

Arbeidspendlere først!

En teoretisk og empirisk analyse av konsekvenser ved at pendlere får fortrinnsrett på frekvensbaserte transportmidler med kapasitetsproblemer

av

Gisle Solvoll
Forskningsleder
Handelshøgskolen i Bodø

Terje Mathisen
Doktorgradsstipendiat
Handelshøgskolen i Bodø

Sammendrag

Formålet med denne artikkelen er å drøfte samfunnsøkonomiske og fordelingsmessige konsekvenser av å gi enkelte trafikantgrupper fortrinnsrett på transportmidler med periodevise kapasitetsproblemer og relativt lav frekvens. De prinsipielle drøftingene belyses empirisk med erfaringer fra et pågående forsøk med forkjøringsrett for fastboende arbeidspendlere på ferjesambandet til turist- og feriestedet Kjerringøy i Nord-Norge.

Nytte- kostnadsanalysen viser at forkjøringsretten på det aktuelle ferjesambandet er samfunnsøkonomisk lønnsom med god margin. Netto nytte er svært høy, noe som delvis skyldes at investeringskostnadene er små, men også at nytten til vinnerne (pendlerne) er over tre ganger så store som ulempene til taperne (fritidsreisende). Forkjøringsretten har gitt pendlerne en bedre og lettere hverdag og er et interessant distriktspolitisk virkemiddel. Tryggheten ved å alltid komme med ønsket ferjeavgang verdsettes høyt og det er stor enighet blant pendlerne om at forkjøringsrett er bedre enn lavere ferjetakster.

Innledning

Det norske Samferdselsdepartementet startet i 2005 en toårig prøveordning med forkjøringsrett for pendlerne på ferjesambandet til øysamfunnet Kjerringøy i Nordland fylke i Norge. Bakgrunnen er at det relativt lavt trafikkerte ferjesambandet til turistattraksjonen Kjerringøy er belastet med høy turisttrafikk og fritidsreisetrafikk ved høytider og i sommerhalvåret, noe som periodevis medfører køproblemer for de fastboende som arbeider på fastlandet. Prøveordningen er i ettertid evaluert og resultatene er dokumentert i Solvoll og Mathisen (2005, 2006).

Formålet med denne artikkelen er, på prinsipielt grunnlag, å drøfte samfunnsøkonomiske og fordelingsmessige konsekvenser av å gi enkelte trafikantgrupper fortrinnsrett på transportmidler med periodevise kapasitetsproblemer og relativt lav frekvens. De prinsipielle drøftingene vil i tillegg belyses empirisk gjennom erfaringene fra det pågående forsøket med forkjøringsrett for arbeidspendlere på ferjesambandet Festvåg-Misten.

Prioritering av enkelte brukergrupper

Det er naturlig at enkelte brukergrupper bør gis fortrinnsrett¹ på et transportmiddel dersom samfunnet som helhet har fordel av dette. Det er allment akseptert at uttrykningskjøretøyer, som ambulanse og politi, bør ha en slik forkjøringsrett og dermed kunne fortrenge vanlige reisende ved kapasitetsbegrensninger på vegnettet. Det er også vanlig at buss- og drosjetrafikk i byene prioriteres gjennom egne kollektivfelt. Likeledes har vi også de senere årene sett at privatbiler får benytte kollektivfeltene, eksempelvis dersom kjøretøyene er elbiler eller at det sitter 2 eller flere personer i bilene (Aas, 2001). Dette er tiltak som enten er begrunnet ut fra miljøhensyn eller et ønske om å gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Man kan diskutere hvorvidt bekvemmelighet skal være avgjørende for om en gruppe skal gis fortrinnsrett. Det er imidlertid klart at hvis kollektive transportmidler skal kunne være et alternativ for daglige reiser til og fra arbeid så vil brukerne være nødt til å kunne stole på at man når frem i tide. På det studerte ferjesambandet til Kjerringøy vil en fortrinnsrett gjøre hverdagen enklere for arbeidspendlere på bekostning av turister og fritidsreisende som bare reiser av og til. Man kan begrunne en slik fortrinnsrett, både faglig og empirisk, med at reisende til og fra arbeid verdsetter reisetiden høyere enn de fritidsreisende slik at man i samfunnsøkonomisk forstand vil oppnå økt samlet brukernytte ved å innføre ordningen. Om en slik ordning vil være samfunnsøkonomisk lønnsom avhenger av trafikkmengde og hvor store kostnader ordningen vil generere.

