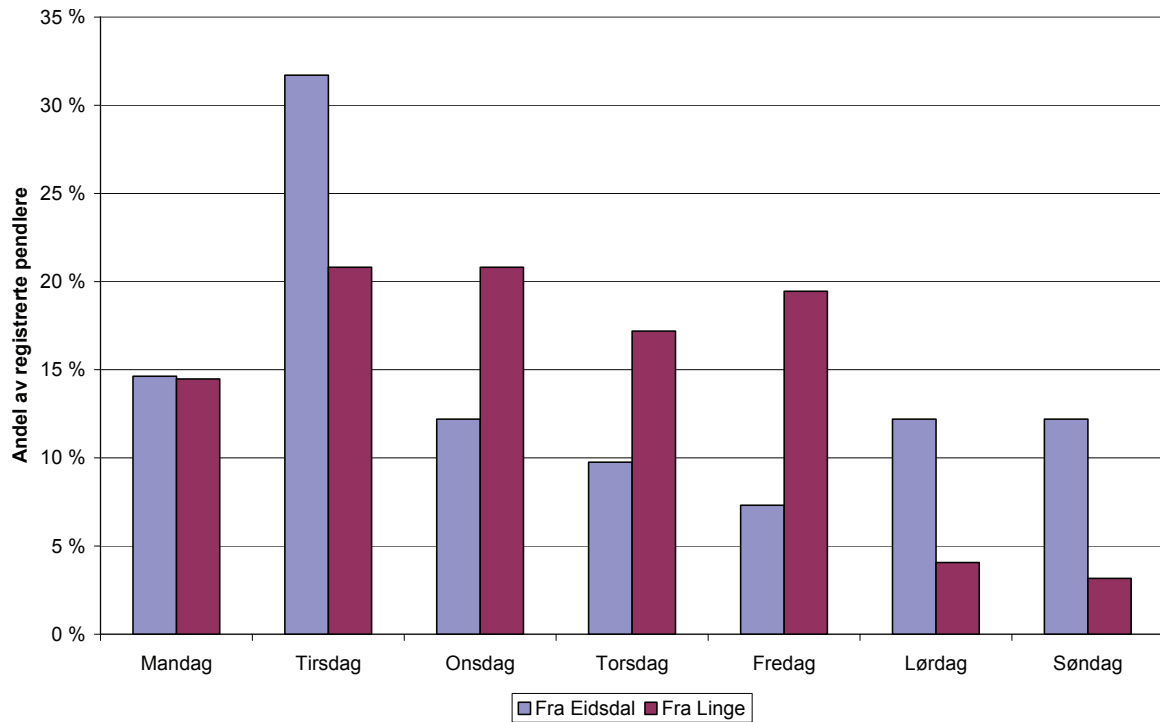
Det fremkommer av Tabell 4-1 at det fra Eidsdal, gjennomsnittlig for de to årene, var flest pendlere som benyttet ordningen på tirsdag. De to somrene ble det i gjennomsnitt registrert totalt 6,5 pendlere på tirsdagene. På avgangene fra Linge-siden ble det registrert flest pendlere på tirsdager og onsdager. Disse dagene ble det i gjennomsnitt registrert totalt 23 pendlere.

Den gjennomsnittlige prosentvise fordeling av pendlerne på ukedagene, sommeren 2006 og 2007, viser at nesten hver tredje pendler fra Eidsdal ble registrert på tirsdagene. På avgangene fra Linge er den prosentvise fordelingen jevnere med 21 % registrert både på tirsdag og onsdag, samt at 19 % av de registrerte pendlerne ble registrert på avganger på fredager. Fordelingen er illustrert i Figur 4-4.

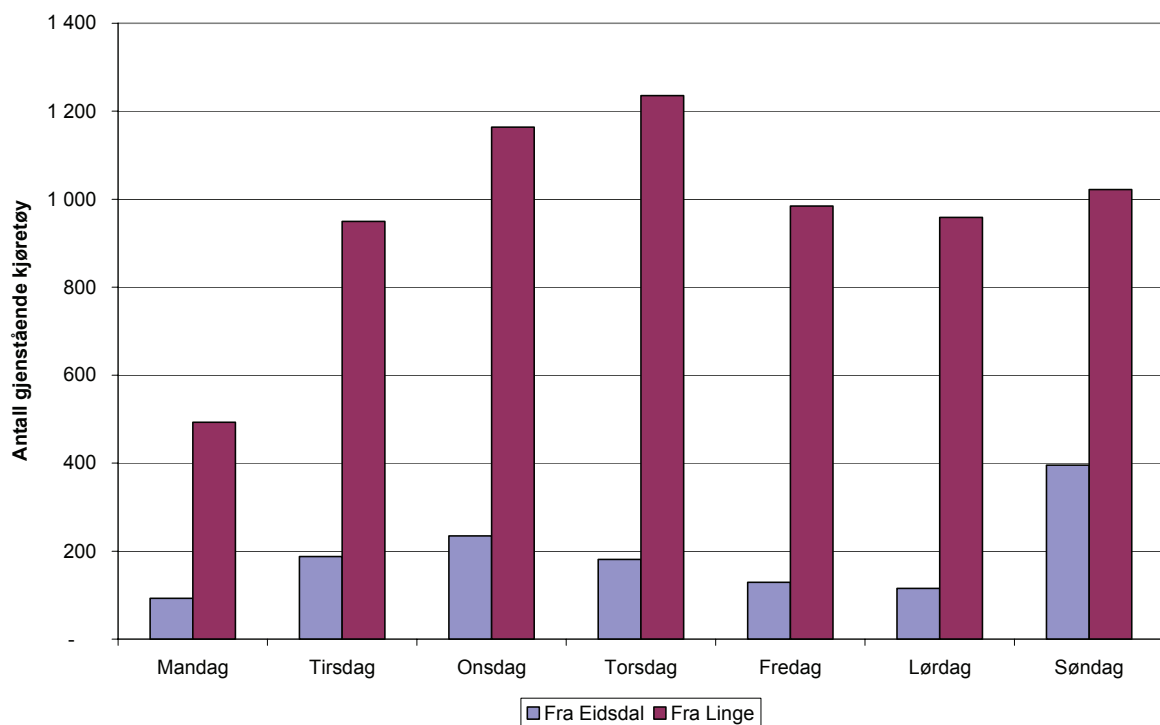
I tillegg til å registrere antall pendlerbiler som stod oppstilt i pendlerfila, registrerte fergemannskapet antall gjenstående kjøretøy på den enkelte avgang. Resultatene fra denne registreringen viser at antall gjenstående kjøretøy er betraktelig høyere på Linge-siden enn på Eidsdal-siden. Fra Linge var det totale antallet gjenstående kjøretøy på torsdagene i 2006 og 2007 på 2 472, noe som gir et gjennomsnitt for hver av somrene på 1 236. Dette gjør



torsdagen til den dagen med flest registrerte gjenstående kjøretøy. Fra Linge var det på mandagene det ble registrert færrest gjenstående kjøretøy. Se Figur 4-5.

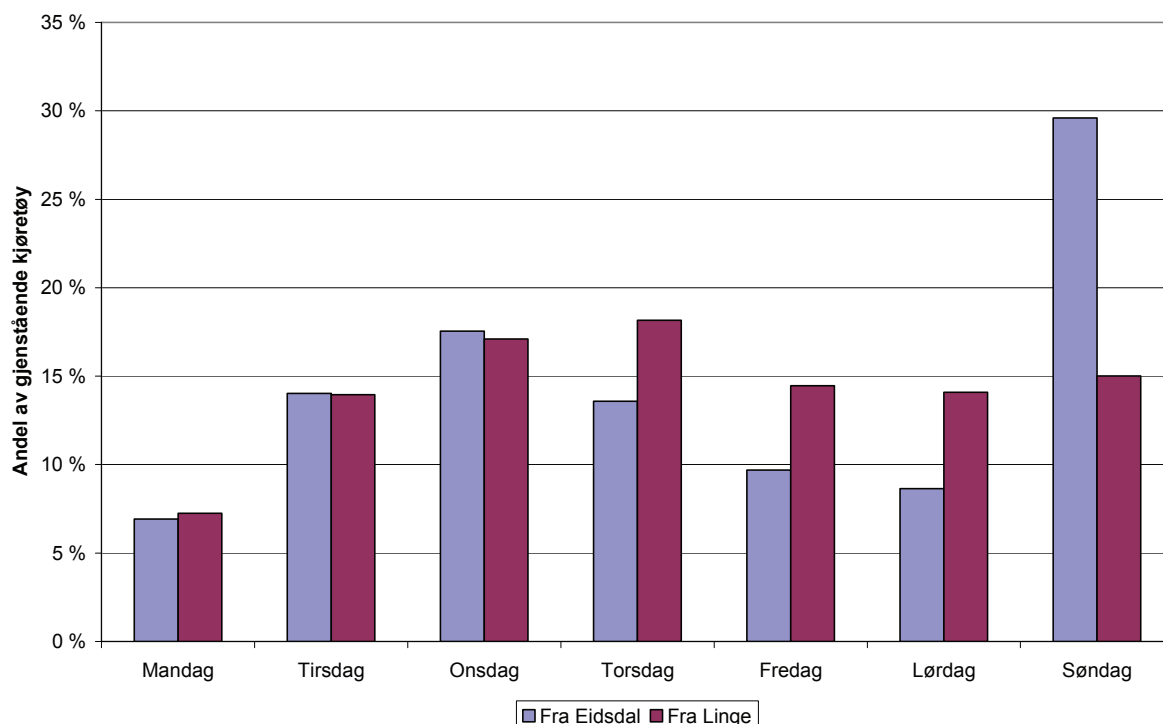


**Figur 4-4: Gjennomsnittlig fordeling av pendlere på ukedager, sommeren 2006 og 2007.**



**Figur 4-5: Totalt antall gjenstående kjøretøy fordelt på ukedager (gjennomsnitt for 2006 og 2007).**

Når vi ser på hvor stor andel av det totale antall gjenstående kjøretøy det var som ble stående igjen på de ulike ukedager finner vi at fordelingen i 2006 og 2007 var som i Figur 4-6.



**Figur 4-6: Fordeling av gjenstående kjøretøy på ukedager (gjennomsnitt for 2006 og 2007).**

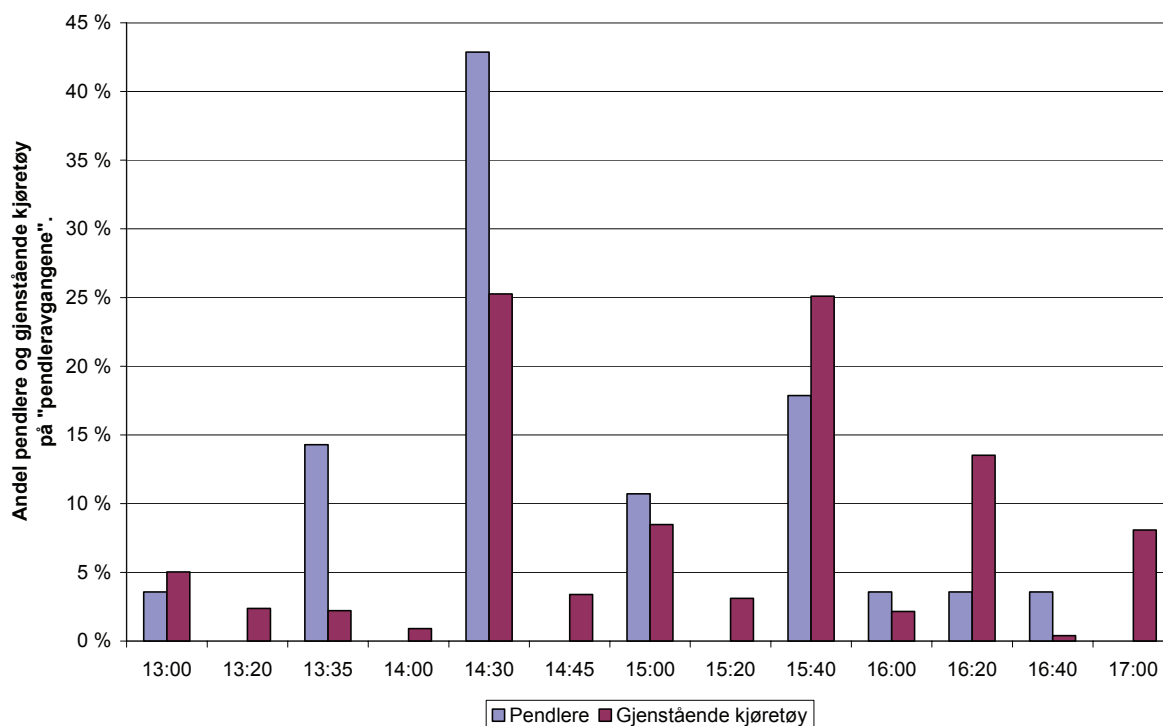
Det fremkommer av figuren at i underkant av hvert tredje gjenstående kjøretøy på Eidsdal-siden, ble registrert på en søndag. Fra begge sider av fergesambandet var det på mandagene det ble registrert færrest gjenstående kjøretøy. Av det totale antall gjenstående kjøretøy ble 7 % registrert på mandagene fra så vel Eidsdal som fra Linge. Dagen der den største andelen gjenstående kjøretøy ble registrert fra Linge var på torsdagene med 18 % av det totale antallet registrerte gjenstående kjøretøy i løpet av de sommerukene pendlerne hadde forkjørsrett. Fra Eidsdal-siden, var søndagene, med 29 % av antall gjenstående kjøretøy, dagens med flest gjenstående biler.

#### 4.3.2 Antall pendlere og gjenstående kjøretøy fordelt på avganger

Dette avsnittet presenterer fordelingen av pendlere og gjenstående kjøretøy på de avgangene fra Eidsdal og Linge der pendlerne hadde forkjørsrett i 2006 og 2007.

##### **Avganger fra Eidsdal**

Registreringen som ble foretatt av fergemannskapet viser at avgangen kl. 14:30 var den pendlerne oftest benyttet fra Eidsdal. 43 % av alle registrerte pendlere i 2006 og 2007 ble registrert på denne avgangen. På fem av de 13 avgangstidspunktene ble det ikke registrert pendlere verken i 2006 eller i 2007. Det er dog viktig å være oppmerksom på at tallene for antall pendlere på avgangene fra Eidsdal er forholdsvis lave, jf. Tabell 4-2.



