

# Sluttrapport Forprosjekt

Gratangen Kommune

09.11.2018

PROSJEKTEIER

PER CASPERSEN

SEKTORLEDER KULTUR OG OPPVEKST

GRATANGEN KOMMUNE

PROSJEKTLEDER

RUBEN ÅKENES

DAGLIG LEDER

ÅKENES

**RAI MEDIAN AS**

For

## **Sammendrag**

Forprosjektet Transporttilbud i Gratangen for Gratangen Kommune, ble gjennomført i perioden januar til februar 2018. Prosjekteier har vært Gratangen kommune. Gratangen kommune, som er omstillingskommune, har finansiert forprosjektet. Prosjektledelsen har vært utført av ÅKENES.

Forprosjektet bygger på forstudiet utført i 2016 med tilhørende intervjuer, hjelpedokumenter og deltakelse på styremøter.

Initiativet til forprosjektet kommer fra administrativ og politisk ledelse i Gratangen kommune. Den viktigste målgruppen har vært de lokale brukergruppene.

*Målsettingen for forprosjektet har vært å kartlegge det reelle transportbehovet, og definere forslag til løsninger med økonomiske analyser og forslag til finansiering.*

Forprosjektet bygger i hovedsak på kunnskap hentet fra ulike kilder:

- Gruppeintervjuer
- Enkeltsamtaler
- Offentlige planverk og handlingsrom
- Eksisterende forstudie

Det er lagt stor vekt på å involvere og forankre arbeidet bredest mulig, hos de involverte parter som er en sannsynlig brukergruppe.

Brukergruppene i kommunen består av ulike typer passasjerer, som har stort behov for et transporttilbud. Næringslivet har også vært involvert, spesielt med tanke på eksisterende-og kommende turistnæring.

Generelt er kommune administrasjonen og brukergruppene i stor grad samstemte - og har felles forståelse for behovet av et transporttilbud.

De viktigste forbedringsområdene for framtidig transporttilbud i Gratangen er:

- Tydelig kommunikasjon av tilgjengelig transport
- Et fleksibelt transporttilbud mtp bruker og rutetider
- Opprettholdelse av opparbeidet samarbeid med Troms Fyl

### **Konklusjon og anbefaling**

Uavhengig av eierstruktur i et eventuelt selskap og andre praktiske spørsmål, bør et fremtidig hovedprosjekt i Gratangen bygge på følgende prinsipper:

- Minibuss selskapet bør være mest mulig tilgjengelig lokalt
- Troms Fylkestrafikk må vurderes mer delaktig
  - Åpne flere ruter
  - Flere kombinasjonsløsninger
  - Knyttes opp mot turvogn
- Kommunalt næringsfond støtter opp om turvogn selskap
- Bred eierstruktur lokalt i et fremtidig firma
- Langsiktige avtaler med transportfirmaet BOREAL
- Inkludering av lokalt næringsliv på eiersiden av turvogn selskap

Basert på disse prinsippene anbefaler forprosjektet følgende organisering av Transporttilbud i Gratangen.

Gratangen kommune, lokale næringsaktører, privatpersoner, lag og foreninger etablerer et lokalt selskap rundt et turvogn selskap. Dersom praktiske hensyn tilsier at private aktører ønsker å etablere et selskap selv, bør også dette vurderes.

Innsending av eksisterende behov for "røde" ruter - som per i dag ikke kan frakte passasjerer - til Troms Fylke ved Jonny Berg. Indikasjonene fra forprosjektet påviser ingen ekstra kostnad, men det er ekstremt viktig at brukergrupper oppfordres til å bruke åpnet rute.

Forprosjektet anbefaler en utvikling i tre trinn :

1. Innsending av søknad til Troms Fylkestrafikk, om behov for å åpne spesifiserte ruter i kommunen. Kort implementeringstid 1-2 måneder - krever ingen eksterne midler annet enn behovsgrunnlag og fornuftig fremstilling av bruk.
2. Utprøving av gjenåpnede ruter lokalt, og kartlegge videre behov hos brukerne - basert på antall reisende passasjerer.
3. Etablering av aksjeselskap basert på turvognløyve, med eierskap lokalt i kommunen.

# 1. Innledning

## 1.1. Bakgrunn

Transporttilbud i Gratangen er en forbedring av eksisterende reisetilbud, som våren 2016 ble kartlagt gjennom et forstudie. Transporttilbudet skal kunne bidra til økt aktivitet i forbindelse med sosiale aktiviteter og næringsutvikling for alle innbyggerne i Gratangen kommune.

Dette forprosjektet er gjeldende for Gratangen kommune, som selv har tatt initiativ til forprosjektet. Dette samsvarer også med omstillingsprogrammet SPIRE sine statutter, om en bovennlig kommune.

Siden forstudiet utført ble utført i 2016 som avdekket stort behov blant forskjellige brukergrupper, og det ikke vært tatt tak i transporttilbudet før nå.

## 1.2. Geografi

Gratangen kommune med sin beliggenhet i Sør Troms fylke, grenser til andre kommuner av stor påvirkning. Innbyggertallet ligger rett i overkant av 1000 innbyggere, samtidig som kommunen har store avstander fra hvert ytterpunkt.

Samarbeidet mellom Gratangen og Narvik kommune, betyr mye lokalt. Hålogalandsbrua og ferdigstillelsen av den, gir kortere reisevei og økt mulighet for tilrettelegging av fremtidige aktiviteter og transport

## 1.3. Prosjektfaser

Innovasjon Norge sin standardmal for gjennomføring av et prosjekt, kan deles inn i tre faser: forstudie, forprosjekt og hovedprosjekt.

Enkelt forklart innleder forstudiet med en innledende kartlegging av behovet. Forprosjektet forbereder og planlegger eventuelle tiltak som man ønsker å gjennomføre i et hovedprosjekt. Hovedprosjektet er siste del og her gjennomfører man prosjektet.

Dette forprosjektet er bindeleddet mellom forstudiet utført i 2016 og kommende hovedprosjekt.

