

Busstilbudet i Alta by

- en gjennomgang av dagens tilbud, og forslag til noen endringer som kan forbedre tilbudet og bidra til økt kollektivandel



VISTA Utredning AS
Desember 2009



Forord

Kollektivprosjektet i Alta har opprettet et samarbeidsforum mellom kommunen, busselskapet, fylkeskommunen og Statens vegvesen, for å oppnå et bedre kollektivtilbud og der ett av målene er å redusere veksten i biltrafikken. Prosjektet har fått midler gjennom det nasjonale prosjektet "Kollektivtransport i distriktene" (KID), som et supplement til de ordinære midlene.

Styringsgruppen for kollektivprosjektet har bestått av:
Per- Bjørn Holm Varsi, Finnmark fylkeskommune
Jørgen Kristoffersen, Alta kommune
Ingeborg Solberg, Statens vegvesen.

Kollektivprosjektet har ønsket en utredning av dagens tilbud med det mål å vurdere mulige forbedringer for økt kollektivandel. Både rutetilbudet, busstrasèer, rutelinjer og den overordnede struktur i tilbudet er vurdert.

Følgende har deltatt i en prosjektgruppe:

Maria Haga, Statens vegvesen Region nord (prosjektleder fra 01.07.09)
Ann-Kristin Johnsen, Finnmark fylkeskommune (prosjektleder fram til 01.07.09)
David Karlsen, Finnmark fylkeskommune (fra 24.09.09)
Hilde Søråa, Alta kommune
Tom Frode Hansen, Alta kommune
Hugo Bolgvåg, Veolia

Utredningen er finansiert av Finnmark fylkeskommune, gjennom midler fra "Kollektivtransport i distriktene". VISTA Utredning AS, ved sivilingeniør Paal Sørensen, har utarbeidet rapporten, og alle vurderinger og anbefalinger står for konsulentens regning.

VISTA Utredning AS
Desember 2009

Innhold

FORORD	3
SAMMENDRAG	6
1 BAKGRUNN	8
2 DAGENS BUSSTILBUD OG PASSASJERTALL	9
2.1 Bybussen	9
2.2 Skolerutene	10
2.3 Passasjertall	10
2.4 Mangler ved dagens tilbud	11
3 BILTRAFIKKEN I ALTA	12
3.1 Dagens biltrafikk	12
3.2 Ny avlastningsveg	12
4 BYUTVIKLING I ALTA	14
4.1 Dagens bosettingsmønster	14
4.2 Lokalisering av arbeidsplasser	15
4.3 Framtidig byutvikling	15
4.4 Markedsgrunnlag for kollektivtransporten	16
5 MÅL FOR KOLLEKTIVTILBUDET	17
5.1 Nasjonale mål	17
5.2 Finnmark fylkeskommunes mål	17
5.3 Alta kommunes mål	17
5.4 Oppsummering av mål	18
6 FORSLAG FRA ULIKE ORGANISASJONER	19
6.1 Sammendrag av innspillene	19
6.2 Kommentarer til innspillene	20
7 ERFARINGER FRA ANDRE BYER	21
7.2 Notodden	21
7.3 Grenland	21
7.4 Lillehammer	22
7.5 Kristiansand	23
8 BESKRIVELSE AV MULIGE TILTAK I ALTA	25
8.1 Linjestruktur	25
8.1.1 Stamlinje	25
8.1.2 Andre linjer	27
8.2 Ruteopplegg	30
8.2.1 Rush	30
8.2.2 Utenom rush	31
8.3 Forslag til ny linjestruktur og nytt ruteopplegg	33
8.3.1 Rush	33
8.3.2 Utenom rush	35
8.4 Vognmateriell	38
8.5 Holdeplasser	38
8.6 Takstpolitikk	39
8.7 Bestillingstrafikk	40
8.8 Informasjon	41