Virkninger av fortrinnsrett for arbeidspendlere på kollektive transportmidler med lav frekvens – en prinsipiell drøfting

Innføring av fortrinnsrett for arbeidspendlere ved bruk av et kollektivt transportmiddel vil medføre ulike konsekvenser. I den kortfattede drøftingen nedenfor har vi tatt utgangspunkt i

¹ Vi benytter det generelle begrepet fortrinnsrett om personer som har en rettighet til å komme med en ønsket avgang på et kollektivt transportmiddel. I tilknytning til ferjetransport snakker vi om forkjøringsrett, da det her er snakk om bruk av bil og *kjøring* om bord på ferjen.

transportmidler med det vi vil omtale som *lav* frekvens. Som en tommelfingerregel vil 6 frekvenser eller mer pr. time (10 min eller mindre mellom avgangene) medføre at passasjerene møter opp "tilfeldig" på holdeplass, da forventet ventetid kun er 5 min. Når vi snakker om *lav* frekvens, tenker vi på frekvenser på 3 eller færre avganger pr. time. I Norge er ferjer, som denne artikkelen omhandler, et godt eksempel, men også regionale tog- og bussruter vil ofte ha de samme "egenskapene"; lav frekvens og i enkelte tilfeller – kapasitetsproblemer. Således vil fortrinnsrett for arbeidspendlere på kollektivtransportsystemer i byområder, være lite aktuelt, både pga. at disse normalt sett har høy frekvens og svært mange brukere der en betydelig del av reisene er til/fra arbeid.

Praktiske forhold

I forbindelse med innføring av fortrinnsrett må det først klart defineres *hvem* fortrinnsretten skal gjelde for samt hvilke kriterier som skal legges til grunn for brukergodkjenningen. Skal det gjelde alle arbeidspendlere på en gitt rute, eller kun pendlere fra et nærmere definert geografisk område. Det må også defineres hvor omfattende fortrinnsretten skal være. Skal den gjelde på *alle* avganger hele året eller skal det legges tidsmessige restriksjoner på bruken? Det må også lages fysiske bevis som godkjente brukere skal benytte for å kunne anvende sin fortrinnsrett. Videre må det lages et opplegg på terminal/holdeplass for en praktisk og effektiv atskillelse av godkjente brukere og andre. Trafikkselskapet må også "lære opp" sine sjåførere i håndhevelsen av forkjørretten. Til slutt må ordningen markedsføres overfor aktuelle målgrupper. Alt dette vil normalt være arbeidsoppgaver som tillegges tilskuddsmyndigheten. I driftsfasen må det også foregå en kontroll for å unngå at ordningen misbrukes. Hvordan dette rent praktisk skal gjennomføres må avtales mellom tilskuddsmyndighet og transportselskap.

Kostnader og nytte

Den praktiske tilretteleggingen for at en ordning med fortrinnsrett for definerte brukergrupper skal fungere, vil medføre kostnader. Mange av kostnadene vil være oppstartkostnader (godkjenning av brukere, kostnader til godkjenningsbevis, kostnader til fysiske endringer på holdeplass/terminal, skilting etc.), mens det også vil påløpe en del løpende driftsutgifter (administrering av "pendlerkø", informasjonsarbeid, ajourføring av brukerregister etc.). Kostnadene vil kunne bli spesielt store der en innfører fortrinnsrett på transportmidler med mye trafikk og der store brukergrupper gis fortrinnsrett.

For transportbrukerne må en skille mellom de som blir godkjente brukere (får fortrinnsrett) og "de andre". Nyten for brukerne (arbeidspendlerne) vil være knyttet til verdien av redusert ventetid samt verdsettingen av tryggheten av å vite at man får plass på ønsket avgang. Nyten for godkjente brukere vil således øke jo større kapasitetsproblemene er, og desto lavere frekvensen på transportmidlet er. Videre vil nyten øke desto høyere tidskostnader brukerne har. Når det gjelder konsekvensene for "de andre", så vil disse oppleve et nyttetap i de tilfeller der en kollektivbruker mister ønsket avgang pga. at brukeren blir fortrent av en bruker med fortrinnsrett. Nyttetapet vil øke ved lavere frekvens på transportmidlet og ved høyere tidskostnader for den aktuelle brukeren.