## 1.4. Prosjektmål

Forprosjektet skal kartlegge det reelle transportbehovet, og definere forslag til løsninger med økonomiske analyser og forslag til finansiering.

Forprosjektet har kartlagt det reelle transportbehovet basert på tidligere forstudie, og samtidig sett nærmere på nye behov som har oppstått i mellomtiden.

## 1.5. Organisering

Prosjekteier	Gratangen kommune	
Prosjektansvarlig	SPIRE	Omstillingsprogram Gratangen kommune

Prosjektleder	Ruben Åkenes	ÅKENES
Styringsgruppe	Per Kvaale Caspersen	Sektorleder oppvekst og kultur
	Steen Linde	Bussjåfør BOREAL og kommunestyre medlem
	SPIRE	Omstillingsprogram
	Ruben Åkenes	ÅKENES

### 1.6.Målgruppe

I en vidstrakt kommune med lange avstander, er hele kommunen sett på som målgruppe i dette forprosjektet. Spesiell vektlegging er det på unge og eldre, som i hverdagen ikke har mulighet til å delta på aktiviteter - grunnet liten tilgang på transport. Det er hele befolkningen i Gratangen som skal komme dette tilbudet til gode, uansett hvor de bor i kommunen.

Forprosjektet har jobbet etter beste evne, å involvere aktuelle brukergrupper i kommunen. Kommunestyremedlemmer, administrasjon, lokalt næringsliv, barn og unge samt eldre - har blitt tatt med i denne vurderingen.

Kommunikasjonen kunne nok vært bedre rettet mot unge brukere, men sektorleder ga klare og tydelige indikasjoner på ønsket effekt og behov.

### 1.7.Gjennomføring

Forprosjektet har blitt gjennomført i perioden desember - februar. Underveis i prosjektperioden har det vært gjennomført 3 fysiske møter i styringsgruppa. Dialogen mellom prosjektleder og resten av styringsgruppa kunne vært bedre, og dette er noe Ruben tar til etterretning.

## 1.8.Arbeidsmetoder og verktøy

- **Datainnsamling**

Det er fire hovedkilder til informasjon i dette forprosjektet

- Gruppeintervjuer
- Enkeltsamtaler
- Offentlige planverk og handlingsrom
- Møterapport Ungdomsrådet/Kommunestyret
- Eksisterende forstudie

### **Gruppeintervjuer**

Det ble deltatt på gruppemøter hos aktuelle brukergrupper, for å verifisere eksisterende forstudie. Ingen ny måling ble gjort, men tilbakemeldingene er brukt i forprosjektet.

- Lokalt næringsliv: Gratangen Næringsforum
- Gratangen pensjonistforening

Tilbakemeldingene fra de forskjellige brukergruppene er samstemte, i forhold til behovet for et bedre transporttilbud i Gratangen. Pensjonistforeningen ønsker å kunne reise på arrangementer, sosiale treff og også ha muligheten for å leie lokal transport. Næringslivet jobber kontinuerlig med å forbedre reiselivsproduktet i kommunen, og mottar stadige henvendelser fra besøkende turister om aktivitetstilbud i Gratangen. Nyetablering av visningssenter i Foldvik er ikke ferdigstilt, men er del av et større prosjekt som binder Gratangen og Tromsø nærmere.

### **Enkeltintervjuer**

Vi har intervjuet representanter fra Gratangen idrettslag, Frivillighetssentralen, Gratangen pensjonistforening og sektorleder for oppvekst og kultur.

Representant fra ungdomsrådet ble ikke direkte tatt med i forprosjektet, men rådata fra Bedriftskompetanse sin rapport april 2017, er brukt for å avdekke ufordringer og strategier kommunestyret og ungdomsrådet kartla. Indikasjonene fra sektorleder kultur og oppvekst, kommunestyret og ungdomsrådet er samstemte, og i henhold til de anbefalinger sluttrapporten kom frem til.

## **2. Avklare regelverk og handlingsrom med Troms fylkeskommune og evt. Kollektivselskap**

### **2.1. Handlingsrom**

All transport i distriktene begynner med en hovedregel, hvilket gjelder skoleskyss, og her kan ingen ruter gjøres noe med. Tilbudet skal være der, til de elever som må komme seg til-og fra skole.

Ser en bort fra skoleskyssen i Gratangen kommune - er handlingsrommet større - med tanke på å tilpasse lokale og regionale ruter . Fylket har muligheten til å justere avganger, i henhold til eksisterende ruter. Det gjøres ved at en tilpasser bussene som går via Langmyra, med den lokale transporten Gratangen kommune tilbyr per dags dato.

For at etaten skal justere avganger eller åpne røde ruter, er det viktig at vi legger frem det aktuelle behovet. Fylkestrafikk har vært positiv i de møtene som har vært, og ønsker at passasjerer bruker offentlig transport. Tall og spesifikk informasjon fra forprosjektet anbefales brukt.