8.9	Service.....	41
8.10	Trafikkavvikling	42
8.11	Parkeringspolitikk	42
8.12	Andre virkemidler	42
8.13	Økt ressursbehov for dobling av kollektivtrafikken.....	43
8.14	Oppsummering av anbefalte tiltak.....	44
9	KONSEKVENSER AV TILTAKENE	45
9.1	Busstilbudets standard	45
9.1.1	Dagens ressursbruk	45
9.1.2	Økt ressursbruk	45
9.2	Reisemiddelfordeling.....	46
9.3	Trafikkavvikling	46
9.4	Miljø.....	47
9.5	Universell utforming.....	47
9.6	Oppsummering av konsekvenser.....	47
10	ANBEFALTE FORSLAG	48
KILDER	49

Sammendrag

Alta by har i dag en lav kollektivandel på ca 2%, mot et landsgjennomsnitt for småbyer på ca 4%, og for øvrige byer på 9%. Dette skyldes både at byen er spredtbygd, med et tredelt senter, men også at kollektivtilbudet har varierende kvalitet og er komplisert å bruke. Både linjestruktur og ruteopplegg varierer fra avgang til avgang, samtidig som informasjonen om tilbudet er vanskelig tilgjengelig med en komplisert rutetabell.

Biltrafikken i Alta er økende, og langs E6 i rush er trafikkmengden i ferd med å nå en grense der tiltak må gjennomføres for å sikre tilfredsstillende trafikkavvikling. Ny avlastningsveg syd for Alta sentrum er ikke høyt prioritert i Nasjonal transportplan. Et bedre busstilbud, spesielt i rush, kan bidra til å redusere trafikkveksten med bil i samme periode, slik at god trafikkavvikling kan opprettholdes.

Det anbefales tiltak for å doble antall passasjerer med buss i Alta, slik at andelen stiger til 4%, på linje med landsgjennomsnittet. De viktigste tiltakene er en forenklet stamlinje og et forenklet ruteopplegg, med kvartersruter i rush langs stamlinjen. Standarden på holdeplasser og på vognmateriellet anbefales forbedret. I tillegg anbefales noen rutetilbud på kvelden, midt på dagen, på lørdag og nattbuss i helgene, som er avhengig av hvor mye ekstra tilskudd som stilles til rådighet. Foreslåtte tiltak er beskrevet i prioritert rekkefølge:

- I Ruteopplegg og linjestruktur:
 - Ruteopplegg med faste avgangstider og lett forståelig rutetabell
 - Linjestruktur med enkel stamlinje (Hjemmeluft-Kaiskuru)
 - Kvartersruter i rush (7-9 og 15-17)
 - Samordning med skoleruter (linjestruktur, ruteopplegg og informasjon)
 - Vurdering av behov for bedre service
 - Markedsføring av nytt rutetilbud, inkludert rutetabeller på alle holdeplasser
- II Vurdering og utprøving av bedre tilbud utenom rush:
 - Kveldsbuss
 - Nattbuss
 - Lørdagsbuss
 - Servicebuss
- III Vurdering av billigere ungdomskort
- IV Infrastruktur og vognmaterieell:
 - Nye holdeplasser med leskur, benk og info langs stamlinjen
 - Innkjøp av lavgulvbusser
- V Bedre standard på sentrumsterminalen
- VI Bedre trafikkavvikling i krysset Kjosveien/E6

