

## **Samfunnsøkonomisk analyse av AKT Svipp**

En kartlegging av gevinster knyttet til pilotprosjektet AKT Svipp.

SEBASTIAN BRENNE JOHANSEN

LARS MELHUUS GRAN

VEILEDER

Niels Frederik Garmann-Johnsen

**Universitetet i Agder, 2021**

Handelshøyskolen ved UiA

Institutt for økonomi

## Obligatorisk gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

1.	Vi erklærer herved at vår besvarelse er vårt eget arbeid, og at vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	Ja
2.	<b>Vi erklærer videre at denne besvarelsen:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.</li><li>• Ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.</li><li>• Ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.</li><li>• Har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.</li><li>• Ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.</li></ul>	Ja
3.	Vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å betrakte som fusk og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høyskoler i Norge, jf. Universitets- og høyskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§ 31.	Ja
4.	Vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert.	Ja
5.	Vi er kjent med at Universitetet i Agder vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høyskolens retningslinjer for behandling av saker om fusk.	Ja
6.	Vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider.	Ja
7.	Vi har i flertall blitt enige om at innsatsen innad i gruppen er merkbart forskjellig og ønsker dermed å vurderes individuelt. Ordinært vurderes alle deltakere i prosjektet samlet.	Nei

## Publiseringsavtale

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven. §2).

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller taushetsbelagt/konfidensiell vil ikke bli publisert.

Vi gir herved Universitetet i Agder en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:	Ja
Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?	Nei
Er oppgaven unntatt offentlighet?	Nei

# Innledning

## Forord

Denne masteroppgaven representerer avslutningen på studiet innen økonomi og administrasjon ved handelshøyskolen ved UiA. Arbeidet har foregått i det siste semesteret av det fem år lange studieløpet. Det er stor frihet knyttet til valg av tema, og i vårt tilfelle falt valget på en samfunnsøkonomisk analyse, som var et forslag fra vår veileder.

Vi har i løpet av studiet opparbeidet oss god økonomisk breddekunnskap om blant annet prosjekter, finans og samfunnsøkonomi. Dette har vært nyttig kunnskap å kunne ta med inn i arbeidet med denne oppgaven. Masteroppgaven har dermed gitt oss en god mulighet til å anvende kunnskapen vi har tatt til oss gjennom alle disse årene.

Gjennom arbeidet med oppgaven har vi vært i kontakt med flere som har kommet med verdifulle bidrag. Vi ønsker derfor å rette en stor takk til Kristiansand kommune, brukerne som tok seg tid til å fortelle om deres opplevelser, og ikke minst AKT med Thomas Ruud Jensen i spissen. Vi hadde ikke oppnådd samme resultat uten bidragene vi har fått fra vår veileder Niels Frederik Garmann-Johnsen, som har bistått oss gjennom ett type arbeid vi aldri har vært borti tidligere.

Kristiansand, juni 2021

Sebastian Brenne Johansen

Lars Melhuus Gran

## Sammendrag

I denne masteroppgaven er det gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av AKT Svipp, som er en ny samkjøringstjeneste fra Agder kollektivtrafikk (AKT). Vi har vurdert nytten til tiltaket opp mot kostnaden, og sammenlignet det med nullalternativet som representerer situasjonen der tiltaket ikke eksisterer. Innen samfunnsøkonomiske analyser stilles det strenge krav til kvaliteten ved prosessene rundt samfunnsprosjekter, som har gjort at staten har utarbeidet en veileder de krever man skal følge. Oppgaven tar dermed utgangspunkt i veilederen fra direktoratet for økonomistyring.

Innledningsvis vil vi introdusere tiltaket i dagens situasjon og problemstillingen rundt tiltaket. Underveis i oppgaven vil vi også anvende relevant metodikk og teori som blir benyttet for å besvare problemstillingen. I metodedelen vil valg av metodikk, datagrunnlag og litteratur bli presentert. Teoridelen vil inneholde teoriene som ble brukt for å utføre lønnsomhetsberegningene som er relevante for analysen. Deretter blir funnene presentert i analysedelen av oppgaven, som har blitt uthentet ved hjelp av en kostnads- og nytteanalyse.

Resultatene fra analysen viser at AKT Svipp kan ansees som et samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak gjennom gevinstene tjenesten produserer. Dette er basert på de forutsetningene og beregningene som har blitt benyttet i oppgaven. Det har blitt identifisert mulige økonomiske besparelser gjennom forskyvning av behovene for omsorgstjenester, optimalisering av kollektivtransporten og reduserte klimautslipp og trafikkskader. Besparelsene vil over ti år beregnes å ha en verdi på omtrent 8mill. kroner. Videre kan det forventes at AKT Svipp vil produsere gevinster som ikke kan prissettes, som omfatter økt livskvalitet, bærekraft og videreutvikling av kollektivtransporten.

Som konklusjon vil vi dermed anbefale beslutningstaker å videreføre AKT Svipp etter prøveperioden, ettersom vi i denne oppgaven vurderer tiltaket til å være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

## Innhold

Innledning.....	3
Forord.....	3
Sammendrag .....	4
Problemstilling.....	7
Om AKT Svipp.....	8
Innføring i prosjektet.....	8
Målgruppe.....	9
Dagens situasjon (nullalternativet) .....	10
Interessentanalyse .....	13
Metode .....	15
Den samfunnsvitenskapelige metoden.....	15
Forskningsdesign .....	15
Data til analysen.....	16
Litteraturanalyse og tidligere forskning.....	17
Forskningsprosess .....	19
Validitet.....	20
Ulemper ved metoden .....	21
Teori.....	22
Hva er samfunnsøkonomi? .....	22
Kost- Nytte analyse.....	23
Betalingsvillighet .....	26
Konsument- og samfunnsøkonomisk overskudd.....	26
Alternativkostnaden .....	27
Nåverdimetoden.....	27
Lønnsomhetskriteriet .....	28
Diskonteringsrente .....	28

Kalkulasjonsrente.....	29
Gevinstrealisering .....	29
Samfunnsøkonomisk analyse.....	33
Funn .....	33
Det sosiale perspektivet .....	33
Det samfunnsmessige perspektivet.....	38
Det økonomiske perspektivet.....	41
Det interne perspektivet.....	43
Læring -og utviklingsperspektivet.....	45
Analyse .....	47
Ikke-prissatte virkninger.....	47
Prissatte virkninger .....	51
Drøftelse.....	56
Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte virkninger.....	57
Usikkerhetsanalyse .....	60
Kartlegging av usikkerheter.....	60
Risikoreducerende aktiviteter.....	63
Fordelingsvirkninger.....	64
Gevinstrealiseringen .....	66
Konklusjon.....	69
Anbefaling til beslutningstaker.....	69
Anbefaling til videre forskning.....	70
Referanser .....	71
Vedlegg.....	76
Intervjuer.....	76
Refleksjonsnotat: Sebastian Brenne Johansen.....	85
Refleksjonsnotat: Lars Melhuus Gran .....	91

## Problemstilling

*Hvilke samfunnsgevinster får man ved å øke mobiliteten til eldre gjennom AKT Svipp?*

I denne masteroppgaven fokuserer vi på å identifisere og analysere gevinstene ved å innføre pilotprosjektet AKT Svipp i midtre Vågsbygd. Tjenestene skal gjøre det lettere for målgruppen å ta seg rundt i området, og derfor øke mobiliteten deres. Hvilke samfunnsgevinster som oppstår av denne mobilitets økningen vil identifiseres og analyseres, for å kunne konkludere om disse er verdt kostnaden av å drifte AKT Svipp. Dersom det viser seg at besparelsene gevinstene produserer for samfunnet er større enn kostnaden, vil man kunne konkludere om AKT Svipp er et samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak. Denne oppgaven vil derfor være et bidrag på veien til å belyse dette.

Vi vil kunne trekke inn flere fagområder i oppgaven i tillegg til det samfunnsøkonomiske, for å skape en større dybde i prosjektet. AKT Svipp er i seg selv et resultat av innovasjon gjennom digitalisering, ettersom teknologien er avgjørende for måten turene bestilles og systemene driftes. Velferdsteknologi er derfor en sentral del av AKT Svipp. Oppgaven vil også vise til deler av en gevinstrealisering fra prosjektteorien for å vise hvordan virkninger fra en slik tjeneste vil kunne bidra til å nå samfunns mål.

## Om AKT Svipp

### **Innføring i prosjektet**

I bydelen Vågsbygd i Kristiansand er det satt i gang et prøveprosjekt i regi av Agder Kollektivtrafikk (AKT). Tjenesten heter AKT Svipp, og skal forbedre transporttilbudet og reisemulighetene for personer med utfordringer knyttet til mobilitet, i hovedsak eldre. AKT Svipp tar i bruk minibusser som kjører brukerne fra dør til dør, innenfor et avgrenset området i midtre Vågsbygd. Reisene blir forhåndsbestilt, før minibussen plukker opp passasjerene til et avtalt tidspunkt, kjører til den oppgitte destinasjonen, før passasjerene igjen blir hentet og kjørt tilbake som oppgitt i bestillingen. AKT baserer tjenesten samkjøring av flere reiser samtidig for å øke effektiviteten (AKT, 2021a).

Tjenesten er nå satt i gang som et prøveprosjekt for å teste om dette er et tilbud som kan bidra til forbedret mobilitet, som igjen fører til bedre livskvalitet og andre gevinster, innenfor en forsvarlig kostnadsramme. AKT Svipp har fått innvilget finansiering for en prøveperiode på to år. I denne prøveperioden vil tjenesten være gratis for brukerne. I skrivende stund (april 2021) er det omtrent 350 brukere av AKT Svipp, mens den mulige brukermassen er på totalt 2000 personer i midtre Vågsbygd.

Det overordnede problemet AKT Svipp er satt til å løse er utfordringene rundt et lite tilgjengelig kollektivtilbud i området midtre Vågsbygd. Rutekartet i figur 1. viser hvordan bussruten er satt opp i området, som viser et stort område innenfor rute 12, uten tilgjengelig kollektivtransport. Det er innenfor dette området AKT Svipp hovedsakelig opererer. Rutebussen kjører langs ytterkanten av midtre Vågsbygd, som betyr at befolkningen må ta i bruk alternative reisemåter dersom de skal ta seg frem i selve området. For befolkningen som bor i midtre Vågsbygd vil det kunne være utfordrende å kunne benytte seg av kollektivtilbudet.





Figur 1. Linjenett i 2018. (AKT, Personlig kommunikasjon, 11. mars 2021).

## Målgruppe

Målgruppen som AKT Svipp ønsker å rette seg mot er i hovedsak eldre, som generelt er en gruppe med utfordringer knyttet til mobilitet. I dag kan AKT Svipp brukes av alle personer som har tilgang til honnørbillett, som man får fra fylte 67 år, og dem som får dette utdelt fra NAV (AKT, 2021a) (AKT, 2021b). Eldre er mer sårbare for trafikkulykker enn andre, og trenger derfor mer tilrettelegging for å kunne reise trygt (Statens vegvesen, 2019b). Dette henger sammen med eldres fysiske og psykiske begrensninger, som resulterer i større behov for hjelp til transport (Sagberg & Glad, 1999). Det har tidligere blitt forsket på hvordan eldres helse og livskvalitet knyttes til deres mobilitet. Ved flere tilfeller kan det vises til bedre fysisk og psykisk helse samt bedre livskvalitet ved å ha muligheten til å komme seg ut når en måtte ønske det. Det viser seg også at ønsket om tilgjengelig transport er like stort uavhengig av alder, selv om de eldre har et lavere aktivitetsnivå. Selv om denne målgruppen deltar mindre i arbeidslivet, har de fortsatt en plass i samfunnet og har sine personlige behov, og for å dekke disse er de avhengig av å kunne forflytte seg fra deres faste oppholdssted til de aktuelle destinasjonene (Nordbakke, Phillips, Skollerud & Milch, 2020, s. 3).

Det viser seg at mellom 30 og 60 prosent av de i aldersgruppene fra 80 år og oppover har problemer knyttet til bruk av kollektivtilbud (Nordbakke et al., 2020, s. 3). Slik bussrutenettet er satt opp i Vågsbygd, vil ikke bare avstanden til busstoppene være et problem, men også mulighetene en har til å ta seg rundt i området vil være begrenset. Personer med mobilitetsutfordringer vil derfor være avhengig av andre, gjerne mer fleksible, transportløsninger for å kunne ta seg rundt i dette området.

Eksempler på dette kan være personlig transport eller taxi. Utenom taxinæringen er det ingen private aktører i næringslivet som har interesse i samfunnsproblemet. Derfor kan det være nødvendig med en offentlig aktør for å kunne utbedre situasjonen.

Utfordringene knyttet til dette samfunnsproblemet vil i mindre grad være observerbart for dem som ikke er direkte eller indirekte påvirket. Konsekvensene vil først og fremst falle på de pårørende og deres støttespillere, i form av at de eldre vil kjenne på en begrenset frihet mens deres pårørende må øke sin bistand, slik brukerne har forklart i intervjuene. Dette vil igjen påvirke andre deler av samfunnet. Den begrensede evnen til å bevege seg fritt vil til slutt kunne bidra til behov for sykehjemsplass eller hjemmesykepleie, og i dette tilfelle vil problemet gå ut over samfunnet da det er begrenset med slike ytelser. Fra et samfunnsøkonomisk perspektiv vil det være hensiktsmessig å tilrettelegge for at eldre kan bo lenger i hjemmet, for å minske presset på sykehjemsplassene. Brukerne uttrykte i intervjuene et ønske om å forbli boende hjemme lengst mulig.

### **Dagens situasjon (nullalternativet)**

Nullalternativet er en beskrivelse av dagens situasjon og den fremtidige utviklingen dersom det ikke opprettes tiltak, og vil i utgangspunktet kunne fremstå som et alternativ hos beslutningstaker (DFØ 2018, s. 59). Det vil derfor også være viktig å ha en kjennskap til samfunnets utvikling for å kunne forstå alvorlighetsgraden av samfunnsproblemet. Gjennom en nullalternativanalyse vil man bedre kunne forstå hva som vil skje i nåtiden dersom tiltak ikke iverksettes, og hvilke utfordringer som vil kunne oppstå i fremtiden. Dette må baseres på faktagrunnlaget en har om dagens situasjon og om fremtidig utvikling, samt realistiske antagelser.

Dagens kollektivtilbud ble satt opp på en måte som ikke la til rette for å ta seg rundt i selve Vågsbygd. Eldre vil være avhengig av alternativer til kollektivtransport for å kunne ta seg rundt i området, noe som også vil begrense deres livskvalitet. Dette kan handle om nødvendig hjelp fra familie og venner, eller økonomisk krevende tjenester som taxi. Vågsbygd er et byområde som inneholder blant annet kjøpesenter, legesenter, trossamfunn og eldresenter, som er fasiliteter målgruppen har behov for å bruke. Problemet er at flere har utfordringer knyttet til å utnytte nærområdet, på grunn av vanskeligheter med transport og mobilitet (AKT, personlig kommunikasjon, 12. Mars 2021).

Fremover vil samfunnet bære preg av at befolkningen blir stadig eldre. Dette kan knyttes til naturlig fremgang i den medisinske utviklingen, samtidig som at det fødes færre barn sammenlignet med før. I en artikkel publisert av statistisk sentralbyrå (SSB) (Gleditsch, 2020) forventes det, i 2030, at det vil for første gang være flere eldre (65+ år) enn barn (0-19 år) i Norge. Dermed vil vi kunne forvente et større behov for lignende tjenester de neste årene. Samtidig vil det være usannsynlig at folkehelsen vil endre seg drastisk slik at behovene for hjelp endres. Vågsbygd er et relativt attraktivt område, med sentral beliggenhet. Det vil derfor være naturlig å tenke seg at Vågsbygd vil beholde en tilnærmet lik befolknings-sammensetning i fremtiden.

Det er også lite trolig at private aktører vil komme inn i markedet på en måte som vil løse problemet. Muligheten for innovasjon på dette området har vært til stede i lengre tid, og hovedproblemet rundt en kommersialisering av et lignende tilbud som AKT Svipp eller en tjeneste som skal kunne løse problemet er nok at den mulige inntjeningen er for lav til å kunne være levedyktig. Taxinæringen er det nærmeste alternativet, og vil mest sannsynlig holde samme posisjon i årene fremover.

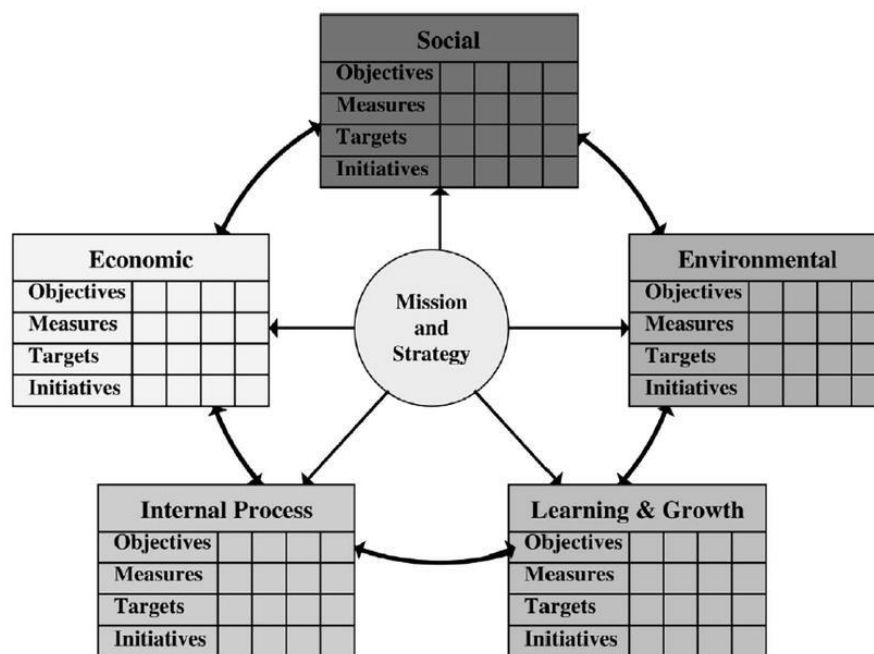
Dagens situasjon er at omtrent 2000 personer i midtre Vågsbygd har begrenset mobilitet, ettersom det ikke finnes tilrettelagte tilbud i deres nærområde. Nullalternativet vil i denne oppgaven være en situasjon hvor tiltaket (AKT Svipp) ikke eksisterer.

## **Samfunns mål**

Den ønskede tilstanden er at de eldre i Vågsbygd har mulighet til å reise hvor de måtte ønske i området, uten å kjenne på begrensninger knyttet til det transporttilbudet som er tilgjengelig. Med et optimalt transporttilbud vil ikke de eldres fysiske eller sosiale utfordringer lenger være et hinder for bevegelsesfrihet.

Mål kan deles inn i samfunns mål og effektmål, hvor effektmålet er det ønskede resultatet fra selve tiltaket, mens samfunns målet er det overordnede målet tiltakene skal bidra til å oppnå dersom effektmålene oppnås (DFØ, 2018, s. 59-60). Videre kan vi integrere aspekter fra balansert målstyring for å fremheve hva AKT Svipp kan bidra med, ut ifra de forskjellige dimensjonene.

Til dette ønsker vi å ta utgangspunkt i Kalender og Vayvay (2016) sin tolkning, som fokuserer på å ta i bruk en femte dimensjon, miljø og bærekraft. I tillegg til miljø og bærekraft, brukes den sosiale, økonomiske, læring og vekst, og den interne dimensjonen. Grunnen til at balansert målstyring benyttes i analysen er at det inneholder aspekter som på en god måte vil forklare hvilke mål og muligheter en tjeneste som AKT Svipp har i samfunnet. Ved å ta utgangspunkt i hver av de fem dimensjonene, vil vi enklere kunne belyse hvilke verdier AKT Svipp kan skape. For å visualisere den bærekraftige balanserte målstyringen, tar Kalender og Vayvay utgangspunkt i rammeverket til Rabbani, Zamani, Yazdani Chamzini og Zavadskas (2014). I dette rammeverket inneholder hver dimensjon «objectives» og «targets», og disse kan vi knytte opp mot henholdsvis samfunns mål og effektmål.



Figur 2. Rammeverk for bærekraftig balansert målstyring. Rabbani et al. (2014).

Samfunns målet som AKT Svipp skal være med på å løse er at eldre skal oppnå en forbedret livskvalitet. Dette skal skje gjennom bedre mobilitet og bevegelsesfrihet, som vil hjelpe dem til å opprettholde mer av deres selvstendighet. AKT har en hypotese om at dersom AKT Svipp kan gjøre det mulig for tre personer å bo hjemme i et år ekstra som følge av tjenesten, vil kostnadene være spart inn (AKT, personlig kommunikasjon, 12. Mars 2021). Ifølge en rapport fra KS i 2011 brukte den gjennomsnittlige kommunen 1,1 mill. kroner på sykehjemsplasser (Hjelmbrekke, Løyland, Møller & Vardheim, 2011).

Derfor vil AKT Svipp kunne ha en mulig høy verdi for samfunnet dersom det viser seg at ordningen er med på å bedre de eldres livskvalitet og selvstendighet, som kan føre til en reduksjon i omsorgskostnader. AKT Svipp vil også være med på å gjøre samfunnet mer bærekraftig, ved å bidra til flere av FNs bærekrafts mål.

Effektmålene som knyttes til AKT Svipp er mange, og kan lettere kategoriseres ut ifra hvilken dimensjon de vil knyttes opp mot i den balanserte målstyringen. Innenfor det sosiale perspektivet kan vi identifisere effektmål som blant annet å gjøre hverdagslivet til de eldre enklere, forbedre helsen deres, avlaste familie og venner med hjelpen de ellers må bistå med, utjevne kjønnsforskjeller og redusere sannsynligheten for trafikkulykker. Innenfor miljø er effektmålet å støtte opp om elbilnæringen, samtidig som elbussene vil erstatte bruk av personbil og dens utslipp. Effektmålene innenfor det interne perspektivet er at AKT Svipp skal gjøre det mulig å opprettholde dagens bussrute i Vågsbygd og at tjenesten vil skape nye verktøy for AKT (som f.eks bestillingsappen). I læring- og vekstperspektivet vil effektmålene være at AKT Svipp som pilot vil kunne bidra til å videreutvikle transportnæringen, både gjennom digitalisering, effektivisering av ressursbruk og bedre forståelse av behovene til brukermassen.

I arbeidet med mål og verdier vil det være relevant å trekke inn teorier knyttet til gevinstrealisering. Denne oppgaven vil kunne være et bidrag til en fremtidig gevinstrealiseringplan, og vil senere ta for seg den første delen av en slik prosess. Denne delen vil omhandle planleggingen av gevinstrealiseringen, hvor en forbereder tiltak for å kunne realisere gevinstene på en best mulig måte. Dette kan være viktig for at prosjektets gevinster skal kunne bidra til å nå samfunnsmålene som er satt.

## **Interessentanalyse**

Interessenter kan defineres som personer, grupper eller organisasjoner som kan påvirke eller bli påvirket av prosjektets gjennomføring eller resultater (Prosjektveiviseren, 2019b). Det vil derfor være nyttig å identifisere disse aktørene og gruppene for å bedre kunne forstå hvilken påvirkning AKT Svipp vil ha. Interessentanalysen vil legge grunnlaget for å kunne analysere hvilke virkninger AKT Svipp vil forårsake. Basert på Mantzana, Themistocleous, Irani & Morabito (2007) kan man dele inn interessentene i mottakere, tilbydere, støttespillere og kontrollere.

Mottakere vil være interessenter som personlig vil ha nytte av en tjeneste som AKT Svipp. Dette vil være målgruppen i seg selv, de eldre og funksjonshemmede, og deres støttespillere som nær familie og venner som måtte bli påvirket av tjenesten. Disse interessentene er svært sentrale for tjenesten AKT Svipp, ettersom det er hovedsakelig deres problemer AKT Svipp skal løse. Derfor er informasjonen som vil kunne tilføres fra denne gruppen være svært nyttig for å kunne optimalisere tjenesten.

Tilbydere er involvert i å produsere tjenesten. I fremtiden er det mulig å kunne ha flere aktører som kan tilby lignende tjenester, men i dag er AKT den eneste tilbyderen av slike samkjøringstjenester i området. AKT benytter sjåfører og busser som leveres av Boreal, i tillegg til at Panteon står ansvarlig for systemene. Disse vil derfor også regnes som interessenter.

Kontrollere vil være involvert grunnet samfunnsmessige og finansielle årsaker. Disse har gjerne en tilknytning gjennom AKT. Dette vil være offentlige institusjoner og etater, kommunen, forsikringsselskaper ol. Eksempelvis vil nødetatene være tilknyttet i form av flere/færre trafikkulykker knyttet til eldre i trafikken, mens staten vil stå for en betydelig del av finansieringen.

Støttespillere vil ikke være direkte involvert i AKT Svipp, men vil på en indirekte måte ta del i nytten. Dette vil gjelde mange aktører i midtre Vågsbygd, som vil kunne dra nytte av den økte sosiale aktiviteten fra brukerne. Dette kan gjelde aktivitetsgrupper, trossamfunn eller andre deler av samfunnet vårt, og spesielt næringslivet i området.

Det vil også finnes en gruppe interessenter som vil kunne påvirkes negativt av AKT Svipp. Dette kan være konkurrerende tjenester og alternative finansieringsobjekter som vil oppnå redusert oppmerksomhet grunnet AKT Svipp. Det vil være naturlig å se for seg at taxitjenester vil bli mindre aktuelt for målgruppen, samtidig som finansieringen av AKT Svipp vil kunne føre til at andre prosjekter og tjenester blir nedprioritert.