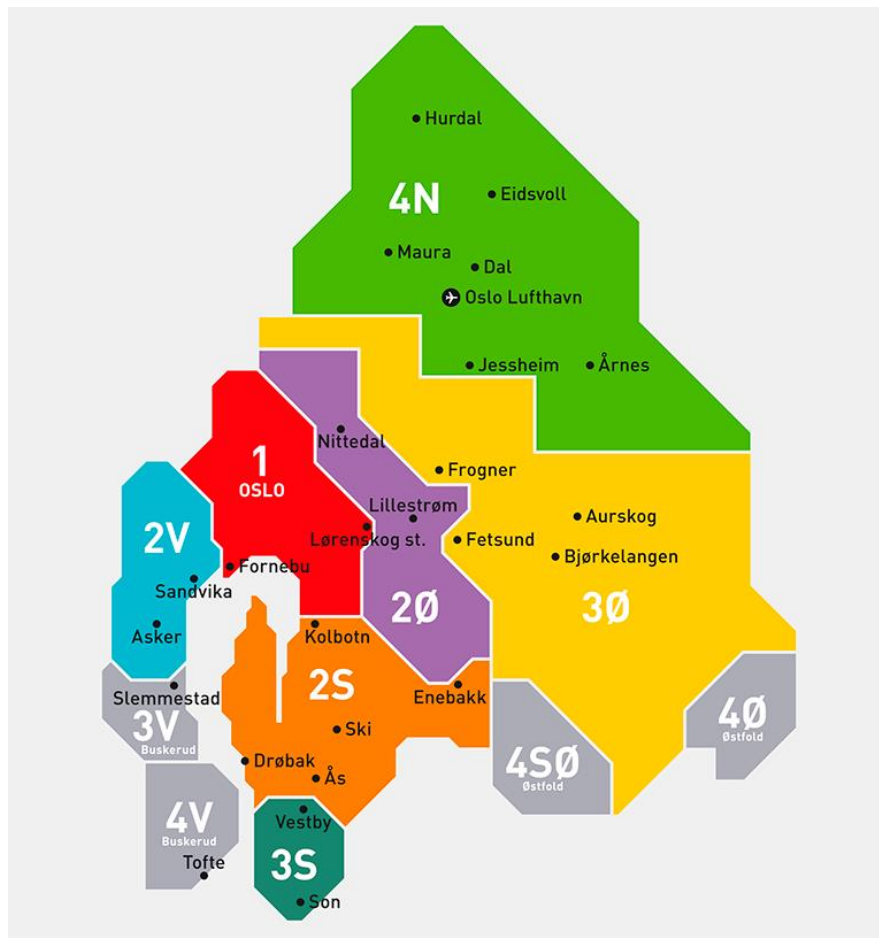
## **3. Avklare om Troms fylkeskommune har planer for nye rutetilbud i forbindelse med åpningen av Hålogalandsbrua**

### **3.1. Økte avganger**

- Under rushtidene i forbindelse med skole og jobb, vil det gå buss hvert 15 minutt - da disse periodene er mest kritisk for passasjerene.
- Utover dagen vil avgangene mellom Bjerkvik og Narvik gå hver halvtime, slik at mulighetene for kort reisetid over Hålogalandsbrua er meget bra.
- Tidspunkter som Fylkestrafikk ser på som kritisk er 08:00 og 16:00
- Etaten kan ikke gi et spesifikt svar, utenom de indikasjonene prosjektet har mottatt.

### **3.2. Større soneinndeling**

- Det som hjelper prosjektet videre, med tanke på å kunne tilby en et enkelt produkt til de reisende - er nedkorting av antall soner. Per dags dato opererer Troms fylke med over 230+ forskjellige soner, hvilket gjør reisen for passasjerer komplisert - ettersom en må kjøpe et større antall billetter for hver strekning.
- Ett eksempel på kommende soneinndeling, er at Gratangen, Salangen og Lavangen kommune vil ligge under sone 1. Ved tilrettelegging av en slik sone, vil passasjerer kunne reise innenfor sonen for samme sum innenfor en viss tidsperiode.
- Systemet vil ligne mye på Ruters tilbud i Oslo.



Kilde: [www.ruter.no](http://www.ruter.no)

Slik inndelingen i sone 1 - Oslo - er nå, kan du reise for 33 kroner i 30 minutter. På-og avstigningene telles ikke, men billetten er tidsbegrenset og ugyldig etter 30 minutter.

#### ■ **Fordeler/ulemp**

##### ● Ulemper

Ved en slik soneinndeling, vil billettprisene økes med maks 5 kroner. Reisen vil bli dyrere enn per dags dato, men det bør ikke påvirke reisemønsteret negativt.

##### ● Fordeler

Soneinndelingen forenkler nåværende reisetilbud. Reisende vil enkelt kunne få oversikt over rutetilbud, priser og andre faktorer som tidligere har gjort busstilbudet uoversiktlig.

### 3.3.Fra fysisk billett til e-billett



- Innen 2020 har Troms Fylkestrafikk et mål om å gjøre billettsystemet papirfritt. Det betyr at alle billett-transaksjoner vil utføres gjennom deres egne systemer, i henhold til Nasjonal Standard.
- Eventuelle tilleggsprogrammer - f.eks Gratangskortet - vil måtte følge denne standarden. Indikasjonene fra fylket er positive, så lenge prosjektet eventuelt følger de retningslinjer fylket setter.

#### **4.Brukergruppenes behov**

##### **4.1.Næringsaktører**

- Utfordringer per dags dato, er lav aktivitet innen turistnæringen i Gratangen. Dette kommer frem i de samtaler som har vært utført med aktørene i Gratangen. Flere samarbeid sees på som meget sannsynlig, og det gjelder Astafjord Smolt (Visningssenteret), Foldvik Bryggeferie, Øse Camping og Lapphaugen Gjestehus.
- Astafjord Smolt  
(Visningssenteret) er tiltenkt åpning til sommeren, og aktøren har et fungerende nettverk i Narvik - med stor interesse fra Asiatiske turister. Annen informasjon har vært vanskelig å få tak i, da aktøren er usikker mtp på åpning. Innspillene er likevel positive.
- Gratanglaks Visningssenter Tromsø  
Nylig åpnet og drives i samarbeid med visningssenteret her i Gratangen. Tromsø som turistdestinasjon opplever stort trykk, samtidig som interessen internasjonalt for norsk sjømat er stor, vil et minibuss-tilbud passe innenfor deres satsning.
- Øse Camping  
Har en kapasitet på 3 gjesterom, i tillegg til campingplasser stort sett besatt av gjester fra regionen.  
Daglig leder opplever får spørsmål rettet mot andre aktiviteter i kommunen. Spesielt for besøkende syklistene ville en minibuss kunne være aktuelt. Dessverre mangler Øse Camping brosjyrer om aktivitetstilbudet i Gratangen, og et transport tilbud vil kunne opprettes i samarbeid med dette.
- Foldvik Bryggeferie  
Jevn dekningsgrad av Øst-Europeiske turister, men er i gjengjeld et selvkost-tilbud. Annet enn leie av hytte og båt, blir ikke gjestene tilbudt andre tjenester. Innspillene som er mottatt viser at det er mulighet for en oppgradering av denne varen, og vil samkjøres med andre aktiviteter i Gratangen og Foldvik Brygge.