En normal antagelse er at $t_f < t_a < t_i$, der t_f , t_a , t_i er tidskostnadene pr. tidsenhet for henholdsvis fritidsreiser, arbeidsreiser (reiser til/fra arbeidsplass) og tjenestereiser (reiser i arbeid) jf.

for eksempel Bruzelius (1979). Nyttetapet av en mistet avgang vil være størst for en person som er på tjenestereise. Følgelig vil nyttetapet til en arbeidspendler være større enn nyttetapet til en fritidsreisende ved en mistet avgang, alt annet likt.

Andre virkninger

Når det gjelder andre mer langsiktige virkninger av fortrinnsrett for arbeidspendlere, er det ikke urimelig å anta at slike ordninger vil gjøre det mer attraktivt å bosette seg i områder uten arbeidsplasser, der en vil være avhengig av å pendle til/fra jobb. Således kan en prioritering av arbeidspendlere være et virkemiddel i den generelle distriktpolitikken.

Når en skal utarbeide et samfunnsøkonomisk regnskap må en forsøke å anslå de ulike kostnadene forbundet med et konkret prosjekt samt kvantifisere de nyttevirksomheter som prosjektet gir. Ikke minst vil det være viktig å få klarhet i hvilke fordelingsmessige virkninger et gitt tiltak vil ha. De økonomiske og velferdsmessige virkningene av fortrinnsrett for arbeidspendlere er punktvis oppsummert i Tabell 1. For informasjon om hvordan Statens vegvesen i Norge gjennomfører konsekvensanalyser viser vi til Håndbok 140 (2006).

Tabell 1: Konsekvenser for ulike grupper ved innføring av fortrinnsrett ved kollektivreiser.

<i>"Aktør"</i>	<i>Planlegging/oppstart</i>	<i>Driftsfase</i>
Tilskuddsmyndighet	<ul style="list-style-type: none"> – Utgifter til brukergodkjenning – Utgifter til fysisk tilrettelegging – Utgifter til markedsføring/ informasjon 	<ul style="list-style-type: none"> – Kontrollkostnader – Løpende ajourføring av brukerregister – Klagebehandling
Trafikkselskap	<ul style="list-style-type: none"> – "Opplæring" av frontpersonell 	<ul style="list-style-type: none"> – Administrering av kø – Håndtering av konflikter
Godkjente brukere	<ul style="list-style-type: none"> – Skrive søknad – Sette seg inn i regelverk 	<ul style="list-style-type: none"> – Reduserte tidskostnader – Økt trygghet
Andre brukere	<ul style="list-style-type: none"> – Usikkerhet 	<ul style="list-style-type: none"> – Økte tidskostnader ved fortregning – Misunnelse/følelse av urettferdighet
"Samfunnet"	<ul style="list-style-type: none"> – Miljø- og estetiske konsekvenser ved fysisk tilrettelegging 	<ul style="list-style-type: none"> – Positivt for bosetting i distriktene – Samfunnsøkonomisk gevinst dersom nytten > kostnadene

Erfaringer med forkjøringsrett for ferjependlere

Ferjetilbudet i Norge er en sentral del av transportnettverket i kyststrøkene og således viktig for å sikre bosetting og næringsutvikling langs kysten. I tiltredelseserklæringen til den nye norske regjeringen fra november 2005, er det lagt opp til å redusere kostnadene for ferjebrukerne. Ett av tiltakene som blir vurdert er å gjøre enkelte ferjesamband gratis for alle reisende. Jf. Jørgensen, Solvoll og Welde (2006).

I 2005 er det i Norge om lag 175 ferjer som betjener til sammen 132 ferjesamband. Flere av disse sambandene benyttes av en ikke ubetydelig andel arbeidspendlere. Et slikt samband er strekningen mellom Festvåg og Misten i Nordland fylke, som knytter øysamfunnet Kjerringøy, ei bygd med ca. 350 fastboende personer 40 km nord for regionhovedstaden Bodø, til fastlandet.