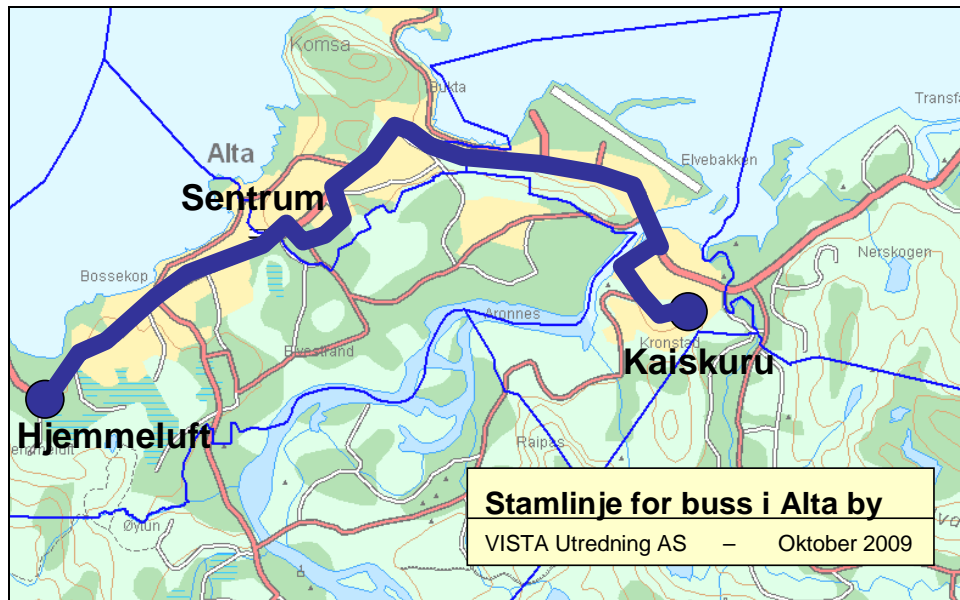
Gjennomførte tiltak foreslås evaluert med før- og etterundersøkelser.

Resultatmål for tiltakene kan deles i tre, der de ulike tiltakene har ulik effekt:

- Bedre kollektivtilbud for befolkningen, som et velferdsgode
- Redusert trafikkvekst med bil i rush
- Bedre tilbud til ulike grupper av befolkningen, på ulike tider av døgnet

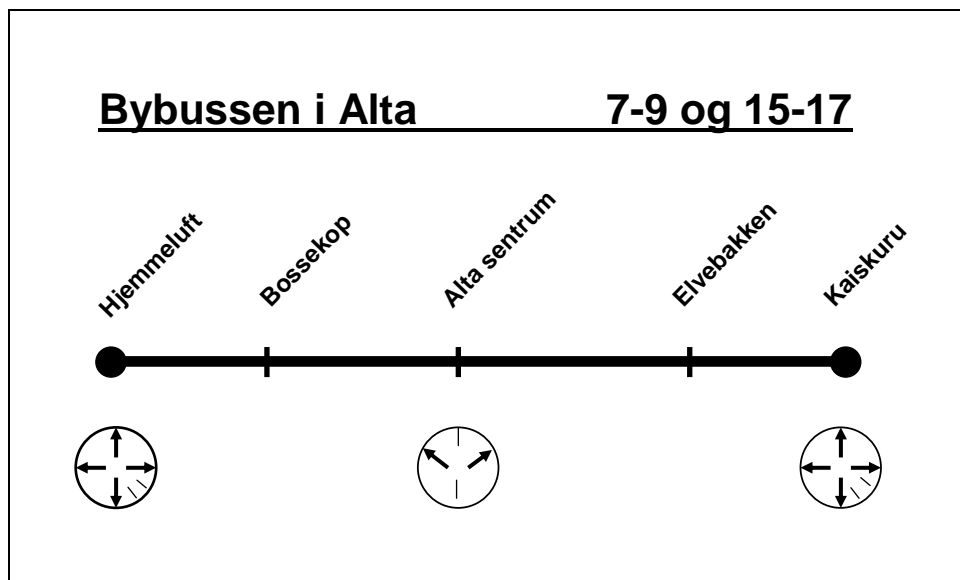
På neste side vises illustrasjoner over den foreslåtte stamlinjen, samt foreslått ruteopplegg i rush.

Det foreslås etablert en stamlinje fra Hjemmeluft til Kaiskuru, fordi denne linjen dekker flest antall innbyggere. Hele 10.300 av Alta by sine 14.300 innbyggere bor langs denne, innenfor en gangavstand på 500 meter. I forslag til linjen inngår det at avkjørsler til Nerskogen, Alta lufthavn, Finnmarkshallen og Bossekop sløyfes, som reduserer reisetiden fra 40 til 25 minutter mellom de to endepunktene. Disse reisemålene dekkes av andre tilbud. Tilbudet langs stamlinjen foreslås prioritert både når det gjelder rutetilbud og bedre standard på holdeplasser.