##### **4.2.Andre virksomheter, lag og forening**

- Frivillighetssentralen

Frivillighetssentralen arrangerer tirsdagskafe ukentlig. Her er det mellom 10 og 25 besøkende hver uke, og flere av disse har gitt uttrykk for at de gjerne skulle hatt buss til/fra Årstein denne dagen. Leder for Frivillighetssentralen sier også at hun gjerne skulle organisert aktiviteter andre dager, og at disse vil kunne tilpasses en eventuell bussrute. I dag kan passasjerer følge bussen til tirsdagskafe fra Langmyra/Gratangbotn med ankomst kl 09:50. Denne ruten er pr. I dag "rød", det vil si at passasjerer ikke får følge med bussen. Det er ingen buss til Årstein fra andre deler av kommunen på formiddagen. Fra Årstein kommer passasjerer seg til Gratangbotn skole kl. 14:30 "rød rute" og til Foldvik kl. 15:04

#### ■ **Gratangen Diakonitjeneste**

Fra diakonitjenesten sin side ser man at flere kunne trengt å få vite om busstilbud til Langmyra, og korresponderende buss til Narvik/Tromsø. I tillegg er det et ønske om å kunne følge bussen til biblioteket på Gratangbotn skole kl. 13:40 "rød rute". For at dette skal la seg gjøre er det nødvendig at bussen fra Langmyra kl. 16:35 går via Moan/Biblioteket på tur til Årstein slik at de kommer seg hjem etter biblioteksbesøket.

Gratangen Diakonitjeneste arrangerer kafe annen hver Onsdag og "Liv og røre" siste Torsdag hver måned. Dette er arrangementet hvor de gjerne hadde sett at deltakerne kunne ta buss til og fra. Med dagens busstilbud er ikke dette mulig, og selv om de "røde" rutene ble åpnet for passasjerer ville det blitt veldig lenge for passasjerene å være på Årstein både før og etter arrangementene.

#### ■ **Ungdomsrådet**

Leder i ungdomsrådet forteller at de ungdomsklubben åpen hver Onsdag mellom 17:00 og 21:00. Mange ungdommer kommer seg ikke til Årstein på ettermiddagstid, og ungdomsklubben ville nok hatt flere besøkende hvis det var mulig å komme seg i alle fall en vei med buss. Per i dag kan ungdommen følge bussen fra Langmyra kl. 16:35 til Årstein (via Moan). Det får buss fra Selnes til Årstein, med ankomst kl. 18:00, men dette er "rød" rute. Det går ingen busser fra Foldvik til Gratangbotn på ettermiddagen, og heller ingen busser hjem fra Årstein på kvelden.

Ungdomsrådet og kommunestyret var samlet april 2017, for å se på strategier og ulemper ved å bo i Gratangen. Behov for et forbedret transporttilbud ble avdekket, i tillegg beskrev rapporten spesifikke tiltak.

april 2017: De viktigste utfordringene jmf kommunestyre og ungdomsråd

- Dårlig kollektivtilbud
- Skape en trygg kommune i alle livets faser
- Lang veg til tjenester
- Dialog med innbyggere
- Mangler et sterkt sentrum
- Direkte buss til Montessori
- Kollektivtransport internt og eksternt i forhold til andre kommuner
- Manglende kollektivtransport, spesielt mot sør
- Tørre å satse Gratangen som en klima rettet kommune
- Tilbud barn og ungdom – kultur
- Møteplasser (kafe)
- Utvikle hele kommunen

april 2017: De strategiene som kom opp i møtet med kommunestyret og ungdomsråd

- Tjenestetilbud rettet mot innbyggerne
- Satse på kollektivtilbud (skole, fritid, pendling etc)
- Fritidsaktiviteter for alle i hele kommunen + sport
- Undomsstua
- Skole/pendlertransport (Narvik)
- Flere (kurs +fritidstilbud) tilbud til barn og unge. Inkluderende møteplasser
- En god miljøprofil/ressurs/naturbasert reiseliv
- Sterkt sentrum med møteplasser
- Kommunale tjenester/helse/kultur (tiltak for å tiltrekke seg folk)
- Holde ungdomsstua åpen og aktiv. Flere dager i uka. I alle fall 2 g/uke
- Bedre busstilbud i hele kommunen – hele dagen (kollektivtilbud)
- Minibuss – sykehjem, PU-bolig og andre brukere etter behov.
- Skole/pendlertransport (Narvik)
- Markedsføre gode tjenester
- Transportmuligheter etter skoletid – behov, tjeneste, tilbud. Samordne
- En god miljøprofil/ressurs/naturbasert reiseliv
- Informasjonsflyt og tilgjengelighet
- Styrke tilbudet for funksjonshemmede

#### ■ **Bibliotek/Kulturetat**

Gratangen bibliotek har åpent Mandags ettermiddag og Torsdags formiddag/ettermiddag. Besøkende har gitt uttrykk for at de kunne tenke seg å ta buss på onsdagene (fra Årstein spesielt). Hadde ruten fra Årstein til Gratangsbotn skole kl. 13:40 vært åpen for passasjerer, samt at ruten fra Langmyra til Årstein kl. 17:30 gikk via Moan, hadde dette vært et fint tilbud.

#### ■ **Bygdekinoen**

Bygdekinoen har faste dager i Foldvik - Tirsdag. Filmene spilles kl. 18:00 og kl. 20:00. I dag er det ingen bussruter som passer med disse tidene.

## ■ NAV

NAV ser behovet for mer informasjon om dagens ruter samt hvilke ruter som ikke er "rød". Ettersom lege, helsesøster, kommunehus, post, butikk, og NAV ligger på Årstein, er de forskjellige tjenestene avhengig av at brukerne kan reise imellom. Spesielt ble det nevnt utfordringer rundt bosetting i andre områder enn på Årstein.