**Figur 4-7: Prosentvis fordeling av pendlere og gjenstående kjøretøy på "pendleravgangene" fra Eidsdal. Gjennomsnitt for 2006 og 2007.**

Andelen gjenstående kjøretøy de to somrene var størst på avgangene kl. 14:30 og kl. 15:40. 25 % av alle kjøretøyene som ble registrert som gjenstående sommeren 2006 og 2007, stod igjen på hver av disse avgangene. Det ble registrert gjenstående kjøretøy på alle "pendleravgangene".

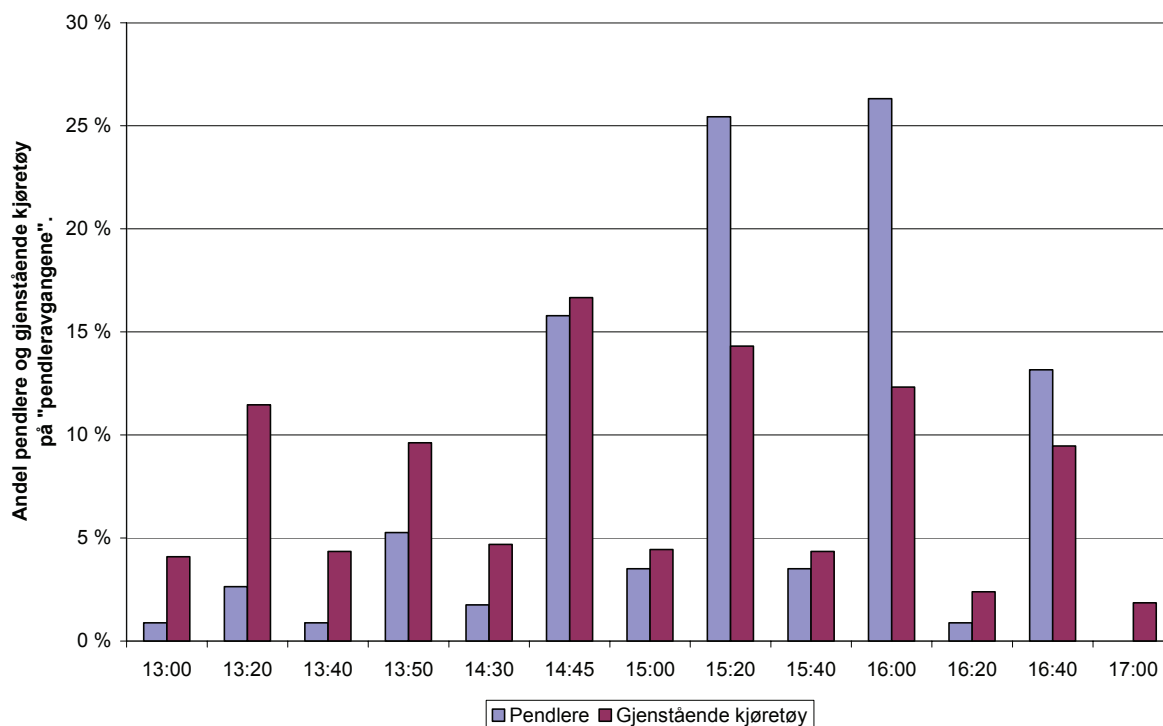
Totalt antall pendlere og gjenstående biler som ble registrert på avgangene der pendlerne hadde forkjørsrett i 2006 og 2007, er vist i Tabell 4-2.

**Tabell 4-2: Totalt antall pendlere og gjenstående biler på "pendleravgangene" fra Eidsdal.**

		13:00	13:20	13:35	14:00	14:30	14:45	15:00	15:20	15:45	16:05	16:20	16:40	17:00	Totalt
Pendlere	2006	0	0	1	2	9	1	0	0	0	0	0	0	0	13
	2007	1	0	4	0	12	0	3	0	5	1	1	1	0	28
Gjenstående	2006	20	2	0	15	287	22	129	0	328	0	73	0	28	904
	2007	89	42	39	16	447	60	150	55	444	38	239	7	143	1 769

### **Avganger fra Linge**

Fra Linge-siden ble 26 % av pendlerne registrert på avgangen kl. 16:00. Denne avgangen er dermed, sammen med avgangen kl. 15:20 (25 % av registreringene), den avgangen flest pendlere benytter fra Linge. Deretter følger avgangene kl. 14:45 og 16:40 med henholdsvis 16 % og 13 % av det totale antallet registrerte pendlere.



**Figur 4-8: Prosentvis fordeling av pendlere og gjenstående kjøretøy på avganger fra Linge. Gjennomsnitt for 2006 og 2007.**

Flest gjenstående biler var det på avgangene kl. 14:45 med 17 % av det totale antallet gjenstående kjøretøy. Avgangene kl. 15:20, 16:00 og 13:20 følger deretter med henholdsvis 14 %, 12 % og 11 % av de gjenstående bilene.

Det totale antallet pendlere og gjenstående biler som ble registrert på de ulike avgangene fra Linge i 2006 og 2007 er vist i Tabell 4-3.

**Tabell 4-3: Totalt antall pendlere og gjenstående biler på ”pendleravgangene” fra Linge.**

		13:00	13:20	13:35	14:00	14:30	14:45	15:00	15:20	15:45	16:05	16:20	16:40	17:00	Totalt
Pendlere	2006	0	0	2	0	3	10	3	23	17	27	11	9	2	107
	2007	1	3	1	6	2	18	4	29	4	30	1	15	0	114
Gjenstående	2006	18	768	88	615	105	1 037	164	874	303	874	140	0	0	4 986
	2007	332	931	353	781	381	1 353	360	1 162	353	1 001	194	769	150	8 120

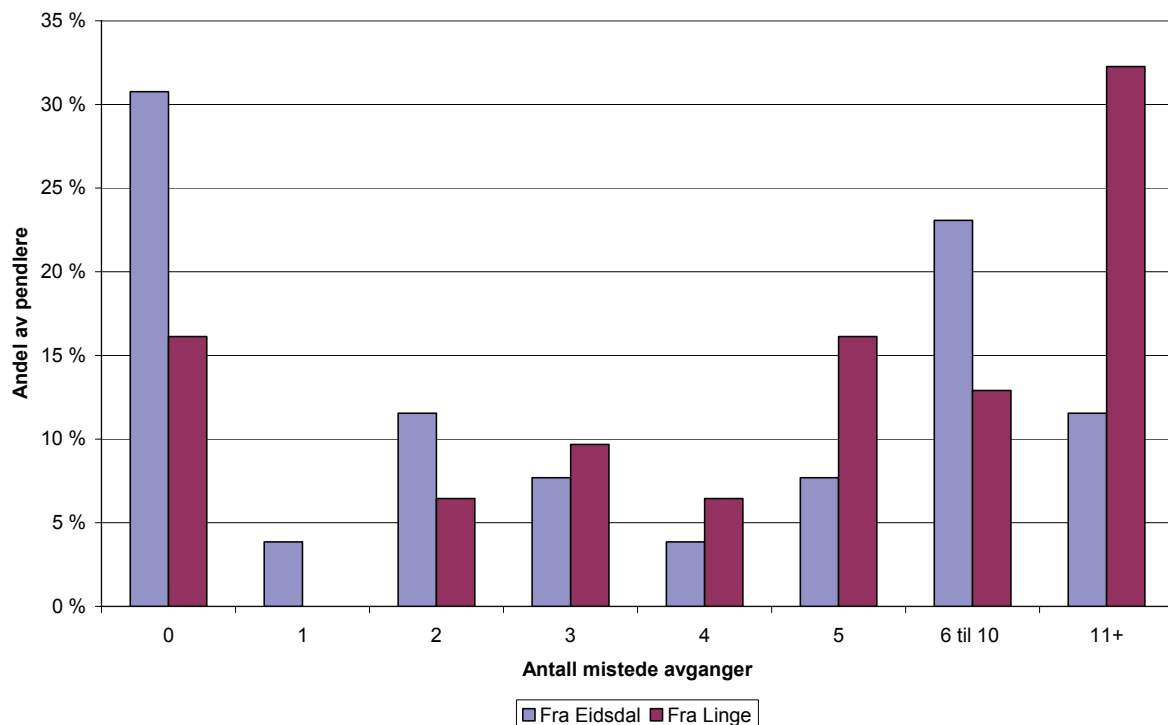
#### 4.4 NYTTEN AV PendlERKORTET

Et viktig formål med å innføre forkjørsrett for pendlere på fergestrekningen mellom Eidsdal og Linge er å redusere sannsynligheten for at en pendler skal miste ønsket fergeavgang på grunn av lang kø. De som sommeren 2007 var innvilget forkjørsrett ble derfor bedt om å oppgi hvor mange avganger de denne sommeren kom med som de ville mistet uten pendlerkort.

Fra Eidsdal-siden oppgav pendlerne, i gjennomsnitt, at de var kommet med 5,5 avganger som de ville mistet uten pendlerkortet. Tilsvarende tall fra Linge var 9,9. Antar vi at dette antallet er representativt for de 32 pendlerne som i 2007 hadde pendlerkort, så innebærer dette at pendlerne, sommeren 2007, kom med 176 avganger fra Eidsdal-siden og 317 avganger fra Linge-siden som de ville mistet uten forkjørsrett. Totalt, fra begge sider, kom pendlerne med 493 avganger som ville vært mistet uten forkjørsretten.

Antall avganger pendlerne selv oppgir å ha kommet med som følge av at de hadde pendlerkort (avganger de ville mistet uten pendlerkortet) avviker dermed i stor grad fra de registreringer som ble foretatt av fergemannskapet sommeren 2007, se Tabell 4-2 og Tabell 4-3. Årsaken til avviket kan skyldes en kombinasjon av manglende registreringer fra fergemannskapets side og av at pendlerne kan ha overvurdert egen nytte av pendlerkortet.

En frekvensfordeling som viser fordelingen av pendlere etter hvor mange avganger de kom med som følge av at de sommeren 2007 hadde pendlerkort, er presentert i Figur 4-9.



**Figur 4-9: Antall avganger som ville vært mistet i 2007 dersom pendlerne ikke hadde hatt forkjørsrett.**

Det fremkommer av figuren at i underkant av hver tredje respondent (31 %) ikke hadde nytte av pendlerkortet, i betydningen å komme med avganger som ville vært mistet uten pendlerkort, ved avganger fra Eidsdal. 16 % oppgir at de ikke hadde nytte av pendlerkortet fra Linge-siden. I motsatt ende av skalaen reflekteres tendensen med at nytten av kortet er lav ved avganger fra Eidsdal og høy fra Linge ved at 12 % av innehaverne av pendlerkort hadde nytte av kortet mer enn 10 ganger fra Eidsdal og at tilsvarende andel på avgangene fra Linge var 32 %.

## 4.5 ENDRINGER I REISEATFERD SOM FØLGE AV PENDLERKORTET

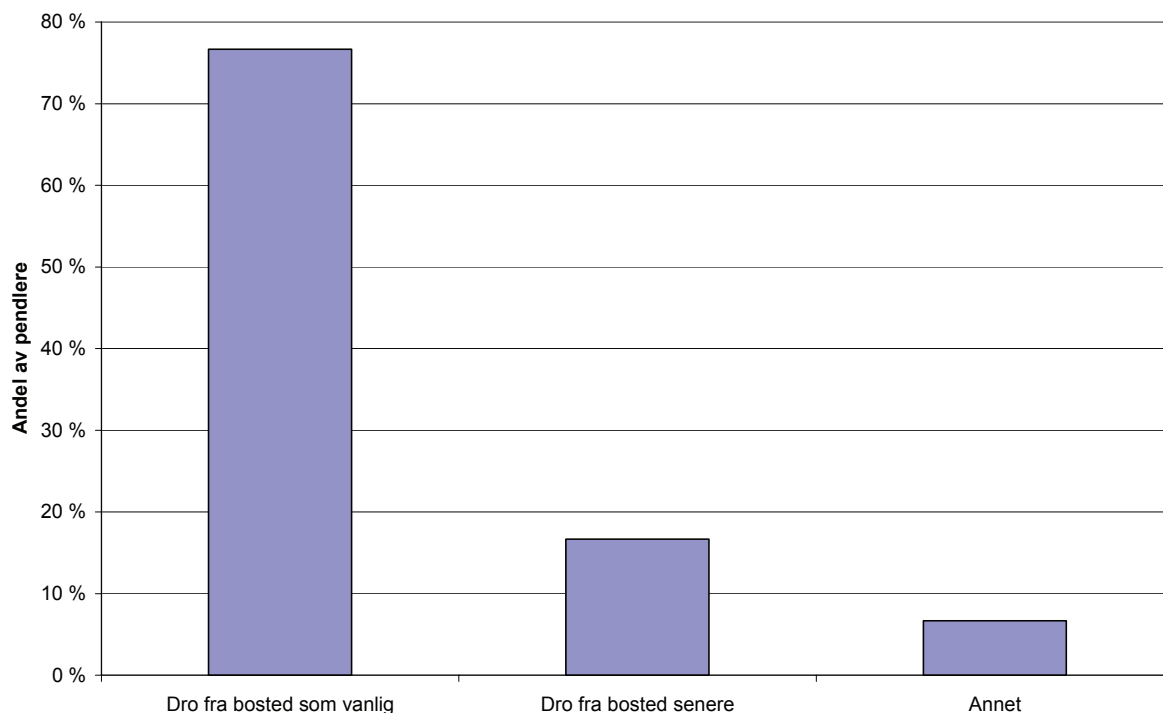
En stor del av nytten som genereres av pendlernes forkjørsrett kommer som en følge av at pendlerne, gjennom at de kan føle seg tryggere på å komme med ønsket fergeavgang, kan reise fra hjem og/eller jobb senere enn de ville gjort om de hadde måttet stille seg i den ordinære fergekøen.

### 4.5.1 Utsatt avreise fra bosted

Det viser seg at 77 % av pendlerne ikke endret tidspunkt for avreise hjemmefra som følge av at de fikk innvilget forkjørsrett. 17 % oppgir at pendlerkortet førte til at de reiste senere fra bosted sommeren 2007.