# Metode

## **Den samfunnsvitenskapelige metoden**

De samfunnsvitenskapelige metodene blir delt inn i kvantitative og kvalitative data. Kvantitative data er målbare, det vil si at de er uttrykt ved tall, det kan være i naturlige tallstørrelser, eller så kan tall være uttrykk for ord. Det vil si at tallet representerer et svaralternativ (Jacobsen, 2000, s 34). Kvantitative data samles som regel inn ved hjelp av spørreundersøkelser, hvor målet er innsamling av større mengder. Vår metode vil benytte seg av en kvalitativ tilnærming. Den kvalitative metoden anvender derimot ofte dokumentanalyser og intervjuer hvor subjektene har ekspertise på området, som gjør dataen mindre, men av en høyere kvalitet. Det innsnevrer graden av ny informasjon, men fokuserer til gjengjeld i mye større grad på dybden av på den allerede eksisterende kunnskapen (Hellevik, 2009).

I denne oppgaven vil vi benytte oss av en kvalitativ tilnærming. Ved å intervju representanter fra AKT, Kristiansand kommune og brukere av tjenesten vil vi ha gode kilder til å undersøke og forstå hvordan utviklingen av pilotprosjektet har foregått og hva AKT sine fremtidige planer vil være. Deres informasjon vil danne grunnlaget for drøftelsen om hvilken effekt prosjektet kan forvente å ha og kostnadene knyttet til dette. Oppgavens metode kunne også blitt definert som en metodetriangulering, hvor en benytter seg av både kvalitative og kvantitative forskningsteknikker (Johannessen & Tufte, 2002, s.83). Dette fordi den samfunnsøkonomiske analysen baserer seg på både prissatte virkninger som presenteres gjennom tallverdier, og ikke-prissatte virkninger som presenteres med ord. Likevel ligger hovedfokuset på en kvalitativ konklusjon, og det vil derfor være hensiktsmessig å forholde seg til kvalitative forskningsteknikker.

## **Forskningsdesign**

I dette studiet ønsker vi å undersøke og forstå hvilke gevinster samfunnet vil kunne oppnå ved å innføre en tjeneste som AKT Svipp. Derfor vil oppgaven gjennomføres som en case-studie med et intensivt forskningsdesign.

En case-studie er en empirisk undersøkelse hvor en studerer et aktuelt fenomen i en realistisk kontekst, spesielt når grensen mellom fenomenet og konteksten ikke er klar (Yin, 1994, s. 13). I casestudier vil man fokusere på færre enheter, og ofte bare én. Hovedmålet er å tilegne seg en dypere forståelse om det aktuelle studieobjektet eller en hendelse. Casestudier vil derfor ikke teste teorier og hypoteser eller generalisere funn. For å kunne generalisere funn må det finnes like tjenester med svært identisk demografi og geografi, (Jacobsen, 2010, s. 61-63). I vår studie har vi ikke mål om å generalisere funn relatert til AKT Svipp, siden en lik tjeneste foreløpig ikke foreligger med samme forutsetninger.

Med et intensivt forskningsdesign menes at studien forsøker å skape forståelse om noe en har lite kunnskap om. Dette kan enten være gjennom et fenomen eller et spesielt tilfelle. Studier med intensiv design bruker oftest få enheter. Hovedmålet med dette designet er å få frem flere nyanser og skape en helhetlig forståelse (Jacobsen, 2010, s. 55-57).

## **Data til analysen**

Det har blitt innhentet noe ny data for denne analysen da det ikke eksisterte nok tilfredsstillende sekundærdata tidligere. Det var hensiktsmessige å hente inn data fra målgruppen og de med ekspertkunnskap om temaet siden datagrunnlaget var såpass begrenset.

### *Intervjuer:*

Til oppgaven er det blitt samlet inn primærdata gjennom intervjuer med representanter fra Kristiansand Kommune og AKT, samt et par brukere av AKT Svipp.

Dette er gjort for å styrke forståelsen for samfunnsproblemet, belyse utfordringer og legge frem hvilke styrker AKT Svipp har som bør utnyttes. Derfor har det vært relevant å snakke med personer med tett tilknytning til prosjektet, samt dem som skal ta i bruk gevinstene.

### *Tallverdier:*

Det har blitt innhentet tall fra AKT, som har blitt benyttet i beregningene. De har oppgitt hvilke tall de har fått fra tjenesten, noe som gjør at det festes stor tiltro til at disse er pålitelige.

Tallverdiene som har blitt hentet inn har i hovedsak gått på kostnadene prosjektet påfører samfunnet, antall brukere og bruk av tjenesten.



Gitt at tjenesten er relativt ny, var datagrunnlaget også noe begrenset ved at de ikke hadde opparbeidet seg et stort nok datagrunnlag. Der det manglet tallverdier fra AKT har vi benyttet sekundærdata fra andre kilder som Statistisk sentralbyrå, Helsedirektoratet ol.

## **Litteraturlanalyse og tidligere forskning**

Litteraturlanalyse er i hovedsak benyttet for teoridelen av oppgaven, da denne kommer fra sekundærkilder. I henhold til (Jesson, 2011, s. 23) er det problemstillingen som legger føringer for hvilke teorier det er nødvendig å innhente for studien, noe som gjorde at vi hadde behov for ett svært avgrenset problemområde for å unngå å gjøre litteraturstudiet for omfattende. På forhånd hadde vi svært begrenset kunnskap om temaet, som gjorde at vi trengte solide kilder for å validere oppgaven. Grunnlaget for oppgaven er bygget på veilederen fra Direktoratet for økonomistyring (DFØ), som gir føringer for samfunnsøkonomiske analyser.

### *DFØs veileder for samfunnsøkonomiske analyser*

Veilederen for samfunnsøkonomiske analyser utarbeidet av DFØ står sentralt i denne oppgaven. Denne veilederen har blitt brukt som en tilnærmet mal for arbeidet som trengs for en samfunnsøkonomisk analyse. Den er beskrevet som en sektorovergripende veileder, med en praktisk tilnærming. Det betyr at den ikke skal ansees som noen form for lærebok, og er laget for å kunne brukes i alle sektorer. Den er utarbeidet i 2018, og har dermed erstattet den tidligere veilederen fra 2014 (DFØ, 2018, s.7).

Målet med veilederen er at den skal gi mer kunnskap om samfunnsøkonomiske analyser, og gjøre det lettere for dem som skal gjennomføre slike analyser (DFØ, 2018, s.7).

Resultatet av en slik analyse vil være et bedre beslutningsgrunnlag for beslutningstakerne. Prosessene i en slik analyse fordeles på åtte arbeidsfaser, før en eventuell beslutning.



Figur 3. Flyttdiagram for gjennomføring av en samfunnsøkonomisk analyse og en forenklet analyse. (DFØ, 2018, s. 17).

Arbeidsfasene er ment for å sette de forskjellige delene av analysen i system. Dette er en nyttig måte å få oversikt over arbeidet, mens det vil i praksis være naturlig å gå frem og tilbake mellom fasene underveis. Veilederen har også flere underpunkter til hver av arbeidsfasene, som hjelper til med å gi mer innsikt i hva en samfunnsøkonomisk analyse krever og bør inneholde. I dette tilfellet har vi kunnet bruke veilederen i store deler av arbeidet, med noen tilpasninger. Dette har for eksempel vært i de to første fasene, der man jobber for å beskrive samfunnsproblemet og målene, samt identifisere tiltak. AKT Svipp i seg selv er et tiltak, og det har derfor ikke vært nødvendig å identifisere flere alternativer ettersom det er dette tiltaket vi vil fremheve som en løsning på de aktuelle samfunnsproblemene.

Vi har valgt å se på veilederen som tredelt, med en innledning, analyse og konklusjon. Til innledningsfasen bruker vi arbeidsfase 1 og 2, for å forklare hva AKT Svipp er og hvilke samfunns mål tiltaket skal løse. I analysen benytter vi arbeidsfase 3, 4 og 5 for å identifisere og drøfte funnene samt prøve å verdivurdere dem. I tillegg knytter vi arbeidsfase 6 og 7 opp til analysen, som omhandler henholdsvis usikkerhetsanalysen og fordelingsvirkninger.

I konklusjonen legger vi frem en anbefaling til beslutningstaker og eventuell videre forskning, som bygger på arbeidsfase 8.

## *Helseeffekter av Ruter aldersvennlige transport*

I Oslo har det også nylig blitt satt i gang et lignende tilbud som AKT Svipp. De har valgt å kalle tjenesten Ruter aldersvennlig transport (RAT), og fungerer på samme måte som AKT Svipp hvor innehavere av honnørkort har mulighet til å bestille dør-til-dør transport med en minibuss. Transportøkonomisk institutt har derfor gjennomført en studie hvor de kartla helseeffektene og virkningene på de kommunale helse- og omsorgstjenestene (Nordbakke et al., 2020, s.1).

Funnene i denne rapporten er at brukerne har større problemer med å ta i bruk det ordinære kollektivtilbudet og at dem som bruker tjenesten har flere fysiske utfordringer knyttet til mobilitet enn dem som ikke bruker tjenesten. En gjennomgang av funnene fra dette tiltaket viser at brukerne oppgir at det fører til en bedring av deres livskvalitet. Blant annet gjennom at de blir mer selvstendige, får mer aktive og sosiale liv, og føler større trygghet sammenlignet med bruken av ordinær kollektivtransport (Nordbakke et al., 2020, s. 1). Studiet fra (Nordbakke et al., 2020) har dermed flere likheter med dette studiet.

De største forskjellene mellom de to tjenestene er det geografiske og demografiske, at AKT Svipp er mer konsentrert på et mindre område med færre mulige brukere. Studiene skiller seg også fra hverandre gjennom hvilke problemstillinger de skal løse, hvor studiet (Nordbakke et al., 2020) har en mer kvalitativ og generell tilnærming til virkningene, mens dette studiet har en mer samfunnsøkonomisk tilnærming hvor virkningene blir verdsatt så langt det lar seg gjøre.

### **Forskningsprosess**

Denne oversikten viser de ulike fasene av studiet, for å kunne løse forskningsproblemet. Dette er basert på modellen fra (Lund, 2002).

#### 1. Utarbeide forskningsproblemet

Gjennom utarbeidelsen av forskningsproblemet var det nødvendig å undersøke hvilket samfunnsproblem AKT Svipp var ment å løse, og hvordan det skulle løses. I denne prosessen er det nødvendig å sette seg inn i hva tiltaket går ut på, og hvem interessentene er.

## 2. Etablere et forskningsdesign

Videre er det nødvendig å etablere et passende forskningsdesign. Her kom vi frem til at det ville være mest passende å føre studiet i en kvalitativ retning, hvor intervjuer med interessenter og innsamling av sekundærdata ville gi det beste resultatet for å kunne løse forskningsproblemet. Veilederen i samfunnsøkonomiske analyser ble også et hjelpemiddel for å kunne forstå de prosessene som kreves for å komme frem til en konklusjon.

## 3. Studere teori

For å kunne danne en teoretisk ramme rundt oppgaven var det viktig å studere hvilke teorier som ville være relevante å bruke til analysen og ellers i studiet. Dette har blitt gjort gjennom å studere rapporter som har vært relevant for funnene, og teori knyttet til de samfunnsøkonomiske verdivurderingene i analysen.

## 4. Funn, analyse og drøftelse

I hoveddelen av oppgaven har vi identifisert funnene som kan knyttes til tiltaket, analysert verdien av disse og drøftet dem ut ifra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Dette arbeidet skal reflektere hvilke resultater tiltaket vil produsere, basert på de forutsetningene vi har tatt og teorien vi har studert.

## 5. Konklusjon

Til slutt vil vi avslutte med en konklusjon basert på verdivurderingene og drøftelsene fra analysen, som vil kunne bidra til å danne et bedre beslutningsgrunnlag for interessentene. Vi vil også komme med en anbefaling til videre forskning, for å styrke beslutningsgrunnlaget ytterligere i fremtiden.

### **Validitet**

For at datamaterialet skal kunne benyttes må vi avgjøre i hvilken grad det kan sies å være pålitelig, herunder reliabilitet. Reliabiliteten til en målemetode viser til graden av repeterte målinger som gir sammenfallende resultater. (Laake, Olsen, & Benestad, 2008, s. 42).

Reliabilitet forteller om påliteligheten til ett tallmaterialet. Reliabilitet kan defineres som samsvaret mellom de ulike innsamlingene av data om samme fenomen basert på samme undersøkelsesopplegg (Grønmo, 2015, s. 222).

Validitet måler hvorvidt den innsamlede dataen forklarer temaet man ønsker å utdype. Et tallmateriale har liten verdi for undersøkelsen hvis det ikke kan gi svar på spørsmålene (Taherdoost & Hamed, 2016, s. 3). Altså handler validitet om informasjonen fra datainnsamlingen kan benyttes til å besvare problemstillingen. Man skiller mellom intern og ekstern gyldighet innen validitet. Intern gyldighet omhandler grunnlaget for å ha dekning for de konklusjonene man tar. Den eksterne forteller om funnene kan bli generalisert i undersøkelser gitt andre situasjoner (Jacobsen, 2015, s. 17).

I denne oppgaven kommer deler av materialet direkte fra AKT. Det vil være overveiende sannsynlig at disse tallene er pålitelige så det vil være grunnlag for å si at disse tallene har en god reliabilitet.

### **Ulemper ved metoden**

Intervjuobjektene for denne oppgaven kan ha noe redusert representativitet, grunnet få og homogene individer i utvalgsmengden. Et tiltak vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt hvis hele samfunnet vil være villige til å betale minst det tiltaket koster (AKT, 2018, s. 116). I dette tilfellet er det samlet inn data fra individer som stiller seg svært positivt til tiltaket, trolig mer positive enn hva samfunnet samlet er. Dette er fordi studiet fokuserer først og fremst på hvilke gevinster tiltaket vil produsere, sammenlignet med nullalternativet. Antallet intervjuobjekter kunne også vært større for å gjøre det mer representativt. Dette har imidlertid vært utfordrende grunnet Covid-19 situasjonen. Subjektive meninger vil være en utfordring for dette studiet, både knyttet til intervjuobjektene og vurderingen av de ikke-prissatte virkningene.

Det er anvendt sekundærdata i funnene og til analysene, som gir en usikkerhet rundt overførbarheten til dette studiet. Det har ikke vært mulig å samle inn nok primærdata til å basere analysen kun på dette, ettersom dette ville vært svært omfattende og tidsrammen til denne oppgaven er begrenset.

# Teori

## **Hva er samfunnsøkonomi?**

«Hvordan skal samfunnet forvalte de tilgjengelige ressursene på en mest mulig fornuftig måte?»  
(Lysestøl & Meland, 2012, s. 13)

Begrepet økonomi har sin opprinnelse fra oldtidens Hellas og ordet oikos, som direkte oversatt betyr å forvalte husholdningens ressurser. Med ressurser kan vi mene naturressurser, menneskelige ressurser i form av arbeidskraft eller andre menneskeskaptede produksjonsmidler. Alle disse ressursene brukes til å skape verdier, og ettersom det oftest er flere alternativer til hva slags verdiskapning ressursene skal benyttes til, vil det kreve god ressursforvaltning for å kunne utnytte ressursene best mulig. I et slikt tilfellet har vi et økonomisk problem. Det overordnede målet med verdiskapning er å tilfredsstille våre behov, ikke hva vi skal tjene på det, men heller hva det skal tjene til (Lysestøl & Meland, 2012, s. 13-14).

I samfunnsøkonomisk teori skiller vi mellom mikroøkonomi og makroøkonomi. I mikroøkonomisk teori tar man utgangspunkt i de individuelle subjektene adferd. Dette kan både være enkeltpersoner eller organisasjoner, og det er den enkeltes beslutninger knyttet til ressursforvaltning som utgjør mikroøkonomien i det samfunnsøkonomiske bildet. I mikroøkonomi er målet å fremme faktorene som påvirker individenes valg av produksjon, etterspørsel og arbeidskraft. Makroøkonomi handler om samfunnet i et helhetlig perspektiv, hvor den overordnede økonomiske utviklingen analyseres og tallfestes. Gjennom makroøkonomi ønsker man å kunne analysere blant annet velstandsnivå, sysselsetting, import og eksport, samt andre faktorer som har betydning for politiske beslutninger forståelse for økonomiske problemer (Lysestøl & Meland, 2012, s. 14).

## Kost- Nytte analyse

For å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse av offentlige prosjekter anbefaler DFØ at man anvender en kost- nytteanalyse (KNA). Dette er en lønnsomhetsanalyse hvor alle ulemper og fordeler blir oppgitt i tall så langt det er gjennomførbart. Dette vil gi en samlet sum hvor man måler om virkningene ved et tiltak til sammen er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Dette fører til at en KNA analyse vil gi svar på hvilken betalingsvilje som kreves for å gjennomføre et tiltak. I en KNA differensieres det mellom de prissatte virkningene og de ikke-prissatte virkningene. Vurderingene av de ikke-prissatte virkningene tar utgangspunkt i metodikk fra DFØ, siden disse av ulike grunner ikke kan omregnes til kroner. Ved gjennomføring av en KNA må de prissatte virkningene fra ett tiltak bli omregnet til dagens verdi i kroner og øre. DFØ anbefaler at alle fremtidige prissatte virkninger blir neddiskontert med en rente for å finne dagens verdi av virkningene, som blir vist under. Kostnadene i prosjektet blir satt opp mot alternativkostnaden, altså at det beste man alternativt kunne fått for samme kost som prosjektet. Ved å legge sammen den totale nytten av alle de prissatte og ikkeprissatte virkningene, vil vi finne netto nytte av tiltaket. Dersom denne summen er positiv, vil vi kunne konkludere med at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt (DFØ, 2018, s. 226).

Et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt så lenge nytten er høyere enn kostnaden, selv om nytten kun er fokusert på noen deler av befolkningen. Det vil si at grupper kan tape på tiltaket, så lenge den sammenlagte nytten for hele samfunnet er høyere. På grunn av dette er det ikke alltid tilfelle at samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak, er ønsket av alle interessentene. De som ender opp med å tape på et tiltak kan motsette seg tiltaket til tross for at det gagnar resten av befolkningen (DFØ, 2018, s. 227).

For de virkningene som ikke lar seg omsette til kroner og øre er det nødvendig å ta i bruk andre metoder for å verdsette og måle virkningen. I henhold til rundskriv R-109/2014 fra Finansdepartementet, skal ikke-prissatte virkninger presenteres «slik at det gir beslutningstaker grunnlag for å ta hensyn til dem i vurderingen av de ulike tiltakene» (DFØ, 2018, s. 111).

Oppgaven baserer seg på en kvalitativ metode, som er grunnlaget for at vi benytter oss av plussminusmetoden for å vurdere de ikke-prissatte virkningene. Pluss-minusmetoden er utformet for å kunne gi et innblikk i sidene som har en positiv eller negativ innvirkning på kultur, naturmiljø, biologisk mangfold eller andre typer miljøvirkninger. De forskjellige virkningene vurderes etter betydning og omfang, som til sammen blir en virkning av tiltaket.

Virkningen er endringen av tiltaket sammenlignet med nullalternativet, som da ville vært om AKT Svipp ikke lenger har eller hadde eksistert. Det blir anvendt en nipunkts skala, fra meget stor negativ virkning til nøytral og videre til meget stor positiv virkning, ut ifra hvilken påvirkning AKT Svipp har (DFØ, 2018).

++++ Meget stor positiv virkning

+++ Stor positiv virkning

++ Middels positiv virkning

+ Liten positiv virkning

0 Nøytral virkning

- Liten negativ virkning

-- Middels negativ virkning

--- Stor negativ virkning

---- Meget stor negativ virkning

Betydning \ Omfang	Liten	Middels	Stor
Stort positivt	+ / ++	++ / +++	+++ / +++++
Middels positivt	0 / +	++	++ / +++
Lite positivt	0	0 / +	+ / ++
Intet	0	0	0
Lite negativt	0	0 / -	- / --
Middels negativt	0 / -	--	-- / ---
Stort negativt	- / --	-- / ---	--- / ----

Figur 4. Konsekvensmatrise. (DFØ, 2018, s. 112).



Ved å tilegne virkningene en grad av betydning og omfang, vil vi få en konsekvens uttrykt gjennom en sammensetning av +, - og 0. For eksempel vil en konsekvens uttrykt som «++/+++» bety 2-3 plusser. Omfangsgraden av virkningen tilegnes basert på hvilken forskjell AKT Svipp utgjør, mens betydningen beskriver hvilken nytte samfunnet har av virkningen (DFØ, 2018, s.131). Det vil være viktig å ha en objektiv innstilling når disse ikke-prissatte virkningene skal vurderes. Denne vurderingen vil være basert på den kunnskapen og de forutsetningene vi sitter med, og det vil derfor kunne tas mer korrekte verdivurderinger dersom forutsetningene endrer seg eller kunnskapen blir bedre.

Ikke-prissatte virkninger er forhold som er med på å påvirke prosjektet, men som ikke kan kvantifiseres på en forsvarlig måte (DFØ, 2018, s. 153). I stedet for å anslå en tallmessig verdi plasseres tiltaket på en skala, fra lav betydning til høy betydning. Det krever nøye analyse av datamateriale og god fagkunnskap for å anslå tiltakets betydning riktig (DFØ, 2018, s. 141).

Videre vurderes tiltakets omfang, hvilke virkninger tiltaket vil få for det aktuelle området. Hvor stort omfang et tiltak antas å få må vurderes opp mot områdets betydning i dag. Også her plasseres tiltaket på en skala fra lite omfang til stort omfang. Det er viktig at det utarbeides gode kriterier for at tiltakets omfang skal bli plassert under riktig kategori på skalaen. Blant annet er det naturlig å gi irreversible inngrep i området større omfang enn et tiltak som er reversibelt (DFØ, 2018, s. 143).

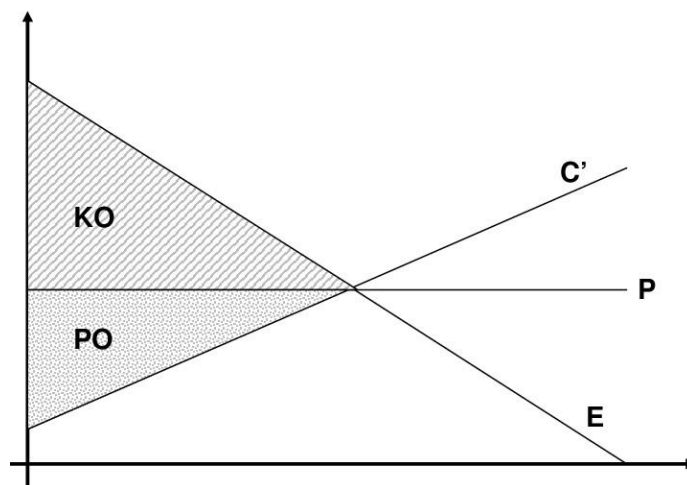
Til slutt foretas en konsekvensutredning ved å se på områdets betydning og tiltakets omfang. For å finne virkningen av tiltaket sammenstilles de prissatte og ikke-prissatte for så å sammenlignes med nullalternativet (DFØ, 2018, s. 131). Ved sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte virkningene tar hensyn til kravet om etterprøvbarehet og lettfattelig formidling. Grunnlaget for sammenstillingen skal være dokumentert så det er mulig for andre å komme fram til det samme resultatet basert på informasjonen i rapporten. (DFØ, 2018, s. 131).

## Betalingsvillighet

Betalingsvillighet står for det en konsument vil være villig til å gi for et gode, gitt den nytten godet vil tilføre konsumenten (Ringstad, 1993, s. 54). Det vil ikke alltid være mulig å finne den faktiske betalingsvilligheten fordi konsument vanligvis ikke betaler fullt ut det de er villig til for et gode, men heller en gitt fast pris satt av markedet. Dette leder videre til at konsumenten får et overskudd (Andresen, 2014).

## Konsument- og samfunnsøkonomisk overskudd

Samfunnsøkonomisk overskudd defineres som summen av produsent- og konsumentoverskuddet. Totalt samfunnsøkonomisk overskudd:  $SO = KO + PO$ . Konsumentoverskuddet er differansen mellom betalingsvilligheten til en konsument for et gode og den gitte prisen for dette godet. Dermed får en konsument et overskudd hvis de betaler mindre enn betalingsvilligheten deres for dette godet. Produsentoverskuddet er det motsatte, altså differansen mellom betalingen produsentene totalt mottar for godene de produserer og det konsumentene totalt er villig til å betale (McConnell, Brue & Flynn, 2009, s. 197).



Figur 5. Produsent- og konsumentoverskudd. (Grøvdal & Hjelle, 1998, s. 75)

## Alternativkostnaden

Alternativkostnaden er differansen mellom den beste bruken av ressursene og det alternativet man benytter seg av. Altså den kostnaden man pådrar seg ved å ikke velge den mest effektive bruken av ressursene. Ett av hovedprinsippene ved verdsettingen i en samfunnsøkonomisk analyse er at nyttevirkningene settes lik betalingsvilligheten til befolkningen, mens kostnadsvirkningene skal være lik den verdien disse ressursene har ved beste alternative anvendelse, som er alternativkostnaden. Alternativkostnaden måles i kroner, og man anvender betalingsvillighet for å beregne kostnaden (DFØ, 2018, s. 41).

## Nåverdimetoden

Nåverdimetoden er en beregningsmetode hvor det er mulig å sammenligne nytte- og kostnadsvirkninger. De anslåtte virkningene neddiskonteres til det samme tidspunktet ved å benytte en kalkulasjonsrente som beskrevet over. Bruk av kalkulasjonsrenten vil reflektere at den framtidige nytten og kostnaden ikke blir verdsatt som de samme nytte- og kostnadene hadde hatt i dag (DFØ, 2018, s. 123). Formelen i figur 6. blir benyttet for å finne netto nåverdi (NNV).

**FORMEL FOR BEREGNING AV NETTO NÅVERDI**

Formelen for beregning av netto nåverdi (NNV) er gitt ved følgende uttrykk:

$$NNV = U_0 + \frac{U_1}{(1+k)} + \frac{U_1}{(1+k)^2} + \frac{U_1}{(1+k)^3} + \dots + \frac{U_1}{(1+k)^n}$$

$U_0$  er en nyttevirkning eller en kostnadsvirkning som påløper i år 0 (for eksempel en investeringskostnad, som må legges inn med et negativt fortegn).