I dag har Gratangen flere flyktninger som skal begynne på skole til høsten. Utfordringen deres, er at nåværende bilpark er for liten til å kunne frakte flyktningene mellom Gratangen og Sjøvegan VGS. Flere av disse vil også bli myndige, men disponerer gjerne ikke egen bil eller har anledning til å komme seg til kommunesenteret på egen hånd. Muligheten i prosjektets forstudie, nevnte også interessen for å bruke biblioteket i Gratangsbotn.

## ■ Gratangen Idrettslag

Per dags dato eksisterer det to lag for barn og unge i Gratangen Idrettslag. Og danner derfor et lite, men gunstig grunnlag.

Nytt av 2018 er at det blir dannet et A-lag, som skal spille sesongen 2018. Flere av disse bor derimot ikke i Gratangen, og reiser til/fra Gratangen på trening og hjemmekamp.

## Aktivitetsleder

En positiv vinkling i kommunestyret avholdt 22.02.2018, er at G.I.L får bevilget et større sum til opprettelse av "aktivitetsleder". Personen skal sørge for økt aktivitet i GIL, men også jobbe med kommunen som helhet. Spesifikt hvilken rolle denne personen vil ha - er uvisst - men vi vil kunne se økt aktivitet i forskjellige brukergrupper i løpet av 2018.

## Økonomi

GIL har dessverre en svak økonomi til større kjøp, og mye av aktiviteten skjer gjennom dugnad.

### 4.3.Sammendrag fra intervju med brukergrupper

Det er gjennomført intervjuer med flere brukergrupper i hele kommunen, inkludert næringslivet. Intervjuene ble gjennomført på dag-og kveldstid. Diskusjonene har vært innsiktsfulle, og representerer flere potensielle brukere Gratangen kommune.

### 4.4.Konkrete ønsker om rutetilbud i Gratangen kommune

Langmyra/Gratangsbotn med ankomst 09:50 (rød rute)

Retur fra Årstein - Gratangsbotn kl. 14:30 (rød rute)

Rutetilbudet fra Selnes-Årstein med ankomst 18:00 (rød tråd)

Årstein-Gratangsbotn Skole kl. 13:40 (rød rute)

### 4.5.Gjennomgang av eksisterende transporttilbud, og en vurdering av mulig tilpassing til ønsket tilbud inkl. økonomiske analyser.

Dette punktet og undersøkelsen rundt fylket sine rammer for offentlig transport, ble møtt med

en utrolig godvilje. Med de tilbakemeldingene dette forprosjektet har fått, vil ikke det å gjenåpne "røde" ruter ha en økonomisk faktor ved seg. Fylket må selv regne på dette og gir snarest tilbakemelding innen 1-2 måneder.

I forprosjektet er det fire klare ruter som vil kunne gi en positiv innvirkning på Gratangen sin befolkning. Dette er også de rutene som vil ha et passasjergrunnlag, godt nok, til å kunne holdes åpne i overskuelig framtid - viss de kommuniseres godt nok.

#### **4.6.Kartlegge andre lignende prosjekter (eks. Kiruna og KID kollektivtilbud i distriktet)**

##### **■ Kiruna Kortet**

Kiruna kortet ble innført i 2011, og ble straks en suksess. En årlig avgift på 100 SEK tillot befolkningen i Kiruna kommune å reise gratis for ett år. Tilbudet gjelder fortsatt, selv om antall reiser har gått noe ned.

Kulturen i Kiruna by på den tiden, var preget av mye bilkjøring. Registrerte reiser i 2010 lå på ca 120.000, men økte straks til 387.000 reiser i perioden etter.

Lignende prosjekter har vært forsøkt i kommunene Avesta, Örebro, Ockelbo, Trollhättan og Kristinehamn. Det har ikke blitt avdekket ytterligere informasjon om disse kommunene.

Kommunen taper ca 5.000.000 SEK billettinntekter i året, og må derfor subsidiere for dette. På en annen side har miljøaspektet være viktig, og veies tyngre enn tapte inntekter.

Antallet innbyggere er litt over 18.000 personer, og utgjør derfor et større passasjergrunnlag enn Gratangen kommune.

Tromsø kommune har også vært inne på tanken, men det viser seg å være en balanse mellom størrelsen på kommunen og tapte inntekter.

Eksempelvis ble det gitt kollektivtilbud til en verdi av 600 millioner i Troms, men hvor mye dette utgjør i Tromsø by er uvisst. Billettinntektene utgjorde cirka 350 millioner av kostnadene i 2016, og fylkeskommunen dekket resterende beløp.

Viss en aktør ønsker å gjøre noe lignende i Gratangen, foreslåes en vesentlig høyere pris. Eksempelvis koster et månedskort i Oslo 600 kroner, gitt at du reiser innenfor en viss sone.

##### **■ Kollektivtilbud i Distriktet**

Per dags dato er det ingen pågående KID prosjekt. Etter samtaler med Troms Fylkeskommune, mente de det ville være vanskelig å finne frem til hva de forskjellige tallene eventuelt ville fortalt.

Rådet var å ikke gå videre med KID prosjektet, og dette er det følgende begrunnelsene prosjektet mottok.

- Ikke definerbart hvilke type reiser tallene viser, ut fra de data fylket sitter på.
- Fylke hadde ikke systemer den gang, som kunne telle antall transaksjoner i hvert prosjekt
- Fylket refunderte beløp til hvert prosjekt, en gang per år.
- Hadde deres eget system vært innblandet i prosjektet, ville vi kunne brukt dataene i Transportprosjekt Gratangen
- KID prosjektene ble i tillegg opprettet i områder, med mindre trafikkgrunnlag enn Gratangen.
- Mye penger ble brukt på prosjektet, og dette gjenspeiles i dag med at ingen KID prosjekter er aktive.
- KID prosjektene hadde liten effekt på reisevanene til innbyggerne

#### **4.7.Definere og utrede andre løsninger som:**

##### **Taxi løyve**

Etablering av selskap er ikke mulig, og ble bekreftet av Troms Fylke. Det ble forespurt om mulig dispensasjon, ettersom syketransport er særdeles viktig for ethvert transportselskap i distriktet. Regelverket kan forandres i fremtiden.