Svaralternativet ”annet” ble markert av to respondenter. Den ene av disse hadde nettopp begynt i ny jobb slik at vedkommende ikke hadde noe å sammenligne sommerens avreisetidspunkt med. Den andre respondenten som markerte for ”annet” oppgav at vedkommende reiste tidligere fra bosted enn før ordningen ble innført. En mulig forklaring på dette kan for eksempel være at vedkommende arbeider om kvelden og reiser tidligere hjemmefra for å komme med fergen før forkjørsretten opphører kl. 17:00.

En grafisk illustrasjon av hvordan pendlerkortet påvirket pendlernes avreisetidspunkt fra bosted er gitt i Figur 4-10.



**Figur 4-10: Endring i reiseatferd fra bosted.**

Hvor stor nytten er av å kunne forlate bosted senere, som følge av at en har forkjørsrett på fergen, avhenger av hvor mye senere en kan reise. De som reiste senere hjemmefra forlot

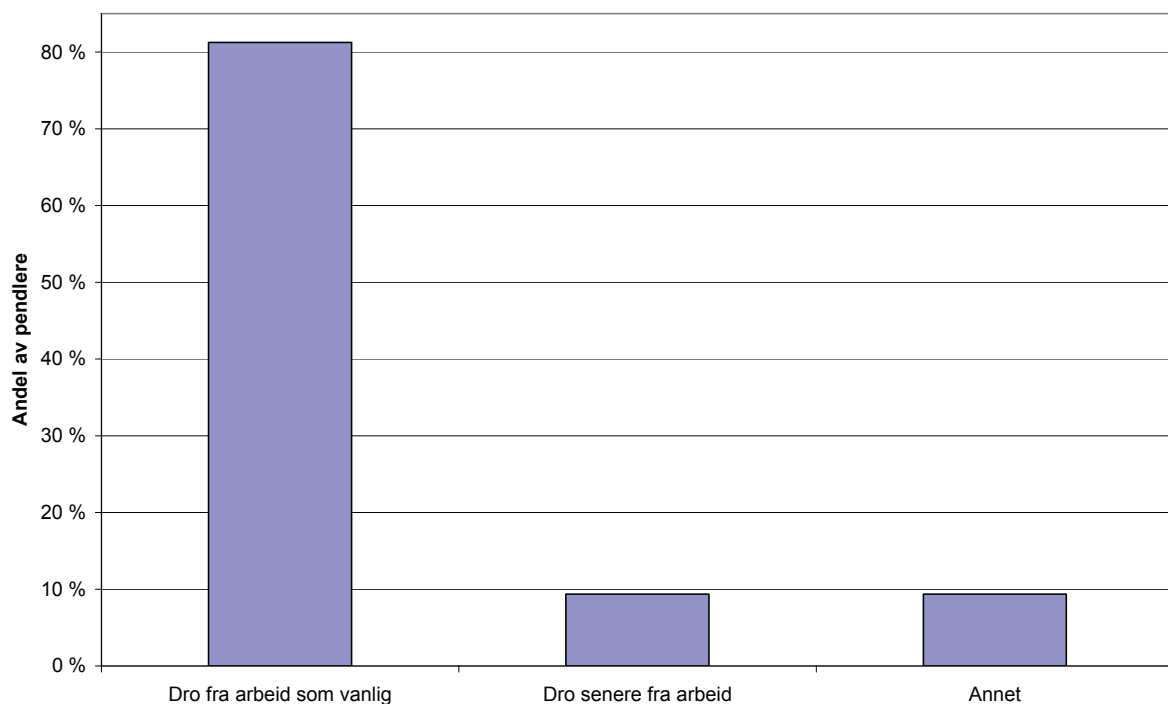
bosted i gjennomsnitt 28 minutter senere enn de gjorde uten pendlerkortet. Forskyvningen i avreisetidspunkt lå mellom 10 og 60 minutter.

#### 4.5.2 Utsatt avreise fra arbeid

Sommeren 2007 var andelen som endret reiseatferd fra arbeid mindre enn andelen som endret atferd ved avreise fra bosted.

81 % oppgav at de, sommeren 2007, forlot arbeidsstedet på samme tidspunkt som de gjorde før de fikk forkjøringsrett på fergesambandet. 9 % krysset av for at pendlerkortet hadde ført til at de dro senere fra arbeidsplassen, mens 9 % markerte for svaralternativet "annet".

Av de som markerte for "annet" var det to som oppgav at de ikke hadde noe sammenligningsgrunnlag fra tidligere somre, to måtte forlate jobben tidligere enn "normalt" for å nå avganger som var omfattet av forkjøringsretten og én pendler opplyste at vedkommende var sykemeldt sommeren 2007.



**Figur 4-11: Endring i reiseatferd fra arbeid.**

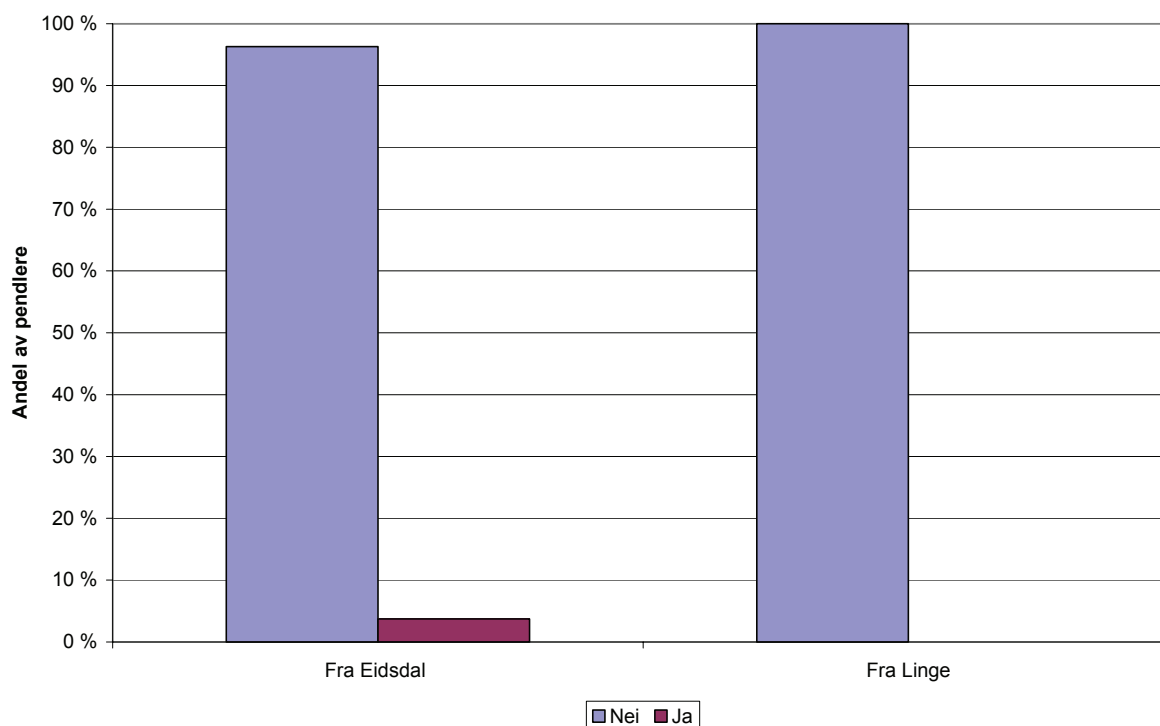
De som oppgav at de reiste senere fra jobb, som følge av forkjøringsretten, forkjøv avreisetidspunktet med i gjennomsnitt 27 minutter. Den største forskyvningen av avreisetidspunkt er på 30 minutter og den minste på 20 minutter.

#### 4.5.3 Samkjøring

Et formål med å begrense antall pendlerbiler per fergeavgang til fire, er å gi pendlerne et insentiv til å praktisere samkjøring. For å avdekke i hvilken grad ordningen har ført til økt

samkjøring ble pendlerne bedt om å, på bakgrunn av erfaringene de hadde høstet gjennom to somre med forkjørsrett, oppgi hvilken effekt pendlerkortet hadde hatt på graden av samkjøring.

Spørsmålet som ble stilt pendlerne var; ”Har du praktisert samkjøring fra Linge/Eidsdal, oftere i sommer, enn du gjorde tidligere somre uten forkjørsrett?” Fordelingen av svarene som ble gitt er illustrert i Figur 4-12 og det fremkommer tydelig av figuren at pendlerkortet i liten grad har ført til at pendlerne praktiserer samkjøring mer etter å ha fått innvilget forkjørsrett enn de gjorde da de måtte stille seg i den ordinære køen.



**Figur 4-12: Andel som i større grad praktiserte samkjøring sommeren 2007, enn tidligere somre uten forkjørsrett.**

Fra Eidsdal oppgav 3 % av respondentene (én pendler) at pendlerkortet hadde ført til større grad av samkjøring. Sommeren 2007 praktiserte denne ene pendleren samkjøring 5 ganger oftere enn vedkommende gjorde tidligere somre. Fra Linge var det ingen respondenter som rapporterte om økt samkjøring.

#### **4.6 BETALINGSVILLIGHET FOR PENDLERKORT**

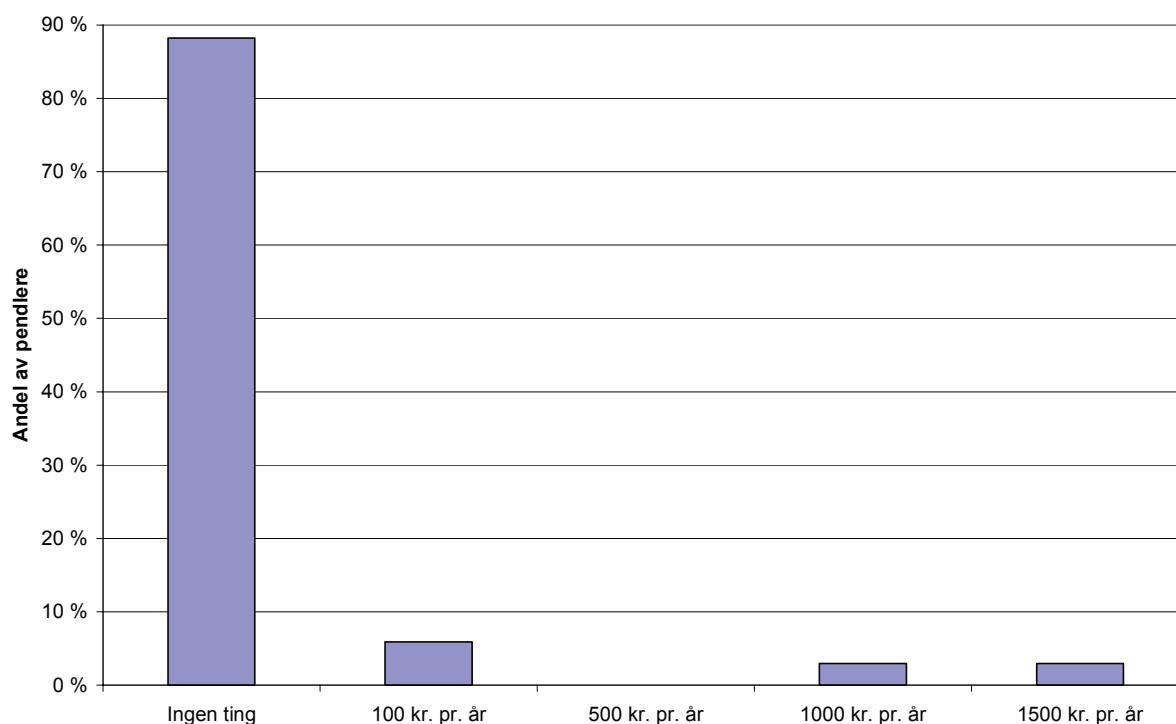
For å forsøke å kvantifisere nytten pendlerne opplever å ha av pendlerkortet ble de bedt om å oppgi hvor stor betalingsvillighet de har for å få beholde forkjørsretten.

Pendlerne ble stilt spørsmålet: ”Dersom du i framtiden må betale for å få forkjørsrett på ferja, hvor mye vil du da maksimalt være villig til å betale per år for å få beholde dagens pendlerkort?”. Svaralternativene pendlerne ble gitt var; ”Ingen ting”, ”100 kr”, ”500 kr”, ”1 000 kr” og ”1 500 kr”. Pendlerne ble også gitt muligheten til å oppgi et annet beløp dersom de ønsket



det. De som besvarte dette spørsmålet var i gjennomsnitt villig til å betale 79 kr for å få beholde ordningen. Fordelingen av pendlerne betalingsvillighet er presentert i Figur 4-13.

Det fremkommer av Figur 4-13 at i underkant av 90 % av pendlerne ikke er villig til å betale for forkjørsretten de har som pendlere på sambandet Eidsdal-Linge. Én pendler oppgir å være villig til å betale 1 500 kr for å få beholde pendlerkortet og en annen pendler har en betalingsvillighet på 1 000 kr. Utelates disse to respondentene, så reduseres den gjennomsnittlige betalingsvilligheten, for å få beholde ordningen, fra 79 kr til 6 kr.



**Figur 4-13: Pendlernes betalingsvillighet for å beholde pendlerkortet, sommeren 2007.**

Basert på pendlernes gjennomsnittlige betalingsvillighet for forkjørsrett, er samlet årlig betalingsvillighet for forkjørsretten, i en situasjon med 32 pendlere, på 2 528 kr.

### **Betalingsvillighet per avgang som ikke mistes**

Fordeler vi den samlede betalingsvilligheten for pendlerkortet (2 528 kr) på antall avganger pendlerne kom med (493 avganger), og som de ellers ville ha mistet uten pendlerkort, så fremkommer det at pendlerne har en gjennomsnittlig betalingsvillighet på i overkant av 5 kr for å slippe å stå over en avgang.

### **Betalingsvillighet per time reduserte ventetid<sup>9</sup>**

En annen faktor som gir pendlerne nytte av å ha forkjørsrett på fergene er den økte tryggheten de får for å komme med ønsket avgang. Vissheten om at de med stor sannsynlighet kommer med ønsket avgang gjør at de kan utsette avreisetidspunktet fra jobb/Linge og bosted/Eidsdal i

<sup>9</sup> Forutsetningene for beregningen av redusert ventetid per pendler er presentert i avsnitt 5.2.1.