Lokalbefolkningen på Kjerringøy har lenge arbeidet for å få forkjørsrett for arbeidspendlere på ferjen til fastlandet. Årsaken til dette er køproblemene på ferjesambandet Festvåg-Misten, spesielt knyttet til stor turist- og fritidsreisetrafikk om sommeren. I august 2004 lovt daværende statssekretær i Samferdselsdepartementet Arnfinn Ellingsen at det skulle startes opp en toårig prøveordning med forkjørsrett for pendlerne i bygda. Forsøksordningen startet opp 29. mars 2005.



ferjesambandet Festvåg-Misten trafikkeres av ferjen MS Kjerringøy som har en kapasitet på 30 PBE (personbilenheter) og 250 passasjerer. Overfartstiden er 10 minutter. Frekvensen er 16 daglige avganger hver vei (i perioden 1. juni til 31. august er det 17 avganger). Reelt sett er det noen flere avganger enn dette, da ferjen returnerer for å hente gjenstående

kjøretøy dersom det er tid til en rundtur før neste avgang i henhold til rutetabellen. I 2005 fraktet ferjen 72 500 kjøretøy, herav nesten 69 000 personbiler og dermed en andel tunge kjøretøy på om lag 5 %. Dette året var det 1 010 gjenstående kjøretøy (biler som ikke kom med ferja pga. kapasitetsproblemer). Kapasitetsproblemene er størst om sommeren.

En fullprisbillett i 2006 for en personbil (m/ fører) er 51 NOK² en vei. Høyeste rabatt er 45 % ved kjøp av klippekort med 50 klipp. Vi må anta at pendlerne reiser til rabatterte takster og de betaler således 28,05 NOK (51*0,55) en vei. Hver ekstra voksen passasjer ut over fører må betale 21 NOK en vei. Personrabatten er maksimalt 17 %, slik at en rabattert persontakst vil være 17,43 NOK.

I august 2006 har 48 personer pendlerstatus. Av disse er det om lag 40 som reiser regelmessig med ferja. I gjennomsnitt foretar hver pendler 204 arbeidsreiser (t/r) årlig eller 4,6 reiser i en normal arbeidsuke. I gjennomsnitt er hver femte personbil en "pendlerbil", men det er stort sett aldri mer enn 5 pendlerbiler på en avgang. En typisk pendler på Kjerringøy er en person som har fulltidsjobb i Bodø sentrum og som reiser med ferja kl. 07.15 fra Misten på Kjerringøy og returnerer med ferja kl. 16.15 fra Festvåg på fastlandet.

Metodisk opplegg

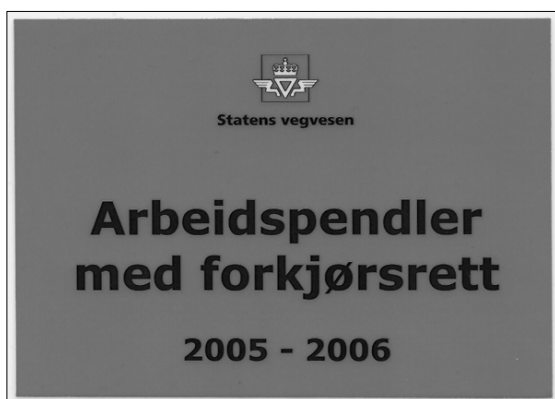
Datamaterialet som er benyttet til evalueringen er i hovedsak framskaffet fra følgende kilder:

- To postale spørreundersøkelser sendt til registrerte pendlere.
- Registreringer av antall pendlerbiler i 4 perioder (uker).
- Intervju med "forsøksansvarlig" i Statens vegvesen region nord (SVVN).
- Intervju med skipper og ferjemannskap på ferjen MS Kjerringøy.
- Ferjestatistikk 1995-2005.

Spørreundersøkelsene ble delt opp i en førundersøkelse og en etterundersøkelse. Førundersøkelsen ble gjennomført i mars 2005, dvs. før forsøksordningen trådte i kraft. Etterundersøkelsen ble gjennomført i oktober/november 2005, altså nesten 7 måneder etter at forsøket startet opp. I begge spørreundersøkelsene ble det lagt ved en frankert svarkonvolutt slik at respondentene ikke skulle ha noen utgifter på å delta i undersøkelsen. Oppslutningen om spørreundersøkelsene ble gode. Av 41 utsendte spørreskjema i førundersøkelsen fikk vi 38 tilbake i utfylt stand. Disse fikk da tilsendt spørreskjemaet ved etterundersøkelsen, og da fikk vi 35 skjema i retur. Svarprosenten er således over 85.