$U_1$  til  $U_n$  er netto nytte (det vil si nytte fratrukket kostnader) i år 1 til n.

$k$  er kalkulasjonsrenten.

$\frac{1}{(1+k)}$  er diskonteringsfaktoren.

$n$  er antall år tiltaket varer, det vil si analyseperioden.

Merk at kalkulasjonsrenten er en annen størrelse enn diskonteringsfaktoren.

Figur 6. Beregning av netto nåverdi. (DFØ, 2018, s. 122)

Hvis alle de relevante kostnads- og nytteselementene er verdsatt og netto nåverdi er positiv, er tiltaket samfunnsøkonomisk lønnsomt (Magnussen og Ibenholt, 2013).

Nåverdien vil være kroneverdien per i dag av den totale kostnads- og nytteeffekten som vil påløpe i tidsperiodene. Når netto nåverdi blir beregnet av ett tiltak, vil de framtidige effektene bli diskontert med en positiv diskonteringsrate. Konsekvensen av dette blir at virkninger framover i tid teller mindre jo lengre fram de inntreffer (Sander, 2017)

### **Lønnsomhetskriteriet**

I en samfunnsøkonomisk analyse skal man utrede om lønnsomheten til et tiltak er god nok for samfunnet. Dermed vil begrepene netto nytte og netto nåverdi være sentrale. Disse uttrykkene beskriver lønnsomheten tiltaket har for samfunnet i dag. Netto nytte beskriver nyttevirkingen fratrukket kostnaden. Altså vil netto nytte anvendes for å vise hva ett tiltak totalt tilfører samfunnet over tid. Netto nåverdi beskriver dagens verdi av fremtidige virkninger. Kostnader og nytte, dermed netto nåverdi, måles som endringer i forhold til det som er nullalternativet. Kriteriet for at tiltaket skal ses på som lønnsomt er at netto nytte er større eller lik null. Hvis netto nytte av tiltaket er negativt, vil tiltaket i sin helhet være ulønnsomt for samfunnet. Avkastningen til tiltaket vil være lavere enn kalkulasjonsrenten. Netto nåverdi viser hva samfunnet får igjen for investeringen i tiltaket. Dersom et tiltak ikke blir analysert godt nok for beslutningstaker risikerer man investeringer i tiltak som ikke er lønnsomme for samfunnet (DFØ, 2018, s. 225).

### **Diskonteringsrente**

I kostnads- og nytteanalyser av et investeringsprosjekt er det behov for å sammenstille virkninger som inntreffer over en lengre tidsperiode. Metoden som blir benyttet er ved å diskontere de fremtidige verdiene til nåverdier der diskonteringsrenten er gitt ved avkastningskravet til investeringen. Avkastningskravet må da reflektere den avkastningen som kapitalen, som bindes i investeringen, kunne oppnådd ved den beste alternative anvendelsen (DFØ, 2018, s. 127).

Der hvor diskonteringsrentene differensieres for å avspeile risiko ved forskjellige prosjekter er det bare prosjektets systematiske risiko som er relevant, ikke den usystematiske. De andre usystematiske risikokomponenter kan i prinsippet diversifiseres bort. De skal derfor ikke avspeiles i diskonteringsrenten.

Den systematiske risikoen vil avhenge av samvariasjonen mellom inntektsstrømmene i prosjektet og den totale formuen. Inntekter som kommer i perioder der den totale formuen er høy vil ha mindre verdi enn de inntektene som kommer i perioder hvor den totale formuen er lav. Det vil være omvendt for kostnadskomponenter (Andersen & Skjeret, 2003).

## **Kalkulasjonsrente**

Renten som blir benyttet i diskonteringen kalles kalkulasjonsrenten. Denne renten avgjør hvor stor nåverdien på ett tiltak blir. Renten har en stor innvirkning på nåverdien og blir dermed satt av samferdselsdepartementet gjennom deres retningslinjer. I henhold til DFØ vil denne bli satt til 4%, som er det de anbefaler for tiltak av denne typen (DFØ, 2018, s. 127).

Renten består av en risikofri rente på 2,5% og et ekstra tillegg på 1,5% som skal ivareta den systematiske risikoen. For å finne nåverdien til et tiltak vil den neddiskonterte nytten og kostnaden summeres i sammenligningsåret (DFØ, 2018, s. 128).

Ovenfor ble det konstatert at kalkulasjonsrenten skulle være på 4% for norske prosjekter. Av disse så var 1,5% begrunnet i den systematiske risikoen. Usikkerhet ved et tiltak kan bli delt opp i systematisk og usystematisk risiko. Den usystematiske er risikoen som avhenger av forhold som er tiltaksspesifikke. Systematisk risiko menes risikoen for i hvor stor grad det anses at gevinstene av tiltaket er følsom for svingninger i marginalnyten av konsum. Det blir anbefalt at alle tiltak har en kalkulasjonsrente som gjenspeiler den systematiske risikoen som er grunnen til at den settes til 1,5% (DFØ, 2018, s. 121).

## **Gevinstrealisering**

«Gevinstrealisering er en prosess der man planlegger, organiserer og henter ut forventede og eventuelt ikke-forventede gevinster av et prosjekt» (DFØ, 2014, s. 4). Dette er et ledelsesprodukt, som brukes både før prosjektets oppstart, underveis, og i prosjektets slutfase. Det er viktig at gevinstrealiseringsplanen brukes gjennom hele prosessen, for å hele tiden holde de mulige gevinstene oppdaterte, og hvordan de skal realiseres og utnyttes.

Det er linjeorganisasjonen som følger opp prosjektet og som skal eie gevinsten som har hovedansvaret for gevinstrealiseringen (Prosjektveiviseren, 2019a).

Gevinstrealisering som fagområdet er relativt nytt, med bakgrunn fra IKT-sektoren. Den ble lansert som et bindeledd mellom hvordan man arbeidet med IKT-investeringer og tilhørende samfunnsøkonomiske analyser.

Hvor drivkraften bak tankesettet var at de identifiserte målene ikke ville realiseres av seg selv, men trengte et system for å kunne realisere den maksimale gevinsten (DFØ, 2014, s. 4)

Ifølge (DFØ, 2014, s. 8) kan gevinstrealiseringsplanen deles inn i fire hoveddeler:

1. Identifisere gevinster
2. Planlegge gevinstrealiseringen
3. Gjennomføre gevinstrealiseringen
4. Dokumentere realiserte gevinster

I den første delen skal man identifisere gevinster, og det bør derfor lages en gevinstoversikt som kan kartlegge alle de sentrale og mulige gevinstene. Det bør i tillegg formidles hvilke forutsetninger som ligger til grunn for at gevinstene skal kunne realiseres. Gevinstoversiktet bør utarbeides av linjeorganisasjonen, og arbeidet med denne bør igangsettes allerede i konseptfasen. Ut ifra gevinstoversikten kan det være nyttig å utarbeide et gevinstkart. Dette er en visuell oversikt over alle de identifiserte gevinstene og forutsetningene, og skal vise sammenhengene mellom de forskjellige gevinstene og hvordan de kan knyttes til prosjektets effektmål (DFØ, 2014, s. 13).

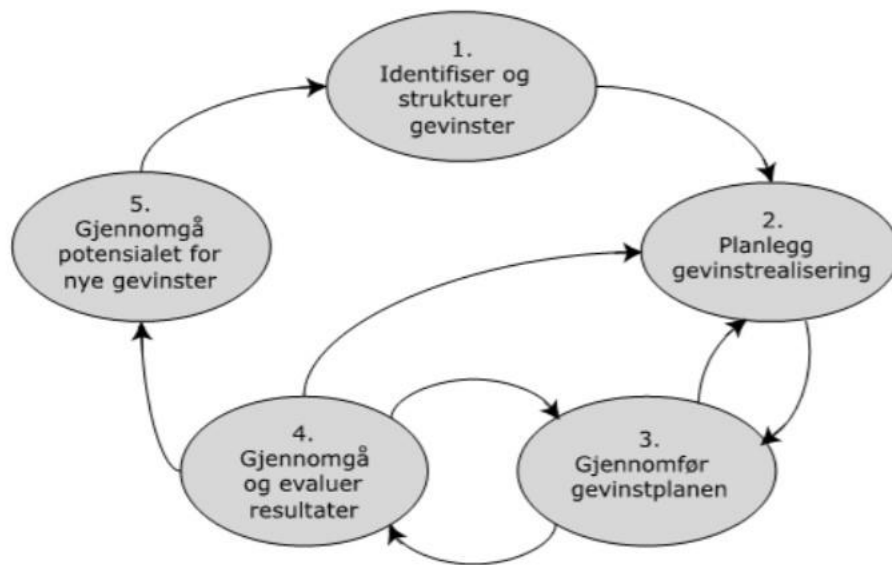
Selve gevinstrealiseringsplanen er en del av prosjektets styringsdokumentasjon, og er en operativ handlingsplan som ledelsen vil kunne bruke til å følge opp prosjektet (Prosjektveiviseren, 2019a). Denne planen bør inneholde viktig informasjon som for eksempel hvilke gevinster det dreier seg om, hvordan de skal måles og hvilke risikoer en kan møte på i løpet av realiseringsarbeidet. Sammen med det å strukturere en plan for gevinstrealiseringen, bør man i planleggingsfasen gjennomføre en nullpunktsmålning. Det innebærer å måle tilstanden før prosjektet implementeres i linjeorganisasjonen, slik at en senere får en oversikt over gevinstenes resultat. Uten en slik måling kan det bli vanskelig å dokumentere gevinstene i de senere fasene (DFØ, 2014, s. 23-27).

Når prosjektet har kommet til det stadiet der gevinstrealiseringen skal starte, vil det være veldig nyttig å ha etablert eierskap til de identifiserte gevinstene.

Den gevinstansvarlige bør inneha en ledende rolle innenfor området der gevinsten skal realiseres, noe som vil skape intensiver for å samarbeide med prosjektgruppen samtidig som det skaper forståelse og forankring der gevinsten skal realiseres. Gjennom hele realiseringsfasen er det nyttig å inkludere den gevinstansvarlige og andre interessenter. En av grunnene til dette er fordi det vil kunne være behov for å gjennomføre ekstra tiltak spesielt tilknyttet gevinstrealiseringen. Her snakker vi om tiltak som ikke trenger å være direkte tilknyttet selve prosjektet, men som skal legges til rette for at hele gevinstens potensial kan bli realisert. Gevinstansvarlig og andre interessenter kan inneha kunnskap og erfaringer som kan bidra til bedre gevinstrealisering (DFØ, 2014, s. 33-34).

Til slutt vil det være naturlig å dokumentere hvilke gevinster som har blitt realisert og til hvilken grad, gjennom målinger. Her vil nullpunktsmålingene være viktige for å kunne sammenligne tidligere tilstand med det nye resultatet. Dersom det viser seg at de realiserte gevinstene ikke sammenfaller med det som var forventet fra tidligere planlegging, vil det kunne være aktuelt å undersøke hva som er årsaken. Dette kan ha flere ulike årsaker, som for eksempel at den angitte tidshorizonten ikke er realistisk eller at risikoen rundt gevinstrealiseringen ble feilvurdert. Dette arbeidet bør også dras inn i en avsluttende rapport. Denne rapporten har til hensikt å være en oppsummering over gevinstene og tiltakene, samt legge til rette for å videreføre lærdommen til fremtidig prosjektarbeid (Flak, 2012, s. 54) (DFØ, 2014, s. 39-41).

Fra (Ward & Daniel, 2006) blir gevinstrealiseringsprosessen visualisert som i figuren nedenfor. Det viser at arbeidet med å identifisere og arbeide med gevinster ikke nødvendigvis tar slutt. Det er en kontinuerlig prosess med flere «loops», hvor det er naturlig å gå tilbake til tidligere faser for å legge til rette for bedre gevinstrealisering.



Figur 7. Benefits Management Model. Oversatt fra (Ward & Daniel, 2006).



# Samfunnsøkonomisk analyse

## Funn

En virkning kan beskrives som en endring, både positiv og negativ, i forhold til slik situasjonen vil være uten tiltaket, altså nullalternativet (DFØ, 2018, s. 83). Endringene som ville forekommet dersom AKT Svipp ikke ble satt i gang eller videreført, vil derfor ikke kunne ansees som en relevant virkning for analysen. I vårt arbeid med å fremme virkningene av AKT Svipp, vil vi ta utgangspunkt i de fem dimensjonene til Kalender og Vayvay (2016), og knytte virkningene som kan forventes opp mot disse. De forskjellige virkningene vil også variere i tid og styrke, noe som vil sees nærmere på senere under verdsettelsen av virkningene.

For å kunne belyse virkningene av AKT Svipp, vil det være naturlig å også ta utgangspunkt i interessentene til tjenesten. Vi har tidligere beskrevet hvilke type grupper og mennesker som blir påvirket av AKT Svipp gjennom interessentanalysen, og det er i all hovedsak disse som vil kjenne på virkningene av AKT Svipp, men på forskjellige måter.

### **Det sosiale perspektivet**

#### *Hverdagsliv og psykisk helse*

Det vil være naturlig å forvente at en tjeneste som AKT Svipp vil ha en betydelig innvirkning på hverdagslivet til brukerne. AKT Svipps målgruppe kan kjennetegnes som mennesker med større fysiske utfordringer enn den gjennomsnittlige personen i samfunnet vårt, og vil i nullalternativet ikke ha det like lett for å være en aktiv deltaker i samfunnet. Med «aktiv deltaker» mener vi for eksempel en person som har mulighet til å ta del i normale hverdagslige aktiviteter som å handle fysisk, møte medmennesker utenfor sitt eget hjem og holde seg oppdatert på hva som skjer i området gjennom nyheter. Dersom en person ikke har mulighet til å ta del i disse aktivitetene, vil dette kunne gå utover den generelle livskvaliteten til målgruppen.

I nullalternativet forespeiles det at målgruppen vil bli mer hjemmeværende og mindre aktiv i samfunnet når de til slutt ikke klarer å benytte seg av dagens kollektivtilbud eller eget fremkomstmiddel. Dette kan komme av at de eldre etter hvert mister muligheten til å inneha førerkort, fysiske hindringer og alderdom som gjør at de ikke kommer seg på bussen og andre kollektivtilbud, eller at de ikke lenger klarer å ta seg frem ved å gå lengre distanser.

En tjeneste som AKT Svipp vil kunne ha stor betydning for målgruppens psykiske helse og livskvalitet. Det vil være naturlig å anta at de eldre vil få bedre livskvalitet dersom de kan bli boende hjemme og selv bestemme over sin egen hverdag, enn om de blir avhengig av andres hjelp til sine gjøremål.

For denne oppgaven har vi intervjuet et utvalg fra målgruppen som benytter seg av Svipp til forskjellige formål. Hovedsakelig forklarte utvalget at de først og fremst benyttet tjenesten til dagligdagse gjøremål, hvor dagligvarehandel, legebesøk og trening var sentrale aktiviteter. Flere av brukerne meddelte at AKT Svipp har blitt en nødvendighet for å kunne opprettholde selvstendigheten de har, som dermed vil påvirke deres livskvalitet til det bedre.

### *Fysisk folkehelse*

På samme måte som AKT Svipp kan forbedre målgruppens psykiske helse gjennom mer selvstendighet og et bedre hverdagsliv, vil tjenesten kunne bidra til bedre fysisk helse ved at terskelen for transport bli lavere. AKT Svipp er ikke ment for å erstatte fysisk bevegelse, men det vil heller være naturlig at dem som får økt sin mobilitet også vil øke sin fysiske aktivitet. AKT Svipp vil hjelpe målgruppen med å overkomme et stort hinder på veien til deltakelse i samfunnet, å kunne ta seg mellom større avstander innenfor Vågsbygd.

I forhold til nullalternativet antok vi at AKT Svipp ville gjøre målgruppen mer fysisk aktive enn om de ikke hadde hatt tilgang. Gjennom våre undersøkelser har vi oppdaget at svaret er mer komplisert. Det bidrar til at deler av målgruppen får en forbedret fysisk aktivitet, men også at deler av gruppen benyttet tjenesten for å erstatte aktivitet de ellers hadde foretatt seg ved nullalternativet. For eksempel mente deler av utvalget at de ville kunne gått til butikken eller bussen dersom de ikke hadde hatt tilgang til AKT Svipp.

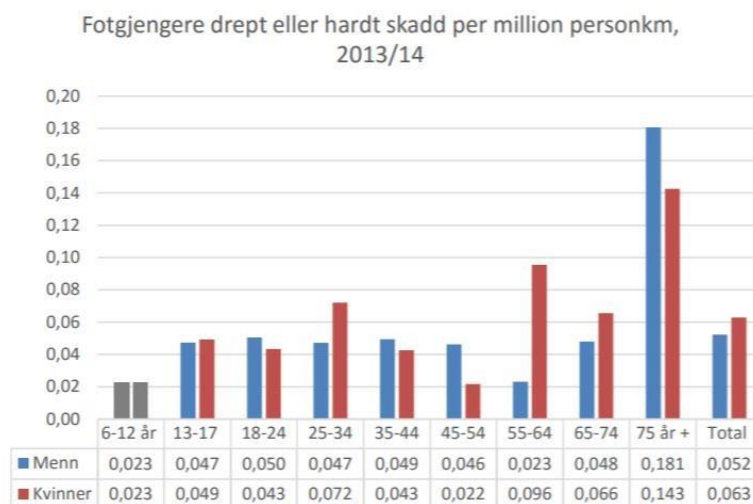
“Jeg kan fortsatt gå helt fint, så Svippen gjør det bare enklere. Jeg gikk jo egentlig mer før når jeg måtte gå til bussen.” - Bruker fra utvalget.

Til tross for noen uventede resultater var det en større andel som hadde behov for Svipp. Dette var gjerne brukere som hadde en helse som satt begrensninger for hva det var mulig å gjøre på egenhånd. Disse brukerne fikk ingen betydelig økning i sin fysiske aktivitet, fordi de kun brukte AKT Svipp til å utføre aktivitetene som var nødvendig. Det var også gjennomgående i resultatene at de som benyttet AKT Svipp som en erstatning for å gå, var yngre brukere, mens de eldre fra utvalget benyttet det for å klare å komme seg til for eksempel butikken. Det var dermed mulig å spore en mindre økning i fysisk aktivitet blant noen, mens andre vil oppleve en redusert fysisk aktivitet, som altså vil veie opp for hverandre.

Det er mulig det kan foreligge fysiske helsegevinster som følge av prosjektet, men det vil være komplisert og kanskje urealistisk i en kortvarig studie som dette å tallfeste hvor store disse helsegevinstene muligens kan være. For å kunne tallfeste disse vil det være nødvendig med en lengre studie som per i dag ikke foreligger.

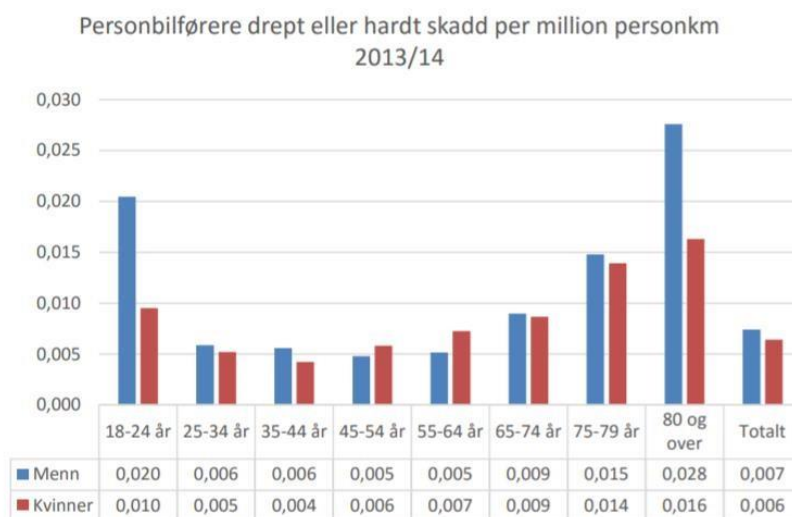
### Trafikksikkerhet

Eldre er spesielt utsatt i trafikken, både som sjåfører og fotgjengere. Denne gruppen er generelt mindre aktive i trafikken enn yngre aldersgrupper, men det viser seg at eldre er involvert i flere ulykker i forhold til distanse.



Figur 8. Fotgjengere drept eller hardt skadd per million personkm 2013/14. (TØI, 2016, s.25).

I figur 8. er det tydelig at eldre fotgjengere oftere skader seg hardt eller blir drept enn yngre fotgjengere. Eldre uten mulighet til å kjøre selv eller bli kjørt, må enten gå til en holdeplass for kollektivtransport eller gå hele veien til destinasjonen når det skal ta seg til et bestemt sted. Det kreves gode sanser for å kunne opptre forsvarlig som trafikant. For å holde oversikt i trafikkbildet kreves godt syn og hørsel, samt god vurderingsevne og rask reaksjonsevne dersom det skulle oppstå potensielt farlige situasjoner. Videre vil sviktende evne til å bevege seg effektivt, tilknyttet redusert muskelstyrke og balanse være egenskaper som vil trenge for å kunne opptre som en trygg fotgjenger. Det er altså både sensoriske, kognitive og motoriske egenskaper som med aldring reduseres, som kan ha sterk betydning for hvordan vi opptrer i trafikken. Derfor er det naturlig å trekke sammenhenger mellom disse reduserte egenskapene hos eldre, og den økte ulykkesraten i trafikken blant denne befolkningen. Dette gjelder også for førere av personbil, ettersom det krever mange av de samme egenskapene. Her kan vi trekke frem spesielt syn og reaksjonsevner som spesielt viktig, som også vil påvirkes av aldring. I figuren under ser vi at også personbilførere i større grad er utsatt for ulykker med økende alder. (Sagberg & Glad, 1999)



Figur 9. Personbilførere drept eller hardt skadd per million personkm 2013/14. (TØI, 2016, s. 15)

AKT Svipp vil ikke ta bort de eldre fra trafikken, men heller sette dem i en tryggere posisjon. Minibussene kjøres av profesjonelle sjåførere som vil i mindre grad utgjøre en risiko i trafikkbildet. Derfor vil det sikre bedre trafiksikkerhet både for de eldre som vil benytte seg av AKT Svipp, og andre grupper som ferdes i trafikken. Senere vil vi illustrere de besparelsene samfunnet får ved å erstatte personbiler og fotgjengere med elbusser.

### *Mangfold i samfunnet*

Mangfold er ofte tema i dagens samfunnsdebatt. Ofte handler dette om kulturelt mangfold, men et samfunn med flere aldersgrupper representert vil også i større grad fremme mangfold. Den eldre befolkningen har mye å bidra med, og trenger ikke kun å sees på som en byrde. Denne befolkningsgruppen kan bidra til både økonomisk vekst gjennom sitt forbruk og behov, eldre er ofte engasjert i frivillig arbeid i lokalsamfunnet, og de er uvurderlige medlemmer i familielivet. På grunn av vår aldrende befolkning betyr det også at dette kommer til å bli enda mer aktuelt i årene som kommer.

I tillegg til de sosioøkonomiske fordelene av å inkludere de eldre i samfunnet, finnes det også kulturelle gevinster. På Sørlandet står for eksempel trossamfunnet sterkt, og eldre er ofte sterke bidragsyttere i disse miljøene (SSB, 2021). Eldre i pensjonisttilværelsen har ofte behov for å bruke tiden sin på noe givende. I en rapport fra 2011 viste det seg at frivillig arbeid fra eldre briter hadde en årlig verdi på over 10 mrd. pund, som kunne forventes å vokse til rett under 15 mrd. innen 2020 (WRVS, 2011, s. 17-20). Videre viser rapporten at de eldre britene hadde et netto bidrag til økonomien på 40 mrd. pund. Storbritannia har en mye større populasjon og økonomi enn Norge, men likevel er ikke kulturene så svært forskjellige. Derfor vil det være mulig å kunne trekke linjer mellom rapporten fra WRVS og hvordan den eldre generasjonen i Norge opptrer, i en mindre skala.

### *Endret boligmarked*

Et svakere kollektivtilbud vil kunne påvirke boligmarkedet i Vågsbygd. Etter hvert som helsen begynner å svikte, vil det kunne være aktuelt for noen å flytte mer sentralt, dersom de ikke har muligheten til å ta seg dit. Derfor ble det antatt at AKT Svipp vil være med på å dempe etterspørselen etter sentrale boliger, og derfor holde boligprisene mer stabile. Dette kan ses på som en mulighet for de eldre å verdsette tilgjengeligheten til et kollektivtilbud.

I årene fremover vil det som nevnt bli en større andel eldre. Dersom ikke AKT Svipp innføres, eller annen tilretteleggelse blir innført, kan denne gruppens preferanser og behov endre boligmarkedet i området. Da kan vi igjen trekke inn økonomiske forskjeller, der de rikeste får muligheten til å bo mer sentralt, mens de fattigere blir nødt til å bo lenger unna. AKT Svipp vil også kunne bli en faktor som gjør at eldre ønsker å flytte til midtre Vågsbygd, dersom de ikke har et tilsvarende tilbud eller et fungerende kollektivtilbud der de bor.

Utvalget befinner seg i situasjoner der et mulig boligbytte ville vært aktuelt. Det vi derimot oppdaget gjennom våre undersøkelser var hvor lite mottakelige de eldre var ovenfor ideen, og at i de aller fleste tilfellene svarte brukerne at det ikke var aktuelt å flytte.

*“Har bodd her i 45 år, så her kommer jeg til å bo så lenge jeg klarer.”* - Bruker fra utvalget

I utvalget oppga 25% at de hadde flyttet innen den siste tiden (10 år), hvor de begrunnet nærhet til butikker og busstopp som avgjørende for valg av bolig. AKT Svipp er allerede tilgjengelig, noe som kan gjøre at å finne data for et nullalternativ er vanskelig gitt at kontrollgruppen allerede opplever godene ved tilbudet. Som den ene brukeren oppga:

*“Etter jeg ble syk har jeg tenkt på det, men siden Svipp kan brukes har jeg ikke noe behov for å flytte på meg.”* - Bruker fra utvalget.