(rimelig) trygg forvisning om at de vil komme med planlagt fergeavgang. Pendlerkortet fører også til at pendlerne kommer med fergeavganger som de ville mistet uten pendlerkort.

På senere avreise fra bo- og arbeidssted sparte hver enkelt pendler totalt 67,5 min. Samlet for 32 pendlere blir det dermed spart 36 timer. Antall timer den enkelte pendler sparte på å komme med ønsket avgang var 434,5 min. For 32 pendlere blir den totale innsparingen på 232 timer.

Ved å dividere pendlernes samlede oppgitte betalingsvillighet (2 528 kr) på antall timer de sommeren 2007 sparte på å ha forkjørsrett på fergesambandet Eidsdal-Linge (268 timer), fremkommer det at pendlerne i gjennomsnitt har en ventetidskostnad pr. time på 9 kr. Denne verdien avviker forholdsvis mye fra ventetidskostnaden på 73 kr<sup>10</sup> som benyttes av Statens vegvesen (2006).

Avviket kan skyldes to forhold; pendlerne kan ha overvurdert den nytten de har av pendlerkortet og/eller pendlerne kan bevisst ha feilrapportert sin reelle betalingsvillighet. Pendlerne kan ha valgt å bevisst overrapportere sin egen nytte av ordningen ut fra en antakelse om at det vil øke sannsynligheten for at dagens prøveordning blir gjort permanent.

Når det gjelder betalingsvilligheten kan pendlerne ha kommet med taktiske svar som peker i retning av så vel for høy, som for lav betalingsvillighet. Hvis en pendler tror at svaret vedkommende gir på spørsmålet om betalingsvillighet vil bli benyttet til å fastsette en eventuell pris på pendlerkortet, kan dette medføre at de oppgir lavere betalingsvillighet enn den betalingsvillighet de reelt sett har. Dette for å bidra til at en eventuell pris på pendlerkortene blir lavest mulig. I motsatt retning trekker det forhold at enkelte pendlere kan tro at den oppgitte betalingsvilligheten blir brukt som en indikator på i hvilken grad pendlerne verdsetter ordningen, og således sannsynligheten for en videreføring av ordningen. Dette kan føre til at de som ønsker en videreføring av ordningen oppgir en betalingsvillighet som er høyere enn den de reelt sett har, for at det skal fremstå som om de har svært stor nytte av ordningen. Hvorvidt det har vært gitt taktiske svar i dette tilfellet er det ikke mulig å si noe om, men gitt at nesten 90 % oppgir å ikke ha noen betalingsvillighet i det hele tatt, kan vi vanskelig se at pendlerne har oppgitt en høyere betalingsvillighet enn den de reelt sett har.

#### **4.7 ULIKE SYNSPUNKTER FRA PENDLERNE**

I etterundersøkelsene som ble gjennomført i 2006 og 2007, ble innehaverne av pendlerkort bedt om å ta stilling til 10 påstander, og oppgi i hvilken grad de var enig eller uenig i påstandene. Svaralternativene pendlerne kunne velge blant var oppgitt på en skala fra 1 til 4 der 1 innebar at respondenten var svært enig i den fremsatte påstanden og 4 innebar at vedkommende var svært uenig. De aktuelle påstandene sammen med en vurdering av pendlernes holdning til påstandene er presentert i Tabell 4.4.

Den påstand pendlerne er mest enig i er at "Ordningen bør bli permanent og fortsatt gratis". På skalaen fra 1 til 4, oppnådde denne påstanden en gjennomsnittsverdi i 2006 på 1,13 og i 2007 på 1,00. Dette innebærer at alle innehaverne av pendlerkort i 2007, som gav uttrykk for

---

<sup>10</sup> Tidsverdier per persontime er i Håndbok 140 (Statens vegvesen, 2006) oppgitt til 57 kr (2005-kroner), ved å multiplisere denne verdien med reisetidskomponenten ved fergereiser på 1,2 får vi en tidsverdi per persontime på 68,5 2005-kr. For å finne tidsverdien i 2007 kr benytter Statens vegvesen utviklingen i anleggskostnadsindeksen, en indeks som i den aktuelle perioden har økt med 6,49 %. Tidsverdien per persontime blir da på 73 kr.

sin holdning til den aktuelle påstanden, var svært enig i påstanden. Det er også stor tilslutning blant pendlerne til påstandene ”Ordningsen har hatt stor nytte for meg” og ”Ordningsen burde gjelde på flere avganger”. De to påstandene pendlerne var mest uenig i var at ”Ordningsen bør bli permanent, men brukerne bør betale noe for fordelen” og påstanden om at ”Ordningsen er ikke nødvendig”.

**Tabell 4-4: Pendlernes holdning til påstander om pendlerordningsen.**

<i>Påstand</i>	<i>Antall svar</i>		<i>Gjennomsnitt</i>		<i>St.avvik</i>		<i>Vurdering</i>	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Ordningsen er ikke nødvendig	36	33	3,72	3,82	0,78	0,73	Uenig	Uenig
Ordningsen har hatt stor nytte for meg	31	35	1,32	1,12	0,65	0,33	Enig	Enig
Ordningsen er urettferdig overfor de som ikke får pendlerkort	33	34	3,48	3,35	0,87	1,10	Uenig	Uenig
Ordningsen burde gjelde hele året	34	33	1,85	1,67	1,08	1,02	Enig	Enig
Ordningsen burde gjelde på flere avganger	37	34	1,16	1,32	0,55	0,77	Enig	Enig
En permanent ordning vil medføre at flere vil velge å bosette seg i kommunen	34	34	1,74	1,45	0,86	0,83	Enig	Enig
Ordningsen bør bli permanent og fortsatt gratis	38	34	1,13	1,00	0,53	0,00	Enig	Enig
Ordningsen bør bli permanent, men brukerne bør betale noe for fordelen	35	33	3,89	3,82	0,47	0,46	Uenig	Uenig
Ordningsen bør heller erstattes med større rabatter for pendlerne	29	33	3,10	3,13	1,14	1,26	Uenig	Uenig
Ordningsen har ført til at jeg sommeren 2006 har praktisert samkjøring mer enn jeg gjorde sommeren 2005	32	-	3,47	-	0,88	-	Uenig	-

## 5. SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET AV FORKJØRSRETTE

I dette kapittelet vil vi gjennomføre en analyse av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved å innføre forkjørsrett for pendlerne på sambandet Eidsdal-Linge.

### 5.1 BESKRIVELSE AV KONSEKVENSER FOR AKTUELLE AKTØRER

En permanent forkjørsrett for pendlere på det aktuelle fergesambandet vil i hovedsak ha konsekvenser for fire aktører; pendlerne med pendlerkort, andre fergebrukere, fergemansskapet og Statens vegvesen. Vi vil i dette avsnittet gi en beskrivelse av effektene forkjørsretten har for disse gruppene før det i avsnitt 5.2 blir foretatt en kvantifisering av de samme konsekvensene.

#### 5.1.1 Pendlerne

Konsekvensene ordningen med forkjørsrett har for pendlerne kan deles inn i fire kategorier.

##### **Kan forlate bo- og arbeidssted senere**

For de pendlerne som eventuelt vil omfattes av en permanent ordning med forkjørsrett, vil ordningen innebære at de sikres å komme med ønsket avgang og således at de vil kunne forlate bo- og arbeidssted på et senere tidspunkt enn de kan gjøre uten forkjørsrett. Dette så fremt de møter opp på fergeleiet senest ti minutter før avgang og så fremt det ved ankomst ikke allerede står fire kjøretøy med forkjørsrett i pendlerfila. Dersom pendlerne ikke møter opp innen "tidsfristen" og/eller det allerede står fire kjøretøy i pendlerfila må pendleren enten stille seg i den ordinære fergekøen eller plassere seg i køen for kjøretøy med forkjørsrett og således være sikret å komme med neste avgang.

##### **Kommer med avganger de ellers ville mistet**

Forkjørsretten innebærer at innehaverne av pendlerkort kommer med avganger de ellers ville mistet. Dette innebærer at de for hver avgang de kommer med, som de ville mistet uten pendlerkort, "sparer" inn den tiden de ellers ville stått på fergeleiet og ventet på en fergeavgang med plass til dem.

##### **"First in first out"**

Ved ombordkjøring praktiserer fergemansskapet i hovedsak prinsippet "first in - first out". Dette prinsippet innebærer at pendlerne, såfremt ikke fergemansskapet av logistikkmessige årsaker finner det hensiktsmessig med andre løsninger, blir vinket først om bord på fergene. Det at pendlerne, i hovedsak, slipper først om bord innebærer at de også kommer først i land. Denne fordelingen reduserer pendlerens risiko for å havne i køkjøring og kan således bidra til å redusere pendlerens reisetid.

##### **Tidligere oppmøte for å overholde reglementet for pendlerkortet**

I situasjoner der pendleren tidligere ankom fergeleiet mindre enn 10 min før avgang, og kom med ønsket avgang, hadde pendlerne kortere ventetid enn de i dag har på avganger der de nå møter opp mer enn 10 min før avgang for å være berettiget til forkjørsrett.

### 5.1.2 Andre fergebrukere

Det faktum at inntil 4 pendlere har forkjørsrett på hver enkelt avgang kan medføre at fergebrukere som ikke er omfattet av ordningen blir stående igjen på fergeavganger som de i en situasjon uten forkjørsrettordningen ville kommet med. Et eksempel på dette vil vi ha hvis det for eksempel på en avgang fra Eidsdal kl. 13:00 står igjen 5 kjøretøy etter at fergen er fylt opp og at det om bord på fergen er 4 kjøretøy der sjåføren har pendlerkort. Hvorvidt de 4 første av de 5 kjøretøyene uten pendlerkort, som ble stående igjen, ville kommet med i en situasjon der det ikke eksisterte forkjørsrett for pendlere, ville vært avhengig av når de 4 pendlerne ankom fergeleiet. Hvis pendlerne ankom fergeleiet før alle de 5 gjenstående kjøretøyene gjorde det, ville ikke situasjonen blitt endret, ergo; de samme 5 kjøretøyene ville blitt stående igjen. Hadde derimot to av pendlerne ankommet fergeleiet senere enn de som ble stående igjen, ville to av de gjenstående kjøretøyene ha kommet med dersom pendlerne ikke hadde forkjørsrett. Dermed har pendlerne fortrenget to kjøretøy.

På grunnlag av argumentasjonen ovenfor, om at en stor del av de gjenstående ”øvrige” fergebrukere ville blitt stående igjen på fergeleiet også i en situasjon uten forkjørsrett for pendlere, vil vi som et utgangspunkt i analysen av prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet anta at  $x$ -antall pendlerbiler fortrenger  $x/2$  andre fergebrukere. Dette innebærer at på en fergeavgang der 4 pendlerbiler er kommet med fergen og 4 kjøretøy står igjen, uten å komme med, antar vi at 2 av de gjenstående kjøretøyene har blitt fortrenget av innehaverne av pendlerkort.

Praktiseringen av prinsippet ”first in”-”first out” for innehaverne av pendlerkort innebærer også en potensiell ulempe for de trafikanter som ville kommet først om bord, og først i land, da disse fergebrukerne ville fått fordelene av å unngå risikoen for å kjøre i kø etter å ha kjørt av fergen.

### 5.1.3 Fergemannskapet

Gjennom samtaler med fergemannskapet er det fremkommet at den eneste effekten ordningen med forkjørsrett har for fergemannskapet er at de må vinke pendlerne om bord på fergen før de vinker ”andre fergebrukere” om bord. Dette så fremt de ikke av logistikkmessige årsaker finner det hensiktsmessig å ta om bord noen av de ”andre fergebrukerne” først. Vi tar derfor i nytte- kostnadsanalysen utgangspunkt i at ordningen ikke har kvantifiserbare konsekvenser for fergemannskapet.

### 5.1.4 Statens vegvesen

For Statens vegvesen region Midt har innføringen av forkjørsrett medført oppstartskostnader knyttet til forberedelser, møter, informasjonsvirksomhet overfor pendlere og skilting. De løpende kostnadene ved ordningen innbefatter produksjon av pendlerkort, oppfølging av ordningen/ søknadsbehandling og vedlikehold av skilt/oppmerking. I Vegdirektoratet har en også hatt kostnader knyttet til forsøksordningen, vesentlig i form av tidsbruk knyttet til møtevirkosomhet, brevveksling etc. I nytte- kostnadsanalysen er kostnadene til Statens vegvesen region Midt medtatt. Kostnadene som Vegdirektoratet har hatt er ikke tatt med, både fordi vi ikke kjenner til hvor mye arbeidstid som her er medgått og fordi slike arbeidsoppgaver som det her er snakk om på mange måter må betraktes som en del av etatens løpende driftsoppgaver.

## 5.2 KVANTIFISERING AV KONSEKVENSER FOR AKTUELLE AKTØRER

Nedenfor har vi forsøkt å kvantifisere nytten forkjøringsretten gir innehaverne av pendlerkort samt de ulemper ordningen påfører de som ikke har forkjøringsrett på fergestrekningen.

### 5.2.1 Pendlerne<sup>11</sup>

Pendlere som får innvilget forkjøringsrett på fergesambandet Eidsdal-Linge oppnår 2 kvantifiserbare fordeler av å inneha et pendlerpass; 1) pendleren vil kunne oppleve en reduksjon i antall avganger vedkommende *ikke* kommer med og 2) pendleren kan utsette avreisen fra så vel bo- som arbeidssted og allikevel være rimelig sikker på å komme med ønsket fergeavgang.

#### Nytten av å komme med ønsket avgang

I etterundersøkelsen som ble gjennomført høsten 2007, fremkom det at innehaverne av pendlerkort i gjennomsnitt kom med 5,5 avganger fra Eidsdal og 9,9 avganger fra Linge som de ville ha mistet om de hadde vært uten pendlerkort. I førundersøkelsen som ble gjennomført i 2006 fremkom det at når pendlerne mistet en avgang på vei til arbeid (fra Eidsdal) ble 24 % av pendlerne påført inntil 20 min ekstra ventetid, 69 % fikk mellom 20 og 40 min ekstra ventetid og 7 % fikk mer enn 40 min ekstra ventetid. På reiser fra arbeid (fra Linge) var tilsvarende andeler 9 %, 67 % og 23 %. Pendlerne ble derfor påført mer ekstra ventetid om de mistet en avgang fra arbeid enn fra bosted. Basert på en skjønnsmessig vurdering setter vi pendlerens innsparte tid på å komme med én ekstra avgang fra Eidsdal (bosted) til å være lik 25 min og til å være på 30 min per ekstra avgang pendlerne kommer med fra Linge (arbeid). Dette innebærer at ut fra våre forutsetninger ”sparte” pendlerne i gjennomsnitt 434,5 min på at de kom med flere avganger<sup>12</sup>.