Forslag til stamlinje for buss i Alta by.

Figuren nedenfor viser et forslag til forenklet ruteopplegg langs stamlinjen i rush. Det foreslås faste avganger hvert hele kvarter fra begge endepunktene, med kvartersruter i perioden 7-9 og 15-17. Dette vil for det første doble frekvensen i forhold til i dag, samtidig som de faste avgangene gjør at de som bruker bussen daglig ikke trenger rutetabell. Avgangstidene blir lette å huske.



Forslag til ruteopplegg langs stamlinjen i rush.

1 Bakgrunn

Alta har lav kollektivandel, ca 2%, som i hovedsak skyldes et bysenter som er tredelt og en spredt bosetting som i stor grad består av eneboliger.

Biltrafikken på E6 er i ferd med å nå sin kapasitetsgrense i rushtidene, og i noen kryss opplever busstrafikken forsinkelser. Det planlegges en avlastningsveg syd for Alta sentrum, men den er ikke ferdig planlagt, og det er usikkert når denne eventuelt vil bli gjennomført (ikke inkludert i NTP 2010-2019).

Denne utredningen er avgrenset til busstilbudet innenfor bygrensene, slik at distriktrutene ikke tas med, og skolerutene i byområdet forutsettes å være en del av tilbudet. Brukerundersøkelsen ”Bybussen i Alta”, Norut 16.02.2009, brukes som et grunnlag for å beskrive dagens holdninger og ønsker i befolkningen.

Alta er en by i utvikling, som står overfor store utfordringer knyttet til trafikkavviklingen i byen. Det stilles et økende krav til tilrettelegging for kollektivtrafikk, og det er viktig å møte disse utfordringene. Tilskuddsmidlene gir mulighet til å gi kollektivtilbudet i Alta et løft, utover justeringer på dagens rutetilbud. En økt kollektivsatsning i Alta fordrer nytenkning og langsiktig planlegging, der nye busstraseer og ny rutestruktur vil være en naturlig del av den videre kollektivsatsningen.

Det videre arbeidet med kollektivtilbudet sammenfaller i tid med Alta kommunes arbeid med rullering av kommuneplanens arealdel, og kommunedelplan for Alta by. Dette vil legge føringer for den fremtidige kollektivsatsningen. Under denne rulleringen kan det fremmes innspill til hvor fremtidige kollektivtraser bør gå, samt sikre tilstrekkelig areal til dette formålet. Lokalisering av framtidig utbygging er også viktig for muligheten til å tilby god kollektivtransport. Et godt kollektivtilbud fordrer en god tilrettelegging for passasjerene, og det videre arbeidet må fokusere på helhetlige løsninger, gode holdeplasser og terminaler, samt universell utforming. Dette er viktige innspill til Alta kommune, og arbeidet med revisjon av kommuneplanen.



