



Arkivsak-dok. 24/00934-11
Saksbehandler Anne Louise Kaalstad

Saksgang	Møtedato
Kommunestyret	17.10.2024

Paragraf

Saksframlegg

AKT Svipp i Farsund kommune

Kommunedirektørens innstilling:

Farsund kommunestyre ber kommunedirektøren i budsjettforslag for 2025 innarbeide 1 million kroner til følgende prøveordning med AKT Svipp:

1. Oppstart 01.04.2025
2. Fleksible ruter kl. 09.00-13.00 på formiddagen mandag- fredag i hele kommunen.
Faste ruter kl. 16.00-21.00 på ettermiddag/kveld mandag- fredag. Dette vil gjelde hele kommunen, men for Spind og Herad vil ordningen være 2 avganger tur/retur, 2 dager i uken.
3. Ordningen har en varighet på 1-ett- år, der det er mulig med nedskalering underveis.
4. Ordningen evalueres innen 01.11.2025

Vedlegg

Kart over kommunen AKT Svipp Fleksibel
Kart over kommunen AKT Svipp Fast
AKT Svipp i hele Agder. Notat utarbeidet av AKT
Referat fra møte - AKT Svipp
Referat - Workshop med kommunale råd i Farsund kommune, 10.04.24
AKT Svipp i hele Agder - workshop med kommunale råd i Farsund kommune
Innspill til aktuelle områder og tidspunkt for AKT Svipp
Vedtak eldrerådet sak 1324
Vedtak rådet for personer med funksjonsnedsettelse sak 1524
AKT Svipp i Farsund
Kulturskolens innspill til AKT Svipp
AKT-svipp - innspill ungdomsleder

Saken kort fortalt

Satsingen på «AKT Svipp» ble vedtatt i Fylkestinget i Agder i juni 2023.
(AKT = Agder kollektivtrafikk.)

AKT Svipp ble opprettet for å gi et bedre transporttilbud ved å tilby nye reisemuligheter i ulike områder i kommunene. Enkelt fortalt er AKT Svipp en samkjøringstjeneste uten fast ruteplan, som baserer seg på at *turene må bestilles på forhånd*. Rutene kjøres med drosjer og minibusser. Passasjerene betaler *vanlig bussbillett*. Faste bussruter fungerer bra, men kan være utfordrende å opprettholde når det er få passasjerer.

Ordningen finansieres ved at kommunen betaler 40 % og AKT 60 % av utgiftene. AKT står også for systemutgifter og utgifter til kundesenter. **NB! Rutene kan ikke kjøres når skoleskyssen går.** Ordningen har to tilbud:

- **AKT svipp fleksibel:** Kjører fra adresse til adresse innen et gitt område, og kan ha større servicegrad.
- **AKT Svipp fast:** Kjører til fastsatte tider med fastsatt start- og stoppested, men med avstikkere for å plukke opp reisende som har bestilt transport.

Bakgrunn

Det er allerede åtte eksisterende AKT Svipp -tilbud i Agder som alle har startet som pilotprosjekt og flere er på vei. Kommunene har valgt ulike målgrupper og områder å tilby tjenesten til:

- Iveland/Vennesla har tilbudet til barn og unge i nedre Vennesla (området i og rundt sentrum)
- Kristiansand har tilbudet i Vågsbygd for de over 67 år.
- Arendal har tilbud i begrensede boområder for de over 67 år.
- Sirdal og Bykle tilbyr tjenesten til alle aldersgrupper i begrensede områder, for eksempel til og fra tog- og busstasjonene.
- Mandal har tilbud på kveldstid på gamleveien til Tangvall, fordi det ikke kjøres rutebuss på strekningen på kvelden/helgen. Tilbudet er til alle aldre.
- Åseral har tilbud til alle med to formiddager i uken.
- Åmli har tilbud til alle, men er begrenset til å være en tilbringertjeneste til tog på Nelaug stasjon onsdag, fredag og søndag.