#### Redusert ventetid ved senere avreise

Sommeren 2007 forlot innehaverne av pendlerkort sitt bosted i gjennomsnitt 4,67 min (4 min og 40 sek) senere enn de gjorde før de fikk pendlerkort. Arbeidsstedet forlot pendlerne i gjennomsnitt 2,5 min (2 min 30 sek) senere etter at de fikk pendlerkort. Pendlerne foretok i gjennomsnitt 20,7 enkeltreiser (35 % fra Eidsdal/bosted og 65 % fra Linge/arbeid) på avganger der de hadde forkjøringsrett. Dette innebærer at hver pendler i gjennomsnitt ”sparte” 67 min og 30 sek  $[4,67 \text{ min} * (20,7 \text{ enkeltreiser} * 0,35)] + [2,5 \text{ min} * (20,7 \text{ enkeltreiser} * 0,65)]$  ved at de forlot bo- og arbeidssted senere.

#### Pendlerens nytte av forkjøringsretten

Somrene 2006 og 2007 var det i gjennomsnitt 40 pendlere som fikk innvilget forkjøringsrett på fergesambandet. Deres samlede ”tidsgevinst” av å komme med avganger de ville mistet uten forkjøringsretten og av å kunne forlate bo- og arbeidssted på et senere tidspunkt er som følger:

- Tidsgevinst av å komme med flere avganger:  $434,5 \text{ min} * 40 \text{ pendlere} = 17\,380 \text{ min}$
- Tidsgevinst grunnet senere avreise:  $67,5 \text{ min} * 40 \text{ pendlere} = 2\,700 \text{ min}$
- Total årlig tidsgevinst:  $20\,080 \text{ min}$

<sup>11</sup> Det er her tatt som en forutsetning at det kun er én person i hvert kjøretøy som benytter seg av forkjøringsretten.

<sup>12</sup> Fra Eidsdal (bosted):  $5,5 \text{ avganger} * 25 \text{ min} = 137,5 \text{ min}$ . Fra Linge (arbeid):  $9,9 \text{ avganger} * 30 \text{ min} = 297 \text{ min}$ .

Ved å benytte Statens vegvesen sin ventetidskostnad på 72 kr og 90 øre per time finner vi at den samlede årlige nytte innehaverne av pendlerkort hadde var på 24 397 kr.

I tillegg til den kvantifiserbare nytten pendlerne har, kommer ulike ikke-kvantifiserbare effekter ved ordningen. Eksempler på dette er pendlernes trygghet som kommer av at de kan føle seg sikker på å komme med ønsket avgang, at de kommer først av fergen slik at de slipper å havne bak turisttrafikk og annen saktegående trafikk etter ilandkjøring fra fergen. Ordningen vil også ha nytte for familien til innehaveren av pendlerkortet ved at det blir mer forutsigbart når pendleren kommer hjem.

### **5.2.2 Andre fergebrukere**

Det ble i avsnitt 5.1.2 argumentert for at ulempen andre fergebrukere påføres som følge av pendlernes forkjørsrett oppstår i de tilfeller der de blir stående igjen på fergeleiet som følge av at pendlere tar den plassen de selv ville fått i en situasjon uten forkjørsrett. Vi har i våre beregninger forutsatt at antall fortrenge kjøretøy tilsvarer halvparten av antall pendlerbiler i den perioden forkjørsretten gjaldt.

Vi har i avsnitt 4.4 sett at innehaverne av pendlerkort, sommeren 2007, kom med totalt 493 avganger (176 fra Eidsdal og 317 fra Linge) som de ville mistet uten forkjørsrett. Med våre forutsetninger innebærer dette at pendlerne fortrenge ”andre fergebrukere” 247 ganger. I våre beregninger tar vi utgangspunkt i at fergebrukerne som fortrenge er ”fritidsreisende”. Med ventetidskostnader per time på 67,7 kr<sup>13</sup>, og et gjennomsnittlig personbelegg per kjøretøy på 1,85 finner vi at ventetidskostnadene per kjøretøy per time blir på 125,25 kr. Når ”andre fergebrukere” fortrenge 247 ganger, og de hver gang de fortrenge må vente 20 min<sup>14</sup> på neste avgang, fremkommer det at ”andre fergebrukere” har et nyttetap ved ordningen på 10 312 kr.<sup>15</sup>

De som ikke omfattes av ordningen vil også ha noen ikke-kvantifiserbare ulemper ved ordningen. Disse ulempene kan være en følelse av urettferdighet som følge av at noen får fordeler de selv ikke får, samt at de havner lenger bak i køen etter ilandkjøring fra fergen.

### **5.2.3 Fergemansskapet**

Den eneste endringen for fergemansskapet etter innføring av forkjørsretten er at de må sørge for at de fire første kjøretøyene i pendlerfila kommer med på hver avgang, såfremt disse har møtt opp senest 10 min. før avgang. Således kan vi ikke si at ordningen har noen signifikante kostnader for fergemansskapet.

### **5.2.4 Statens vegvesen<sup>16</sup>**

Statens vegvesen sine ”investeringskostnader” i forbindelse med pendlerordningen blir som følger:

---

<sup>13</sup> Ventetidskostnaden fremkommer med 53 2005-kr/time fra Håndbok 140, 1,065 fra anleggskostnadsindeksen og 1,2 i reisetidskomponent også fra Håndbok 140.

<sup>14</sup> Andre fergebrukere kan maksimalt risikere å måtte stå over én avgang dersom de blir fortrenge av pendlere. I tidsrommet mellom kl 13:00 og kl. 17:00 er det 20 min. mellom hver avgang.

<sup>15</sup> Dette nyttetapet vil være større dersom noen av dem som fortrenge har høyere tidskostnader enn fritidsreisende, eksempelvis næringsdrivende som gjennomfører en reise i tilknytning til arbeid.

<sup>16</sup> Kostnadene er oppgitt av Hanne-Merete Hagset i Statens vegvesen Region midt.



- Forberedelser av oppstart: 1 dagsverk
- Møter med kommuner: 2 dagsverk og 1 000 kr til reiser
- Informasjonsvirksomhet: 1 dagsverk
- Utsending av brev til pendlere: 3 dagsverk
- Skilting: 25 000 kr

Med en timepris (inkl. sosiale utgifter) på 456,4 kr blir Statens vegvesens kostnader (ekskl. mva.) knyttet til oppstart av ordningen som følger:

$$7 \text{ dagsverk} * 7,5 \text{ timer} * 456,4 \text{ kr} = 23\,961 \text{ kr}$$

$$\text{Kostnader til skilting + reiser} = 26\,000 \text{ kr}$$

Totale oppstartskostnader for Statens vegvesen blir da på 49 961 kr.

Løpende årlige driftskostnader for Statens vegvesen knyttet til å administrere ordningen blir:

$$\text{Produksjon av 40 pendlerkort} = 40 * 7 \text{ kr} = 280 \text{ kr}$$

$$\text{Utsendelse av 40 pendlerkort} = 40 * 6 \text{ kr} = 240 \text{ kr}$$

$$\text{Saksbehandling med et tidsforbruk på 1 ukeverk: } 37,5 \text{ timer} * 456,4 \text{ kr} = 17\,115 \text{ kr}$$

De løpende årlige kostnadene til Statens vegvesen i forbindelse med ordningen blir dermed på ca. 17 635 kr.

### 5.3 BEREGNING AV SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET

Et prosjekt anses for å være samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom prosjektets netto nåverdi er positiv. Vi vil i våre beregninger følge den metode og de forutsetninger som anbefales i Statens vegvesen sin Håndbok 140. Sentrale forutsetninger som ligger til grunn for analysen er som følger:

- Investeringskostnaden ved oppstartstidspunkt,  $I_0$ , settes til - 49 961 kr.
- Ordningens netto nytte uttrykker differansen mellom pendlernes årlige nytte og øvrige aktørers årlige kostnader knyttet til ordningen, og settes i vår analyse lik - 3 550 kr. (24 397 kr - 10 312 kr - 17 635 kr).
- Diskonteringsrenten,  $r$ , settes til 4,5 % p.a.<sup>17</sup>
- Prosjektets levetid,  $t$ , settes til 25 år.
- Det forutsettes i utgangspunktet ingen trafikkvekst.

Den generelle formelen for beregning av netto nåverdi, NNV, er:

$$(1) \quad NNV = -I_0 + \frac{\text{Netto nytte}}{(1+r)^t}$$

<sup>17</sup> Renten er sammensatt av en risikofri rente på 2 % og et tillegg på 2,5 % som skal ivareta systematisk usikkerhet (Statens vegvesen, 2006).



Hvis vi setter inn "våre" verdier for pendlerprosjektet i formel (1) får vi:

$$(2) \quad NNV = -49\,961 + \left(\frac{-3\,550}{(1,045)}\right) + \left(\frac{-3\,550}{(1,045)^2}\right) + \dots + \left(\frac{-3\,550}{(1,045)^{25}}\right) = -102\,601 \text{ kr}$$

Det fremkommer av beregningen at pendlerprosjektet har en netto nåverdi på - 102 601 kr. Dette innebærer at prosjektet er samfunnsøkonomisk ulønnsomt. Hvis vi splitter netto nåverdi opp på de parter som berøres av ordningen, fremkommer det at pendlerne opplever en nytte på 361 764 kr, ulempen for "andre fergebrukere" er på - 152 908 kr. Kostnadene for Statens vegvesen er på - 311 456 kr.

For Statens vegvesen har det også påløpt kostnader i forbindelse med å få evaluert forsøksordningen med forkjørsrett for pendlere. I følge Hanne-Merete Hagset i Region Midt var disse kostnadene som følger:

Før oppstart:

- Møte med konsulent: 1 dagsverk
- 1 reise til Norddal sammen med konsulent: 500 kr
- Utarbeidelse av konkurransegrunnlag og innhenting av tilbud: 7 dagsverk
- Oppfølging av tilbudene: 2 dagsverk
- Kjøp av konsulenttenester. 99 875 kr

Region Midt sine evalueringskostnader knyttet til oppstart av ordningen var dermed på:<sup>18</sup>

10 dagsverk \* 7,5 timer \* 456,4 kr = 34 230 kr

Kostnad til reise og konsulenttenester = 100 375 kr

Første år:

- Gjennomgang av foreløping rapport: 1 dagsverk

Region Midt sine evalueringskostnader første år var dermed på:

1 dagsverk \* 7,5 timer \* 456,4 kr = 3 423 kr

Andre år:

- Møte og forberedelse til utsendelse av nye spørreskjema: 1 dagsverk

Region midt sine evalueringskostnader andre år var dermed på:

1 dagsverk \* 7,5 timer \* 456,4 kr = 3 423 kr

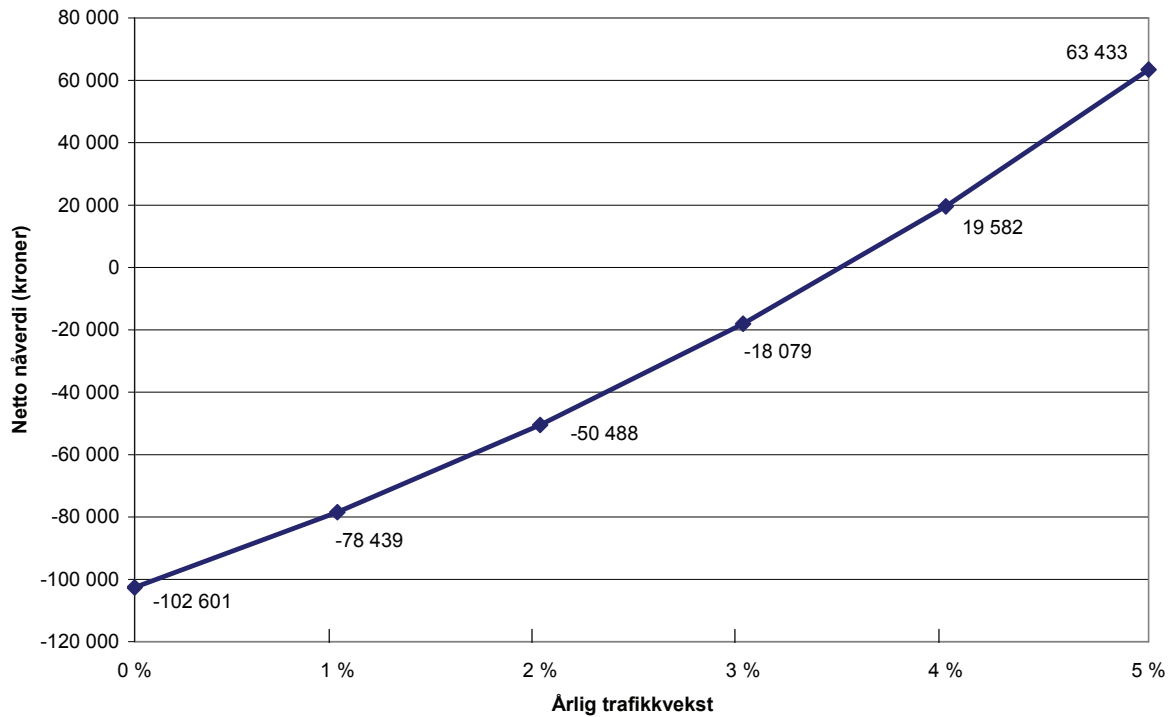
Når vi inkluderer Statens vegvesen Region Midt sine kostnader knyttet til å evaluere forsøksordningen, blir netto nåverdi på - 243 616 kr.

Beregningene som gav en netto nåverdi på -102 601 kr er gjort under forutsetning av at trafikkmengden, og køproblemerne, på fergesambandet ikke endrer seg de neste 25 årene. Som det fremkommer av Figur 2-1 var det i perioden 1996 til 2006 en total vekst i antall transporterte kjøretøy på 13,2 %. Hvordan en fremtidig årlig trafikkvekst på fra 1 % til 5 % vil påvirke netto nytte er illustrert i Figur 5-1.