##### **Turvogn løyve**

Kostnad etablering - aksjeselskap

Kostnad vedrørende etablering av et selskap, som baserer seg på et turvognløyve er 30.000 kroner.

Løyve for turvogn er ikke behovsprøvd, og kan tildeles alle som fyller fastsatte krav til:

- Vandel (politiattest)
- Økonomi (bankgaranti, samt attestasjon fra kommunekasserer, skattefogd og konkursregister)
- Faglig kompetanse (løyveutdanning basert på læreplaner i videregående skole, samt teoretisk førerprøve for klasse C1, eller D1.)
- Kostnad for å få utstedt løyvedokument: kr. 3400 pr. løyve.
- Gjelder for persontransport utenfor rute med motorvogn registrert for mer enn 9 personer.

Kilde: Troms Fylke

##### **Bredt eierskap**

Eierskap blant lag, foreninger, næringsaktører og privatpersoner. Sørger for bredt eierskap i hele kommunen, og gir et incentiv til beboerne i kommunen om å bruke tilbudet.

##### **Eierstruktur**

Et vanskelig punkt å sette i klartekst, men det er stor interesse fra flere brukergrupper i kommunen. Ved å inkludere flere parter i et eventuelt selskap, bidrar det til å senke risikoen ved en eventuell konkurs eller avvikling.

## **Kommunalt Næringsfond**

Et distrikt- og regional politisk virkemiddel.

Dette fondet er fleksibelt, og kan hjelpe et eventuelt selskap i forbindelse med driften og investeringer ifm. Utstyr. Markedsføringen av selve transporttilbudet, både rutetransport og turvogn, vil være en naturlig del å søke på. Størrelsen på fondet er på ca 400.000 kroner per i dag, ettersom en del midler er blitt tilbakeført.

### **4.8 kjøp av minibuss**

Økonomisk analyse er basert på tall fra Gratangen Taxi sitt reserveløyve. Denne kilometerstanden ble satt til 45.000 km, da Gratangen Taxi v. Asle Ås mener tallet ligger mellom 40.000 - 50.000 kilometer.

Denne analyse har sett på de reelle kostnadene ved drift av minibuss. Videre trekker vi inn potensielle inntjeninger, som baserer seg på regionale og nasjonale tall fra Norges Taxi. Sett over ett er det liten forskjell mellom prisene, i de forskjellige kommunene.

Fastprisen som sjåføren kommer til enighet med passasjerer, kan vedkommende bestemme selv. Disse analysene gir kun et grunnlag, for å vise markedsprisen.

Skjema for beregning av faste kostnader		Kr
Årlige lønnskostnader (basert gjennomsnittlig lønn bustaxi i 100% stilling)		350000
Årlige sosiale kostnader (i prosent av årlige lønnskostnader)		
Feriepenger 12,0 %		42000
Pensjonskostnader 8,0 % (avhengig av pensjonsforsikring)		21000
Sykelønnskostnader 2,0 % (normalt påslag)		7000
Premijsjonskostnader 1,0 % (avhengig av tariffavtale)		3500
Sum lønnskostnader		423500
Arbeidsgiveravgift 14,1 % av sum lønnskostnader (avhengig av sone)		59713,5
Sum lønn og sosiale kostnader		483213,5
Årlig kostnad yrkesskadeforsikring (fra forsikringsselskap)		2500
Årlig kostnad bedriftshelsetjeneste (fra bedriftshelsetjeneste)		1500
Trafiktforsikring motorvogn (årsavgift avhengig av motorvogntype)		2200
Bilforsikring (kasko – premiebeløp fra forsikringsselskap)		5000
Vektårsavgift (avhengig av biltype)		5000
Sum faste kostnader		499413,5
Årlig kjørelengde 45000 km (Gjennomsnittlig)		
Faste kostnader per km eksklusiv merverdiavgift: 499414 kr : 45 000		11,10
Faste kostnader per km inklusiv merverdiavgift (+ 25 %)		13,87
Tabell: Beregning av faste kostnader per kilometer		



Skjema for beregning av variable kostnader per km	Kr per km
Drivstofforbruk 2 liter diesel à 16,00 kr per mil	3.2
Dekktiltasje per kilometer	0.5
Olje	0.8
Service	1
Sum variable kostnader per kilometer eksklusiv merverdilavgift	5.50
Sum variable kostnader per kilometer inklusiv merverdilavgift (+ 25 %)	6.88
Tabell: Beregning av variable kostnader per kilometer	
Sammenstilling til total kostnad per km	Kr per km
Faste kostnader	11.098
Variable kostnader	5.500
Særkostnader	0.000
Totalt kostnader eksklusiv merverdilavgift	16.598
Totalt kostnader inklusiv merverdilavgift (+ 25 %)	20.748
Tabell: Beregning av totale kostnader per kilometer	
Skjema for sammenstilling av endelig pris	Kr
Pris for oppdraget uten fortjeneste: 45000 km x 20.75	746813.5
Fortjeneste (for eksempel 10 %):	74681.35
Sum pris for oppdraget eksklusiv merverdilavgift	821604.85
25 % merverdilavgift	186728.375
Pris for oppdraget inklusiv merverdilavgift	1008333.225