Nedenfor er forslaget AKT har oversendt kommunen etter møte med arbeidsgruppene som bestod av medlemmer fra ungdoms-, eldrerådet og råd for personer med nedsatt funksjonsevne:

1. Fullverdig tjeneste dag og kveld for hele Farsund kommune. Gjerne oppdelt i soner dere anbefaler per buss.

Vi går ut fra at det trengs 2 kjøretøy i Farsund kommune for å dekke behovet, 1 i Farsund og omegn og 1 i Vanse/Borhaug. Ved «fullverdig tjeneste» regner vi med at det er AKT Svipp Fleksibel det er snakk om, som kjører i en gitt sone på timebasis fra adresse til adresse.

En «Svipp-dag» kan være dagtid fra 09-13 og på ettermiddag/kveld fra 16-21. Det gir 9 timer åpningstid per dag. Det viktige er at det ikke kan tilbys Svipp-kjøring i tidsrommet der all kapasitet er opptatt med skolekjøring.

*9 timer, 6 dager i uken, gir 54 timer*2 kjøretøy = 108 timer i uken. Med en gitt timepris og 40% kommunal egenfinansiering, vil dette gi en pris for kommunen årlig på ca. **1,7 millioner kroner**. Kan reduseres noe ved f.eks. å ikke ha 9 timers åpningstid lørdag*

*Med tilbud 5 dager i uken, mandag – fredag; vil utgiftene for kommunen være ca **1,4 millioner kroner pr år**. Med oppstart **01.04.25 vil utgifter for 2025 utgjøre 1 million kroner**. (Beregnet av kommunedirektøren 09.10.24.)*

*Skulle kommunen ønske å starte f.eks. med et tilbud til eldre på dagtid fra 09-13, kan dette komme til å koste kommunen i underkant av **800 000 kr** per år.*

2. Kostnader ved eventuell økende etterspørsel og behov for å øke tilbudet. Erfaringer fra andre?

Dersom det skulle være behov for å øke tilbudet, kan man lage såkalte «faste ruter» som kjører f.eks. mellom Borhaug, Vanse og Farsund, som kan plukke opp og levere passasjerer langs traseen. Dette har generelt lavere kostnad, da det erfaringsmessig ikke er alle avgangene som blir bestilt. Iveland kommune har utvidet sitt tilbud til barn og unge til også å gjelde fredag kveld f.eks, og opplever ikke store økte kostnader knyttet til dette.

Vurdering

Ser vi på lovverket og vedtatte planer er det ingen tvil om at en god kollektivløsning i kommunen vår, vil hjelpe til med å nå mål:

Barn og unges rett til å ha mulighet til å delta på fritidsaktiviteter er forankret i FNs Barnekonvensjon, artikkel 31, og i fritidserklæringen. Bestillingstransport som gir barn og unge et bedre kollektivtilbud er med som tiltak i «Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2035». Det å kunne komme seg til lege, tannlege ol. på egen hånd gir mestringfølelse

Personer med nedsatt funksjonsevne nevnes i Farsund kommunes «Fremtidens helse- og omsorgsplan»: «Både stortingsmelding nr. 25 (2005-2006), stortingsmelding nr. 47 (2008-2009) og stortingsmelding nr. 26 (2014-2015) har som målsetting at tjenestemottakere skal kunne beholde sin integritet og selvstendighet så langt som mulig...». Og Kommuneplanens samfunnsdel nevner både «Sikre god fysisk tilrettelegging for alle», «Fremme egenmestring.....» og «Samarbeide om god tilgjengelighet (vei, kollektivtransport og digitalt)» (hhv. L1, L2 og L3).