2 Dagens busstilbud og passasjertall

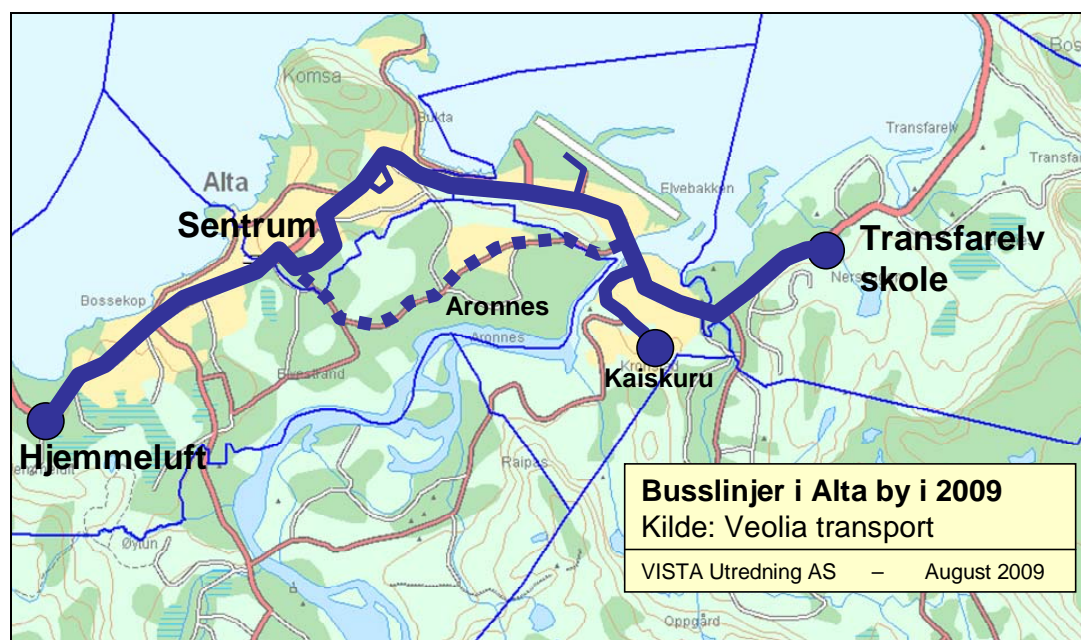
Beskrivelsen gjelder bare busstilbudet innenfor bygrensene. Distriktrutene er dermed ikke inkludert. Skolerutene ligger i bunn av tilbudet. De er pr i dag tilpasset skolestart og –slutt, og åpne for andre brukere.

2.1 Bybussen

Bybusstilbudet i Alta består av to busslinjer, Bybuss Alta som dekker strekningen fra Hjemmeluft til Kaiskuru/Transfarelv og Bybuss Aronnes som dekker strekningen Rutebilstasjonen (FFR/sentrum) via Aronnes til Alta lufthavn.

Figur 1 viser bybussens linjer:

- ❑ Stamlinjen, mellom Hjemmeluft og Transfarelv skole, har ca 2 avganger pr time i tidsrommet kl 0600-2100 på hverdager. Alle avganger stopper også i Kaiskuru, men bare i retning mot sentrum. 10 avganger kjører innom Finnmarkshallen, og 12 avganger innom Alta Lufthavn.
- ❑ Bybuss til Aronnes (stiplet linje) har avgang ca annenhver time i tidsrommet 0800-1600.
- ❑ Lørdager har stamlinjen ca 2 avganger pr time i tidsrommet 0900-1600
- ❑ Ingen avganger på søndager



Figur 1: Bybussen i Alta i 2009

Dagens avgangstider varierer fra time til time, og krever at man enten har rutetabellen for hånden eller at man eksempelvis bruker samme avgang hver dag. Dette gjør det vanskelig for eventuelle nye og sporadiske brukere. Avgangstidene fra Transfarelv skole i morgenrush er for eksempel 0615, 0653, 0715, 0751, 0820 og 0906.