Praktisering av forkjørsretten

For å få forkjørsrett må pendleren ha bostedsadresse Kjerringøy samt arbeidssted utenfor bygda. Godkjente pendlere mottar et godkjenningbrev fra SVVN der betingelsene for bruken



av forkjørsretten framgår. Sammen med brevet mottar pendleren et pendlerbevis (pendlerkort) som skal plasseres i vinduet foran sjåføren. Se bilde. Godkjenningbrevet, der pendlerens navn er påført, skal også alltid ligge i bilen. Pendlerkortet gjelder kun for reiser til/fra arbeid og kan benyttes hele året på 2 daglige avganger fra Misten og 5 daglige avganger fra Festvåg. Pendlerne skal møte opp senest 10 minutter før avgang, og stille seg i en egen kjørefil. I Festvåg

er denne fila skiltet. I Misten er det ikke skiltet for pendlerne. Her skal de stille seg ved siden av den ordinære køen. Dersom en pendler kommer mindre enn 10 minutter før avgang, skal han eller hun stille seg i den ordinære ferjekøen. Da gjelder *ikke* forkjørsretten.

Pendlernes tilpasning

Når pendlerne ut fra erfaring vet at det kan være problemer med å komme med ønsket avgang, er det vanlig at de kjører tidligere hjemmefra og fra arbeid, slik at sannsynligheten for å komme med ønsket avgang øker. Ved retur er det også mulig å dra senere fra jobb for å unngå de mest belastede avgangene. Omtrent 70 % av respondentene oppgir at de drar tidligere hjemmefra når de forventer kø, mens de resterende 30 % ikke foretar noen spesielle tilpasninger. Når det gjelder returreisen (fra arbeid til bosted) oppgir kun 18 % at de reiser tidligere fra jobb for å øke sannsynligheten for å komme med ønsket ferjeavgang fra Festvåg. Her oppgir 8 % (3 personer) at de drar senere fra jobb for å unngå kø. De resterende 74 % gjør ingen spesielle tilpasninger i forhold til når de forlater arbeidsplassen. Det at mange reiser tidligere hjemmefra mens få reiser tidligere fra jobb for å komme langt frem i ferjekøen, henger naturlig sammen med at 76 % av pendlerne oppgir at de har fast oppmøtetid på jobb (og sannsynligvis også en fast sluttid).

Når det gjelder de som oppgir at de reiser tidligere hjemmefra eller fra jobb for å øke sine sjanser til å komme med ønsket ferjeavgang, så framskynder disse sine reiser i gjennomsnitt 24 minutter. Allikevel mistet en gjennomsnittspendler 13 avganger i 2004, de aller fleste fra Festvåg (på vei hjem).

² Valutakurser 2. april 2007: 1 € ≈ 8,12 NOK

Etter innføringen av forkjørretten, oppgir 1/3 av pendlerne at de reiser noe senere hjemmefra og fra jobb enn det de tidligere gjorde. I gjennomsnitt reiser pendlerne 6 minutter senere hjemmefra og 2 minutter senere fra jobb enn det de gjorde før de fikk pendlerkortet. Dette kan synes som en svært liten atferdsendring, men må sees i lys av kravet om oppmøte 10 minutter før avgang for at forkjørretten skal kunne benyttes. Dette gjør nok at en del legger inn en "ekstra" tidsbuffer for å unngå å komme for sent og dermed måtte stille seg i den ordinære køen.

Pendlernes nytte av forkjørretten

Som nevnt gjør pendlerkortet at pendlerne er sikret å komme med ønsket avgang dersom de møter opp på ferjeleiet senest 10 minutter før avgang. En mistet avgang innebærer ca. 25-30 minutter ekstra ventetid. I tillegg har pendlerne nytte av "first in first out" prinsippet. De første som kjører om bord på ferja, vil også være de første som får kjøre i land. Det vil alltid være en fordel å komme først i land slik at en unngår køkjøring. Veien på begge sider av ferjesambandet er relativt smal og svingete, så det er opplagt en fordel å komme først av sted, spesielt i perioder med saktegående turisttrafikk.