Dette vitner om at AKT Svipp har hatt en effekt, men som foreløpig ikke kan måles med de ressursene vi har tilgjengelig. Det ble også forsøkt å finne verdien de eldre legger i tilgjengeligheten til et kollektivtilbud som nevnt over, men det viste seg at å anskaffe et godt nok datagrunnlag ikke var mulig.

## **Det samfunnsmessige perspektivet**

### *Miljøvennlig transport*

Bussene som brukes i AKT Svipp er helelektriske, og vil dermed bli ansett som et mer miljøvennlig alternativ enn mange andre transportmetoder. I dag er det et stort fokus på å nedskalere fossile energikilder, noe som spesielt er gjeldende for transportsektoren. I Norge har vi sterke insentiver for at personbilførere skal benytte elbiler, noe som har ført til at 73% av nybilsalget i Kristiansand kommune i 2020 var elbiler (Andresen, 2021). Likevel går majoriteten av personbilene på diesel eller bensin (Statistisk sentralbyrå, 2021). Derfor vil det være mulig at AKT Svipp vil kunne erstatte flere bilturer med fossilt brensel.

Potensialet til AKT Svipp i forhold til mer miljøvennlig transport, er at strekningen AKT Svipp kjører kan erstatte en tilsvarende distanse med en bil med fossilt brensel. De eldre kan bruke AKT Svipp som erstatning for egen bil, eller å bli kjørt rundt av venner eller familie. Dermed vil AKT Svipp ha en mulig miljøbesparelse for samfunnet.

### Bærekraft

Bærekraft handler om å utnytte ressurser i dag, uten at det skal legge begrensninger på den fremtidige ressursbruken (FN, 2019). Det vil si å bruke ressurser fornuftig, samtidig som man finner løsninger på problemer på en måte som ikke reduserer knappheten på energi og råvarer. Det er et stort fokus i dagens samfunn på å skape bærekraftige løsninger på problemer. Hvis vi drar inn FNs bærekraftsmål, vil AKT Svipp kunne bidra i jobben mot bærekraftsmålene.



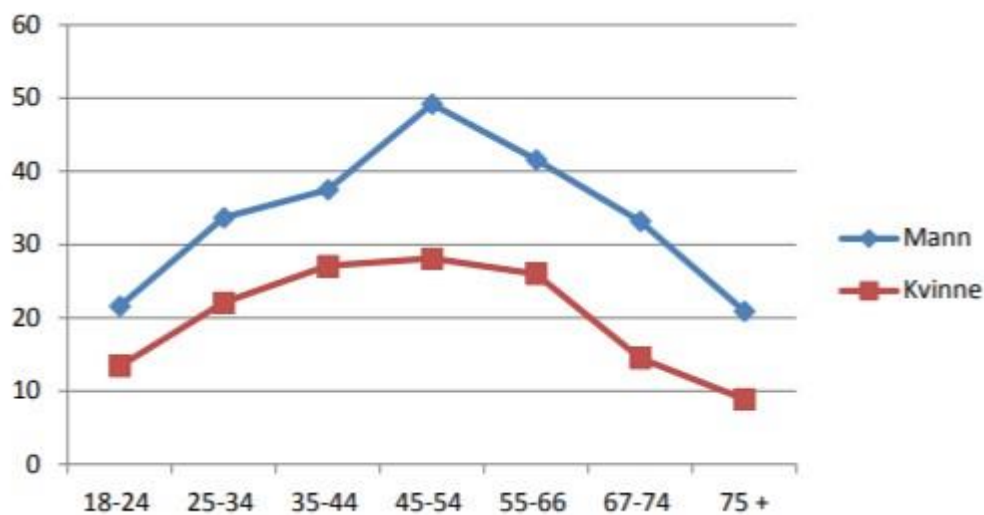
Figur 10. FNs Bærekraftsmål. (FN, 2021).

Gjennom AKT Svipp vil målgruppen kunne få tilgang til en billigere transporttjeneste, enn for eksempel taxi. Som pensjonister har målgruppen et behov for å ha en kontrollert økonomi, ettersom de ikke får inntekt gjennom noen jobb. AKT Svipp vil ikke utrydde fattigdom, men vil kunne lette på de økonomiske byrdene som kommer med behovet for hjelp til transport.

God helse og livskvalitet er noe AKT Svipp vil kunne bidra med. Som en del av FNs bærekraftsmål, og samtidig et samfunns mål for AKT Svipp, vil dette være ett bidrag i jobben mot dette.

Klimaendringer og innovasjon er også deler av FNs bærekraftsmål som blir nevnt blant funnene, hvor AKT Svipp vil kunne tilføre bidrag.

Dagens eldre er en generasjon som har vokst opp med større forskjeller mellom kjønnene, enn det yngre generasjoner gjør idag. Hvis vi ser til statistikker, er det mulig å anta at AKT Svipp vil kunne utjevne kjønnsforskjeller når det kommer til transport, særlig når det kommer til det å kunne være personbilsjåfør.



Figur 11. Gjennomsnittlig daglig reiselengde som bilfører etter alder. (TØI, 2014, s. 2).

Ifølge reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2013/14 kjørte menn fra 67+ år dobbelt så langt som kvinner i samme aldersgruppe (TØI, 2014). Det kan være flere faktorer som har ført til denne forskjellen. Fra RVU 2018/19 svarte totalt 14% av kvinnene mot 8% av mennene i undersøkelsen at de ikke hadde førerkort (Statens vegvesen, 2019). Dette kan igjen være et resultat av trafikkkulturen, hvor det ofte er menn som tar rollen som bilfører. Derfor vil det være rimelig å anta at flere kvinner enn menn i målgruppen til AKT Svipp, ikke innehar førerkort, og dermed større utfordringer knyttet til selvstendig transport. Ved å innføre en ordning som AKT Svipp, vil transport være like enkelt uansett kjønn, og derfor være med på å utjevne kjønnsforskjellene.

Videre bidrar AKT Svipp med innovasjon og infrastruktur, samt en gevinst når det kommer til klimaendringene. Dette er egne bærekraftsmål, men blir også nevnt i andre ledd i avhandlingen.

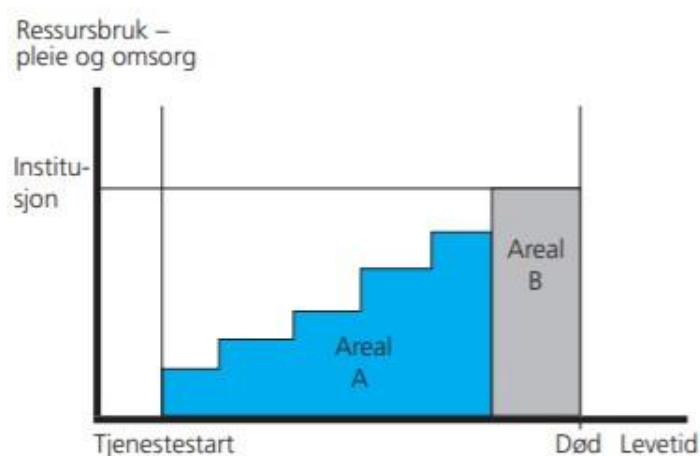


## Det økonomiske perspektivet

### *Utsatte omsorgskostnader*

Utsatte omsorgskostnader vil være en økonomisk virkning som kan knyttes til de sosiale perspektivet. Dette vil mest sannsynlig være hovedgrunnen til at AKT Svipp vil kunne ansees som en samfunnsøkonomisk lønnsom tjeneste. AKT Svipp vil antagelig føre til at målgruppen vil kunne ta vare på seg selv lenger, som vil føre til at behovet for omsorgstjenester synker.

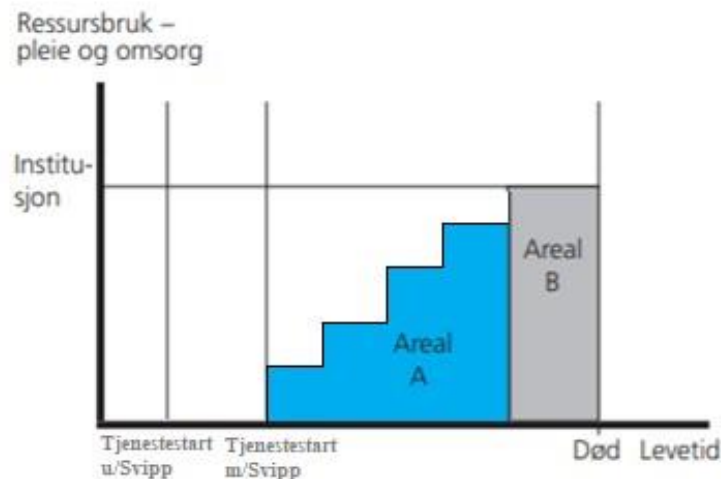
Vi kan se på disse behovene i fire forskjellige faser: bo hjemme, hjemmetjenester, omsorgsbolig, og til slutt sykehjem. (SSB, 2013) rapporterte at omtrent  $\frac{3}{4}$  av dem som er 67 år eller eldre bor i egen bolig uten å motta noen hjemmetjenester, og av omsorgstjenestene var det hjemmetjenester som var den mest vanlige med 16% (SSB, 2013, s. 63). Her trekkes det frem at aldring gjør det vanskeligere å utføre ulike oppgaver i hverdagen, hvor innkjøp og kontakt med omverdenen blir nevnt som utfordrende aktiviteter.



Figur 12. Stilisert bilde av livsløpsforbruk av pleie- og omsorgstjenester (uten AKT Svipp). (SSB, 2013, s. 102).

Figur 10 viser ressursbruken knyttet til pleie og omsorg gjennom livet, fra en starter å ta i bruk slike tjenester til en dør. Det er en gradvis økning i ressursbruken helt frem til en kommer på institusjon. Areal A vil derfor inkludere bruken av hjemmetjenester og omsorgsbolig, mens areal B betegnes som sykehjem eller tilsvarende. En av de mulige kostnadsbesparelsene fra AKT Svipp vil trolig komme som en forskyvning av denne ressursbruken. Jo mer de eldre klarer å bruke AKT Svipp, jo mer vil det kunne erstatte behovet for omsorgstjenester.

Det mest nærliggende er å forvente at bruken av AKT Svipp fører til redusert eller forskjøvet behov for hjemmehjelp, ettersom dette er hjelp som trolig angår mange av de samme aktivitetene som AKT Svipp legger til rette for. Det kan likevel tenkes at AKT Svipp vil kunne hjelpe med å forskyve behovet for alle fasene.



Figur 13. Livsløpsforbruk av pleie- og omsorgstjenester med AKT Svipp, basert på (SSB, 2013, s. 102).

Figuren over er basert på figuren fra (SSB, 2013), og visualiserer forskjellen på kostnadsbildene med og uten AKT Svipp. Som nevnt vil det AKT Svipp kunne føre til utsatt tjenestestart, som vil føre til en lavere ressursbruk. Dette er på grunn av at tjenestarten forekommer senere i livsløpet, og ressursbruken blir heller aldri høyere enn scenarioet uten AKT Svipp. Forskjellen blir en brattere kostnadsøkning. Gjennom våre funn som vi har nevnt i *fysisk folkehelse*, ser vi at disse to aktivitetene vil bli enklere å gjennomføre med AKT Svipp.

*“Jeg trenger hjelp med varer, siden jeg har problemer med å bruke hendene. Det er stort sett butikken jeg bruker Svippen til, de er så flinke til å hjelpe meg disse sjåførene. Også tar jeg Svippen til trekanten for trening.”* - Bruker fra utvalget.

### *Andre økonomiske ringvirkninger*

Ved å aktivisere de eldre vil det kunne føre til større økonomisk aktivitet i lokalsamfunnet. Dette fordi de eldre i større grad vil kunne styre sin egen økonomi, og handle på egenhånd for å dekke sine behov, i stedet for at privatøkonomien deres blir påvirket av andre.

I tillegg til målgruppens økonomiske bidrag til samfunnet, vil tjenesten dra inn flere aktører enn kun AKT. I dag leies det inn sjåførere og busser fra Boreal, systemene bak AKT Svipp driftes av Panteon, og UiA har også interesser i form av forskning på vegne av samfunnet (AKT, personlig kommunikasjon, 12. mars 2021). Ved å «outsourse» slike oppgaver skapes det økonomisk aktivitet utover det AKT bidrar med direkte.

Taxinæringen vil kunne kjenne på negative økonomiske konsekvenser etter oppstart av AKT Svipp. Målgruppen har brukt taxi som et transportalternativ, og dersom de heller kan bruke AKT Svipp til å oppnå det samme, er det svært sannsynlig at taxinæringen vil miste omsetning til AKT Svipp. Likevel er målgruppen til AKT Svipp en veldig liten andel av samfunnet, så det er lite trolig at innføringen av AKT Svipp vil føre til betydelige konsekvenser for taxinæringen.

## **Det interne perspektivet**

### *Optimalisering av bussrutene*

Gjennom AKT Svipp har AKT muligheten til å endre og effektivisere kollektivtrafikken i midtre Vågsbygd. I løpet av det siste tiåret har bussrutene i området endret seg fra å kjøre i store deler av midtre Vågsbygd, til dagens løsning hvor rutebussen kjører i ytterkanten av området. Dette har resultert i en økning i antall reiser, noe som kan være et resultat av en mer effektiv kollektivtransport for en del av målgruppen som skal ta bussen over en lengre distanse, for eksempel ut av selve Vågsbygd. Ved å implementere AKT Svipp i dette kollektivtilbudet, vil det kunne dekke opp for noe av det tilbudet som forsvant med de tidligere rutene. Å kunne samkjøre rutebussen, som kjører rundt Vågsbygd på en mer tidseffektiv måte, med AKT Svipp som kan brukes til mer nøyaktige destinasjonsreiser innenfor midtre Vågsbygd, vil man oppnå et mer komplett kollektivtilbud. Dersom målgruppen skal reise utenfor AKT Svipps avgrensede område, kan tjenesten brukes som assistanse til og fra rutenettverket.

Et eksempel på en slik optimalisering er nedleggelsen av linje 55, som ble startet opp i 2018 som en viss erstatning for tidligere rutenett. Denne linjen blir lagt ned i juni 2021, fordi målgruppen for tilbudet heller kan benytte seg av AKT Svipp. Dette vil spare AKT ca. 250.000kr i årlige driftskostnader (AKT, personlig kommunikasjon, 28. mai 2021).

### *Etikk rundt honnørbilletten og transport*

Honnørbilletten er en del av den landsomfattende rabattordningen for kollektivtransport (Regjeringen, 2021). Dette er nyttig for de eldre ettersom pensjonist tilværelsen kan føre til en trangere økonomi. Hovedregelen er at alle fra 67 år får denne rabatten, slik at de kan ta seg rundt med både tog og buss til en pris som gjenspeiler deres livssituasjon. Med AKT Svipp blir ikke bare honnørrabatten et økonomisk gode, men også en utvidelse av kollektivtilbudet.

I nullalternativet får de eldre nytte av honnørrabatten på rutebussen i området midtre Vågsbygd. Det gjør det billigere å ta seg rundt, og kan også fungere som et insentiv for å la personbilen stå. Poenget med denne rabatten er at alle eldre skal få nytte av den, men slik fungerer det ikke. I nullalternativet har de som er friske nok til å ta bussen på egenhånd mulighet til å utbytte den økonomiske gevinsten som ligger i tilgangen på honnørbilletten. De som ikke har mulighet til å ta i bruk rutebussen faller i fra, og får ingen utnyttelse av denne rabattordningen.

Det AKT Svipp gjør er å utvide tilbudet, slik at flere av dem som har krav på honnørbillett har mulighet til å utnytte den. Uten denne tjenesten vil flere eldre sitte igjen med en rabattordning de ikke kan få noe ut av, og må benytte andre alternativer som ikke er økonomisk kompensert på samme måte. Så AKT Svipp vil kunne sørge for at større deler av gruppen som har krav på rabattordningen, skal få mulighet til å utnytte den.

Hovedsakelig er det Agder fylkeskommune som har det overordnede ansvaret for å tilrettelegge for et godt kollektivtilbud (Agder fylkeskommune, 2019). Hva som defineres som et godt kollektivtilbud kan diskuteres, og vil variere med subjektive oppfatninger. Mange vil nok argumentere for at kollektivtilbudet i nullalternativet ikke er godt nok, spesielt for dem som har behov for kollektivtransport i selve midtre Vågsbygd, da dette er svært begrenset.

Det er ingen klare retningslinjer for hva et kollektivtilbud skal dekke av behov, så det er derfor opp til hver enkelt fylkeskommune å tilby et best mulig kollektivtilbud for innbyggerne.

Derfor sees AKT Svipp på som en effektiv løsning for å drastisk bedre tilbudet for målgruppen, som ellers vil måtte ta til takke med et mer begrenset kollektivtilbud i midtre Vågsbygd.

## **Læring -og utviklingsperspektivet**

### *Videreutvikling av kollektivtransporten*

Samfunnet har stadig behov for forbedringer, dette gjelder også transportsystemene vi har. I første omgang kan AKT Svipp sees på som en mulighet for å forbedre kollektivtilbudet lokalt, men det kan også være et steg på veien til fremtidens kollektivtransport. Det utvikles stadig ny teknologi, som gjør at transportsektoren er i kontinuerlig endring. Et eksempel er hvordan førerløse biler og kjøretøy stadig rykker nærmere veiene.

AKT Svipp baserer seg i dag på en dør-til-dør løsning, som ikke oppfattes som veldig vanlig i det offentlige kollektivtilbudet. Det er denne typen tjeneste taxinæringen baserer seg på, så det er åpenbart at det er etterspørsel etter denne typen tjeneste. Derfor vil AKT Svipp kunne være med på å videreutvikle kollektivtransporten i en ny retning. Uansett om AKT Svipp blir et vellykket prosjekt eller ikke, vil det trolig kunne tilføre nyttig lærdom til transportsektoren. Ettersom tilbudet er såpass nytt, vil det derfor også kjapt kunne utvikle seg til å bli mer effektivt enn slik det er i dag.

En stor del av dagens løsning er bestillingsløsningen til tjenesten. For å bestille reiser med AKT Svipp, kan brukerne enten ringe inn, bestille via den tilhørende appen eller på en dedikert nettside (AKT, 2021a). Siden oppstart har fordeling gått fra overvekt av telefonbestillinger, til en 50/50 fordeling våren 2021. Det viser seg altså at fler og fler av brukerne evner å ta appen i bruk som bestillingsmetode. Det er ønskelig å ha størst mulig bestillingsaktivitet gjennom appen, da dette er mer kostnadseffektivt (AKT, personlig kommunikasjon, 12. mars). Denne måten å digitalisere deler av kollektivtilbudet vil kunne være en måte teknologi kan benyttes for å forbedre dagens tilbud, og er noe som kan bygges videre på.

### *Ekspansjon til andre områder*

I dag kjører AKT Svipp bussene kun innenfor et begrenset geografisk område. Likevel er det fullt mulig at en tjeneste som AKT Svipp vil kunne implementeres i andre deler av Kristiansand kommune, og også andre byer og land. Det har allerede blitt startet opp en lignende tjeneste i Oslo, og det viser seg at flere byer i Norge også er interesserte i denne typen tjeneste. Å innføre tjenesten i kommuner med en mer spredt befolkning vil derfor kunne bli aktuelt senere.

Hvis tiltaket er en suksess i midtre Vågsbygd, vil det være lettere å kunne regne på om det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt i andre bydeler. Ved å bruke dagens tjeneste som en «benchmark», vil en med data på mulig målgruppe og geografisk område, lettere kunne foreta en beslutning om hvilke områder det vil være mulig å satse på.

### *Behov for testing og eksperimentering*

Det er vanskelig å skape og beregne suksessen til nye forretningsmodeller kun basert på teorier og forventninger. I samfunnet vårt kan det være nyttig å teste ut nye ideer for å kunne konkludere om det er noe å jobbe videre med eller ikke. AKT Svipp er en slik tjeneste som kan ha nytte av å bli testet på en slik måte. Det vil være vanskelig å forutse hvilke helsegevinster tjenesten vil gi oss, uten at det over tid kan observeres en endring.

Samfunnet har behov for å teste nye ideer for å se om de funker, og om det er en anledning til å bruke ressurser på en nyttig måte. Det vil være vanskelig å sette to streker under svaret og konkludere med noe konkret før det har blitt testet. Derfor vil AKT Svipp være en mulighet for å kunne gi et svar på om denne typen forretningsmodell er noe kollektivtransporten bør satse på videre. Det kan betegnes som et mål i seg selv å kunne drive med innovasjonsarbeid, ettersom man kan bruke det til å videreføre lærdom inn i organisasjonene slik at en kontinuerlig kan forbedre prosesser på tvers av avdelinger og sektorer.

# Analyse

I denne delen av oppgaven blir funnene analysert for å avgjøre om tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt å videreutvikle. Det blir benyttet teori som har blitt knyttet opp mot de funnene vi har gjort gjennom tallmaterialet og datamaterialet fra intervjuene. De prissatte virkningene vi har sett på som pålitelige og relevante er så blitt beregnet for å finne netto nytte for prosjektet. Disse blir så sammenstilt. Analysen av de ikke-prissatte virkningene baserer seg på metoden oppgitt i veilederen fra DFØ. Virkningene som ikke kunne oppgis i kroner har blitt satt i en ni-punkts skala med en utredelse av virkningene ved siden av. Som avslutning ble de prissatte og ikke-prissatte virkningene sammenstilt for en vurdering om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

## Ikke-prissatte virkninger

Virkning	Betydning	Omfang	Konsekvens
<i>Hverdagsliv og psykisk helse</i>	Middels	Stor positiv	++/+++

Virkningen AKT Svipp vil ha på hverdagslivet og den psykiske helsen til samfunnet vurderer vi til å ha en middels betydning, ettersom det kun er en minoritet av befolkningen. Likevel mener vi konsekvensen er relativt stor ettersom omfanget er betydelig. Nesten alle i utvalget forklarte at AKT Svipp utgjør en stor forskjell for dem personlig, og var noe de satt enorm pris på. Dette er subjektive meninger, men slik det fremsto er det trolig at AKT Svipp er en tjeneste som vil bety svært mye for målgruppen.

Virkning	Betydning	Omfang	Konsekvens
<i>Fysisk helse</i>	Middels	Intet	0

En bedring av målgruppens fysiske helse er en virkning som vil ha betydning for samfunnet. Likevel omhandler det bare en veldig liten del av befolkningen, og betydningen på samfunnsnivå vurderes derfor til middels. I utgangspunktet er det en forventning om at AKT Svipp vil kunne gjøre det enklere for målgruppen å holde seg aktiv, og derfor få en bedre fysisk helse.

Men i samtalene med utvalget var det lite som tydet på at dette var sannsynlig. Noen fortalte at de hadde fikk mulighet til å bevege seg mer, mens andre antydet at de ville gått mer dersom de ikke kunne tatt i bruk AKT Svipp. Det gjør at AKT Svipp samlet antakelig ikke påvirker den fysiske helsen som forventet.

<b>Virkning</b>	<b>Betydning</b>	<b>Omfang</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Mangfold</i>	Middels	Liten positiv	0/+

De eldre er en viktig del av landets befolkning, som betyr mye for mange. At disse forblir synlige i samfunnet vårt er stort sett noe alle innbyggere setter pris på. Mange eldre har mye å bidra med, og spesielt kan det trekkes frem hvor mye disse menneskene betyr for deres familier. Målgruppen har andre behov enn den øvrige befolkningen, og trenger derfor ekstra hjelp for å kunne inkluderes. Vi som samfunn jobber mot diskriminering, derfor vil det kunne regnes som en middels betydning å kunne inkludere de eldre gjennom bruk av AKT Svipp. Gjennom samtalene med utvalget viste det seg AKT Svipp antakelig har en liten, men positiv innvirkning på dette. AKT Svipp vil antagelig ikke utgjøre den store forskjellen, da det viste seg at brukerne benyttet AKT Svipp til enklere oppgaver som dagligvarehandel. Dette vil ikke regnes som stor nok aktivitet til at de eldre kan sees på som like aktive i samfunnet som andre grupper.

<b>Virkning</b>	<b>Betydning</b>	<b>Omfang</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Boligmarked</i>	Liten	Liten positiv	0

I utgangspunktet kan vi tenke oss at begrenset mobilitet vil føre til behov for å bo i nærhet av butikker og helsetilbud, for å gjøre det mulig å benytte seg av dette. Derfor ville det tenkes at AKT Svipp ville være med på å redusere dette behovet, slik at presset på sentrale boliger blir mindre. Likevel er det gode muligheter for å kunne utføre slike daglige gjøremål, ettersom ikke alt er sentrert på samme plass, i senter av et boligområde. Det er heller ikke snakk om en stor befolkningsandel dette ville påvirket, og derfor blir betydningen liten. Det viste seg også at brukerne i liten grad vurderte å flytte, dersom de ble satt i en situasjon med utfordringer knytte til mobilitet. De forklarte at de anså verdien i å kunne bli boende i deres hjem som svært høy. Likevel mente mange at de forstod verdien av å kunne bo nærme kollektivtilbud, som også var noe de så etter når de tidligere hadde flyttet. Det vil derfor kunne tenkes å ha en liten positiv påvirkning.



<b>Virkning</b>	<b>Betydning</b>	<b>Omfang</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Bærekraft</i>	Middels	Medium positiv	++

Bærekraftige løsninger og mål er et svært sentralt tema i mange sammenhenger i dagens samfunn. FNs bærekraftsmål består av mange delmål, og AKT Svipp vil kunne utgjøre en forskjell for flere av dem. Mange av dem er regnet som direkte virkninger og gevinster i seg selv, som miljø- og helsegevinstene, mens det også er mindre virkninger, som ulikheter og kjønnsforskjeller. Ut ifra samtalene med brukerne er det sannsynlig at AKT Svipp vil være med på å utjevne sosiale forskjeller. For eksempel var det tilfeller der det kun var én person innad i ekteparet med sertifikat, og dette var mannen. AKT Svipp vil også gjøre at, uansett økonomisk situasjon, det ikke kun er dem med mulighet for hjelp fra nærstående eller økonomi til taxi som vil kunne ta seg rundt.