---

<sup>18</sup> Tilsvarende evalueringskostnader knyttet til ordningen på sambandet Festvåg-Misten, var om lag 110 000 kr.

I beregningene Figur 5-1 er basert på er det tatt utgangspunkt i at netto nytte for innehavere og pendlerkort og ”andre fergebrukere” øker i samme takt som trafikkveksten. Statens vegvesen sine årlige kostnader knyttet til administrering av ordningen er forutsatt å ikke bli påvirket av trafikkveksten.



**Figur 5-1: Netto nåverdi av pendlerordningen ved ulike forutsetninger om årlig trafikkvekst.**

Det fremkommer av Figur 5-1 at netto nåverdi i prosjektet bedres etter hvert som det kalkuleres for stadig høyere trafikkvekst. Dette skyldes at trafikantene (pendlere og ”andre fergebrukere”) samlet har en positiv nytte av ordningen, noe som innebærer at når antall trafikanter øker vil også prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet bedres. For at prosjektet skal oppnå en positiv netto nåverdi kreves en årlig trafikkvekst på mellom 3 % og 4 %.

Til slutt vil vi påpeke at pendlernes nytte av ordningen vil øke dersom ordningen utvides til å gjelde hele året samt på flere avganger. I og med at ordningens driftskostnader ikke vil påvirkes av en slik utvidelse, vil også den samfunnsøkonomiske lønnsomheten bedres noe.

## 5.4 FØLSOMHETSANALYSE

Vi kom i forrige avsnitt frem til at prosjektet med forkjørsrett for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge har en negativ netto nåverdi på -102 601 kr ut fra de gitte forutsetningene. I dette avsnittet vil vi se hva prosjektets nåverdi blir i tre ”scenarier” der noen av forutsetningene blir endret. De tre ”scenariene” vi vil se på er:

1. Et ”scenarie” der trafikantenes oppgitte ventetidskostnad på 9 kr/time benyttes.

2. Et "scenarie" der Statens vegvesen sine løpende årlige driftskostnader reduseres til 5 000 kr.<sup>19</sup>
3. Et "scenarie" der "scenarie" 1 og 2 inntreffer samtidig.

Følsomhetsanalysen vil gjennomføres med en diskonteringsrente på 4,5 %, en levetid for prosjektet på 25 år og ingen trafikkvekst.

### **Pendlernes ventetidskostnad lik 9 kr/time**

I en situasjon der pendlernes ventetidskostnad settes lik 9 kr/time vil følgende forutsetninger ligge til grunn for nåverdiberegningen:

- Investeringskostnad ved oppstartstidspunkt,  $I_0$ , settes til 49 961 kr.
- Netto nytte på -24 935 kr viser differansen mellom pendlernes gevinst og de andre aktørenes årlige ulemper.

Regnestykket blir nå som følger:

$$NNV = -49\,961 + \left(\frac{-24\,935}{(1,045)}\right) + \left(\frac{-24\,935}{(1,045)^2}\right) + \dots + \left(\frac{-24\,935}{(1,045)^{25}}\right) = -419\,702 \text{ kr}$$

I en situasjon der innehaverne av pendlerkort har en ventetidskostnad på 9 kr/time blir netto nåverdi på - 419 702 kr.

### **Statens vegvesen sine årlige driftskostnader reduseres**

Antar vi at Statens vegvesen sine årlige kostnader knyttet til å administrere ordningen reduseres til 5 000 kr, finner vi netto nåverdi ved å benytte følgende forutsetninger:

- Investeringskostnad ved oppstartstidspunkt,  $I_0$ , settes til 49 961 kr.
- Netto nytte på 9 085 kr er differansen mellom pendlernes gevinst og de andre aktørenes årlige ulemper.

Regnestykket blir nå som følger:

$$NNV = -49\,961 + \left(\frac{9\,085}{(1,045)}\right) + \left(\frac{9\,085}{(1,045)^2}\right) + \dots + \left(\frac{9\,085}{(1,045)^{25}}\right) = 84\,753 \text{ kr}$$

Av utregningen fremkommer det at hvis Statens vegvesen reduserte sine årlige kostnader knyttet til å administrere ordningen til 5 000 kr, ville prosjektet kunne oppnå en netto nåverdi på 84 753 kr. Dette innebærer at prosjektet ville vært samfunnsøkonomisk lønnsomt.

---

<sup>19</sup> Dette er samme driftskostnad som Statens vegvesen Region Nord oppgir å ha i forbindelse med administreringen av pendlerordningen på fergesambandet Festvåg-Misten.

**Ventetidskostnad for pendlere på 9 kr/time kombinert med administrasjonskostnader på 5 000 kr/år hos Statens vegvesen**

Skulle de to situasjonene vi har gjennomført beregninger av netto nåverdi for ovenfor, inn-  
treffe på samme tid, vil netto nåverdi kunne beregnes på grunnlag av følgende forutsetninger:

- Investeringskostnad ved oppstartstidspunkt,  $I_0$ , settes til 49 961 kr.
- Netto nytte på - 12 300 kr er differansen mellom pendlernes årlige nytte og de andres årlige ulemper.

Regnestykket blir nå som følger:

$$NNV = -49\,961 + \left(\frac{-12\,300}{(1,045)}\right) + \left(\frac{-12\,300}{(1,045)^2}\right) + \dots + \left(\frac{-12\,300}{(1,045)^{25}}\right) = -232\,348 \text{ kr}$$

Ut fra beregningen ovenfor fremkommer det at prosjektet vil være samfunnsøkonomisk ulønnsomt i en situasjon der pendlere har en ventetidskostnad på 9 kr/time og Statens vegvesen har årlige administrasjonskostnader på 5 000 kr.

## 5.5 EIDSDAL-LINGE VS. FESTVÅG-MISTEN

Nedenfor vil vi kortfattet oppsummere erfaringene fra pendlerordningen på fergesambandene Eidsdal-Linge og Festvåg-Misten, samt forsøke å få fram likheter og forskjeller. Tallene for pendlerordningen på fergesambandet Festvåg-Misten bygger på Solvoll og Mathisen (2005). Den samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalysen for Festvåg-Misten er blitt revidert i forhold til Solvoll og Mathisen (2005), basert på nye opplysninger fra Statens vegvesen Region Nord om ordningens kostnader. Oppstartskostnadene oppgis til å ha vært på 20 000 kr og de årlige driftskostnadene er oppgitt til å være 5 000 kr.<sup>20</sup>

**Tabell 5-1: Sentrale forhold ved pendlerordningen på fergesambandene Eidsdal-Linge og Festvåg-Misten.<sup>21</sup>**

	<i>Eidsdal-Linge</i>	<i>Festvåg-Misten</i>
Forkjørersrettens gyldighetsperiode	Sommeren	Hele året
Antall daglige avganger med forkjørersrett (begge retninger)	26	7
Antall godkjente pendlere i 2007	32	57
Antall ”aktive” pendlere i 2006	47	40
Totalt antall mistede avganger <i>før</i> innføring av forkjørersrett (anslag gjort av pendlerne)	476	512
Antall ganger forkjørersretten er benyttet (registreringer foretatt av fergemannskap)	142	-
Ventetid ved <i>en</i> mistet avgang (minutter)	25-30	25-30
Andel som reiste tidligere hjemmefra når de forventet kø på ønsket avgang	62 %	70 %
Andel som reiste tidligere/senere fra jobb når de forventet kø på ønsket avgang	25 %	26 %
Antall minutter tidligere avreise fra bosted for å øke sannsynligheten for å komme med ønsket avgang (gjennomsnitt)	29	24
Antall minutter tidligere avreise fra arbeidssted for å øke sannsynligheten for å komme med ønsket avgang (gjennomsnitt)	30	-
Andel som har endret reisetidspunkt fra bosted etter innføring av forkjørersrett	17 %	17 %
Andel som har endret reisetidspunkt fra arbeidssted etter innføring av forkjørersrett	9 %	23 %
Antall minutter senere avreise fra bosted når en er sikret å komme med ønsket avgang (gjennomsnitt)	28	31
Antall minutter senere avreise fra arbeidssted når en er sikret å komme med ønsket avgang (gjennomsnitt)	27	20
Gjennomsnittlig betalingsvillighet per pendler per år for å få forkjørersrett (kr)	79	153
Pendlernes avledede tidskostnader (kr per persontime - gjennomsnitt)	9	10

<sup>20</sup> Oppstart- og driftskostnader er bekreftet av Anne Merete Jenvin Hågensen ved Statens vegvesen sitt regionkontor i Bodø.

<sup>21</sup> Tallene for Eidsdal-Linge er fra 2007 og tallene for Festvåg-Misten er fra 2005 der ikke annet er angitt.

Det fremkommer av Tabell 5-1 at pendlerordningene har store forskjeller i hvor lang periode pendlerkortet er gyldig. På sambandet Eidsdal-Linge har pendlerne kun forkjørsrett om sommeren, mens pendlerne på Festvåg-Misten kan dra fordel av forkjørsretten hele året. På den annen side er det på Eidsdal-Linge at flest daglige avganger er omfattet av ordningen. Antallet pendlere viser seg å variere forholdsvis mye fra år til år på sambandene, noe som kan skyldes så vel at pendlerne skifter bo- eller arbeidssted som at det når ordningen er ny kan være pendlere, som er berettiget til å få utstedt pendlerkort, prøver ordningen og finner ut at de ikke har nytte av den og således unnlater å søke om pendlerkort påfølgende år.

Et sentralt punkt der det er avvik mellom sambandene er på pendlerne årlige betalingsvillighet for å få forkjørsretten. På Festvåg-Misten er denne i gjennomsnitt nesten dobbelt så høy som på Eidsdal-Linge. En plausibel forklaring på dette kan være den store forskjellen det er i hvor mange uker av året pendlerkortet er gyldig. Det viser seg at pendlerne betalingsvillighet per time reduserte ventetid er tilnærmet lik på de to fergesambandene.

En sammenligning av nytte, kostnader og den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved pendlerordningene på de to fergesambandene er presentert i Tabell 5-2.

**Tabell 5-2: Nytte, kostnader og samfunnsøkonomisk lønnsomhet av pendlerordningen på fergesambandene Eidsdal-Linge og Festvåg-Misten. 2007 kr.**

	<i>Eidsdal-Linge</i>	<i>Festvåg-Misten</i>
Oppstartkostnader ved etableringen av forkjørsordningen ( $K^O$ )	50 000	20 000
Driftskostnader ved en permanent forkjørsordning ( $K^D$ )	260 000	74 000
Nytten for pendlerne ( $N^P$ )	362 000	611 000
Nyttetapet for "de andre" ( $N^A$ )	153 000	191 000
Netto nåverdi (NNV)= $K^O - K^D + N^P - N^A$	-101 000	327 000
Nytte-kostnadsbrøk (NK-brøk) (NK-brøk = $NNV / (K^O + K^D)$ )	-0,33	3,48

Netto nytte ved de to prosjektene avviker i stor grad fra hverandre. Pendlerordningen på sambandet Festvåg-Misten har en netto nåverdi på over 300 000 kr, samtidig som ordningen på sambandet Eidsdal-Linge har en negativ netto nåverdi på over 100 000 kr. Ut fra Tabell 5-2 ser vi at oppstartskostnadene på Eidsdal-Linge har vært betraktelig høyere enn på Festvåg-Misten. I tillegg har driftskostnadene på Eidsdal-Linge vært høyere og nytten for pendlerne lavere enn på Festvåg-Misten. Det eneste punktet der Eidsdal-Linge kommer "best ut" er når det gjelder nyttetapet for "de andre".

Dersom vi inkluderer kostnadene til evalueringen av de to forsøksordningene, ca. 135 000 kr på Eidsdal-Linge og om lag 110 000 kr på Festvåg-Misten, jf. kapittel 5.3, finner vi at netto nåverdi blir -244 000 kr og 217 000 kr på henholdsvis Eidsdal-Linge og Festvåg-Misten. Dette endrer ikke hovedkonklusjonen om at den ene ordningen framstår som samfunnsøkonomisk lønnsom mens den andre ikke gjør det.

## 6. KONKLUSJONER OG AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Sommeren 2006 og 2007 fikk henholdsvis 47 og 32 pendlere innvilget forkjørsrett på fergesambandet Eidsdal-Linge. Forkjørsretten innebærer at i tidsrommet mellom kl. 13:00 og kl. 17:00 får inntil fire pendlerkjøretøy prioritet foran ”øvrige fergebrukere” slik at de er sikret å komme med den aktuelle avgangen. Dette såfremt de møter opp på fergeteiet senest 10 min før avgang.

Årsaken til at det er iverksatt en prøveordning med forkjørsrett for pendlere er den store turisttrafikken om sommeren som enkelte dager skaper lange køer. Over 50 % av det totale antall kjøretøy som benyttet sambandet i 2006 gjorde det i juni, juli eller august. Køene som dette medfører har påført pendlere økt ventetid for å komme med ferga. Dette er køer som vil være spesielt problematiske for pendlere som er avhengig av å hente sine barn i barnhagen innen fastsatte tidspunkt. Antall pendlere som har barn i barnehage er imidlertid ukjent.

I perioden 1. juli til 15. august 2005, som var siste sommeren før pendlerordningen ble opprettet, mistet pendlerne i gjennomsnitt 2,7 avganger fra Eidsdal og 8,9 avganger fra Linge, på grunn av lang kø. Forutsatt at det sommeren 2005 var 41 pendlere som benyttet sambandet, innebærer dette at pendlerne totalt mistet 476 avganger. På avgangene fra Linge-siden (der over 90 % av pendlerne arbeider) ble 69 % av pendlerne påført mellom 20 og 40 min ekstra ventetid for hver avgang de mistet, 9 % ble påført inntil 20 min ekstra ventetid og 23 % ble påført mer enn 40 min ekstra ventetid. Fra Eidsdal-siden (der over 90 % er bosatt) var tilsvarende andeler 69 %, 24 % og 7 %. Totalt oppgav 62 % av pendlerne at de, på avganger der de antok at det ville være stor kø, forlot bosted tidligere for å være sikret å komme med ønsket avgang. I gjennomsnitt forlot denne gruppen bostedet 29 min tidligere enn ”normalt”. Fra arbeid var det 25 % som endret avreisetidspunkt på avganger med stor kø. I gjennomsnitt endret disse avreisetidspunktet med 30 min.