Betalingsvillighet for forkjørretten

I spørreskjemaet til etterundersøkelsen, spurte vi pendlerne om hvor mye de *maksimalt* var villige til å betale for å få beholde pendlerkortet dersom de i framtiden må betale for å få beholde forkjørretten. 69 % svarte at de *ikke* var villige til å betale for å få beholde pendlerkortet mens den personen som hadde størst betalingsvillighet var villig til å betale 1 500 NOK pr. år. Gjennomsnittlig betalingsvillighet var 153 NOK pr. år.³ Samlet årlig betalingsvillighet for *alle* pendlerne er 4 900 NOK. Dersom vi baserer oss på pendlernes oppgitte nytte av pendlerkortet, har de en betalingsvillighet på ca. 8 NOK for å slippe å stå over en avgang.

Ut fra antall ganger pendlerne hadde måttet stå over en avgang hvis de ikke hadde hatt forkjørretten samt redusert ventetid pga. at forkjørretten medfører et noe senere avreisetidspunkt, kan vi på bakgrunn av pendlernes betalingsvillighet for forkjørretten utlede at en "gjennomsnittspendler" har ventetidskostnader pr. time på vel 10 NOK.

En "gjennomsnittspendlers" ventetidskostnad pr. time på kun 10 NOK er betydelig lavere enn det som anbefales brukt i Håndbok 140 fra Statens vegvesen (2006). Satsene for ventetid knyttet til reiser til/fra arbeid settes her til anbefalt tidsverdi pr. persontime i kjøretøyet på 57 NOK vektet med en ventetidsfaktor på 1,2 som gir vel 68 NOK pr. persontime. En mulig årsak til den lave betalingsvilligheten er at pendlerne betrakter forkjørretten som en form for "rettighet" eller "selvfølgelighet", som det ikke skal betales noe ekstra for å ha. Dette framgår av en del kommentarer på spørreskjemaene. Dersom vi kun tar med de som oppgav en positiv

³ De som hadde en betalingsvillighet større enn null (10 personer), var i gjennomsnitt villige til å betale 455 NOK pr. år for å få beholde forkjørretten. Om pendlerne svarer taktisk på dette spørsmålet er ikke godt å vite. Dersom de tror at det de svarer er viktig for om forkjørretten blir permanent eller ikke, vil de nok oppgi en høy betalingsvillighet for å synliggjøre at ordningen har stor nytte for dem. Hvis de derimot tror at det er sannsynlig at de i framtiden vil være nødt til å betale for forkjørretten og at det beløpet de da oppgir vil ha betydning for hvor mye de må betale for et pendlerkort, vil de ha motiv for å oppgi et lavt beløp. Alt i alt trekker vel dette i retning av at de har oppgitt et beløp som er rimelig i samsvar med hvordan de verdsetter det å komme først i køen.

betalingsvillighet for pendlerkortet, får vi en ventetidskostnad på 31 NOK pr. persontime. Denne verdsettingen ligger noe nærmere Vegdirektoratets anbefalinger. I den følgende nyttekostnadsanalysen har vi valgt å benytte standard tidskostnad som anbefales brukt ved gjennomføring av samfunnsøkonomiske analyser i samferdselssektoren.

Ulempen til ”de andre”

For ”de andre”, som ikke har pendlerkort, vil pendlerne forkjørsrett medføre en ulempe i de tilfeller en pendler fortrenger en annen trafikant. Hvor ofte dette skjer, avhenger av hvor i køen pendlerne ville ha vært i en situasjon uten forkjørsrett. I og med at pendlerne kjørte tidligere hjemmefra og fra jobb for å komme med ønsket avgang før de fikk forkjørsrett, er det nok ikke så ofte at en slik fortrengning skjer som en følge av ordningen. Siden andelen næringstrafikk er liten og forkjørsretten bare gjelder på avganger før og etter normal arbeidstid, er det rimelig å fortutsette at næringstrafikk bare unntaksvis blir rammet av ordningen. Alle som eventuelt blir fortrent anses derfor i beregningen som fritidsreisende og gis en ventetidskostnad pr time på 64 NOK.