<b>Virkning</b>	<b>Betydning</b>	<b>Omfang</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Andre økonomiske ringvirkninger</i>	Liten	Intet	0

AKT Svipp vil føre til økonomiske virkninger for andre parter enn målgruppen, men de positive virkningene for noen parter vil trolig veie opp for de negative slik at de annulleres. Her er det snakk om reduksjon i etterspørsel av taxitjenester, mot et økt behov for assisterende tjenester knyttet til AKT Svipp. På et samfunnsmessig nivå vil trolig ikke AKT Svipp være omfattende nok til at det vil ha noen stor betydning. Betydningen av slike ringvirkninger får større betydning desto større deler av befolkningen tiltaket treffer.

<b>Virkning</b>	<b>Betydning</b>	<b>Omfang</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Videreutvikling av kollektivtransporten</i>	Middels	Medium positiv	++

AKT Svipp er en annen måte å drive kollektivtransport på, og det vil være behov for nye løsninger som kan effektivisere og forbedre tjenestene. Selve virkningen ved effektivisering av kollektivtransporten blir nevnt som en prissatt virkning, men potensialet for påvirkning på fremtidige løsninger vil forbli en ikke-prissatt virkning.

Siden AKT Svipp er en annen måte å tilby kollektivtransport, sammenlignet med tradisjonelle metoder, vil det være mulig for at flere momenter fra tjenesten vil kunne være med på å forbedre hele eller andre deler av kollektivtilbudet. Samtidig vil en forbedring av kollektivtransporten kunne utgjøre en forskjell for samfunnet.

<b>Virkning</b>	<b>Betydning</b>	<b>Omfang</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Ekspansjon av tjenesten</i>	Liten	Medium positiv	0/+

Innføringen av AKT Svipp i midtre Vågsbygd kan føre til at lignende tjenester starter opp andre steder. Dette vil avhenge noe av i hvilke grad AKT Svipp vil kunne sees på som en suksess, men det vil også være mulig å dra inspirasjon og kunnskap fra AKT Svipp uansett resultat. I det større bilde vil betydningen avhenge av hvor store samfunns mål AKT Svipp klarer å løse på sikt, noe det er knyttet usikkerhet rundt. En slik tjeneste kommer til å utgjøre en liten del av det totale kollektivtilbudet, sett i lys av hvordan tjenesten fungerer i dag. Derfor vil det i et samfunnsmessig perspektiv ha en mindre betydning.

<b>Virkning</b>	<b>Betydning</b>	<b>Omfang</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Behov for testing og eksperimentering</i>	Liten	Medium positiv	0/+

Det er behov for å teste ulike virkemidler for å lettere finne løsninger på samfunnsproblemer, noe AKT Svipp vil kunne bidra med på en positiv måte. Dette er en god måte å undersøke om nye tjenester fungerer eller ikke, og det kan være vanskelig å konkludere om et tiltak vil bli en suksess uten tester. Ved å eksperimentere videre er det også mulig å videreutvikle tiltaket for at det skal optimaliseres best mulig. Siden AKT Svipp er en mindre tjeneste vil ikke omfanget kunne betraktes som betydelig. Derfor kan ikke testing og eksperimentering knyttet til AKT Svipp anses som noe mer enn liten, i det større samfunnsperspektivet.

Virkning	Betydning	Omfang	Konsekvens
<i>Etikk knyttet til honnørbillett og transport</i>	Liten	Medium positiv	0/+

For dem med honnørbillett vil ikke kollektivtilbudet bare være billigere enn standardbilletten, men også mer tilrettelagt for dem som har større problemer knyttet til mobilitet. Så kan det diskuteres om det er riktig at kun en liten del av befolkningen får tilgang til en slik tjeneste, men AKT Svipp er et tilbud ment spesielt for dem som ikke vil kunne benytte seg av kollektivtilbudet på en vanlig måte. Et godt kollektivtilbud må innebære at flest mulig må kunne benytte seg av det. Derfor vil AKT Svipp ha en betydelig påvirkning på det etiske rundt kollektivtransporten. Men igjen er det en svært begrenset målgruppe, som gjør at det kun har en mindre betydning for samfunnet i sin helhet.

### **Prissatte virkninger**

I analysen av de prissatte virkningene omgjør vi funnene til kroner så langt det lar seg gjøre for å kunne beregne de økonomiske virkningene så godt som mulig.

For å beregne kostnaden for AKT Svipp benyttes tall gitt fra selskapet. Det vi ser er at etter endringen i bussrutene ble det lagt inn en ekstra rute spesifikt for det geografiske området som Svipp nå opererer innenfor. Denne ruten vil nå bli lagt ned juni 2021, så kostnaden ved å holde denne ruten åpen vil bli lagt til som en besparelse som følge av tiltaket. Dette fordi uten Svipp, vil AKT måttet starte ruten opp igjen for å kunne tilby ett adekvat kollektivtilbud (AKT, personlig kommunikasjon, 28. Mai 2021).

Som nevnt tidligere er denne besparelsen er på 250.000kr ifølge selskapet. Ved kollektivtrafikk er det viktig å beregne kostnaden per bruker, for å finne ut hvor mye AKT Svipp totalt kan effektivisere seg for å senke kostnaden per reise.

Samfunnskostnad	kr	2 500 000
Besparelse	kr	250 000
Total kostnad	kr	2 250 000
Mulige brukere (målgruppen)		2000
Dagens brukermasse		350
Brukermasse ved 100%*		875
Kost pr. i dag	kr	6 428,57
Kost pr. bruker	kr	2 571,43
Kost pr. mulig bruker	kr	1 125,00

Tabell 1.

Per i dag så koster AKT Svipp samfunnet 2,5mill. kr. Medregnet besparelsen blir den totale kostnaden for samfunnet 2,25mill. kr. Gitt at de per i dag har 350 brukere gir det en kostnad per bruker på 6.429kr. Målgruppen som AKT Svipp retter seg mot er på maksimalt 2.000, noe som gir en kostnad per mulige bruker på 1.125kr (AKT, personlig kommunikasjon, 12. mars 2021).

#### Besparelse ved bytte fra personbil til AKT Svipps busser:

Fra utvalget forklarte brukerne at de gjerne benyttet personbil som fremkomstmiddel, når de hadde mulighet for å få hjelp til transport fra venner og familie. Dette innebærer at det vil være en miljøbesparelse som følge av at de bytter ut personbilen med elektrisk busser. Forutsatt at strømmen er produsert ved hjelp av vannkraft, som det meste er i Norge (Statkraft, 2021). For å finne ut hvor stor besparelse det er i å bytte fra personbiler til elektriske busser, benyttet vi tall fra SSB, hvor det kom frem at kostnadene for personbiler ligger på 0.22kr pr. kilometer. I denne sammenhengen representerer dette kostnader knyttet til miljøbesparelser og trafikkskader.

	CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	eksos	annet	Støy	Ulykker	Slitasje	Kø	Sum
<b>Diesebil (gjennomsnitt):</b>									
Spredd bebyggelse	6.0	1.0	0.0	0.0	0.0	12.0	3.0	0.0	22.0
<b>Bensinbil (gjennomsnitt)</b>									
Spredd bebyggelse	7.0	0.0	0.0	0.0	0.0	12.0	3.0	0.0	22.0

Figur 14. Marginale eksterne samfunnsøkonomiske kostnader for personbiler (øre/km). (Bjart, 2020, s. 57).

I denne ligger kostnaden for både personulykker knyttet til trafikkulykker i gjennomsnitt og besparelsen for miljøet i klimagasser som ikke blir sluppet ut. Gitt at personbiler målgruppen benytter ofte vil være fra bekjente, så fjerner vi antallet som har elbiler. I dagens samfunn er andelen som har elektriske privatbiler på ca. 12% per 2020 (SSB, 2021).

For å beregne den totale besparelsen benytter vi oss av tall fra AKT, som har beregnet den gjennomsnittlige distansen for bussreiser til å være 3km (AKT, personlig kommunikasjon, 1. juni 2021).

Med en kostnad på 2,5mill. kr. delt på antall dager i året gir en kostnad pr. dag på 6.849kr. I henhold til AKT koster hver tur i gjennomsnitt 250kr, noe som betyr 27 turer per dag i gjennomsnitt. Etersom den gjennomsnittlige turen er på 3km, så gir det en reiseavstand på 82km om dagen. Ved å bruke total kostnad for spredt bebyggelse fra SSB, som er kategorien Vågsbygd faller under med sitt innbyggertall, gir en kostnad per dag på  $82,19\text{km} \times 0,22\text{kr} = 19,08\text{kr}$ . I året gir det en besparelse på 6.600kr. Hvis vi antar at 12% hadde benyttet en elektrisk privatbil vil dette nummeret blitt redusert med tilsvarende.

Total kostnad	kr	2 500 000
Kost pr. tur	kr	250
Antall dager		365
Kost pr. dag	kr	6 849
Antall turer pr. dag		27
Gj.snitt. km pr. tur		3
Total km pr. dag		82
Besparelse pr. km	kr	0,22
Besparelse pr. dag	kr	18,08
Besparelse pr. år	kr	6 600,00

Tabell 2.

Sett opp mot kostnaden så viser dette at besparelsen for miljø, ulykker og klima vil være liten. Dette funnet bekrefter at tiltaket i seg selv ikke burde bli vurdert etter besparelsen i dette.

#### *Forskyvningseffekt av AKT Svipp:*

Med økt mobilitet vil det være mulige for samfunnet å realisere kostnadsbesparelser ved at de eldre kan klare seg lengre uten støttetjenester fra samfunnet i form av hjemmetjenesten eller opphold på institusjoner. Kostnadene ved disse tjenestene er såpass betydelige sett opp mot den totale kostnaden for AKT Svipp, at ved selv små forbedringer vil den samfunnsøkonomiske lønnsomheten være positiv.

En av de viktigste årsakene til at eldre har behov for ekstratjenester at mobiliteten deres reduseres med alderen som gjør dem ute av stand til å klare hverdagslige oppgaver som blant annet dagligvareinnkjøp (SSB, 2013, s. 73).

I våre funn bekreftes dette gjennom intervjuene, ved at samtlige fra utvalget oppgir at det er hovedformålet bak bruken av AKT Svipp. Det foreligger ikke datagrunnlag for hvordan AKT Svipp vil senke kostnadene samfunnet har knyttet til disse tjenestene. Det vil måtte observeres over tid for å kunne konstatere AKT Svipp direkte påvirkning. Vi kan likevel demonstrere hvor store kostnader som kan bli spart selv ved små endringer som viser hvor samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjektet kan være.

De helsetjenestene som de eldre benytter seg av i størst grad er hjemmetjeneste (HT) og eldrehjem (EH). Disse tjenestene koster gjennomsnittlig kommunene henholdsvis 500.000kr og 1,1mill. kr. per bruker i året. Det er dermed av stor interesse for samfunnet om disse kostnadene kan blir redusert ved at eldre klarer seg mer på egenhånd enn i dag (Hjelmbrekke, Løyland, Møller & Vardheim, 2011, s. 111-118).

Tid (måneder)			Scenario 1	Scenario 2
	Besparelse HT	Besparelse EH	2 HT + 2 EH forskyvninger	4 HT + 4 EH forskyvninger
1	kr 41 667	kr 91 667	kr 266 667	kr 533 333
2	kr 83 334	kr 183 334	kr 533 336	kr 1 066 672
3	kr 125 001	kr 275 001	kr 800 004	kr 1 600 008
4	kr 166 668	kr 366 668	kr 1 066 672	kr 2 133 344
5	kr 208 335	kr 458 335	kr 1 333 340	kr 2 666 680
6	kr 250 002	kr 550 002	kr 1 600 008	kr 3 200 016
7	kr 291 669	kr 641 669	kr 1 866 676	kr 3 733 352
8	kr 333 336	kr 733 336	kr 2 133 344	kr 4 266 688
9	kr 375 003	kr 825 003	kr 2 400 012	kr 4 800 024
10	kr 416 670	kr 916 670	kr 2 666 680	kr 5 333 360
11	kr 458 337	kr 1 008 337	kr 2 933 348	kr 5 866 696
12	kr 500 000	kr 1 100 000	kr 3 200 000	kr 6 400 000
24	kr 1 000 000	kr 2 200 000	kr 6 400 000	kr 12 800 000
48	kr 2 000 000	kr 4 400 000	kr 12 800 000	kr 25 600 000

Tabell 3.

I tabell 3 demonstreres to hypotetiske scenarioer. Her ser vi hva som er den mulige besparelsen ved henholdsvis fire og to utsettelser av hjemmetjenester og institusjonsplasser innenfor visse tidsrammer. Videre i utregningen har vi benyttet et antall som vi ser på som sannsynlig, men som vil ha en viss usikkerhet rundt seg gitt mangel på data, men som allikevel vil kunne gi et overblikk over mulige besparelser. Gitt at to personer i målgruppen får en forskyvning på ett år i de to helsetjenestene, altså totalt fire forskyvninger, vil det gi en besparelse på henholdsvis 1mill. kr. og 2,2mill. kr. Dette vil kunne gi en samlet besparelse på 3,2mill. kr.

Dette vil være en besparelse som skjer fremover i tid, derfor vil den bli neddiskontert med kalkulasjonsrenten i henhold til (DFØ, 2018) for å finne nåverdien av besparelsen. I figur 17 ser vi hvilke mulige besparelser sett over et ti års perspektiv. Gitt disse forutsetningene og etter neddiskonteringen på 4%, får vi en netto nåverdi på rett over 8mill. kr. over perioden på ti år.

Rente	År	Årlig kost. AKT Svipp	Nåverdi	Forskyvning av omsorg	Rutereduksjon	Miljø og Trafikk	Nåverdi	Netto nåverdi
4 %	1	kr 2 500 000	kr 2 500 000	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 3 455 808	kr 955 808
4 %	2	kr 2 500 000	kr 2 403 846	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 3 322 892	kr 919 046
4 %	3	kr 2 500 000	kr 2 311 391	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 3 195 089	kr 883 698
4 %	4	kr 2 500 000	kr 2 222 491	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 3 072 201	kr 849 710
4 %	5	kr 2 500 000	kr 2 137 010	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 2 954 039	kr 817 029
4 %	6	kr 2 500 000	kr 2 054 818	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 2 840 422	kr 785 605
4 %	7	kr 2 500 000	kr 1 975 786	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 2 731 175	kr 755 389
4 %	8	kr 2 500 000	kr 1 899 795	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 2 626 130	kr 726 336
4 %	9	kr 2 500 000	kr 1 826 726	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 2 525 125	kr 698 400
4 %	10	kr 2 500 000	kr 1 756 467	kr 3 200 000	kr 250 000	kr 5 808	kr 2 428 005	kr 671 538
<b>Totalt</b>		<b>kr 25 000 000</b>	<b>kr 21 088 329</b>	<b>kr 32 000 000</b>	<b>kr 2 500 000</b>	<b>kr 58 080</b>	<b>kr 29 150 886</b>	<b>kr 8 062 557</b>

Tabell 4.

## Drøftelse

I utgangspunktet skal de prissatte og ikke-prissatte virkningene til sammen produsere en høyere verdi for samfunnet enn det det vil koste, som er anslått til å årlig være 2,5 mill. kr., for å kunne betegne AKT Svipp som et samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak. Det vil derfor være enklere å sammenligne de prissatte virkningene med kostnaden, ettersom dette kan settes opp mot hverandre i kroner. Likevel vil det være avgjørende å presentere verdien av de ikke-prissatte virkningene. De ikke-prissatte virkningene er ikke mindre betydningsfulle enn de prissatte, kun på grunn av at de ikke kan vurderes på samme måte. Verdien av de ikke-prissatte virkningene bør heller settes i sammenheng med samfunns målet og hvilken verdi beslutningstaker tilegner virkningene.

I figur 13 overfor så vi at det er en mulig kostnad per bruker på 1125kr i året. For å se på lønnsomheten til tiltaket er det naturlig å sammenligne hvor mange reiser man kunne fått for den samme kostnaden ved å bruke pengene i kollektivtrafikken, altså alternativkostnaden tiltaket har. Ifølge AKT vil en gjennomsnittlig ordinær bussreise koste samfunnet omtrent 30kr. Med en brukergruppe på 350 blir kostnad per reise på 238kr, noe som i dette tilfelle er nesten 8 ganger dyrere enn med konvensjonell kollektivtrafikk. Hvis hele målgruppen benyttet tiltaket, vil prisen bli redusert kraftig. Det vil gi en pris per tur på 42kr, noe som vil være mye nærmere prisen for ordinær kollektivtrafikk. Gitt denne prisen så virker AKT Svipp relativt lik den ordinære kostnaden for kollektivreiser, noe som argumenterer for at ved en større brukermasse så vil tiltaket være mer samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Det vil derimot være kapasitetsbegrensninger som ikke tillater at så mange reiser med AKT Svipp, slik målgruppen benytter seg av tjenesten idag. AKT opplyser at med dagens aktivitet utnyttes 40% av kapasiteten deres, ved 350 individuelle brukere. Dermed vil det være mulig for 875 brukere å benytte seg av tjenesten, gitt samme aktivitetsgrad som i dag. Ved 875 brukere vil en kostnad per reise være lik 95kr. Det vi da får er et betydelig konsumentoverskudd for brukerne av tjenesten, siden deres betalingsvillighet for tjenesten er betraktelig høyere hvis vi går ut ifra at de tidligere benyttet seg av taxi tjenester for å klare de samme oppgavene.

Dersom flere brukere skal kunne ha muligheten til å bruke AKT Svipp gitt dagens kapasitetsutnyttelse, vil det være behov for effektivisering og/eller kapasitetsøkning (AKT, personlig kommunikasjon, 12. mars 2021).



## Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte virkninger

AKT Svipp vil ut ifra denne oppgaven produsere flere ikke-prissatte virkninger. Selv om alle er blitt vurdert på lik måte, vil de ikke kunne sammenlignes direkte. I utgangspunktet kan ikke en virkning vurdert til (+) summeres sammen med en virkning vurdert til (-), og sammen resultere i null. Dette er fordi virkningene vil med liten sannsynlighet kunne vektet likt (DFØ, 2018, s. 129).

<b>Virkning</b>	<b>Konsekvens</b>
<i>Hverdagsliv og psykisk helse</i>	++/+++
<i>Bærekraft</i>	++
<i>Videreutvikling av kollektivtransporten</i>	++
<i>Mangfold</i>	0/+
<i>Automatisering gjennom app</i>	0/+
<i>Ekspansjon av tjenesten</i>	0/+
<i>Behov for testing og eksperimentering</i>	0/+
Etikk knyttet til honnørbillett og transport	0/+
<i>Boligmarked</i>	0
Andre økonomiske ringvirkninger	0
<i>Fysisk helse</i>	0

Av tabellen med de ikke-prissatte virkningene vises det at AKT Svipp vil være nyttig på mange områder for samfunnet. Det er tre virkninger som skiller seg ut, påvirkningen på hverdagslivet og den psykiske helsen, bærekraft og videreutvikling av kollektivtransporten. Disse blir vurdert til å ha en betydelig konsekvens. Hverdagslivet og den psykiske helsen knyttes tett opp mot livskvaliteten til målgruppen. Utvalget forklarte at AKT Svipp betyr mye for dem i hverdagen, og gjorde hverdagslivet enklere. De trakk frem betydningen av å kunne forbli selvstendige, selv om behovet for hjelp økte. Dette blir altså vurdert som den største ikke-prissatte konsekvensen AKT Svipp vil bidra med.

Videre har AKT Svipp mange små bidrag til en mer bærekraftig verden, hvor temaer som likestilling og ulikheter er fremtredende. AKT Svipp sees på som en god mulighet til å utjevne forskjeller mellom kjønn, fattig og rik, og ulike bosituasjoner. Bærekraft er et viktig tema i dagens samfunn, og bærekraftige løsninger blir ansett som svært verdifulle.

Den siste betydelige konsekvensen er hvordan AKT Svipp kan være med på å videreutvikle kollektivtransporten. Dette er et nytt konsept, som skiller seg fra de tjenestene AKT og andre lignende selskaper tilbyr i dag. Derfor vil denne tjenesten bidra med kunnskap til aktørene innenfor kollektivtransport, uansett om AKT Svipp blir videreført eller ikke. En slik tjeneste kan også være starten på en større omlegging av kollektivtransporten. Det er nettopp dette med samkjøring som gjør AKT Svipp til en spennende tjeneste for disse aktørene. Samkjøring av brukere har ikke vært mulig å teste i stor grad på grunn av Covid-19 situasjonen, men kan sees på som det som vil tilføre bransjen nye virkemidler for å forbedre tilbudet. Etter hvert kan denne samkjøringen settes opp som et eget system, som inkluderer flere samfunnsgrupper. AKT Svipp har derfor potensial til å tilføre kollektivtransporten mye kunnskap om hvordan kollektivtransporten kan bli bedre.

Av virkningene med mindre konsekvenser vil AKT Svipp tilføre mindre gevinster, men som fortsatt vil ha en positiv effekt på samfunnet. Disse vil samlet sett utgjøre en forskjell, men hver for seg bli regnet som mindre betydningsfulle.

Innen de prissatte virkningene kommer den største andelen fra helseeffekten fra tiltaket. I eksempelet blir tiltaket vurdert ut ifra de prissatte virkningene over en ti års periode. Forskyvningseffekten forutsettes å ha en årlig effekt på 3,2mill. kr. årlig, men gitt at dette er frem i tid har nåverdien redusert disse gevinstene betraktelig. Gitt de forutsettingene og antagelsene som foreligger blir først tiltaket samfunnsøkonomisk lønnsomt i år 18. Dette viser hvor stor effekt antagelsene har på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Besparelsen knyttet til reduksjonen i bussrutene vil også ha en betydelig effekt på lønnsomheten på tiltaket. Ettersom AKT (personlig kommunikasjon, 28. mai 2021) påpekte at nedleggelsen av linje 55 var direkte knyttet til AKT Svipp, vil vi anta at denne linjen vil blitt opprettholdt hvis ikke AKT Svipp hadde blitt innført. Dermed vil besparelsen fra denne nedleggelsen på 250.000 kr årlig inngå som en gevinst fra AKT Svipp.

De prissatte virkningene inneholder noen variabler som har en stor innflytelse på prosjektet mens andre har en relativt minimal påvirkning. En av virkningene som har mindre konsekvenser vil være besparelsene knyttet til miljø og trafikk. Sammenlignet med de mulige gevinstene fra helseeffektene bidrar miljø og trafikk med en relativt minimal del, som i seg selv vil sees på som nokså ubetydelig sammenlignet med driftskostnadene.

Sammenstilling av virkninger	AKT Svipp	Nullalternativet
Prissatte:		
Samlet økonomisk besparelse	8 mill. kr.	-
Ikke-prissatte:		
Hverdagsliv og psykisk helse	++/+++	0
Bærekraft	++	0
Videreutvikling av kollektivtransporten	++	0
Mangfold	0/+	0
Automatisering gjennom app	0/+	0
Ekspansjon av tjenesten	0/+	0
Behov for testing og eksperimentering	0/+	0
Etikk knyttet til honnørbillett og transport	0/+	0
Boligmarked	0	0
Andre økonomiske ringvirkninger	0	0
Fysisk helse	0	0

Tabell 5.

# Usikkerhetsanalyse

Usikkerhetsanalysen skal undersøke hvor sensitiv lønnsomheten for AKT Svipp er ovenfor endringer i forventningene. Usikkerhetene kan komme fra flere forhold, blant annet usikker eller feil informasjon, teknologisk utvikling, endringer i målgruppens preferanser, eller andre faktorer.

Usikkerhet assosieres ofte med negative konsekvenser, men usikkerhetsanalysen skal også kartlegge forventningene til positive utfall. Usikkerhetsanalyser består i hovedsak av tre deler: kartlegging av usikkerhet rundt virkningene, vurdere påvirkningen på lønnsomheten, og redegjøre for mulige risikoreducerende aktiviteter (DFØ, 2018, s.133-134).

Generelt kan det være vanskelig å skille mellom mulige og reelle virkninger. Noen av virkningene er mer hypotetiske enn andre, som for eksempel hvordan tjenesten kan videreutvikles til noe helt annet samfunnet vil ha bruk for. Mange av virkningene bygger også på flere forutsetninger, som også gjør dem usikre.

## **Kartlegging av usikkerheter**

### *Det sosiale perspektivet*

Subjektive påstander er noe som vil gå igjen i usikkerhetsanalysen, og dette gjelder spesielt for virkningene i det sosiale perspektivet. Når vi snakker om livskvalitet og helse, kan det være vanskelig å holde seg objektiv. Målgruppen vil mest sannsynlig uttrykke et større behov enn det som er realiteten, ettersom de gjerne vil beholde tjenesten. Derfor vil kanskje ikke forskjellen AKT Svipp utgjør for livskvaliteten og helsen bli like stor som målgruppen gir uttrykk for. Målefeil knyttet til livskvaliteten og helse kan derfor være et usikkerhetsmoment for analysen frem til det gjøres en større og mer presis kvantitativ undersøkelse av hvilken forskjell AKT Svipp utgjør på livene til de eldre.

Når det kommer til helse virkningene vil det også være usikkert hvor lang tid det vil ta før AKT Svipp vil utgjøre en forskjell. Dersom det i det heletatt vil medbringe en fysisk helsegevinst, er det svært usikkert hvor lang tid de eldre må bruke AKT Svipp før den fysiske helsen blir forbedret. Dette vil være svært vanskelig å sette tallverdier på før en større panelstudie gjennomføres.

Trafikksikkerheten forbedres stadig gjennom ny teknologi, som vil kunne gjøre at forventningene til AKT Svipps påvirkning på trafikksikkerheten blir mer usikkert over tid. Dersom trafikksikkerheten bedres betraktelig gjennom ny teknologi, vil ikke verdien AKT Svipp tilfører trafikksikkerheten være like stor.