For **seniorene våre** er det viktig å kunne delta i en aktivitet, og komme dit de trenger. Mange kjører ikke selv lenger. Det satses på et aldersvennlig samfunn, der vi skal kunne bo hjemme lengst mulig. Flere bor i utkanten av kommunen. I «Fremtidens helse- og omsorgsplan» for kommunen vår kan vi lese: «.... mennesker med demens skal møte forståelse, respekt og støtte fra de gruppene i befolkningen som de trenger hjelp fra og at dette vil gjøre det mulig for dem å utføre vanlige hverdagsaktiviteter, som for eksempel: å handle, bruke offentlig transport, kommunisere med offentlige myndigheter, delta i foreningsliv, være fysisk aktive og kunne bruke kulturaktiviteter som for eksempel bibliotek, kino og konserter.» Kommuneplanens samfunnsdel L2 nevner også dette: «Tilrettelegge gode aktivitetstilbud og møteplasser der eldre kan medvirke og være en ressurs.»

For oss alle er det å delta nevnt flere steder i kommunens planer, blant annet som punkt L6 i kommuneplanens samfunnsdel: «Farsund har et rikt kulturtilbud der alle innbyggerne har mulighet til å delta.» Og muligheten til å faktisk kunne gjøre det presiseres i L3: «Samarbeide om god tilgjengelighet (vei, kollektivtransport og digitalt).» Ønsket om å få flere til å velge kollektivtilbud er et av syv hovedsatsingsområder i «Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2035».

Et bedre kollektivtilbud kan også hjelpe oss til å nå miljømål. Krav om dette øker stadig.

Utdrag fra notatet om målgrupper for AKT Svipp i hele Agder som var oppe i Fylkestinget (fig. 1):

Kommune	Små	Mellomstore	Store
Innbyggertall:	Under 8000	8000 - 20 000	20 000 -
Primærmålgruppe:	Alle	Eldre, honnør	Eldre, honnør
Sekundærmålgruppe:	Barn og unge	Barn og unge	Barn og unge
Tilgjengelighet for AKT Svipp:	2-3 dager per uke	2-6 dager per uke	6 dager per uke

Innspill: Fast eller fleksibel?

Opplysninger om saken med spørsmål om behov og forslag er sendt til de tre rådene i kommunen. I tillegg har kulturskolen, fritidsklubbene, FLIK, barnekorpsene og de større menighetene fått brev med samme spørsmål: «Hvem? Områder? Tider?»

- Eldrerådet ønsker en fleksibel løsning hele uken og faste ruter knyttet opp mot fritidsaktiviteter på ettermiddagen hele uken.
- Rådet for personer med funksjonsnedsettelse ønsker den fleksible ordningen og uttaler at det ikke er behov for faste ruter.
- Ungdomsrådet nevner begge løsninger, og noe bruk i helgene.
- Kulturskolen nevner fleksibel løsning for elever som ikke kan bli kjørt av foreldre som er på jobb, og en kombinasjon av fast rute på ettermiddag/kveld og fleksibel rute på formiddagen.
- Flere har vært i kontakt muntlig og ønsker hele kommunen inkludert med både fleksibel og fast ordning.
- Ungdomsleder melder inn et detaljert behov:
 1. «Ankomst Flipside torsdager kl. 17, med avreise kl. 20.
 2. Ankomst Listahallen/Eilert Sundt-hallen (ungdomskrasj), EKKO fritidsklubb fredager kl. 20.00. Avreise kl. 23.00. Intern kjøring i Farsund kommune.
 3. Ankomst Shadow fritidsklubb lørdager kl. 20.00. Avreise kl. 23.00. Intern kjøring i Farsund kommune.»

Hva skal vi velge?

Forslaget fra AKT til kommunen vår er nokså omfattende både når det gjelder dager og områder, iallfall når vi ser hva andre kommuner har valgt. Men det er ikke lett å sammenligne oss med de andre, siden vi har tre sentre å forholde oss til, flere hovedveier og spredt bosetning. Fordi tilbudet om AKT Svipp er noe helt nytt og ukjent og AKT sitter på kompetansen her, er det mest hensiktsmessig å ta utgangspunkt i deres forslag.

Det opprinnelige tilbudet fra AKT gjelder kun de tre sentrene i kommunen, ikke Herad og Spind. Det virker uheldig, siden de har dårligst tilbud fra før. Alle innspill sier tilbudet må gjelde hele kommunen, selv om dette blir dyrere.