Anta at det på avgangen fra Festvåg kl. 16.15 er 4 kjøretøy med forkjørsrett. Når disse og de som står i den ordinære køen har kjørt om bord, står det fremdeles 6 biler igjen som ikke kommer med ferja. Dersom pendlerne ikke hadde hatt forkjørsrett ville da maksimalt 4 av de gjenstående bilene ha fått plass på ferja. Hvor mange av de som ikke har pendlerkort som ville ha kommet med, avhenger av hvilken plass i den ordinære køen ”pendlerbilene” ville hatt dersom de ikke hadde hatt forkjørsrett. Dersom alle ”pendlerbilene” i en situasjon uten forkjørsrett hadde vært lenger frem i køen enn den sjette siste bilen, ville de 6 gjenstående kjøretøyene vært de samme også i en situasjon uten forkjørsrett. Det er derfor ganske usannsynlig at de 4 fremste gjenstående kjøretøyene ville kommet med ferja dersom pendlerne ikke hadde kunnet kjøre først om bord.

I nytte- kostnadsanalysen har vi gått ut fra at det på avganger med både pendlerbiler og gjenstående kjøretøy vil x pendlerbiler fortrenge $x/2$ andre kjøretøy. Dvs. i en situasjon med 4 pendlerbiler og 4 gjenstående kjøretøy, antar vi at 2 av de gjenstående kjøretøyene fortrenses av pendlerbilene. Ut fra kunnskapen om at pendlerne i en situasjon uten forkjørsrett tilpasser seg ved å ankomme ferjeleiet ekstra tidlig, er det rimelig å anta at flere av de gjenstående kjøretøyene også ville blitt stående igjen selv om pendlerne hadde måttet stille seg i den ordinære køen.

Annet

Slik forsøksordningen praktiseres, har ikke ferjemannskapet noe merarbeid knyttet til ombordkjøringen på ferja. Når ombordkjøring skal starte gir de bare klarsignal til kjøretøyene som står i pendlerfila først, og så går resten stort sett av seg selv. Det er derfor rimelig å si at ordningen ikke medfører noen videre konsekvenser for rederi og ferjemannskap.

Når det gjelder SVVN, så har forsøksordningen medført noe merarbeid i tilknytning til brukergodkjenningen. Dette er oppstartkostnader, og i ”driftsfasen” er det stort sett ikke noe arbeid med ordningen. Av direkte kostnader har det påløpt utgifter til skilting på ferjeleiet i

Festvåg og kostnader til opptrykk av pendlerkort samt saksbehandling i tilknytning til brukergodkjenningen.

Det er ikke utført vesentlige endringer i infrastrukturen i forbindelse med dette prosjektet og konsekvenser for ulykkesfrekvens og støv/støy er dermed uendret. Også det estetiske ved landskapsbildet, som er et eksempel på konsekvenser som er vanskeligere å prissette, er uendret.

Vi ser ingen grunn til at fortrinnsretten vil ha noen negativ effekt for turistene som besøker øysamfunnet. Det er svært sjelden turister blir fortrenget av pendlerne fordi de normalt reiser motsatt vei av den prioriterte pendlertrafikken. Turistene som kommer langveis fra ønsker å reise til øya på morgenen og tilbake til fastlandet på kvelden. Problemet er i større grad de lokale fritidsreisende fra fastlandet som ønsker å dra til Kjerringøy etter arbeidstid samtidig som arbeidspendlerne er på vei hjem. Disse har private feriehus og er ikke viktige "kunder" til turistnæringen på Kjerringøy.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Ved beregning av pendlerordningens samfunnsøkonomisk lønnsomhet har vi anslått nytten til pendlerne som verdien av redusert ventetid (både ved senere ankomst til ferjeleie samt ved å slippe å miste avganger). Nyttetapet til "de andre" er ulempen disse påføres når de fortrenkes av pendlerne. Dette tapet kan ikke observeres direkte, men forekommer i de tilfeller der en pendler uten pendlerkort, ville ha fortrenget en annen bilist. Alle tidsverdier er beregnet med satser fra Statens vegvesen (2006).