### *Det økonomiske perspektivet*

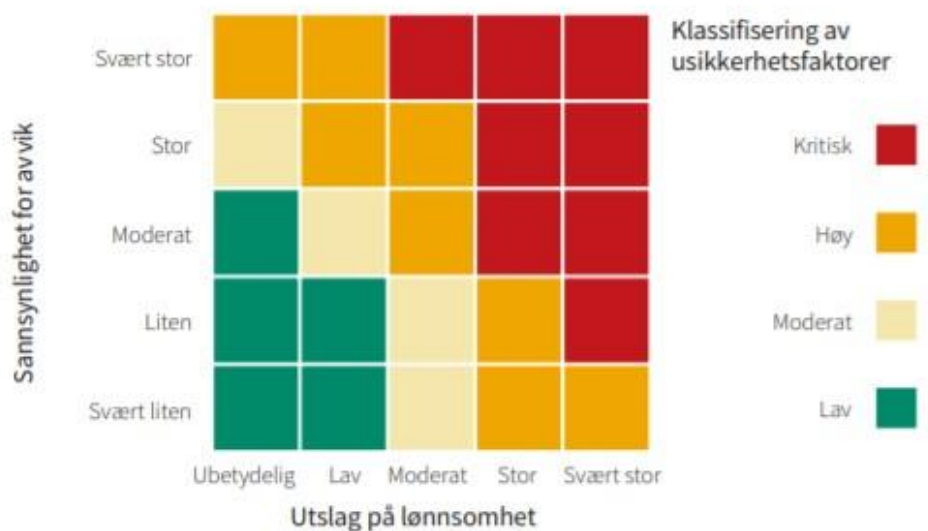
Det ansees som ganske sikkert at AKT vil spare inn omsorgskostnader, men hvordan og i hvilken grad kan være noe usikkert. Dette har tidligere blitt vist gjennom de to scenarioene, i tabell 3. Det er mest nærliggende å anta at AKT Svipp vil ha størst effekt på når de eldre vil ha behov for å begynne og benytte omsorgstjenester, som i normale tilfeller blir hjemmetjenester. Det er usikkert hvilken effekt AKT Svipp vil ha på utsettelse av øvrige omsorgstjenester, da det vil være veldig individuelt hvem som vil kunne benytte seg av denne tjenesten i dette stadiet av livet. Det vil derfor være usikkert om de senere fasene blir forskjøvet på samme måte som starten av tjenestebehovet.

Det vil også være naturlig å forvente at dette er virkninger som ikke vil inntreffe før etter en viss tid. Så når tid en vil kunne forvente realisering av denne gevinsten vil være noe usikkert. Det vil også kunne føre til at ny teknologi, politikk og andre tjenester vil kunne påvirke utfallet i fremtiden.

Under pilotprosjektet er AKT Svipp gratis, mens ved en eventuell lansering vil det innføres billettpris for turene. Det er naturlig at innføringen av billettkostnaden vil føre til en noe mindre bruk av tjenesten, men noe eksakt omfang er ikke kjent. Siden den planlagte billettprisen vil tilsvare en honnørbillett på bussen, er det ikke snakk om store kostnader, og det er derfor forventet at denne innføringen vil ha en mindre påvirkning på etterspørselen etter AKT Svipp.

### **Mulig påvirkning**

Når vi skal anslå usikkerhetenes mulige påvirkning på lønnsomheten til AKT Svipp, vurderes disse basert på sannsynligheten for at usikkerhetsmomentene vil inntreffe, sammen med hvilket utslag det vil utgjøre på AKT Svipps lønnsomhet (DFØ, 2018, s. 184).



Figur 15. Klassifisering av usikkerhetsfaktorer. (DFØ, 2018, s. 136).

Ved å bruke figur 15. kan man vurdere usikkerhetsfaktorene etter sannsynlighet og utslag, klassifisere dem etter alvorlighetsgrad. Utslag på lønnsomheten vil kategoriseres fra «ubetydelig» til «svært stor», mens sannsynligheten vil kategoriseres et sted mellom «svært liten» og «svært stor».

Klassifiseringene vil angi viktigheten av oppfølging. Altså vil det i utgangspunktet være viktig for AKT å følge opp alle de kritiske usikkerhetsfaktorene, men også de høye og moderate alt etter hvor store ressurser man har mulighet til å benytte til dette arbeidet. Klassifiseringene er skjønnsmessige vurderinger basert på påstander og forutsetninger.

### **Kritisk:**

- Forskyvningene av de senere omsorgsfasene er usikkert (moderat) ettersom det er vanskelig å forutse hvordan AKT Svipp kan påvirke disse. Dersom det skulle forekomme andre resultat enn forventet vil dette kunne spille en (stor) rolle for AKT Svipps lønnsomhet.
- Målefeil knyttet til forbedringen i livskvalitet hos eldre er også sannsynlig (stor) på grunn av mye subjektivitet. Dette vil kunne føre til at AKT Svipp virker mye viktigere enn det tjenesten egentlig er, eller omvendt, dersom det viser seg at målgruppen har en helt annen nytte av tjenesten enn det de formulerer (stor).

- Det vil ta en viss tid før forskyvningsbesparelsene vil kunne vises, men hvor lang tid er usikkert (stor). Det vil ha en (stor) betydning for hvor lønnsomt samfunnet vil anse AKT Svipp for å være.

### Moderat:

- Det kommer kontinuerlig ny teknologi for å bedre trafikksikkerheten, men at det skal komme noe utenfor det forventede ansees som lite sannsynlig (lav). Dersom det skulle skje at det kommer noe uforventet, vil det kunne ha en (moderat) påvirkning på AKT Svipps lønnsomhet gjennom forbedret trafikksikkerhet knyttet til privat transport.

### Lav:

- Det er forventet at noen av brukerne forsvinner ved en innføring av billettpriser for AKT Svipp. Sannsynligheten for at det blir et større avvik fra forventningene ansees som (lav), og det ansees også som ubetydelig da det mest sannsynlig vil være dem som klarer seg uten tjenesten som vil slutte å bruke den.

## **Risikoreduserende aktiviteter**

Når linjeorganisasjonen skal arbeide med å eliminere de mest kritiske usikkerhetsfaktorene, er det viktig å identifisere og vurdere hvilke risikoreduserende aktiviteter en kan benytte seg av (DFØ, 2018, s. 187). Dette er noe som krever ressurser, og bør derfor gjøres synlig for beslutningstaker, som ofte vil kunne være prosjekteier eller gevinstansvarlig. Kostnaden knyttet til disse aktivitetene bør ikke være høyere enn konsekvensene av usikkerhetsmomentene, og kostnadene bør også inngå i den helhetlige vurderingen av AKT Svipps samfunnsøkonomiske lønnsomhet.

De kritiske usikkerhetsfaktorene i knyttet til tiltaket har felles at det trengs mer forskning og objektive data for å eliminere usikkerheten rundt virkningene. Derfor vil det være behov for større studier om hvordan AKT Svipp påvirker livene til målgruppen.

Dette vil bidra til å gi et mer nøyaktig anslag på hvilke resultater, lønnsomhet og nytte AKT Svipp tilfører samfunnet. Mange av beregningene er basert på estimater, for å demonstrere de mulige gevinstene. Det vil også være viktig å ha et sammenligningsgrunnlag, nullpunktsmåliger, for å kunne si noe om hvordan brukernes helse og livskvalitet utvikler seg. Arbeidet for å innhente denne type data vil derfor være nyttig for å kunne følge progresjon i tiden fremover. Uten dette vil det kunne ta lenger tid før resultatene blir tydelige.

## Fordelingsvirkninger

Gjennom fordelingsvirkningene skal en beskrive hvordan virkningene fra AKT Svipp påvirker forskjellige grupper i samfunnet. Selv dersom AKT Svipp totalt sett blir ansett som samfunnsøkonomisk lønnsomt, vil tjenesten tilføre noen grupper mer enn andre. Fordelingsvirkningene er ikke noe som skal være med i selve grunnlaget for anbefalingen, men det vil være nyttig for prosjekteier å ha kjennskap til (DFØ, 2018, s. 146).

AKT Svipp er en tjeneste som er rettet mot en veldig spesifikk målgruppe, beboere i midtre Vågsbygd med honnørkort. Innad i denne gruppen er behovet for tjenesten veldig varierende. Selv om alle får tilgang til tjenesten fra fylte 67 år, vil noen ha en helt annen tilnærming til AKT Svipp enn andre. AKT Svipp er et godt tilbud for dem som ikke har andre alternative transportmuligheter, men det er også dem med tilgang som ikke har behov for en slik tjeneste i det heletatt. Derfor vil vi kunne identifisere helt forskjellige bruksmønstre innad i målgruppen.

Eksempelvis kan vi se for oss to personer i starten av 70 årene. Den ene brukeren er frisk og klarer seg fint på egenhånd. Den andre brukeren har flere sykdommer og klarer ikke ta seg frem på noen annen måte. For denne brukeren er AKT Svipp en nødvendighet for å kunne klare seg selv, mens for den første brukeren utgjør ikke AKT Svipp noen betydelig forskjell. Dette eksempelet viser hvordan brukerne kan ha veldig forskjellige tilnærminger til AKT Svipp. Selv om tjenestens fokus er å treffe dem som trenger det aller mest, er det viktig at det er en universell tjeneste for hele målgruppen, uten at den diskriminerer noen. Dette er fordi en innsnevring av målgruppen vil føre til at noen som virkelig trenger AKT Svipp, vil kunne miste tilgangen. For noen i målgruppen vil AKT Svipp kunne omtales som et luksusgode, mens for andre vil det være en nødvendighet.



For næringslivet vil AKT Svipp føre til en endring i etterspørselen av tjenester. Taxinæringen tilbyr den mest sammenlignbare tjenesten, og behovet for taxiturer i midtre Vågsbygd vil derfor reduseres noe da målgruppen kan benytte seg av AKT Svipp til en lavere kostnad. Derimot vil tjenester knyttet til kollektivtrafikken oppleve økt etterspørsel, ettersom AKT Svipp vil trenge bussjåfører og aktører til å drive systemene.

Det at AKT Svipp kun er tilgjengelig i midtre Vågsbygd vil skape en geografisk skjevfordeling rundt bevilgningen av transportmidler. Det finnes mange eldre i Kristiansand som ville hatt behov for AKT Svipp, men som ikke vil kunne benytte tilbudet på grunn av hvor de er bosatt. Derfor vil beboerne i midtre Vågsbygd ha svært stor nytte av bevilgningen, mens resten av befolkningen ikke vil kunne få noen økt nytte av tjenesten.

I tilfeller der fordelingsvirkningene fører til at grupper kommer særdeles dårligere ut av tiltakene, vil det kunne vurderes å gi kompensasjon (DFØ, 2018, s. 149). Taxinæringen kan sees på som gruppen som muligens kommer verst ut av lanseringen av AKT Svipp. Likevel vil ikke ulempene være så store at det bør være aktuelt med noen kompensasjon. Konkurransen kan sees på som bra for markedet og forbrukerne. Målgruppen til AKT Svipp er antagelig en så liten del av det totale markedet til taxinæringen, at det ikke vil utgjøre en stor nok forskjell for at en kompensasjon vil være rimelig. For de andre eldre bosatt utenfor midtre Vågsbygd trengs det nødvendigvis ikke noen kompensasjon, men det vil være viktig å ikke begrense dagens kollektivtilbud.

# Gevinstrealiseringen

Alle virkningene kan ansees som en mulig gevinst. For å kunne realisere disse vil det være behov for en gevinstrealiseringsplan. Under har vi laget et eksempel på hvordan en slik plan kan se ut for prosjektet AKT Svipp. Her er to av virkningene trukket frem, men ideelt sett bør det tas med så mange som mulig. Videre er det blant annet beskrevet hvem som får nytte av gevinsten, hvem som har ansvaret for å realisere den, og hvordan gevinsten skal måles. Det er også satt opp aktuelle tiltak som må gjennomføres for å kunne realisere gevinsten, i tillegg til risikofaktorer som kan hindre prosjektet i å oppnå de identifiserte gevinstene.

Gevinst	Resultatindikator	Gevinstområde	Gevinstansvarlig	Tidspunkt	Datafangst		
					Datakilde	Måling	Rapportering
Beskrivelse av forventet gevinst	Parameter for måling av gevinst	Hvor gevinsten oppstår	Angi det overordnede ansvaret for gevinstrealiseringen så langt som mulig	Beskrivelse av når tid gevinsten vil oppstå	Hvilken datakilde som brukes til måling av gevinsten	Tidspunkt og ansvar for måling	Tidspunkt og ansvar for rapporter og/eller innhenting av rapporter
<b>Forskyvning av omsorgskostnader</b>	Etterspørsel etter pleietjenester	Målgruppen	Kristiansand Kommune	5+ år	Data fra helsetjenesten tilknyttet bruk av pleietjenester Studier om målgruppens helse	Kvartalsvise målinger	Årlig rapport
<b>Optimalisering av kollektivtransporten</b>	Antall reisende ift driftskostnad	AKT	AKT Agder fylkeskommune	1-2 år	Regnskapstall Reisedata Undersøkelser om brukernes reisevaner og tilfredshet	Ukentlige målinger	Kvartalsvise rapporter

Gevinst	Tiltak/kostnader ved realisering av gevinst	Frist/ansvar	Risikofaktorer	Konsekvensvurdering	Risikoreduserende tiltak
Beskrivelse av forventet gevinst	Identifisere tiltak som må gjennomføres for å kunne realisere gevinsten	Angi tidsfrist og ansvar for å igangsette tiltakene	Identifisere risikoer som kan hindre gevinstrealiseringen	Konsekvensvurdering av risikoens grad	Tiltak som kan vurderes dersom det er behov for å redusere risiko
<b>Forskyvning av omsorgskostnader</b>	Tilpasse pleietilbudet til en forbedret folkehelse	I etterkant av lansering Kontinuerlig forbedring Helsetjenesten, Kristiansand Kommune	For liten effekt fra tjenesten til å kunne føre til økt selvstendighet hos målgruppen innenfor kostnadsrammen	Høy	Gjennomføre studier for å kartlegge omsorgsbehovet
<b>Optimalisering av kollektivtransporten</b>	Redesigne og teste rutenettet Informasjon om endringer	Kontinuerlig forbedring av rutenettet Informasjon sendes asap (når klart) AKT	Uklare data Liten endringsvilje Liten forståelse for brukernes behov Dårlig kommunikasjon (internt og eksternt)	Middels	Midler til markedsføring og brukerundersøkelser

Figur 16. Eksempel på gevinstrealiseringsplan for AKT Svipp. Basert på et eksempel fra (DFØ, 2014, s. 29).

En viktig faktor for å kunne bruke gevinstrealiseringsplanen til AKT Svipp best mulig er å gjennomføre gode nullpunktsmålinger for å kunne observere utviklingen i gevinstrealiseringen. Dersom man ikke kjenner til status innenfor gevinstområdet før prosjektet eller gevinstrealiseringen starter, blir det vanskelig å slå fast om prosjektet produserer disse gevinstene, og i hvilken grad. AKT Svipp er per nå i stadiet for testing av tjenesten, og derfor bør nullpunktsmåling helst finne sted før en eventuell videreføring av tjenesten.

Når gevinstrealiseringen settes i gang bør det være klart hvem som er ansvarlig for de forskjellige gevinstene. De to gevinstene i eksempelet er omfattende, og ansvaret for realiseringen bør derfor ligge hos noen med stor myndighet knyttet til området der gevinstene skal realiseres. Derfor kan det være naturlig å fordele ansvaret for forskyvningsgevinstene til noen i Kristiansand Kommune med stort ansvar knyttet til helsetjenestene, mens innenfor optimaliseringen av kollektivtransporten vil en representant med ansvar i AKT kunne være passende. Grunnen til å fordele dette ansvaret er at man lettere kan involvere personer med sterke interesser i prosjektet. De vil få viktig innflytelse i prosjektets arbeid, og siden de skal ta i bruk gevinstene fra prosjektet, vil det være nyttig for linjeorganisasjonen (AKT) å få innspill fra personer med god kjennskap til gevinstområdet. Merk at rollen som gevinstansvarlig ofte deles ut til en med lederansvar i linjeorganisasjonen, men i dette tilfellet vil ansvaret for helsegevinsten kunne gis til noen utenfor linjeorganisasjonen. Dette vil muliggjøres fordi helsegevinsten skal realiseres utenfor linjeorganisasjonens forretningsområde. Det er først og fremst helsetjenesten i samfunnet vårt som vil ha størst interesse i en positiv effekt på målgruppens helsetilstand. Det at AKT Svipp er et offentlig prosjekt, vil også kunne gjøre det enklere å gi ansvaret for gevinstrealiseringen videre til en annen offentlig institusjon for å styrke samarbeidet.

Det vil også være naturlig at de gevinstansvarlige tar en sentral rolle i å iverksette tiltakene som skal til for å realisere gevinstene. I det nevnte eksemplet vil for eksempel dagens helsetilbud kanskje ikke være optimalt tilpasset en hverdag med AKT Svipp, der de eldre har mulighet til å bo hjemme lengre enn tidligere. Derfor vil det kunne være behov for å gjøre endringer knyttet til dette ettersom man med tiden ser at behovet for slike omsorgstjenester endrer seg. Uten en slik endring vil kanskje ikke gevinstens fulle potensial kunne realiseres og utnyttes på best mulig måte.

Etter hvert som gevinstene realiseres, vil det være behov for å dokumentere dette. Det vil normalt gjøres gjennom en sammenligning med nullpunktsmålingen. Her vil det komme frem i hvilken grad prosjektet har produsert gevinstene til de forventningene som var satt.

Dersom det viser seg at gevinstenes størrelse ikke har stått til forventningene i gevinstrealiseringsplanen, vil det kunne være aktuelt å undersøke hva som er årsakene til avviket mellom forventet gevinststørrelse og den realiserte gevinsten (DFØ, 2014, s. 39). Et slikt avvik kan i eksempelet være mellom forventet forskyvningsgevinst og faktisk økonomisk besparelse, som kan inntreffe dersom det viser seg at den økte mobiliteten ikke har like stor påvirkning på selvstendigheten som forventet.

# Konklusjon

## Anbefaling til beslutningstaker

Gjennom denne samfunnsøkonomiske analysen har vi identifisert flere funn og analysert hvordan de påvirker samfunnet fra et økonomisk perspektiv. Det har blitt lagt til grunn flere forutsetninger for at funnene skal produsere de resultatene vi forventer. Blant annet at intervjuobjektene er et representativt utvalg av den mulige brukermassen, at tallene fra rapportene er overførbare til denne analysen og at tidsberegningen for inntrufne besparelsen er realistiske.

Vi har ikke klart å identifisere mange negative konsekvenser, men vi har heller ikke hatt noe stort fokus på andre kostnader enn den årlige kostnaden knyttet til driften som vi har fått oppgitt av AKT. Vi har derimot identifisert flere funn som vil føre til at AKT Svipp blir et tilbud samfunnet samlet sett vil sette pris på. Dette er både gjennom besparelser og ikke-prissatte samfunnsgevinster.

De ikke-prissatte virkningene vurderes til å være nyttige for samfunnet. Dette er i hovedsak gevinster knyttet til bedre livskvalitet, videreutvikling av kollektivtransporten og et mer bærekraftig samfunn. Disse gevinstene kan ikke måles, men er beregnet til å utgjøre en forskjell for samfunnet. Verdien av disse virkningene er noe beslutningstaker blir nødt til å vurdere.

De identifiserte besparelsene har vi analysert til å knytte seg opp mot trafikksikkerhet og miljø, effektivisering av bussrutene, samt reduserte omsorgskostnader. Vi forutsetter at sistnevnte vil trenge noen år før noen effekt blir synlig, og ettersom dette er her vi vil se de største besparelsene vil det ta noen år før vi virkelig vil se noen effekt fra AKT Svipp. Pris per reise betraktelig høyere en prisen for vanlige reiser, noe som gjør at kostnadene knyttet til prosjektet samlet sett kunne bidratt med flere reiser. Den samlede netto nytten over 10 år vil være lik ca. 8 mill. kr. noe som gjør tiltaket svært lønnsomt for samfunnet til tross for en dyrere pris per reise.

Med bakgrunn i de forutsetningene og beregningene vi har lagt til grunn, vil vi anbefale å videreføre AKT Svipp da tiltaket kan ansees som samfunnsøkonomisk lønnsomt.

## **Anbefaling til videre forskning**

Gjennom arbeidet med studiet har vi forstått at det vil være rom for en større studie som kan etablere en større forståelse for flere av virkningene. Det gjelder blant annet påvirkningen på livskvalitet til målgruppen, hvor forskjellen AKT Svipp utgjør lettere vil kunne presenteres ved en større kohort studie som kan undersøke utviklingen over flere år. Dersom en klarer å følge et utvalg av brukerne over en noe lengre tidsperiode, vil det være mulig å studere virkningene av AKT Svipp opp mot en kontrollgruppe uten tilgang til tjenesten. Slik vil det kunne være mulig å produsere indikatorer på direkte forskyvningseffekter knyttet til AKT Svipp. Likevel vil dette kunne kreve lengre tidsserier, som vil kreve mer finansiering. Derfor vil det realistisk sett være mer aktuelt med mellomlange hvor en kan måle endringer i helse relatert livskvalitet blant eldre, noe som (Fryback, Palta, Cherepanov, Bolt & Kim, 2010) viser hvordan man måler. Det vil også være viktig for å undersøke de faktiske besparelsene knyttet til omsorgskostnadene. Ettersom dette er den viktigste gevinsten for å gjøre AKT Svipp lønnsomt, bør dette studeres nærmere.

# Referanser

Agder fylkeskommune. (2019). Kollektivtransport. Hentet fra <https://agderfk.no/varetjenester/samferdsel/kollektivtransport/>

AKT. (2021a). AKT Svipp - samkjøringsprosjekt i Vågsbygd. Hentet fra <https://www.akt.no/planlegg-reisen/bestillingsruter-og-akt-svipp-samkjoringstjeneste/akt-svippet-samkjoringsprosjekt-i-vagsbygd/>

AKT. (2021b). Enkeltbilletter for barn, voksne og honnør. Hentet fra <https://www.akt.no/betalreisen/billettpriser/enkeltbilletter-barn-voksen-og-honnor/>

Andersen, C. & Skjeret, F. (2003). *Valg av diskonteringsrente ved nettinvesteringer* (SNF-Rapport NR. 01/2003). Hentet fra: <https://docplayer.me/37759832-Snf-rapport-nr-01-2003-valg-avdiskonteringsrente-vednettinvesteringer-christian-andersen-frode-skjeret.html>

Andresen, B. (2021). Over halvparten av nye personbiler er elbiler. Hentet fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/over-halvparten-av-nyepersonbiler-er-elbiler>

Bjart, H. (2021). Elektrifisering av veitransport – hva er miljøeffektene og kostnadene. Statistisk Sentralbyrå. Hentet fra [https://www.ssb.no/forskning/ansatte/\\_attachment/432567?\\_ts=174bf61f898](https://www.ssb.no/forskning/ansatte/_attachment/432567?_ts=174bf61f898)

DFØ. (2014). *Veileder i gevinstrealisering*. Hentet fra <https://dfo.no/filer/Fagomr%C3%A5der/Gevinstrealisering/Veileder-i-gevinstrealisering.pdf>

DFØ. (2018). *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. Hentet fra <https://dfo.no/publikasjoner/veileder-i-samfunnsokonomisk-analyse>

Flak, L. S. (2012). *Gevinstrealisering og offentlige IKT-investeringer*. Oslo: Universitetsforlaget

FN. (2019). Bærekraftig utvikling. Hentet fra <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftigutvikling>

FN. (2021). *FNs bærekraftsmål*. Hentet fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-nedgrafikk>

Fryback, D. G., Palta, M., Cherepanov, D., Bolt, D., & Kim, J. S. (2010). Comparison of 5 healthrelated quality-of-life indexes using item response theory analysis. *Medical Decision Making*, 30(1), 5-15.

Gleditsch, R. F. (2020). *Et historisk skifte: Snart flere eldre enn barn og unge*. Hentet fra <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/et-historisk-skifte-flere-eldre-enn>

Grøvdal & Hjelle. (1998). Grafisk illustrasjon av samfunnsøkonomisk overskudd som summen av konsumentoverskudd og produsentoverskudd. Hentet fra [https://www.researchgate.net/figure/Figur-5-Grafisk-illustrasjon-av-samfunnsokonomisk-overskudd-som-summen-av\\_fig2\\_255571040](https://www.researchgate.net/figure/Figur-5-Grafisk-illustrasjon-av-samfunnsokonomisk-overskudd-som-summen-av_fig2_255571040)

Hellevik, O. (2009). *Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap*. Oslo: Universitetsforlaget.

Helsedirektoratet. (2021, 10. mai). Statistikk om fysisk aktivitetsnivå og stillesitting. Hentet fra <https://www.helsedirektoratet.no/tema/fysisk-aktivitet/statistikk-om-fysisk-aktivitetsnivao-gstillesitting>

Hjelmbrekke, S., Løyland, K., Møller, G. & Vardheim, I. (2011). *Kostnader og kvalitet i pleie- og omsorgssektoren* (280). Hentet fra [https://www.ks.no/contentassets/2e2f154787a94add971d2236059aa3b6/104013\\_rapport\\_kostnad\\_eri-plo.pdf](https://www.ks.no/contentassets/2e2f154787a94add971d2236059aa3b6/104013_rapport_kostnad_eri-plo.pdf)

Jacobsen, D. I. (2010). *Forståelse, beskrivelse og forklaring: innføring i metode for helse- og sosialfagene* (2. utg.). Kristiansand: Høyskoleforlaget.



Jacobsen, D. I. (2010). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (2. utg.). Kristiansand: Høyskoleforlaget.

Jesson J.K, Matheson,L & Lacey, F.M (2011) *Doing your literature review: Traditional and systematic techniques*. London: Sage Publications

Johannessen, A. & Tufte, P. A. (2002). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. Oslo: Abstrakt forlag.