Etter at forsøksordningen med forkjørsrett for pendlere ble innført oppgir 17 % av pendlerkortinnehaverne at de kunne forlate eget bosted senere enn de kunne før de fikk forkjørsrett. I gjennomsnitt utsatte denne gruppen avreisen med 28 min. Fra arbeid er det kun 9 % som har endret avreisetidspunkt etter at de fikk tildelt pendlerkort. De som endret avreisetidspunkt fra arbeid reiste i gjennomsnitt 27 min senere fra arbeid enn tidligere. Et formål med å begrense antall pendlerkjøretøy til 4 per avgang var å gi pendlerne et insentiv til i større grad å praktisere samkjøring. Kun én pendler oppgir å ha praktisert samkjøring mer fra Eidsdal etter at forkjørsretten for pendlere ble innført. Fra Linge var det ingen som hadde større grad av samkjøring. Ordningen har dermed i *svært* liten grad bidratt til å øke personbelegget i pendlerkjøretøyene.

I etterundersøkelsen, som ble gjennomført i 2007, kom det frem at pendlerne vurderte at de i gjennomsnitt kom med 5,5 avganger fra Eidsdal og 9,9 avganger fra Linge som de ellers ville mistet uten pendlerkortet. Totalt for de 32 innehaverne av pendlerkort den aktuelle sommeren innebærer dette at pendlerne mente de kom med 493 avganger som de ville mistet uten forkjørsretten.

I et forsøk på å avdekke pendlernes nytte av ordningen ble de bedt om å oppgi hvor mye de kunne være villig til å betale for å beholde dagens forkjørsrett. I gjennomsnitt var de villig til å betale 79 kr for pendlerkortet. Når vi fordelte pendlernes totale betalingsvillighet på det antall timer de fikk redusert ventetiden på fergeteiet, fant vi at pendlerne har en ventetids-

kostnad per time på 9 kr. For hver avgang de slipper å stå over har de en betalingsvillighet på 5 kr. I forhold til standardverdier anbefalt av Statens vegvesen, er pendlernes oppgitte betalingsvillighet svært lav. Dette kan skyldes at pendlerne bevisst har overvurdert egen nytte av ordningen eller underrapportert egen betalingsvillighet i frykt for at svarene de gir skal benyttes til å fastsette en eventuell pris på pendlerkortet.

Basert på forutsetningene som er tatt i denne rapporten fremkommer det at ordningen med forkjørsrett for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge er samfunnsøkonomisk ulønnsom. Over 25 år gir prosjektet, ved uendret trafikkvolum, en netto nåverdi på -103 000 kr (fordelt på 362 000 kr i nytte for pendlere, 153 000 kr i ulempe for ”andre fergebrukere” og 311 000 kr i kostnad for Statens vegvesen). Ved en årlig trafikkvekst på 5 % får ordningen en positiv netto nåverdi på 63 000 kr. En følsomhetsanalyse viser at forsøksordningen ville få en samfunnsøkonomisk lønnsomhet på 85 000 kr dersom Statens vegvesen reduserer sine driftskostnader knyttet til å administrere prosjektet ned til 5 000 kr per år. Dette tilsvarer den kostnad Statens vegvesen Region nord oppgir å ha i tilknytning til å administrere forsøksordningen med forkjørsrett for pendlere på sambandet Festvåg-Misten.

Når vi har sammenlignet pendlerordningen på sambandet Eidsdal-Linge med ordningen på sambandet Festvåg-Misten, har vi sett at i motsetning til på Eidsdal-Linge kan pendlerordningen på Festvåg-Misten oppvise en samfunnsøkonomisk lønnsomhet på 327 000 kr. Den klart viktigste forklaringen på forskjellen i lønnsomhet er at oppstartskostnadene på Eidsdal-Linge er mer enn dobbelt så høye som på Festvåg-Misten, samtidig som de driftskostnadene over 25 år er nesten fire ganger høyere enn på Festvåg-Misten. Når det gjelder pendlernes nytte, så er denne nesten dobbelt så stor på Festvåg-Misten som på Eidsdal-Linge. Ulempen for ”andre fergebrukere” er derimot lavere på Eidsdal-Linge enn på Festvåg-Misten.

På grunnlag av de to forsøksordningene med forkjørsrett for pendlere fremkommer det tydelig at kostnadene ved å forberede ordningen samt de årlige driftskostnadene ved å administrere denne, er helt avgjørende for pendlerordningens samfunnsøkonomiske lønnsomhet. Dersom ordningen skal være samfunnsøkonomisk lønnsom på et gitt samband, er det ikke rom for større fysiske investeringer, for eksempel i skilting, oppmerking, opparbeidelse av nye oppstillingsplasser etc. Slike investeringer vil raskt spise opp differansen mellom pendlernes nytte og de andre fergebrukernes ulemper, og gjøre ordningen samfunnsøkonomisk ulønnsom. Dersom slike investeringer skal kunne forsvares, må det da gjøres ut fra en begrunnelse av at en pendlerordning vil ha positive fordelingsmessige virkninger som mer enn oppveier investerings- og driftskostnadene. Eksempelvis vil forkjørsrett for pendlere kunne fungere som et distriktpolitisk virkemiddel som sammen med andre tiltak vil kunne bidra til å opprettholde befolkningsgrunnlaget i distrikter der befolkningen er avhengig av å pendle til arbeidsplasser i mer sentrale områder. Attraktiviteten forsøket har blant pendlere reflekteres gjennom henvendelser Statens vegvesen Region Midt har fått fra pendlere på andre samband som har merket seg at de som er bosatt i områdene rundt Eidsdal og Linge har fordeler av å bo der, og som lurer på hva som må til for at også de skal få forkjørsrett på sin ”egen” ferge.

Det er mange problemstillinger knyttet til å gi pendlere forkjørsrett på fergene. Fortrinnsrett på kollektive transportmidler er diskutert på prinsipielt grunnlag i Solvoll og Mathisen (2006b). Vi vil her fokusere på en del forhold som vil være viktig å vurdere, både i forhold til en videreføring av de to pågående forsøkene, samt i diskusjonen om tilsvarende ordninger også skal innføres andre steder.



- *Andre grupper kan også "kreve" forkjørsrett.* Det at arbeidspendlere gis forkjørsrett vil kunne føre til at også andre "fergekunder" føler seg kvalifisert til en lignende ordning. Dette kan eksempelvis være tjenestereiser foretatt av lokale bedrifter. I Norddal kommune lurer eksempelvis håndverkere (rørleggere, elektrikere og andre) på hvorfor de må stille seg i fergekøen sammen med turister, når de som skal reise til eller fra arbeid kan kjøre rett på ferga. Dette er et betimelig spørsmål, da tjenestereiser er det reiseformålet der de reisende normalt har de klart høyeste tidskostnadene. At yrkestrafikken får redusert sine ventetidskostnader, vil således generere mer nytte per spart minutt enn tilsvarende besparelse for en pendler.
- *Riksregulativet for fergetakster "utvannes".* Statens vegvesen ønsker et riksregulativ for fergetakster som gjør at fergebrukerne i Norge behandles mest mulig likt nå det gjelder "rettigheter" og "plikter" ved en fergereise. Det at arbeidspendlere på noen fergesamband gis fordeler som pendlere andre steder ikke får, er således et brudd med prinsippene for et riksregulativ. Dersom dagens to pendlerordninger videreføres på permanent basis, gjør dette at Statens vegvesen raskt vil kunne få mange henvendelser fra andre kommuner som mener at arbeidspendlerne i Norddal kommune og på Kjerringøy har fått en urettmessig fordel som også pendlerne i deres kommune bør ha ut fra et likebehandlingsprinsipp.
- *Liten betalingsvillighet for forkjørsrett.* Det er på mange måter et paradoks at pendlerne på de to forsøkssambandene uttrykker at pendlerordningen har stor nytte for dem samtidig som betalingsvilligheten for å beholde forkjørsretten er svært lav. Med utgangspunkt i oppgitt betalingsvillighet for, og tidsbesparelse ved ordningen, blir arbeidspendlernes tidskostnader "mistenkelig" lave. Vi har i vår beregning av ordningens nytte antatt at pendlerne tidskostnader er "normale" (dvs. i henhold til Håndbok 140). Begrunnelsen for dette valget er at våre estimerte tidskostnader kan være for lave ut fra at pendlerne har overvurdert sine tidsbesparelser og av taktiske hensyn underrapportert sin reelle betalingsvillighet. Det er imidlertid et interessant funn at pendlerne avledede ventetidskostnader, både på sambandet Festvåg-Misten og Eidsdal-Linge, er 6-7 ganger lavere enn den ventetidskostnaden som anbefales benyttet i Håndbok 140. Dette burde ha vært undersøkt nærmere.
- *10 minutters regelen reduserer pendlerne nytte.* På tross av en lav gjennomsnittlig betalingsvillighet, er det noen få som har en ganske høy betalingsvillighet for å få beholde forkjørsretten. Det er derfor riktig å si at forkjørsretten kun har en virkelig stor nytte for svært få. Dette skyldes blant annet 10 minutters regelen for seneste oppmøte før avgang, som gjør at tidsbesparelsen ved forkjørsretten reduseres, da det på en del avganger er rimelig stor sannsynlighet for å komme med ferga når en møter opp 10 minutter før avgang selv uten forkjørsrett. Opphevelsen av 10 minutters regelen vil således øke pendlerne nytte av ordningen, men samtidig skape logistikkmessige problemer for fergemannskapet ved ombordkjøringen på ferga. Det kan derfor synes vanskelig på oppheve regelen. I beste fall kan seneste oppmøtetid reduseres noe.
- *Ordningens kostnader.* I og med at ordningens netto nytte for fergebrukerne (pendlerne nytte fratrukket ulempen for "de andre") ikke er spesielt stor, er den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til ordningen svært følsom overfor kostnadene ved å starte opp og drifte en pendlerordning. I de to aktuelle forsøkene har vi sett at kostnadene til fysiske investeringer kun har vært knyttet til skilting på fergeleiene. Nødvendig tidsbruk til å administrere ordningen er imidlertid svært forskjellig i Bodø og i Molde. I og med at ordningene er relativt like i omfang, ser vi ingen grunn til at administrasjonskostnadene skulle variere så mye som det vi har dokumentert i rapporten. Ved enkle standardiserte rutiner burde en ordning med en 40-50 pendlere være enkel å administrere. Her vil

imidlertid reglene for å bli godkjent som bruker ha betydning for det administrative arbeidet som må legges ned i forhold til brukergodkjenning, kontroll og ajourføring av brukerregisteret samt nødvendig korrespondanse med pendlerne og andre interessenter.

## REFERANSER

Hanssen, T-E og Solvoll, G (2007). Kapasitetsutnyttelse og optimal fergestørrelse. SIB-rapport 7/2007. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G og Mathisen, T (2005): Pendlerne først! Konsekvenser av forkjøringsrett på ferjesambandet Festvåg-Misten. Working Paper No. 18/2005. Handelshøgskolen i Bodø.

Solvoll, G og Mathisen, T. (2006a): Slipp pendlerne frem. Artikkel i Samferdsel. nr. 3. April 2006.

Solvoll, G og Mathisen, T (2006b): Arbeidspendlere først! Konsekvenser av fortrinnsrett for pendlere på frekvensbaserte transportmidler med kapasitetsproblemer. Artikkelsamling fra Trafikdage på Aalborg Universitet 2006.

Statens vegvesen (2006): Håndbok 140 Konsekvensanalyser. Veiledning.

## **VEDLEGG 1: SPØRRESKJEMA FØRUNDERSØKELSE**

# Prøveordning for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge

Statens vegvesen har denne sommeren gjennomført en forsøksordning med forkjøringsrett for pendlere på ferja mellom Eidsdal og Linge i perioden 1. juli til 15. august. Du har denne sommeren hatt mulighet til å benytte deg av forkjøringsretten. Erfaringene fra forsøket skal evalueres, og det er i denne forbindelse du mottar dette spørreskjemaet. Du vil også om et par uker motta et spørreskjema der vi vil spørre om de erfaringer du har hatt med forkjøringsretten i sommer.

For at kvaliteten på evalueringen skal bli best mulig, er det viktig at du svarer så godt du kan på alle spørsmålene i spørreskjemaet. Det utfylte spørreskjemaet returneres i vedlagte frankerte svarkonvolutt. Svarene dine kommer da til Handelshøgskolen i Bodø som er ansvarlig for gjennomføringen av evalueringen.

For at arbeidet ikke skal bli forsinket, ber vi om at du returnerer det utfylte skjemaet snarest og senest **25. august 2006**.

På spørreskjemaet står det et nummer. Dette vil kun bli benyttet dersom det blir aktuelt med purring eller annen oppfølging. Ellers vil informasjonen vi mottar behandles slik at det ikke vil være mulig å identifisere enkeltpersoner.

Dersom du har spørsmål til utfyllingen av spørreskjemaet, er det bare hyggelig om du kontakter forskningsleder Gisle Solvoll (tlf. 75 51 76 32; [gisle.solvoll@hibo.no](mailto:gisle.solvoll@hibo.no)) eller forsker Thor-Erik S. Hanssen (tlf. 75 51 76 56; [thor-erik.sandberg.hanssen@hibo.no](mailto:thor-erik.sandberg.hanssen@hibo.no)) ved Handelshøgskolen i Bodø.

På forhånd takk for hjelpen!