Skjema for beregning av faste kostnader u/fastlønn	Kr
Årlig kostnad yrkesskadeforsikring (fra forsikringsselskap)	2500
Årlig kostnad bedriftshelsetjeneste (fra bedriftshelsetjeneste)	1500
Trafikkforsikring motorvogn (årsavgift avhengig av motorvogntype)	2200
Bilforsikring (kasko – premiebeløp fra forsikringsselskap)	5000
Vektårsavgift (avhengig av biltype)	5000
Sum faste kostnader	16200
Årlig kjørelengde 45000 km (Gjennomsnittling)	
Faste kostnader per km eksklusiv merverdiavgift: 16200 kr : 45 000	0.36
Faste kostnader per km inklusiv merverdiavgift (+ 25 %)	0.45
Tabell: Beregning av faste kostnader per kilometer	
Skjema for beregning av variable kostnader per km	Kr per km
Drivstofforbruk 2 liter diesel å 16,00 kr per mil	3.2
Dekkslitasje per kilometer	0.5
Olje	0.8
Service	1
Sum variable kostnader per kilometer eksklusiv merverdiavgift	5.50
Sum variable kostnader per kilometer inklusiv merverdiavgift (+ 25 %)	9.88
Tabell: Beregning av variable kostnader per kilometer	
Sammenstilling til total kostnad per km	Kr per km
Faste kostnader	0.360
Variable kostnader	9.880
Særkostnader	0.000
Totale kostnader eksklusiv merverdiavgift	10.240
Totale kostnader inklusiv merverdiavgift (+ 25 %)	12.800
Tabell: Beregning av totale kostnader per kilometer	
Skjema for sammenstilling av endelig pris	Kr
Pris for oppdraget uten fortjeneste: 45000 km x 10.24	460800
Fortjeneste (for eksempel 10 %):	46080
Sum pris for oppdraget eksklusiv merverdiavgift	506880
25 % merverdiavgift	115200
Pris for oppdraget inklusiv merverdiavgift	622080
Tabell: Beregning av totale kostnader per kilometer	

1: Jæmførprisen er basert på startpris + 8 km + 13 min betalt tid, avrundet til nærmeste hele krone									
2: Fjertakst km etter 10 km									
Inntekt: tall fra Norges Taxiforbund for TAXI									
Tidspunkt	Startpris	Start m	Fremme	Kr pr km 1	Kr pr min	Minstepris	Jæmførpris	Fjertakst	Tilgjengstakst 2
DAG man-fre 06-18	43		74	9.3	6.55	99	203	16.7	16
KVELD man-fre 18-24	52		90	11.25	7.93	120	245	20.2	19.35
LØRDAG 06-15	56		96	12.1	8.52	129	264	21.7	20.8
HELGNATT man-fre 24-06 / lør-søn	58		100	12.6	8.84	134	274	22.55	21.6
HØYTID OG HELLDAGER	62		107	13.5	9.5	144	294	24.2	23.2
Timepris Taxinorge sjåfør					393	6.55			
Timepris Transportprosjekt 499413/1750 timer per år 100%					285	4.75			

Fastpriser inntil 4 personer: eksempel fra Narvik til			
	Km	Pris	Pris per km
Skjomen	36.3	900	24.79
Evenes Lufthavn (inkl bompenger)	74.7	1490	19.95
Riksgrensen	48	1100	22.92
Bjørkliden	76.4	1900	24.87
Abisko	84.4	2000	23.70
Kiruna	178.00	4100	23.03
Polar Park (inkl bompenger)	72.2	1825	25.28
Harstad (inkl bompenger)	118	2975	25.21
Tromsø (inkl bompenger)	250	6175	24.70
Gjennomsnittlig pris			23.83

Fastpriser inntil 4 personer, eksempel fra Gratangen til	Km	Pris	Inkl bompenger	Fast kostnad	Tid: min/kr	Lønn Taxi Nor	Pris Transport Gratangen: DAG man-fre	Fortjeneste eksempel 10%
Skjomen	95.90	2285		1227.52	208	1349.3	2578.82	257.88
Evenes Lufthavn (inkl bompenger)	67.40	1606		882.72	62	406.1	1268.82	126.88
Riksgrensen	70.40	1677		901.12	69	451.95	1353.07	135.31
Bjørkliden	98.80	2354		1284.64	90	589.5	1854.14	185.41
Abisko	107.00	2550		1389.6	98	102.55	1472.15	147.22
Kruna	200.00	4765		2560	165	1080.75	3640.75	364.08
Polar Park (inkl bompenger) + 1 kr pr km	36.80	853	889	458.24	173	1133.15	1591.39	159.14
Harstad (inkl bompenger) + 1 kr pr km	110.00	2621	2731	1408	36	235.8	2967	296.68
Tromsø (inkl bompenger) + 1 kr pr km	214.00	5089	5313	2739.2	193	1284.15	6577	657.72

Tall hentet fra Oslo Taxi								
Tidspunkt	Takstsystembol	Antall passasjerer	Påslag (Startsbeløp)	Fremmøte (maks. ved henting)	Minstepris inkl. Oslo-pk	Pris pr. min. (time)	Pris pr. km	Jamførpris inkl. Oslo-pk. 3
Mandag - fredag kl. 06.00-17.00	Dag	1-4 pass.	47	73	130	6,1 (367)	15,7	270
	1	5-8 pass.	83	131	249	8,2 (550)	24,2	424
	2	9-16 pass.	107	152	432	10,8 (648)	28,0	489
Mandag - torsdag kl. 17.00-06.00	Kveld/Natt	1-4 pass.	59	94	176	8,1 (486)	20,4	346
	1	5-8 pass.	117	168	314	11,8 (710)	31,4	540
	2	9-16 pass.	135	192	548	13,8 (828)	36,6	625
Lørdag kl.06.00-21.00	3							
Søndag kl.06.00-21.00								
Fredag kl. 21.00-06.00	Helg+	1-4 pass.	71	113	179	8,7 (584)	28,1	440
Lørdag kl. 21.00-06.00	1	5-8 pass.	142	202	341	14,2 (851)	43,6	693
Søndag kl. 21.00-06.00	2	9-16 pass.	163	231	610	16,6 (998)	48,9	796
	3							
Gjelder juleaften, påske-aften og pinsen kl. 12.00-24.00 samt alle høytidsdager	Høytid	1-4 pass.	79	126	208	12,2 (731)	31,6	508
	1	5-8 pass.	157	224	383	17,3 (1040)	46,0	768
	2	9-16 pass.	182	257	671	20,0 (1199)	59,4	935
	3							

## **ledige løyver**

- **Reserve løyve**

Asle Ås, Gratangen Taxi AS

Asle Ås har et ledig reserve løyve, registrert på sitt foretak Gratangen Taxi

Bankgaranti på kroner 41.000 må stilles for et slikt løyve, og skal sendes til løyvemyndighet på fastsatt blankett.