Kalender, Z. & Vayvay, Ö. (2016). The Fifth Pillar of the Balanced Scorecard: Sustainability. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 235, 7683.  
<https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.11.027>

Lund, T. (2002). *Innføring i forskningsmetodologi*. Oslo: Unipub.

Lysetstøl, P. M. & Meland, E. A. (2012). *Velferdsstatens økonomi : innføringsbok i samfunnsøkonomi for helse- og sosialfagsstudenter* (2. utg. utg.). Oslo: Universitetsforl.

Magnussen, K., og Ibenholt K. (2013). Samfunnsnytte og kostnader ved Makroøkonomi. Hentet fra <https://snl.no/makro%C3%B8konomi>

Mantzana, V., Themistocleous, M., Irani, Z. & Morabito, V. (2007). Identifying healthcare actors involved in the adoption of information systems. *Eur J Inf Syst*, 16. <https://doi.org/10.1057/palgrave.ejis.3000660>

McConnell, Campbell R. Brue, Stanley L.; Flynn, Sean M. (2009). *Economics: Principles, Problems, and Policies* (18. utgave). New York: McGraw-Hill

Nordbakke, S., Phillips, R., Skollerud, K. & Milch, V. (2020). *Helseeffekter av Ruter aldersvennlig transport* (1810/2020). Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=54823>

Prosjektveiviseren. (2019a). Gevinstrealiseringsplan. Hentet fra <https://www.prosjektveiviseren.no/dokumentasjon/ledelsesprodukter/gevinstrealiseringsplan>

Prosjektveiviseren. (2019b). Hva er en interessent? Hentet fra <https://www.prosjektveiviseren.no/god-praksis/viktige-tema-i-alle-faser/interessenter/hva-er-eninteressent>

Rabbani, A., Zamani, M., Yazdani Chamzini, A. & Zavadskas, E. (2014). *Proposing a new integrated model based on sustainability balanced scorecard (SBSC) and MCDM approaches by using linguistic variables for the performance evaluation of oil producing companies.*

Regjeringen. (2021). Kollektivtransport - ansvar og rabattordninger. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/lokalkollektivtransport/id426187/>

Sagberg, F. & Glad, A. (1999). *Trafikksikkerhet for eldre: En litteraturstudie, risikoberegninger og vurdering av tiltak.* (440/1999). Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=5541>

Sander, K. (2017). Kostnad nytte analyse. Hentet fra: <https://estudie.no/kostnad-nytteanalyse/>

Statens vegvesen. (2019). *Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018.* Hentet fra [https://www.vegvesen.no/\\_attachment/2674990/binary/1361215?fast\\_title=N%C3%B8kkelrapport+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2018+-+november+2019.PDF](https://www.vegvesen.no/_attachment/2674990/binary/1361215?fast_title=N%C3%B8kkelrapport+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2018+-+november+2019.PDF)

Statistisk sentralbyrå. (2013). *Eldres bruk av helse- og omsorgstjenester.* Hentet fra [https://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/\\_attachment/125965?ts=13f8b5b](https://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/_attachment/125965?ts=13f8b5b)

Statistisk Sentralbyrå. (2018, 22. mars). Over 140 000 elbiler i Norge. Hentet fra: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/over-140-000-elbiler-i-norge>

Statistisk Sentralbyrå. (2019, 2. des). Elbiler reduserer utslipp per personkilometer. Hentet fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/elbiler-reduserer-utslipp-perpersonkilometer>

Statistisk sentralbyrå. (2021, 25. Mars). Bilparken. Hentet fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/bilparken>

Statkraft. (2021, 11. Mai). Nøkkeltall om vannkraft. Hentet fra [https://www.statkraft.no/var-virksomhet/vannkraft/?gclid=Cj0KCQjwktKFBhCkARIsAJeDT0jtpfQOjTMdQqEbXScdFKBGcQaHVvIkAfJ\\_dS-mk8N7U7hYpzDJXLsaAgzVEALw\\_wcB](https://www.statkraft.no/var-virksomhet/vannkraft/?gclid=Cj0KCQjwktKFBhCkARIsAJeDT0jtpfQOjTMdQqEbXScdFKBGcQaHVvIkAfJ_dS-mk8N7U7hYpzDJXLsaAgzVEALw_wcB)

Store Norske Leksikon. (2014, 27. Mai). Alternativkostnad. Hentet fra <https://snl.no/alternativkostnad>

Taherdoost, Hamed. (2016). Validity and Reliability of the Research Instrument; How to Test the Validation of a Questionnaire/Survey in a Research. *International Journal of Academic Research in Management*. 5. 28-36. Doi: 10.2139/ssrn.3205040.

TØI. (2014). *Reisevaneundersøkelsen 2013/14*. Hentet fra [https://www.toi.no/getfile.php/1340016-1427184703/mmarkiv/Bilder/7020-TOI\\_faktaark\\_bilreiser-3k.pdf](https://www.toi.no/getfile.php/1340016-1427184703/mmarkiv/Bilder/7020-TOI_faktaark_bilreiser-3k.pdf)

Ward, J. & Daniel, E. (2006). *Benefits management: delivering value from IS & IT investments*. Chichester: Wiley.

WRVS. (2011). *Valuing the Socio-Economic Contribution of Older People in the UK*. Hentet fra [https://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/gold\\_age\\_report\\_2011.pdf](https://www.royalvoluntaryservice.org.uk/Uploads/Documents/gold_age_report_2011.pdf)

Yin, R. (1994). *Case study research: Design and methods* (2. utg.). Thousand Oaks, Calif: Sage.

# Vedlegg

## Intervjuer

I intervjuene har vi snakket med representanter fra Kristiansand Kommune og Agder Kollektivtrafikk. Det er blitt foretatt tre intervjurunder, hvor vi har brukt den første som en orientering om behovene og de mulige virkningene fra AKT Svipp. I den andre runden har vi fokusert på å tilegne oss mer informasjon og forståelse om de to mest betydelige virkningene, bedre helse og effektivisering av kollektivtransporten. Og i den tredje har vi snakket med brukerne, for å forstå hvordan AKT Svipp påvirker livene deres.

### *Intervjurunde 1*

#### ***I hvilken grad tror du tiltaket AKT Svipp medfører økt mobilitet?***

AKT Svipp vil øke mobiliteten gjennom å være en lavterskel tilbud som vil øke mobiliteten i de områdene det blir introdusert. Det er blitt et mer fraværende kollektivtilbud i området, og mange i målgruppen er alene og er avhengig av andre for å kunne ta seg rundt. AKT Svipp fungerer ganske likt som taxi, som er kostbart, hvor sjåførene har mulighet til å yte mer service.

#### ***I hvor stor grad tror du tiltaket AKT Svipp gjør at målgruppen bytter ut bistand fra familie og bekjente til fordel for AKT Svipp?***

Dette vil oppleves som en viss grad av avlastning. Der familien vil oppleve at AKT Svipp er en trygg nok avlastning. Brukerne vil kunne slippe å mase på familie, og heller bare ringe AKT Svipp.

#### ***Hvordan vil AKT Svipp kunne bidra til å utjevne sosioøkonomiske forskjeller?***

Forretningsmodellen er at dette skal koste det samme som på buss. Så dette vil være et alternativ for å betale drosjeturer selv. De som ikke har ledsagerbevis, som kan ta ting gratis, vil få mye bedre tilbud av AKT Svipp.

Akkurat nå er AKT Svipp en gratistjeneste, og det finnes generelt dårlig data på priselastisitet i kollektivtrafikken, men pris er veldig lite betydningsfullt når folk velger å bruke kollektivtransport. Derfor blir det spennende å se hvor mange som forsvinner når det på sikt blir introdusert kollektivpriser i AKT Svipp.

***Hvor stor samfunnsøkonomisk effekt vil du anta at AKT Svipp vil kunne bidra med?***

Potensialet er ganske stort hvis det kan bidra til at målgruppa kan bli boende hjemme i stedet for å bo på institusjon. De sykeste vil uansett ikke kunne reise med AKT Svipp, men hvis dette kan være med å bidra på at kommunen kan bruke penger på de som trenger sykehjemsplassene, vil AKT Svipp være svært lønnsomt. Vi håper å kunne få holde to personer hjemme i et år ekstra, på grunn av AKT Svipp. Det vil være flere faktorer som spiller inn, det er ikke uten kostnad å være hjemmeboende heller, men en vesentlig lavere.

***Hva tenker du om denne hypotesen: Holder AKT Svipp en person unna sykehjemmet i ett år så vil det føre til en besparelse på 1.1 million Kr per år.***

***For gjennomsnittskommunen så koster det 1.1 million per langtidsbeboer.***

AKT Svipp er et tilbud til den friskere delen av befolkningen, ikke dem som er aktuelle for sykehjemsplass. Men potensialet er der for kommunen til å spare penger på det. Tilbudet ble i utgangspunktet startet i et området hvor det passet bra med kollektivtrafikken, og dersom det skulle blitt lansert et annet sted er det ikke sikkert vi kunne forbeholdt det til kun honnører. Dette er en av grunnene til at vi har en så aktiv rolle fra kommunen side, er at vi kan se en gevinst for kommunens innbyggere.

***Vil det forrige spørsmålet styrke ditt syn på viktigheten av at AKT Svipp får en bevilgning fra samfunnet for å holde seg gående?***

Ja helt klart, kollektivtransport generelt er ikke bedriftsøkonomisk lønnsomt. Det er ikke lønnsomt å kjøre rundt med tomme busser. Vi har flere løsninger for å tilpasse kollektivtransporten. Denne løsningen fungerer bedre enn mange andre, som også finansieres av det offentlig. Dette er et samfunnsoppdrag som må løses, og vi ser at AKT Svipp er en god måte å løse det på. Om vanlig kollektivtransport er noe samfunnet må ta stilling til, er dette også noe samfunnet må ta stilling til.

***Vil du si at bevilgningen til AKT Svipp er en effektiv ressursutnyttelse for samfunnet? Tenker du ressursene kunne blitt brukt bedre?***

Sånn som det er nå, hvis vi skal holde eldre hjemme, må vi hjelpe med at de kommer rundt til trim, legesenter og lignende. En utfordring er jo at sykehjemsplasser og kollektivtrafikk er finansiert av forskjellige institusjoner. Men om vi kan holde noen unna sykehjemsplass på grunn av dette vil det jo være nyttig. Hvis det skal normaliseres må vi finne ut om det er noe vi må bruke noe av våre generelle tilskudd, eller om det er noe den enkelte kommune kan hjelpe til med å finansiere.

***Hvordan vil AKT Svipp forbedre målgruppens funksjon til å klare seg selv?***

Den enkelte brukeren av løsningen vil kunne gjøre de daglige tingene på egenhånd, og kunne være mer selvhjulpen til en lav kostnad. Å kunne bruke en mer tilgjengelig kollektivløsning vil kunne ha stor betydning. Kan de eldre til å bli boende hjemme på grunn av AKT Svipp, er det å anta at livskvaliteten blir bedre enn å bo på offentlig institusjonen. At de blir litt selvdrevne, kan være med på å forsterke helsen.

***I hvilken grad tror du samfunnet har nytte av at de eldre holder seg aktive/ er synlig i samfunnet?***

Det tenker jeg er en gevinst for alle ved at vi har eldre og unge som er aktive, det vil jo belaste helsevesenet mye hvis de blir sittende hjemme. Og hvis samfunns målet er at de eldre skal koste oss minst mulig, er det best at de skal klare seg mest mulig selv. Det vil også kunne gi et positivt inntrykk på yngre generasjoner, at man ser de eldre er aktive.

***Eldre er spesielt utsatt for trafikkulykker, vil du anta at AKT Svipp vil kunne redusere disse?***

Flere vil ikke gi fra seg lappen, men de er jo farlige i trafikken. Hvis vi kan gi de et alternativ som kan få de farlige vekk fra veiene, vil det kunne bli mye tryggere for alle. Det og ferdes i trafikken er mer utfordrende for eldre, spesielt om vinteren. Så det er klart at hvis vi får de inn på et trygt tilbud, vil det bli tryggere. Det sier seg selv.

***Hvordan tror du erfaringene fra AKT Svipp vil kunne bidra til å forbedre kollektivtilbudet i fremtiden?***

AKT Svipp vil kunne være et nytt produkt som fyller et behov. Kollektivtrafikk er kompromissets kunst. Store busser med flest mulig passasjerer. Mange områder har smale veier som ikke passer til store busser. Blir de tatt vekk og erstattet med AKT Svipp, vil flere kunne benytte det. AKT Svipp blir mer en individualisert reise. Men etter covid håper vi å kunne samkjøre dette mer, ellers blir vi bare en ordinær taxitjeneste. Ellers kan kommunen bare støtte taxinæringen i stedet.

***Hvor stor grad tror du AKT Svipp vil være nyttig for samfunnet?***

Det vil være nyttig for samfunnet ved å tilby en løsning for en gruppe som ellers ikke har alternativer til en billig penge. De har behov som krever høy grad av service, og derfor blir en tjeneste som AKT Svipp aktuelt. I den grad AKT Svipp blir en erstatning for en tom busslinje, som koster mye, vil vi kunne utnytte AKT Svipp til å erstatte disse massive kostnadene. Det vil ikke være en erstatning, men samfunnsnyttien vil være der vi klarer å samkjøre det individuelle fra AKT Svipp med det kollektive, som for eksempel å ta AKT Svipp til en bussrute. Det vil være veldig bra for veldig mange, spesielt vil samfunnet spare masse penger ved å ikke ha de eldre på gamle hjem.

*Intervjurunde 2*

***Hva kan du fortelle om brukerne av AKT Svipp, og hvor aktive de er?***

AKT virker fornøyd med hvordan tilbudet har blitt mottatt av brukerne på dette stadiet. Foreløpig er dette bare et pilotprosjekt.

***Hvor mye mer fysisk aktive vil vi kunne se for oss målgruppen blir ved å bruke AKT Svipp?*** På et generelt grunnlag vil jeg tro at dette kan ha stor betydning for en del av de gruppene som har problemer med å komme seg så veldig langt fra sin egen dør, på egenhånd. Behovet for hjemmehjelp, støttekontakt eller disse tingene vil kunne bli redusert, av at folk kommer seg ut og kan delta på det de selv har vært med i tidligere.

Det snakkes om sykehjemsplasser, men jeg tror du også skal nevne dette med hjemmesykepleie som også er en sosial kontakt. Eller at familien ønsker at noen skal stikke innom. Men hvis brukeren kan komme seg ut er det jo ingen som trenger å stikke innom. Tjenesten er ikke ment som aktivisering, men å heller kunne løse daglige gjøremål som å dra på butikken eller apoteket. Vi kan kalle at det en tilrettelegger for større aktivitet.

***Hva anser du som alternativer til AKT Svipp, som kan løse noe av de samme problemene?*** For mange vil alternativet være taxi, som er ganske dyrt, eller å ikke komme seg ut i det heletatt. Det handler jo om at disse eldre både med rullatorer og rullestoler, at man på en måte skal kunne klare seg selv og faktisk spasere inn i en bil og komme ut på egenhånd. Så kan man ta det i andre retning hvor folk er funksjonsfriske, så jeg tror nok de aller viktigste i gruppen er de som ikke har noen reelle alternativer.

***Rent praktisk, på hvilken måte vil den forbedrede helsen spare kostnader? Hvilke spesifikke kostnader vil gå ned?***

Antallet eldre kommer bare til å øke, vi lever lenger og får færre barn, så byrden blir bare større. Selv om vi utsetter behovet for sykehjemsplass, så vil det nesten være et umettelig behov for slike tjenester uansett. Noe av den aller største kostnaden er lønn og personalkostander, men generelt vil man godt kunne bryte ned den overordnede kostanden i mange komponenter. Altså hvor mye en sparer samfunnet er en ting, men også hvor stor gevinsten er for den enkelte. Det å komme seg ut har jo stor betydning for folks psykiske helse. En sykehjemsplass koster mellom 800k og 1 million i året. Hvis vi kan spare den kostnaden samtidig som brukerne kan bli boende hjemme blir det en vinn-vinn situasjon der både kunden og brukerne får bedre livskvalitet.

***Hvordan skal den forbedrede folkehelsen kunne måles?***

Må kanskje følge en gruppe mennesker som kan representere et fornuftig utvalg av de eldre, og følge dem over en lengre periode. Så kan vi se om disse vil havne i samme situasjonen med og uten AKT Svipp. Og dermed kunne se hvordan dette slår ut på denne gruppen dersom vi måler transporttjenestens nytte. Det kan hende at de som har greie på det vil si at en del andre fysiske plager blir redusert når man får en bedre psykisk og fysisk helse. Og bare det å komme seg ut gjør



det bedre enn å forbli i egen stue. Det kommer jo litt ann på hva slags plager de har, men all bevegelse er bra for en. Selv om det er lite omfang av denne tjenesten så langt, har vi fått tilbakemelding av de som bruker AKT Svipp nå at de har fått bedre livskvaliteten. Som betyr at man kan redusere behovet for helsetjenester.

***Hvilke utfordringer ser du for deg AKT Svipp står ovenfor på veien mot forbedret folkehelse?***

Digitalisering og automatisering ovenfor en målgruppe som har en høy terskel for å ta i bruk disse verktøyene. Nå er det pilotprosjekt og etter hvert må det lanseres, og da vil det måtte tas betaling. Etter denne første delen av fasen, så vi får koordinert ikke kun de private reisebehovene folk har, men mye med dette med reise til sykehus, legekantor og den typen ting, og kunne få til en samkjøring. Der ligger også de store gevinstene.

***Kan AKT Svipp være en metode for å effektivisere kollektivtilbudet?***

Der hvor, hvis en ser bort ifra den brukergruppen som er med i pilotfasen, og en ser litt lenger frem, vil dette kunne inngå i en del av tilbudet der ordinære bussruter er lite til stede. AKT Svipp er et tilbud som innebærer at hvis du bestiller må du akseptere at det sitter noen ukjente i bilen, og at de kanskje må kjøre en omvei på veien til dit du skal. Det hadde du kanskje ikke akseptert i en drosje. Og det er det som er hovedintensjonen bak tjenesten, at det er en transporttjeneste som skal få folk til å reise sammen, fordi det er den eneste bærekraftige løsningen.

***Hvilke utfordringer kan AKT Svipp stå ovenfor på veien mot en mer optimal kollektivtransport?***

Vi må ha mer volum inn for å teste denne samkjøring. Det har vi ikke fått testet i dag, på grunn av covid situasjonen. Det er jo en helt ny måte å tenke på for folk. Det er endringer som er vanskelig. Det er allerede stor ståhei om man snakker om å legge ned én bussrute. Men det handler litt om en total arealplanlegging og regulering og disse tingene, at man også legger inn og tenker hvordan folk skal befordres, det er utrolig viktig.

### ***Hvordan skal effektiviseringen av kollektivtilbudet kunne måles?***

Det måler vi med at vi passer på at vi får god datafangst på samkjøring, som vi har til en viss grad i dag. Det kunne være å måle reduksjonen av bilbruken eventuelt. Det ene er hvor mye penger en bruker, og andre hvor mange reiser en betjener. Det er de to hovedfaktorene som viser hvor mye penger det koster, og om vi kan se at AKT Svipp gjør at vi ser hvor mange som reiser.

### ***Hva ville vært et alternativ til AKT Svipp for å forbedre tilbudet?***

Hvis man pøser inn nok penger kan man få hva som helst. Ta først utgangspunkt i innbyggernes behov. Det aller beste er at man ikke har behov for å bli transportert, at en kan klare seg selv. Man kan trekke det veldig langt at alle burde bo i høye blokker å bare ta heisen ned, men sånn er ikke verden. Så mange har behovet for å bo hjemme der de er kjent. Det har nok en kvalitet i seg og trygghet å bo der de har bodd over lengre tid, og vi må godta at det dermed trengs transport for å komme andre steder. Folk mister også førerkortet, og skal de da bli sittende fast hjemme? Da kan dette være en viktig tjeneste.

### ***Noe mer vi burde ha spurt om som kan være nyttig for gevinstrealiseringen knyttet til forbedret helse for målgruppen og et mer effektivt kollektivtilbud?***

I dag blir kollektivtransporten subsidiert av skattepenger fordi den gjennomsnittlige brukerinntekten ikke er høy nok. Dersom ikke AKT Svipp kan komme opp på volumer der det blir lønnsomt, vil det måtte legges ned dersom ikke det kan subsidieres. Øvrige bussruter kan ikke vike fordi målgruppen ønsker å heller bruke AKT Svipp. Videre blir befolkningsframskrivingen viktig. Hvordan skal vi håndtere denne bølgen? En ting er at de kommer til å ha behov for mange ting, men hvordan skal vi legge til rette for deres transportbehov? Det er store krefter i det norske samfunnet som må komme sammen for å løse dette problemet. Hvordan vil de eldre foretrekke å bo for eksempel? På hvilken måte vil de bli transportert? Det kan bli viktig å ta en analyse på dette. AKT Svipp har et stort potensial.

### *Intervjurunde 3*

***Har du noen gang tenkt på å flytte på grunn av begrenset mobilitet, og i så fall hvordan ville det spilt inn på betalingsvilligheten for å bo mer sentralt?***

Samtlige svarte at de ikke har tanker om å flytte grunnet mobilitets situasjonen, hvorav tre forklarte at de allerede har flyttet hvor dette var en faktorene. Flere forklarte at de hadde forståelse for at fler kunne tenke seg å flytte, men at dem selv ikke var i situasjonen. Det viste seg derfor å være svært vanskelig å komme frem til noe tallgrunnlag på hvordan betalingsvilligheten var for å få et mer sentralt hjem.

***Hva synes du om kollektivtilbudet i Vågsbygd uten AKT Svipp? Hva er alternativet ditt?***

Brukerne hadde svært delte meninger om dagens kollektivtilbud, sett bort ifra AKT Svipp. Omtrent halvparten av AKT Svipp brukerne hadde ikke noen spesiell formening om kollektivtilbudet, og av de som hadde tanker om det, var det også fordelt omtrent likt mellom dem som var fornøyd og dem som ikke var fornøyd med kollektivtilbudet. En gjenganger av svarene var at flere ikke hadde mulighet til å bruke bussen, enten på grunn av fysiske utfordringer eller avstand til holdeplass. Det ble også nevnt av flere at covid situasjonen gjorde det uaktuelt å ta bussen.

Det er også interessant at mange pekte på taxi som et aktuelt alternativ, hvor flere også nevnte at det har blitt brukt. Ellers kom det frem at det var en gjevn fordeling mellom dem som hadde et reelt alternativ til transport og dem som ikke hadde det, hvor dem som hadde et alternativ ofte trakk frem hjelp fra familie og/eller buss.

***Hvor ofte bruker du AKT Svipp, og hva bruker du det til?***

De fleste av brukerne følte de brukte tjenesten ofte, hvor bruken gjennomsnittlig lå på rundt 2-3 ganger i uka. Når det kom til bruken, svarte de aller fleste av brukerne at de i hovedsak brukte AKT Svipp til handling, i tillegg til at besøk hos lege og fysioterapeut og trening ble nevnt flere ganger.

### ***Hvor mye mer aktiv blir du av å kunne bruke AKT Svipp?***

Av brukerne vi spurte svarte 1/3 at de følte de ble mer fysisk aktive av å ha en tjeneste som AKT Svipp tilgjengelig. Dette skyldtes at mange kun brukte AKT Svipp til enkle ting som handling, og at de ikke følte de ble noe mer aktive på grunn av AKT Svipp. Det ble ofte nevnt at de ville kunne gjennomføre det samme på andre måter. I flere tilfeller svarte brukerne også at de faktisk kunne finne på å gå til butikken dersom AKT Svipp ikke var tilgjengelig, altså at de ville bli mer aktive uten AKT Svipp.

### ***Alder***

Intervall = [42, 83]

Median = 69,5

Gjennomsnitt = 68,5

## En samfunnsøkonomisk analyse av AKT Svipp

### **Refleksjonsnotat: Ansvarlighet**

I dette refleksjonsnotatet vil jeg presentere masteroppgaven gjennom temaet ansvarlighet. Jeg vil drøfte hvordan oppgaven relateres til ansvarlighet gjennom oppgavens problemstilling, analyseenheter, funn, konklusjoner og forskningsprosessen. Poenget med dette refleksjonsnotatet er å kunne trekke inn lærdom fra hele det fem år lange studieløpet, og kunne trekke konklusjoner mellom flere teorier og problemstillinger. Dette vil gjøres gjennom å identifisere etiske problemstillinger knyttet til oppgavens tema og arbeidet med den, og hvordan en skal kunne løse disse problemene.

#### Introduksjon til oppgaven

Masteroppgaven handler om en samfunnsøkonomisk analyse av AKT Svipp, som er en ny tjeneste fra Agder Kollektivtrafikk (AKT). Tjenesten ble startet for å øke mobiliteten til eldre i området midtre Vågsbygd i Kristiansand Kommune. Tidligere var det flere busslinjer i området, men i dag er dette blitt redusert til én. Derfor har mange fått et mye dårligere kollektivtilbud, og spesielt dem som sliter med å benytte seg av denne typen kollektivtransport, de eldre. Målgruppen for tjenesten er derfor innehaverne av honnørkort, som hovedsakelig er dem som har fylt 67 år (AKT, 2021).

Tjenesten er en dør-til-dør transporttjeneste, hvor AKT bruker minibusser som henter passasjerene hjemme og kjører dem til en bestemt destinasjon. Tjenesten kan minne mye om taxi, men det som skiller AKT Svipp fra taxi er at det legges til rette for samkjøring, som betyr at flere reiser til sine forskjellige destinasjoner samtidig.

AKT Svipp ble startet opp som et prøveprosjekt høsten 2020, og det er derfor interesse for forskning på området. Vårt bidrag er derfor å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse som skal undersøke hvilke sosiale, økonomiske og miljømessige gevinster AKT Svipp kan bidra med.