Pendlerordningens samfunnsøkonomiske lønnsomhet (netto nytte) er differansen mellom pendlerens nytte og ulempen til "de andre" fratrukket kostnadene ved ordningen. Det påløper ingen årlige driftskostnader, og oppstartkostnadene (kostnader til brukergodkjenning, trykking av pendlerkort og skilting på ferjekai) er av SVVN anslått til 8 000 NOK. En grundig beskrivelse av alle beregningsforutsetningene er gitt i Solvoll og Mathisen (2005). Ved en kalkulasjonsrente på 4,5 % p.a., "standard" ventetidskostnader iht. Håndbok 140, en "levetid" på 25 år og ulike forutsetninger om årlig trafikkvekst, blir "regnskapet" som vist i tabell 2.

Tabell 2: Nyttene av pendlerordningen ved ulike forutsetninger om trafikkvekst. 2005-NOK.

	Årlig trafikkvekst		
	0 %	2 %	5 %
Nytte for pendlerne	595 000	750 000	1 100 000
Nyttetap for "de andre"	186 000	239 000	366 000
Netto nåverdi (NN)	401 000	503 000	726 000

I tabell 2 er det forutsatt at den årlige netto nytte av pendlerordningen øker proporsjonalt med årlig trafikkvekst. Under forutsetning om uendret trafikk, er netto nåverdi av prosjektet vel 400 000 NOK. Ved en årlig trafikkvekt på henholdsvis 2 % og 5 %, øker netto nåverdi til henholdsvis 503 000 NOK, og 726 000 NOK. Ellers ser vi at nytten for pendlerne er vel 3 ganger større enn nyttetapet for "de andre".

Avsluttende bemerkninger

I følge ferjemannskapet på MS Kjerringøy har organiseringen av ferjekøen gått greit. I starten var det et par episoder der forkjørsretten ble misbrukt ved at noen stilte seg i pendlerfila i forbindelse med fritidsreiser, men etter dette har ordningen fungert svært bra. Dette er et lokalsamband hvor stort sett alle kjenner hverandre, slik at selvjustisen er høy.

Tilbakemeldingen fra pendlerne er svært entydig. Forkjørsretten har gitt dem en bedre og lettere hverdag. Tryggheten ved å alltid komme med ønsket avgang verdsettes, ut fra verbale uttalelser, høyt. Det er også stor enighet blant pendlerne om at forkjørsrett er bedre enn lavere takster. Det er imidlertid få som er villige til å betale ekstra for å få beholde pendlerkortet. Den lave betalingsvilligheten tror vi må tolkes mer som et taktisk uttrykk for at ordningen oppfattes som en rettighet (uten egenandel) snarere enn et signal om at forkjørsretten ikke verdsettes spesielt høyt.

Som et distriktpolitisk virkemiddel er en forkjørsordning for pendlere interessant. Ordningen gjør det opplagt mer attraktivt å bosette seg i en bygd der en er avhengig av et frekvensbasert transportmiddel med periodevise kapasitetsproblemer for å komme seg til og fra arbeidsplassen. Det er imidlertid langt fra sikkert at regnestykket for en generell forkjørsrett for pendlere på andre transportmidler og andre ferjesamband blir like positiv som i det pågående forsøket. Det er i det undersøkte sambandet lite administrativt krevende å håndtere vel 40 pendlere. Utfordringene knyttet til brukergodkjenning samt til organisering av ferjekøen og logistikken ved ombordkjøring vil bli betydelig større på en del andre samband. Det må derfor gjennomføres langt grundigere analyser dersom forkjørsrett for pendlere eventuelt skal rettighetsfestes i riksregulativet for ferjetakster.

Litteratur

- Aas, H (2001). Sambruksfelt gir bedre flyt for kollektivtrafikken. Samferdsel nr. 8 2001
- Bruzelius, N (1979). The value of travel time: theory and measurement. Croom Helm, London.
- Jørgensen, F, Solvoll, G og Welde, M (2006). Gratis ferjer – stor og omstridt transportreform i Norge. Paper presentert på Trafikdage Aalborg universitet 28. – 29. august 2006.
- Solvoll, G og Mathisen, T (2005). Pendlerne først! Konsekvenser av forkjørsrett på ferjesambandet Festvåg-Misten. HHB-Working Paper No. 18/2005. Handelshøgskolen i Bodø.
- Solvoll, G og Mathisen, T (2006). Slipp pendlerne frem! Samferdsel nr. 3 2006.
- Statens vegvesen (2006). Håndbok 140 Konsekvensanalyser. Veiledning.