Vennlig hilsen

Gisle Solvoll  
Forskningsleder  
Handelshøgskolen i Bodø

# Spørreskjema

**NB: Når du svarer på spørsmålene nedenfor er det viktig å huske på at spørsmålene kun gjelder de reisene du foretok til eller fra arbeid sommeren 2005, den siste sommeren før du fikk pendlerkort!**

**1. Hvor ligger din arbeidsplass? (normalt oppmøtested).**

Sted eller bygd (f.eks. Eidsdal): \_\_\_\_\_

**2. Hvor lenge har du pendlet via fergestrekningen Eidsdal-Linge?**

Antall år: \_\_\_\_\_

**3. Hvor fleksibel er den jobben du har når det gjelder oppmøte på arbeidssted?**

- Jeg har normalt fast oppmøtetid
  - Jeg har delvis fleksibel arbeidstid
  - Jeg har stor fleksibilitet i oppmøtetidspunkt
  - Annet: \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

**4. Hvor mange arbeidsreiser gjennomførte du med ferja i 2005?**

(Tur / retur arbeid = en arbeidsreise)

Antall arbeidsreiser i 2005: ca. \_\_\_\_\_

**5. Hvor mange arbeidsreiser (til/fra arbeid) gjennomførte du med ferja i perioden 1. juli til 15. august 2005? (Tur / retur arbeid = en arbeidsreise)**

Antall arbeidsreiser i perioden 1. juli - 15. august 2005: ca. \_\_\_\_\_

**6. Hvilke avganger benytter du oftest på vei til/fra arbeid?  
(Sett maksimalt 2 kryss pr. sted!).**

**Fra Eidsdal**

- Kl. 13.00
- Kl. 13.20
- Kl. 13.35
- Kl. 14.00
- Kl. 14.30
- Kl. 14.45
- Kl. 15.00
- Kl. 15.20
- Kl. 15.45
- Kl. 16.05
- Kl. 16.20
- Kl. 16.40
- Kl. 17.00
- Annen: \_\_\_\_\_

**Fra Linge**

- Kl. 13.00
- Kl. 13.20
- Kl. 13.40
- Kl. 13.50
- Kl. 14.30
- Kl. 14.45
- Kl. 15.00
- Kl. 15.20
- Kl. 15.45
- Kl. 16.05
- Kl. 16.20
- Kl. 16.40
- Kl. 17.00
- Annen: \_\_\_\_\_

**7. Hvor ofte vil du anslå at du mistet *ønsket* avgang på grunn av lang kø i perioden 1. juli - 15. august 2005?**

**Fra Eidsdal**

- Aldri
- 1 gang
- 2 ganger
- 3 ganger
- 4 ganger
- 5 ganger
- Flere enn 5 ganger. Anslag: \_\_\_\_\_
- Vet ikke

**Fra Linge**

- Aldri
- 1 gang
- 2 ganger
- 3 ganger
- 4 ganger
- 5 ganger
- Flere enn 5 ganger. Anslag: \_\_\_\_\_
- Vet ikke

**8. Hvor ofte vil du anslå at du i 2005 ikke kom med ønsket ferjeavgang på vei til / fra arbeid i følgende perioder:**

Januar: \_\_\_\_ganger

16.-31. august: \_\_\_\_ganger

Februar: \_\_\_\_ganger

September: \_\_\_\_ganger

Mars: \_\_\_\_ganger

Oktober: \_\_\_\_ganger

April: \_\_\_\_ganger

November: \_\_\_\_ganger

Mai: \_\_\_\_ganger

Desember: \_\_\_\_ganger

Juni: \_\_\_\_ganger

**9. Dersom du ankommer ferjeleiet og ikke kommer med ønsket avgang, hvor lang ekstra ventetid blir du da vanligvis påført på vei til arbeid?**

- Inntil 20 min.
- 20 – 40 min.
- Annet: \_\_\_\_\_

Kommenter gjerne ditt svar her: \_\_\_\_\_

---

---

**10. Dersom du ankommer ferjeleiet og ikke kommer med ønsket avgang, hvor lang ekstra ventetid blir du da vanligvis påført på vei fra arbeid?**

- Inntil 20 min.
- 20 – 40 min.
- Annet: \_\_\_\_\_

Kommenter gjerne ditt svar her: \_\_\_\_\_

---

---

---

---

---



**11. Når du *forventet* at det ville være stor bilkø på den ferjeavgangen du helst ville benytte, hva gjorde du da før du fikk pendlerkort?**

**Fra bosted**

- Jeg dro hjemmefra som vanlig
- Jeg dro tidligere hjemmefra
- Jeg ventet til en senere avgang
- Annet: \_\_\_\_\_

**Fra arbeid**

- Jeg dro fra arbeid som vanlig
- Jeg dro tidligere fra arbeid
- Jeg ventet til en senere avgang
- Annet: \_\_\_\_\_

**12. Dersom du på spørsmål 11 svarte at du dro *tidligere* hjemmefra eller *tidligere* fra arbeid, hvor lang tid snakker vi da om?**

Jeg dro om lag \_\_\_\_ minutter tidligere hjemmefra enn jeg ville ha gjort dersom jeg var sikker på å komme med ferja.

Jeg dro om lag \_\_\_\_ minutter tidligere fra arbeid enn jeg ville gjort dersom jeg var sikker på å komme med ferja.

**13. Dersom du har kommentarer til dine arbeidsreiser, ut over de opplysninger som er gitt i spørsmålene ovenfor, kan du skrive noen ord her:**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**Takk for at du tok deg tid til å svare på disse spørsmålene!**

## **VEDLEGG 2: SPØRRESKJEMA ETTERUNDERSØKELSE**

# Forkjørsrett for pendlere på fergesambandet Eidsdal-Linge

1. juli 2006 ble det startet en forsøksordning med forkjørsrett for pendlere på ferja mellom Eidsdal og Linge. Du er en av dem som har hatt forkjørsrett i sommer, og vi sender deg, og de andre pendlerne på fergesambandet Eidsdal-Linge, et spørreskjema for å skaffe oss kunnskaper om dine erfaringer med forkjørsretten. Svarene dere pendlere gir vil inngå som en viktig del av en pågående evaluering av forsøket.

For at kvaliteten på evalueringen skal bli best mulig, er det viktig at du svarer så godt du kan på alle spørsmålene i spørreskjemaet. Det utfylte spørreskjemaet returneres i vedlagte frankerte svarkonvolutt. Svarene dine kommer da til Handelshøgskolen i Bodø som er ansvarlig for gjennomføringen av spørreundersøkelsen.

For at arbeidet ikke skal bli forsinket, ber vi om at du returnerer det utfylte skjemaet snarest, og senest **12. september 2007**.

På spørreskjemaet står det et nummer. Dette vil kun bli benyttet dersom det blir aktuelt med purring eller annen oppfølging. Informasjonen vi mottar vil bli behandlet slik at det ikke vil være mulig å identifisere enkeltpersoner.

Dersom du har spørsmål til utfyllingen av spørreskjemaet, er det bare hyggelig om du kontakter forskningsleder Gisle Solvoll (tlf. 75 51 76 32; [gso@hibo.no](mailto:gso@hibo.no)) eller forsker Thor-Erik S. Hanssen (tlf. 75 51 76 56; [thh@hibo.no](mailto:thh@hibo.no)) ved Handelshøgskolen i Bodø.

På forhånd takk for hjelpen!

Vennlig hilsen

Gisle Solvoll  
Forskningsleder



## Spørreskjema

**NB: Når du svarer på spørsmålene nedenfor er det viktig å huske på at spørsmålene kun gjelder de reisene du foretok til/fra arbeid sommeren 2007!**

1. Hvor mange enkeltreiser mellom bosted og arbeidssted gjennomførte du med ferga i perioden 1. juli til 15. august 2007? (Tur / retur arbeid = to enkeltreiser)

Antall enkeltreiser i perioden 1. juli - 15. august 2007: ca. \_\_\_\_\_ enkeltreiser.

2. Hvor mange av reisene du oppgav på spørsmål 1 ble gjennomført på avganger der forkjørsretten gjelder?

Om lag \_\_\_\_ reiser.

3. Hvor ofte vil du anslå at du har hatt nytte av pendlerkortet sommeren 2007? (Dvs. hvor mange ganger ville du ha mistet din avgang dersom du ikke hadde hatt forkjørsrett?)

### Fra Eidsdal

- Aldri
- 1 gang
- 2 ganger
- 3 ganger
- 4 ganger
- 5 ganger
- Flere enn 5 ganger. Anslag: \_\_\_\_\_
- Vet ikke

### Fra Linge

- Aldri
- 1 gang
- 2 ganger
- 3 ganger
- 4 ganger
- 5 ganger
- Flere enn 5 ganger. Anslag: \_\_\_\_\_
- Vet ikke

Dersom din reiseaktivitet har vært unormal i sommer i forhold til tidligere somre, kan du kommentere dette her:

---

---

4. Førte pendlerkortet til at du endret reiseatferd i sommer?

### Reise til jobb

- Nei, jeg dro hjemmefra som vanlig
- Ja, jeg dro senere hjemmefra
- Annet: \_\_\_\_\_

### Reise fra jobb

- Nei, jeg dro fra jobb som vanlig
- Ja, jeg dro senere fra jobb
- Annet: \_\_\_\_\_

**5. Dersom du på spørsmål 4 svarte at du dro senere hjemmefra, hvor mye senere dro du?**

Jeg dro om lag \_\_\_ minutter senere hjemmefra enn jeg ville ha gjort dersom jeg *ikke* var sikker på å komme med ferja.

**6. Dersom du på spørsmål 4 svarte at du dro senere fra jobb, hvor mye senere dro du?**

Jeg dro om lag \_\_\_ minutter senere fra jobb, enn jeg ville ha gjort dersom jeg *ikke* var sikker på å komme med ferja.

**7. Dersom du i framtiden må betale for å få forkjørsrett på ferja, hvor mye vil du maksimalt være villig til å betale for å få beholde dagens pendlerkort?**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ingen ting              | <input type="checkbox"/> 1 000 kroner pr. år           |
| <input type="checkbox"/> 100 kroner pr. år       | <input type="checkbox"/> 1 500 kroner pr. år           |
| <input type="checkbox"/> 500 kroner pr. år<br>år | <input type="checkbox"/> Annet beløp: _____ kroner pr. |

**8. Dersom du i sommer ankom fergekaia og så at du ville komme med ferga uten å stille deg i pendlerfila, hvor ofte stilte du deg da i den ordinære køen?**

**Antall ganger fra Eidsdal**

- Aldri
- 1 gang
- 2 ganger
- 3 ganger
- 4 ganger
- 5 ganger
- Flere enn 5 ganger. Anslag: \_\_\_\_\_
- Vet ikke

**Antall ganger fra Linge**

- Aldri
- 1 gang
- 2 ganger
- 3 ganger
- 4 ganger
- 5 ganger
- Flere enn 5 ganger. Anslag: \_\_\_\_\_
- Vet ikke

**9. Har du i sommer opplevd at du ikke har kommet med ferga pga. at det var 4 pendlere foran deg i pendlerfila?**

- Nei             Ja, det har skjedd \_\_\_\_\_ ganger

**10. Hvor mye oftere praktiserte du samkjøring (kompiskjøring) i sommer sammenlignet med tidligere somre da du ikke hadde forkjørsrett?**

**Økt samkjøring fra Eidsdal**

- Ingen økning
- 1 gang mer
- 2 ganger mer
- 3 ganger mer
- 4 ganger mer
- 5 ganger mer
- Annet: \_\_\_ ganger mer
- Vet ikke

**Økt samkjøring fra Linge**

- Ingen økning
- 1 gang mer
- 2 ganger mer
- 3 ganger mer
- 4 ganger mer
- 5 ganger mer
- Annet: \_\_\_ ganger mer
- Vet ikke

**11. Hvor enig er du i følgende påstander om ordningen med forkjørsrett for pendlere på ferja mellom Eidsdal og Linge?**

	<b>Svært enig</b>	<b>Litt enig</b>	<b>Litt uenig</b>	<b>Svært uenig</b>	<b>Vet ikke</b>
Ordningen er unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen har hatt stor nytte for meg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen er urettferdig overfor de som ikke får pendlerkort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen burde gjelde hele året	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen burde gjelde på flere avganger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En permanent ordning vil medføre at flere bosetter seg i kommunen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen bør bli permanent og fortsatt gratis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen bør bli permanent, men brukerne bør betale noe for fordelene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ordningen bør erstattes med større rabatter for pendlerne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**12. Dersom du har kommentarer til dine erfaringer med pendlerordningen, ut over de opplysninger du har gitt i spørsmålene ovenfor, kan du skrive noen ord her:**

---



---



---

**Takk for at du tok deg tid til å svare på disse spørsmålene!**

**VEDLEGG 3: SKJEMA FOR REGISTRERING AV PENDLERE OG  
GJENSTÅENDE KJØRETØY**

## Fra Eidsdal

Statistikk uke 27 (2. – 8. juli)

Avgang	Mandag		Tirsdag		Onsdag		Torsdag		Fredag		Lørdag		Søndag	
	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler
13.00														
13.20														
13.35														
14.00														
14.30														
14.45														
15.00														
15.20														
15.40														
16.00														
16.20														
16.40														
17.00														

- **Antall pendlere:** Her registreres antall biler som har pendlerkort (står oppstilt i pendlerfila). Kravet om forkjørsrett gjelder på 13 avganger. Utenom disse avgangene skal pendlerne stille i samme kø som alle andre.
- **Gjenst. biler:** Her registreres antall gjenstående biler. Biler som ikke kommer med aktuell avgang.

NB: For å kunne benytte forkjørsretten må pendlerne møte opp senest 10 minutter før avgang. Biler som kommer "i siste liten" skal derfor ikke telles med som en "pendlerbil". Dersom det oppstår situasjoner der en "pendlerbil" ikke kommer med ferja på grunn av sent oppmøte, kan dette kommenteres her:

---



---



---



---

## Fra Linge

Statistikk uke 27 (2. – 8. juli)

Avgang	Mandag		Tirsdag		Onsdag		Torsdag		Fredag		Lørdag		Søndag	
	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler	Antall pendlere	Gjenst. biler
13.00														
13.20														
13.40														
13.50														
14.30														
14.45														
15.00														
15.20														
15.40														
16.00														
16.20														
16.40														
17.00														

- **Antall pendlere:** Her registreres antall biler som har pendlerkort (står oppstilt i pendlerfila). Kravet om forkjørsrett gjelder på 13 avganger. Utenom disse avgangene skal pendlerne stille i samme kø som alle andre.
- **Gjenst. biler:** Her registreres antall gjenstående biler. Biler som ikke kommer med aktuell avgang.

NB: For å kunne benytte forkjørsretten må pendlerne møte opp senest 10 minutter før avgang. Biler som kommer "i siste liten" skal derfor ikke telles med som en "pendlerbil". Dersom det oppstår situasjoner der en "pendlerbil" ikke kommer med ferja på grunn av sent oppmøte, kan dette kommenteres her:

---



---



---



---