Gjennom dette bidraget følger ansvarlighet for å legge frem et fullstendig og ærlig arbeid, som skal bedre beslutningsgrunnlaget for beslutningstaker.

## Ansvarlighet

Det vil være naturlig å først drøfte definisjonen av temaet, ansvarlighet. Vi kan i denne sammenhengen dele inn temaet i to deler, rettslig og etisk ansvar. Rettslig ansvarlighet handler om at en kan ha et rettslig ansvar for en handling eller liknende (Falkanger, 2021). Det betyr at dersom man ikke oppfyller det ansvaret en er pålagt, vil en kunne pålegges en rettslig straff. Lovene vil stå sentralt for å kunne påvise rettslig uansvarlighet. Dette står i kontrast til den andre nevnte formen for ansvar, etisk ansvarlighet. Filosofen Hans Jonas mente at etisk ansvar handler om at «*du skal handle slik at virkningene av dine handlinger er forenlige med fortsettelsen av et ekte menneskelig liv*» (Jonas, 1984, s. 11). Dette kan knyttes til den menneskelige samvittigheten, og tolkes som at en ved uriktig håndtering av etisk ansvar vil det bli vanskelig å leve et «ekte menneskeliv». De juridiske lovene vil derfor ikke stå like sentralt når man skal dømme etisk ansvarlighet, men heller hva samfunnet oppfatter som «rett og galt».

AKT Svipp vil både kunne knyttes til etisk og rettslig ansvar. Det er fylkeskommunene i Norge som har (det rettslige) ansvaret for kollektivtransporten, som i dette tilfellet blir videreført fra Agder fylkeskommune til AKT (kilde). Dersom dette tilbudet ikke innfrir de forventningene som følger med ansvaret, kan det i teorien føre til en rettslig prosess. Men i praksis finnes det ikke slike spesifikke krav til hva fylkeskommunen skal tilby, annet enn et best mulig kollektivtilbud. På en annen side kan vi si AKT har blitt tildelt mye etisk ansvar. Dette kan omhandle hvordan de velger å designe kollektivtilbudet, og fordele tilbudet geografisk og demografisk.

I senere tid ser vi at selskaper bruker mye tid og ressurser på sine samfunnsansvar. Samfunnsansvar for eksempel av Innovasjon Norge som et ansvar bedrifter tar på seg der virksomheter påvirker mennesker, samfunn og miljø hvor innovasjon og ansvarlighet bidrar til å løse vår tids samfunns- og miljøutfordringer (Innovasjon Norge).

## Ansvarlighet gjennom oppgavens problemstilling

Oppgavens problemstillinger er: **Hvilke samfunnsgevinster får man ved å øke mobiliteten til eldre gjennom AKT Svipp?**

Med dette mener vi hvilke positive virkninger samfunnet får ved at de eldre har muligheten til å bevege seg friere. Dette kan være et interessant spørsmål uavhengig om det er AKT Svipp som utgjør forskjellen eller ikke. Det kan være flere måter å øke de eldres mobilitet. Vi er et knyttet samfunnet, der det offentlige tar spesielt ansvar for svakere grupper, som for eksempel eldre og barn. Vi har gratis skolegang, gode pensjonsordninger og bruker store summer på eldreomsorg. Dette er i bunn og grunn fordi vi ser på menneskene i samfunnet vårt med likeverd. Vi jobber for at alle så få det så godt som mulig.

Akkurat derfor er det spesielt viktig å ta hensyn til eldres utfordringer, blant annet knyttet til bevegelsesfrihet og selvstendighet. Ved å øke mobiliteten gjør vi akkurat det. Eldre får større frihet til å ta seg det de ønsker, og det gir dem et mer selvstendig liv. Noe alle i samfunnet vårt har rett til, og som samfunnet jobber for hver dag.

### Ansvarlighet gjennom oppgavens funn

Gjennom arbeidet med oppgaven har vi identifisert flere virkninger fra AKT Svipp, hvor flere er interessante å drøfte i lys av ansvarlighet. Videre vil jeg trekke frem noen av de aktuelle.

Generelt sett vil AKT Svipp være en mer tilgjengelig type kollektivtransport enn i nullalternativet der tjenesten ikke er tilgjengelig. Mange eldre sliter med å ta i bruk den ordinære kollektivtransporten, mye på grunn av sviktende helse. Likevel bør vi kunne argumentere for at, som alle andre personer i samfunnet vårt, de har krav på et fungerende kollektivtilbud de kan benytte seg av. AKT tar dermed ansvar for at de skal få denne muligheten, til å benytte seg av kollektivtransport, som resten av samfunnet.

En virkning fra AKT Svipp er mer trygghet i trafikken. Det offentlige har ansvar for å legge trygge rammer rundt befolkningen. Det er slik hele samfunnet er bygd opp, for at folk skal kunne være trygge. Vi har et sett med lover og regler, samt personer som jobber for at folk skal følge disse, slik at vi får et trygt samfunn. Eldre er svært utsatt i trafikken, på grunn av deres svakere helse. Dersom det skulle skje en ulykke, vil det kunne ramme de eldre svært hardt. Dette gjelder både fotgjengere og bilførere. Det offentlige har et overordnet ansvar for at alle trafikanter kan ferdes med sikkerhet. Dette blir problematisk når de eldre mister evnen til å bevege seg på en sikker måte. Med årene blir hørsel, syn og motorikk svakere, og dette vil kunne gå utover evnen til å opprettholde en sikker deltakelse i trafikkbildet. Som fotgjengere vil de med nedsatte sanser ikke kunne være like oppmerksomme på bilister, og bilførerne vil kunne ha vanskeligheter med å følge andre trafikanter på en sikker måte. Når de eldre derfor ikke lenger kan ansees som «trygge trafikanter», blir det uansvarlig å la dem delta i trafikken. Dette er også derfor eldre mister rett til førerkort med alderen. Det er derfor veldig gledelig at en offentlig aktør som AKT tar ansvar og gir dem et tilbud som fjerner usikre trafikanter fra vegen, og setter dem i en tryggere ramme, med fortsatt mulighet for å kunne ta seg rundt. Uten et fungerende tilbud, ville enten de eldre fortsatt kunne ferdes på en uforsvarlig måte i trafikken, eller bli tvunget til å bli værende i hjemmet.

AKT Svipp kan vise seg å være en tjeneste som er med på å redusere sosiale forskjeller. Ingen enkeltindivid kan ta ansvaret for å fjerne forskjellene mellom fattig og rik eller kvinner og menn. Dette er noe hele samfunnet må stå sammen om. Vi trenger at større krefter samles og tar ansvar for at det ikke skal ha noe å si om man er kvinne eller mann, for om man skal kunne ta seg til legen alene. I dette tilfellet viser det seg at mange eldre lider av gamle normer, der mannen i ekteskapet hadde hovedansvaret for transport, men kvinnen forble passasjer. Dette har ført til at færre eldre kvinner har førerkort enn menn (Statens vegvesen, 2019). Dette er en sosial forskjell samfunnet ikke ønsker. AKT Svipp diskriminerer ikke passasjerene basert på kjønn, og vil derfor ta del av ansvaret for å likestille menn og kvinner.

Vi ser gjerne at samfunnet tar litt ekstra ansvar for å bedre situasjonen til de som er i en vanskeligere økonomisk situasjon. Det finnes eldre i denne kategorien, og det finnes ingen andre direkte alternativer til AKT Svipp en taxi, som er av en helt annen kostnad for den enkelte. Med AKT Svipp bidrar altså det offentlige med en løsning som vil gjøre livet enklere for dem som er i en økonomisk presset situasjon.

En annen etisk problemstilling er knyttet til praksisen rundt honnørbilletten. Honnørbilletten er en løsning som skal gjøre det billigere for eldre å benytte seg av kollektivtransport. Likevel bør det overordnede målet med honnørbilletten være å gjøre det lettere å ta i bruk kollektivtilbudet rent praktisk. Det hjelper ikke å få rabatt på en bussbillett, hvis man ikke er i stand til å bruke bussen. Derfor tar AKT Svipp ansvar for å tilføre honnørbilletten en ny dimensjon. Ikke bare blir det billigere for eldre å benytte seg av kollektivtilbudet, men det blir også lettere å benytte seg av det.

### Ansvarlighet gjennom forskningsprosessen

I forhold til oppgavens validitet har det vært viktig å ta i bruk troverdige kilder på en ansvarlig måte. Det krever ansvar å vise til andres arbeid, uten å gi uttrykk for plagiat. Samtidig må vi lete etter kilder på en ansvarlig måte, hvor kildene kan stå innenfor det vi ønsker å fremheve i oppgaven, uten å aktivt lete etter sannheter som fremmer funnene på den måten vi selv ønsker.

For å samle inn data har vi snakket med flere interessenter i form av representanter fra AKT, Kristiansand kommune og også brukere av tjenesten. Det har vært viktig å forsikre dem om at det disse personene sier ikke kan knyttes til dem som personer, altså at vi tar ansvar for deres personvern. Masteroppgaven er et offentlig dokument, og det ville vært svært uansvarlig å søke etter og fremheve folks personlige meninger. Dette er selv opp til den enkelte hvordan den vil uttrykke deg, og vil den gjøre det offentlig er ikke det noe som skal gjøres gjennom en slik oppgave. Det er



vårt ansvar å legge til rette for at hver enkelt persons meninger blir utøvet av dem selv i det offentlige rom. De tankene vi samler inn knyttet til AKT Svipp skal være tankene i seg selv, ikke den og dens personlige meninger. Derfor har det vært svært viktig for oss å behandle disse dataene på en ansvarlig måte, så personvernet til disse menneskene blir tatt hånd om.

Det kan også diskuteres om «representant fra AKT» strider med lovene knyttet til personvern. Gjennom denne tittelen vil man vite at personen bak meningene er en representant fra AKT. Likevel mener jeg at dette er en for vag betegnelse, da AKT har mange representanter. En kan ikke med noen sikkerhet knytte påstandene til noen person, kun til AKT som organisasjon. Derfor vil intervjuobjektene forbli anonyme, og deres personvern opprettholdt.

### Ansvarlighet gjennom oppgavens konklusjoner

I vår konklusjon mener vi at AKT Svipp vil være et samfunnsøkonomisk lønnsomt tiltak. Dette fordi det vil føre til besparelser i andre sektorer som er større enn kostnaden knyttet til driften av tjenesten. Det er flere forutsetninger knyttet til denne konklusjonen, og det er vårt ansvar at disse kommer frem slik at beslutningstaker forstår hvilke momenter det bør tas hensyn til. Hvis ikke, ville beslutningstaker kunne forvente resultater uten å ha kjennskap til hva som kreves for at suksess skal inntreffe.

Som del av samfunnet har vi også ansvar for å bidra med vår del, for å gjøre samfunnet bedre. Gjennom denne oppgaven bidrar vi med å belyse muligheter for økt velferd og økonomiske besparelser, som til sammen gir samfunnet nytteverdi.

### Referanser

Falkanger, Thor. (2021, 5. januar). Ansvarlighet. Hentet 25. mai 2021 fra <https://snl.no/ansvarlighet>

Innovasjon Norge. Samfunnsansvar. Hentet 25. mai 2021 fra <https://www.innovasjonnorge.no/no/verktoy/eksport-og-internasjonalsatsing/eksportordbok2/samfunnsansvar/>

Jonas, Hans. (1984). *The Imperative of Responsibility: In Search of an Ethics for the Technological Age*. University of Chicago Press.

AKT. (2021). AKT Svipp - samkjøringsprosjekt i Vågsbygd. Hentet fra <https://www.akt.no/planlegg-reisen/bestillingsruter-og-akt-svipp-samkjoringstjeneste/akt-svipp-etsamkjoringsprosjekt-i-vagsbygd/>

Statens vegvesen. (2019). *Nasjonal reisevaneundersøkelse 2018*. Hentet fra [https://www.vegvesen.no/attachment/2674990/binary/1361215?fast\\_title=N%C3%B8kkelrapport+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2018+-+november+2019.PDF](https://www.vegvesen.no/attachment/2674990/binary/1361215?fast_title=N%C3%B8kkelrapport+Reisevaneunders%C3%B8kelsen+2018+-+november+2019.PDF)

## En samfunnsøkonomisk analyse av AKT Svipp

### **Refleksjonsnotat: Ansvarlighet**

#### Introduksjon til oppgaven

For å starte refleksjonsnotatet vil jeg først benytte muligheten til å introdusere Masteroppgaven. Jeg har jobbet med Sebastian Brenne Johansen. Vi har skrevet om ett prosjekt, Svipp, som sikter på å øke mobiliteten til de eldre gjennom en transport tjeneste kun tilgjengelig ved honør privilegier. Tjenesten går ut på at de eldre kan benytte seg av en app. Appen fungerer ved at de sier ifra om når de vil bli hentet og hvor de skal, som bidrar til at bussene kan koordinere med andre passasjerer for å få til en samkjøring som øker effektiviteten fra andre tjenester som taxi. Siden dette er eldre mennesker er det ikke alle som har mulighet til å benytte seg av en smartphone, noe som gjorde at de måtte opprette en ringetjeneste. Tjenesten førte til noe økt belastning, som de prøver å løse med å tilby ekstra goder for bestilling i appen. De benytter seg av miljøvennlige el-busser, som frakter dem der de måtte ønske, innen det geografiske område (AKT, 2021).

Tjenesten er organisert for å være ett samfunnsbidrag ved at den skal bedre mobiliteten til de eldre, for de opplever store problemer med å utføre dagligdagse oppgaver som dagligvareinnkjøp. gjennom intervjuene vi utførte snakket vi med ett utvalg av denne målgruppen hvor de utbredte om bruken av tjenesten. Det var varierende nytte av tjenesten, begrunnet i stor variasjon i helsen til målgruppen. En andel av målgruppen benyttet tilbudet for å gjøre livet enklere uten egentlig ett sterkt behov for det. Andre deler av målgruppen brukte det til helt essensielle ting for å få hverdagen til å gå opp uten at de trengte ekstra helsetjenester. Dette viste at selv ett prosjekt som går ut på at samfunnet tar ansvar overfor befolkningen vil ha uforutsette effekter. Til tross for dette viste oppgaven hvor nyttig prosjektet viste seg å være, med 33% som svarte at de benyttet det til å kjøpe dagligvarer. Det gir også lette på interessenter rundt målgruppen som tidligere måtte bidra med transport.

Vår oppgave har vært å analysere den samfunnsøkonomiske nytten tiltaket har hatt, for å se om det er nyttig for samfunnet å gå videre etter at pilotprosjektet har vært fullført. Dette gjorde vi ved å se på hvor mye det koster samfunnet å opprettholde tilbudet og hvor mye det ga samfunnet.

Konklusjonen vår fra oppgaven endte med at prosjektet er lønnsomt.

## Ansvarlighet

I dette refleksjonsnotatet blir jeg bedt om å reflektere over hvordan oppgaven omhandler temaet ansvarlighet. Man skiller gjerne mellom moralsk og rettslig ansvarlighet (Falkanger, 2021). Rettslig ansvarlighet omhandler at man blir rettslig pålagt å opprettholde de tingene man er ansvarlig for. Lovene står sterkt i en slik situasjon ved at de benyttes til å ilegge straff for brudd ens forpliktelser. Den moralske ansvarligheten er en sterk kontrast til dette. Her er det ikke en utenforstående påvirkning som gjør at man handler, men heller ens egen samvittighet, eller kollektivets samvittighet. I denne refleksjonen er det hovedsakelig den moralske ansvarligheten jeg vil bygge min refleksjon rundt, mens det rettslige står i kontrast til det.

## Ansvarlighet i oppgaven

Det moralske ansvaret samfunnet har er å skaffe et kollektivtilbud til hele befolkningen de er satt til å ta hånd om. De har altså ett moralsk, og et argument kan bli gjort for om de har ett rettslig ansvar også, men det er i all hovedsak moralsk. Det handler om at samfunnet tar ansvar overfor en andel av befolkningen ved å opprette ett tilbud spesifikt for dem. Vår analyse skal avgjøre om samfunnet tjener på denne tjenesten eller ikke, noe som da tilsier at samfunnet ikke startet prosjektet med den hensikt å skaffe samfunnet en besparelse. Kollektivtilbud er en tjeneste som samfunnet som helhet har påtatt seg fordi kostnaden ved å bruke tjenesten ikke har en tilstrekkelig betalingsvillighet i befolkningen. Siden tiltaket går ut på at samfunnet tar ansvar overfor en gruppe som sliter med deler av hverdagen så faller den nokså passende inn under paraplyen om ansvarlighet. Oppgaven har i stor grad handlet om hvordan ett selskap skal håndtere ett sosialt problem, nemlig mobilitetsutfordringene eldre møter i hverdagen. Dette passer svært godt i henhold til at temaet jeg fikk i refleksjonsnotatet skulle omhandle nettopp dette med ansvarlighet i oppgaven. For å trekke linjer til resten av oppgaven vil jeg gjerne fremheve hva i oppgaven som omhandlet ansvarlighet. AKT, selskapet som startet prosjektet for å bedre mobiliteten til de eldre gjorde det fordi de så at det var ett behov i samfunnet, ikke for en økonomisk gevinst. Dette kommer frem av intervjuene vi har gjort, hvor det kom frem hvor stort behovet for denne tjenesten har vært. Det er noe som har gjort prosessen med å skrive oppgaven lettere, siden man har visst at prosjektet har vært gjennomført av grunner som ikke bare er motivert av økonomi. Det er forskjellige deler som knytter seg til temaet ansvar. Det mest åpenbare er som nevnt ovenfor at samfunnet tar ansvar for de eldre, men det er andre aspekter som spiller inn.

## Ansvarlighet i funnene

I oppgaven kom vi fram til flere oppdagelser som gjør omhandler temaet ansvarlighet. I oppgaven regnet vi oss frem til at hver reise med ett kollektivtilbud har en pris på rundt 30kr, noe som ikke forenelig med prisen på månedskort, hvor brukerne betaler vesentlig mindre (AKT, personlig kommunikasjon, 12. mars 2021). Dermed må det kunne konkluderes med at selve aktiviteten i seg selv er noe samfunnet tar på seg for å oppfylle ansvaret det har overfor befolkningen. Det handler om at staten tar ansvar overfor sine borgere ved å skaffe dem ett godet de selv ikke er villig til å betale for. dette blir enda mer tydelig i en tjeneste som dette, hvor vi konkluderte med at tjenesten Svipp faktisk har en pris per reise i gjennomsnitt på opp mot flere hundre kroner. AKT har selvfølgelig som mål å senke kostnaden ved denne transport tjenesten, men gitt at det foreløpig ikke har skjedd er tiltaket ett ekstremt tilfelle av ansvar overfor en svakere del av befolkningen. Det som derimot må sies om tiltaket er at vi i oppgaven oppdaget at prisen for en slik reise med tjenesten koster samfunnet nesten 8 ganger mer enn vanlig kollektivreise. Og spørsmålet da er om det er riktig bruk av våre felles penger på å betale for én reise for denne målgruppen i stedet for å betale for åtte reiser for alle andre? Dette er et spørsmål det er knyttet mye moralitet rundt, siden svaret er komplisert.

Under arbeidet med oppgaven kom vi også frem til at det er flere virkninger som bidrar i samfunnet. tiltaket vi er satt til å analysere bidrar litt til mindre miljøet, og er dermed ett steg (lite, men det er der), mot en fremtid som FN har satt at alle må jobbe mot (FN, 2021). En annen virkning er at de eldre har færre ulykker som følge av dette tiltaket. Det vi så var at de eldre var mer utsatt for ulykker, både som fotgjenger og sjåfør. Dette tiltaket tar vekk denne risikoen, som gjør at det er ett bidrag mot dette.

Konklusjon av oppgaven ble tatt etter en grundig gjennomgang av funn og drøftelse. Til tross for at det kanskje var deler som var negative, var de såpass minimale at det allikevel ikke oppveide for de mange positive sidene tiltaket førte med seg. I oppgavens konklusjon konkluderer vi med at tiltaket er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det var en svært positiv nyhet, fordi det viser at man som samfunn kan ta ansvar overfor de gruppene som har tilleggs behov, samtidig som samfunnet tjener på det. Vår oppgave har bidratt med å sette lys på hvilke gevinster samfunnet henter ved å tilby ting som i utgangspunktet ikke ser lønnsomme ut. Oppgaven viste at gevinstene som samfunnet henter fra ulike interessenter gjør opp for de åpenbare kostnadene de betaler for direkte. Konklusjonen av oppgaven

## Ansvarlig samarbeid

Vi har skrevet masteroppgaven under en pandemi, noe som har ført med seg moralske dilemmaer. Skal vi møtes for å jobbe bedre? Eller skal vi klare å gjøre jobben uten like mye kontakt? Vi har klart å arbeide sammen til tross for de restriksjonene som corona pandemien medfører. Vi unngikk det problemet takket være teknologi, gjennom zoom og google møter. Dette var også hjelpelig når vi skulle nå ut til veileder og andre samarbeidspartnere i oppgaven. Vi hadde behov for intervjuer med ansatte i kommunen, selskapet og eksperter på feltet for å klare å hente ut de dataene vi hadde behov for. det viste seg også å være svært nyttig med møter innimellom for å overse arbeidet hver av oss gjorde. Oppgaven i seg selv ble vi foreslått fra veilederen vår som hadde satt seg inn i temaet gjennom andre grupper. Det viste seg å være svært nyttig siden veilederen hadde stor kunnskap på forhånd om temaet, noe som gjorde at vi raskt kom i gang med arbeidet.

Det som viste seg å gjøre oppgaven vanskelig var mangelen på data tidligere. I tidligere oppgaver har det sjelden manglet ett datagrunnlag vi kan baserer arbeidet på. I dette tilfellet manglet primærdata, noe vi ikke hadde stått ovenfor i de årene vi har studert. Dette er selvfølgelig noe jeg antar mange står ovenfor i en masteroppgave. Men vi opplevde det som noe mer krevende under oppgaven enn det vi hadde sett for oss. Vi har benyttet oss av telefonsamtaler, ZOOM og team møter for å imøtegå problemet, men med en målgruppe som har vært eldre var det svært krevende å finne muligheter som passet for å kunne samle inn det vi trengte. Siden gruppen også var svært utsatt for corona var ikke personlige besøk heller aktuelle. De ansatte i kommunen og selskapet AKT var digitalt til stede. Dette gjorde at vi ikke kunne ha en spesielt stor gruppe for å samle informasjon, men heller måtte belage oss på å telefon intervju av kontrollgruppen når de var tilgjengelige. Dette gjorde at vi har satt søkelys på en kvalitativ analyse i stedet for en kvantitativ analyse.

Selve oppgaven ble skrevet ved hjelp av en veileder utarbeidet av departementet for økonomi (DFØ, 2018). Dette ble grunnlaget for store deler av oppgaven. Det bidro med store deler av fremgangsmåten, ved at den satte klare restriksjoner på hvordan man skulle arbeidet med en slik oppgave. Det var svært nyttig siden ingen av oss hadde skrevet en samfunnsøkonomisk analyse tidligere. Vi måtte også hente sekundærkilder for å bistå i teoriarbeidet. Mesteparten av informasjonen rundt temaet ble vi bistått med fra eksperter som jobbet tett opp til pilotprosjektet.

## Ansvarlig kilder

Under oppgaven har det vært viktig at kildene er pålitelige. Vi har benyttet oss av så mange profesjonelle kilder som mulig. Til tross for dette har vi til tider måttet benytte kilder det kan knyttes noe tvil til. Mange av kildene er den samme og det er benyttet mye personlig kommunikasjon. Dette

er fordi selskapet er relativt nytt, så det er ikke mye dokumentasjon på det, eller lignende tjenester andre steder. At det er mye personlig kommunikasjon gjør at det kunne vært lett å trå over en linje ved å oppgi flere detaljer om identiteten til vedkomne.

### Ansvarlig utfall av oppgaven

Effekten av oppgaven er også noe vi håper å observere i fremtiden. Siden oppgaven er en analyse av ett pågående prosjekt som ikke har fått avklart om det skal videreutvikles eller ikke, så gir det mye motivasjon å ha jobbet så lenge med ett prosjekt som man vet får betydning. I henhold til vår konklusjon så er absolutt dette tiltaket noe det er verdt å videreutvikle i fremtiden. Lønnsomheten er selvfølgelig en stor del av hvorfor prosjektet bør videreføres, men det er også ansvarligheten prosjektet har ved seg. Selv om prosjektet hadde blitt avgjør som samfunnsøkonomisk ulønnsomt så burde det fortsatt blitt vurdert videreført basert på de krav som stilles til kommunen selv om det kanskje koster mer enn andre tiltak.

Samarbeidet rundt oppgaven opplevde jeg som svært knirkefritt. Det var deler der den ene kom med synspunkter som den andre ikke hadde vært klar over når den delen ble skrevet, noe som førte til at arbeidet med master oppgaven ble mer lærerikt av å jobbe med en parter sammenlignet med å jobbe alene. Læringsutbytte ble klart annerledes av å jobbe med en så stor oppgave sammen.

Mine tanker rundt dette med masteroppgaven er kompliserte. Oppgaven har i seg selv vært nokså tung til tider. Vi valgte som sagt et tema uten forhåndskunnskaper, noe som gjorde oppstarts prosessen til oppgaven nokså treg. Det tok tid før vi skjønnte hvordan fremgangsmåten veilederen fra DFØ ville at vi skulle arbeidet oss gjennom oppgaven.

### Referanser

AKT. (2021a). AKT Svipp - samkjøringsprosjekt i Vågsbygd. Hentet fra <https://www.akt.no/planlegg-reisen/bestillingsruter-og-akt-svipp-samkjoeringstjeneste/akt-svippet-samkjoeringsprosjekt-i-vagsbygd/>

DFØ. (2018). *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*. Hentet fra <https://dfo.no/publikasjoner/veileder-i-samfunnsokonomisk-analyse>

Falkanger, Thor. (2021, 5. januar). Ansvarlighet. Hentet 25. mai 2021 fra <https://snl.no/ansvarlighet>

FN. (2021). *FNs bærekraftsmål*. Hentet fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-nedgrafikk>