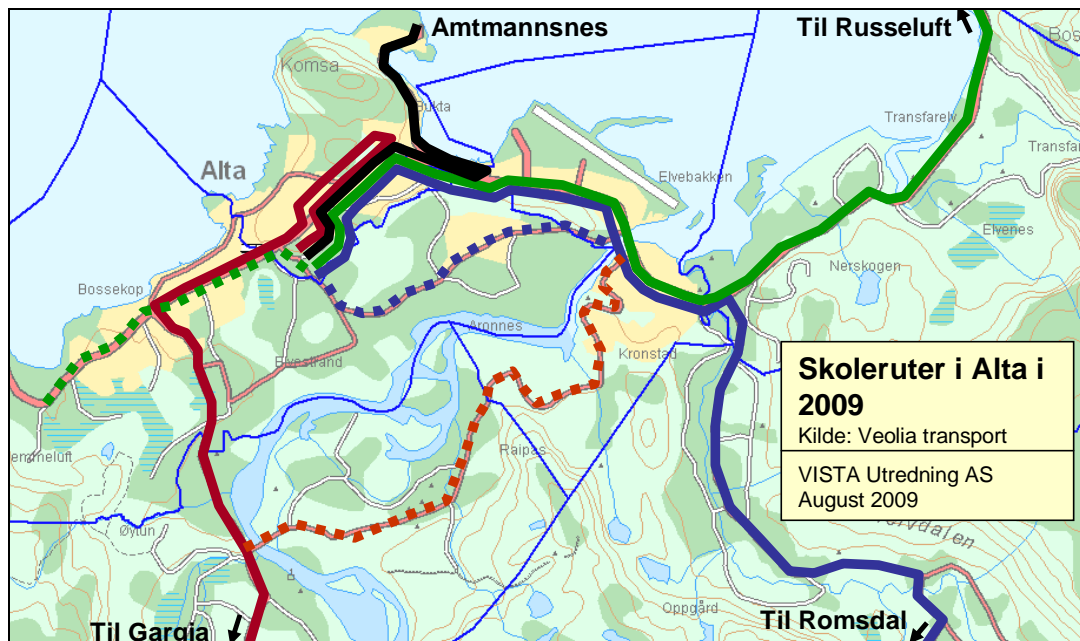
Avkjøringene til Bossekop, Finnmarkshallen, Alta lufthavn og Kaiskuru bidrar til at rutetiden mellom endepunktene øker med opp mot 15 minutter (fra 25 til 40 minutter). Man kan altså heller ikke vite når man er framme, hvis man ikke har tabellen i lomma.

2.2 Skolerutene

Skolerutene er vist i figur 2, med 4 hovedruter:

- ❑ Rute 1 (blå) til Romsdal
- ❑ Rute 2 (rød) til Gargia
- ❑ Rute 3 (grønn) til Russeluft
- ❑ Rute 4 (sort) til Amtmannsnes

De stiplede linjene viser noen enkeltavganger knyttet til noen av hovedrutene. I tillegg til disse 4 hovedrutene kjøres det bestillingstrafikk med taxi eller minibuss.



Figur 2: Skoleruter i Alta 2009

Skolerutene har ca 2 avganger i begge retninger, morgen og ettermiddag, samt 2-3 avganger midt på dagen. Ingen avganger etter kl 17.

2.3 Passasjertall

Gjennomsnittlig antall reisende på bybussen i Alta pr dag (skysberettigede skoleelever ikke medregnet):

Periode	Antall passasjerer	Antall avganger	Belegg pr buss
0630 - 0830	161	10	16
0830 - 1400	95	30	3
1400 - 1700	174	14	13
1700 - 2130	47	8	6
SUM	477	62	8

Figur 3: Trafikktall for bybussen pr døgn i Alta 2009. Kilde: Veolia

Gjennomsnittlig reiser er med andre ord 477 passasjerer med bybussen på ukedager. Tilsvarende tall for skoleelever er ca 450 pr dag. Som vi ser er belegget i rush 4-5 ganger så høyt som midt på dagen. Antall reisende pr år er ca 130.000 ordinære passasjerer, skoleelever kommer i tillegg.

Bussruta over Aronnes hadde følgende gjennomsnittlige belegg på en ukedag:

0625	0 passasjerer
0800	45 pass (hovedsaklig skoleelever)
0925	2 pass
1145	2 pass
1400	45 pass (hovedsaklig skoleelever)
1505	45 pass (hovedsaklig skoleelever)
1605	20 pass
<hr/>	
SUM	159 passasjerer

Kilde: Veolia

Tallene viser at skoleelever dominerer trafikken over Aronnes, og at 3 avganger omtrent ikke har passasjerer.