Kravene for å kunne søke løyve er standardiserte, og det er 5 punkter inneholder av løyve må godkjennes på.

Les punktene her: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/ytransport/loyver/id444316/>

### Fordeler

Løyvet tillater all form for transport, inkludert syketransport. Syketransport er "gulroten" ved et reserve løyve, ettersom det gir taxisjåføren flere inntektskilder. I distriktene utgjør denne inntekten mellom 50-70% av det totale inntektsgrunnlaget.

### Ulemper

Løyvet tillater ikke at noen danner et AS - dette ble bekreftet av Fylkeskommunen - etter samtale med fylket om Gratangen var unntaket.

Drosjeeier sitt hoved verv er drosjeløyvet, og kan dermed ikke ha annen kjøring ved siden av. På sikt kan denne regelen endres.

## **Taxi løyve - Gratangen Kommune**

Vært utlyst opptil fire ganger de siste årene, og flere fra Gratangen og distriktet rundt har vært interessert. Dessverre faller denne interessen når kontaktperson får høre om årlig omsetning.

Bankgaranti på kroner 73.000 må stilles for et slikt løyve, og skal sendes til løyvemyndighet på fastsatt blankett.

### Fordeler

Løyvet tillater all form for transport, inkludert syketransport.

Reduserte avgifter på drosjeløyve sammenlignet med turvognløyve.

### Ulemper

Løyvet tillater ikke at noen danner et AS, dette ble bekreftet av Fylkeskommune.

Syketransport er "gulroten" ved et reserve løyve, ettersom det gir taxisjåføren flere inntektskilder.

## **mulige samarbeidsløsninger og kombinasjonsdrift**

## **Samarbeid Boreal**

### **Transport t/r Gratangen Bjerkvik**

*Innspill fra Steen Linde, bussjåfør Boreal*

En hensiktsmessig funksjon for et turvognløyve vil være å kunne tilby dette til Boreal, ettersom det vil være kostbart å frakte et fåtall elever med buss. En minibuss bør kunne dekke behovet til Boreal, og leies ut til selskapet.

#### ■ Fordel

■ Langsiktig avtale med Boreal, bidrar til bedre sikkerhet rundt eventuell drift av minibuss.

#### ■ **TT Kort**

Er en funksjon spesielt tilrettelagt for funksjonshemmede, som ikke er lovpålagt, men tilbydes de som ikke kan benytte ordinære rutetilbud. Denne ordningen skal dekke fritidsreiser som ikke faller inn under NAV sine ordninger, eller regler om skoleskyss.

Rullestolbrukere og blinde/sterkt synshemmede er prioritert i ordningen. Andre med nedsatt mobilitet kan også søke.

#### Fordel

Kortet kan benyttes til reiser med drosje, turvogn/spesialbil med handikap løyve med taksameter.

Hver bruker må betale en egenandel på minst 15% av kostprisen.

#### ■ **Syketransport**

Her må det ligge et drosjeløyve til grunn, for at minibuss skal kunne kjøre pasienttransport. Ved et turvognløyve faller denne tjenesten bort.

Fordel/Ulempe

#### Fordel

Denne typen transport er den viktigste for drosje innehavere i distriktene, og bidrar til mellom 50-70% av inntekten på landsbasis.

#### Ulempe

Få eller ingen, men da utgår en eventuell opprettelse av selskap.  
mulig påkobling til øvrig kollektiv tilbud i distriktet

## **Skoleskyss Narvik**

Ved skoleskyss over 6 km, har elever krav på gratis skoleskyss. Uavhengig av fylkesgrense, så gjelder denne regelen.



Gratangen kommune slipper å tenke på strekningen Gratangen - Narvik, da Troms Fylkestrafikk tar denne dialogen med Nordland. Deres spørsmål seg imellom blir om hvilket fylke som tar regningen.

Slik det ser ut nå, vil det settes opp buss til Bjerkvik om behovsgrunnlaget er der.

Stiger antallet elever opp til 40 stk, setter fylket opp egen buss til . Hvilket eksakt antall elever som gjelder for å få egen buss, avklares når endelig etterspørsel er fastsatt.

Jonny Berg kan se på dette spørsmålet:

Ass. Etatssjef Samferdsel og miljøetaten Troms fylkeskommune

#### **4.8.Styrker og svakheter ved et Transporttilbud i Gratangen**

##### **Rutetilbud**

Tilbakemeldingene fra brukergruppene i Gratangen, tilsier at prosjektet vil være en suksess fra første dag. Da med tanke på å åpne spesifikke ruter, tilknyttet eksisterende aktiviteter i kommunen. Ettersom minimum brukerantall for drift av faste ruter er satt til 1 person, har kommunen passasjergrunnlag, men jobben blir å opprettholde kontinuerlig bruk.

At rutetilbudet i Gratangen utvides, må også kommuniseres fra aktører, som kan tilby aktiviteter i forbindelse med den åpne ruten - dette for å holde passasjerer informert, og bidra til et positivt syn rundt det å ta bussen.

Troms Fylke er ekstremt opptatt av at det skal være transporttilbud til alle i hele fylket, og blir derfor en viktig samarbeidspartner. Kommunikasjonsmessig vil de også kunne hjelpe til, ved å markedsføre tilgjengelige ruter i deres kanaler.

##### **Minibuss**

Tilbakemeldingene fra brukergruppene er positive, og samsvarer med forstudiet som ble utført tidligere. Utfordringene ved opprettelse av et selskap, blir å selge konseptet inn til næringsaktører, foreninger, lag og privatpersoner.

For enkeltpersoner og næringsaktører kan det være interessant å investere i en minibuss, men dette overveies sterkt med den kjøringen Gratangen Taxi allerede har. Asle Ås . eier av Gratangen Taxi - er positiv til nye aktører, og kan bli en bidragsyter.

Kostnaden ved investering i minibuss registrert med turvognløyve, bidrar til å senke totalkostnaden - da en eldre modell kan taes i bruk. Opplevelsen er at kommunalt næringsfond, og andre midler i kommunen - vil kunne legge til rette for bruk og investeringer ved innkjøp av minibuss.