På dette svarer AKT at et foreløpig anslag på denne utvidelsen vil gi en kommunal ekstrakostnad for dette tilbudet på kr. 100-150 000 per år.

Behovet for sen lørdagskjøring nevnes av ungdomsrådet og ungdomsleder i punkt 2 og 3. Det er snakk om å komme hjem etter endt fritidsklubb, arrangementer osv. Samtidig sier ungdomsrådet at aktiviteter i helgene ofte følges opp av foresatte - blant annet kjøring til kamper og samlinger. I helgene har også de fleste av oss bedre tid til å hjelpe folk vi kjenner.

Det at foreldre henter og bringer på senkveld i helgene kan også sees på som et preventivt tiltak.

Sen kvelds- og nattkjøring er ikke nevnt i tilbudet fra AKT, der seneste tidspunkt er kl. 21.00. Ungdom er jo heller ikke primærgruppen for dette tilbudet. Se fig. 1.

AKT svarer imidlertid at det går an å utvide fra kl. 21.00 til 23.00, men dette kommer an på kapasitet hos operatør.

AKT svarer også at hvis lørdagstilbudet utgår, vil den opprinnelige økonomiske beregningen ikke avvike vesentlig fra det økonomiske overslaget vi har mottatt tidligere. Siden dette er et forsøk, så kan det være lurt å holde helgene utenfor i første omgang.

Konklusjon

Det er vanskelig å vite hva som vil fungere, så derfor må vi prøve oss frem. For å starte litt forsiktig kan vi velge en prøveordning der ikke lørdag og søndag er med, fordi de fleste innspillene har fokus på ukedagene.

På bakgrunn av forslag fra AKT og innspill fra grupper og privatpersoner, virker det som om en blanding av AKT Svipp Fleksibel og Fast på ukedagene kan være et sted å begynne som prøveordning for Farsund kommune:

AKT Svipp Fleksibel på formiddagen kl. 09.00-13.00

For boligområdene i Farsund, Vanse, Borhaug, Herad og Spind. Det vil tegnes opp en geografisk sone der kjøretøyet kan hente/bringe fra adresse til adresse innen et gitt tidsrom.

Hver ukedag for hele kommunen.

og

AKT Svipp Fast på ettermiddagen kl. 16.00-21.00

Faste ruter, med mulighet for avstikkere for å plukke opp folk som har bestilt skyss.

Hver ukedag for boligområdene i Farsund, Vanse og Borhaug.

Ruter i Herad og Spind 2 dager i uken med 2 tur/retur-tilbud begge dagene.

Grunnen til å velge en kombinasjon av tilbudene er at det er snakk om store avstander og korte tidsrom.

Økonomiske konsekvenser

Utgiftene er fra kr. 800.000,- til 1,7 millioner alt ettersom hvilket tilbud vi velger. Ved å ikke inkludere helgekjøring i prøveprosjektet, vil det ikke bli særlig økte utgifter ved å inkludere Herad og Spind. Det å velge kun noen dager i uken, slik som for eksempel Åmli og Åseral, gjør tilbudet rimeligere. Det samme vil antagelig gjelde hvis vi begrenser områdene tilbudet skal gjelde for. I forslag til vedtak er det lagt inn at ordningen skal gjelde mandag til fredag, dette medfører en utgift for kommunen på 1,4 mil pr år. Kommunedirektøren bes innarbeide det i forslag til budsjett 2025.

Konsekvenser for barn og unge

Enklere å komme seg avgårde til fritidstilbud når foreldre er opptatt/på jobb.

Konsekvenser for klima og miljø

Kollektivtransport gir mindre utslipp av klimagasser og slitasje på veinett.

Konsekvenser for folkehelse

Det blir enklere å delta i aktiviteter og komme seg til ulike tjenester uten egen bil. For å få folk til å delta er det lurt å sørge for at de kan komme seg frem og tilbake på en trygg måte.

Konklusjon

Kommunen går inn for foreslåtte prøveordning snarest mulig, gjerne fra våren 2025.