2.4 Mangler ved dagens tilbud

Etter en enkel observasjon og vurdering kan det listes opp følgende mangler/svakheter ved dagens tilbud:

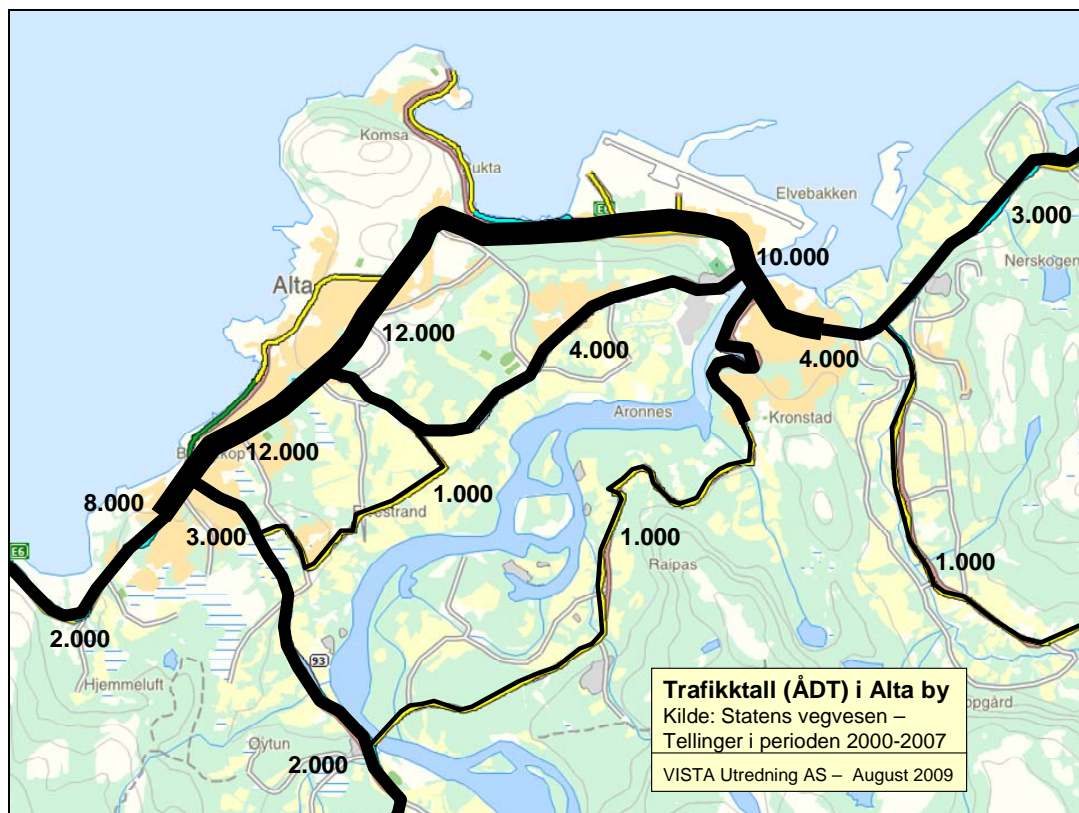
- få avganger (2 pr time i rush)
- varierende avgangstider fra time til time
- rutetabell med mange fotnoter og varianter
- utydelig linjestruktur (ulike avganger kjører ulike linjer)
- skolerutene ikke inkludert i rutetabellen
- flere avganger med svakt markedsgrunnlag
- lang reisetid langs hovedruta
- busser med høyt gulv (lite tilgjengelig for eldre, barnevogner og funksjonshemmede)
- ikke rutetabeller på holdeplassene
- få leskur på holdeplassene
- lav standard på sentrumsterminalen
- ingen avganger etter kl 21.30 på hverdager, etter kl 15 på lørdager og hele søndag

3 Biltrafikken i Alta

3.1 Dagens biltrafikk

Biltrafikken i Alta by har vokst betydelig de senere år. Langs E6 på strekningen mellom Bossekop og Alta bru nærmer trafikken seg en kapasitetsgrense, spesielt i rushtrafikken. Årsdøgntrafikken (ÅDT) ligger på 10-12.000, som er en grense for når det må vurderes tiltak for å sikre en tilfredsstillende trafikkavvikling.

I kryssene ved Bossekop og ved Alta bru, utkjøring fra Kaiskuru, kan biltrafikken i rush skape forsinkelser for bussen. Dagens biltrafikk er vist på figur 4.



Figur 4: Biltrafikk i Alta by

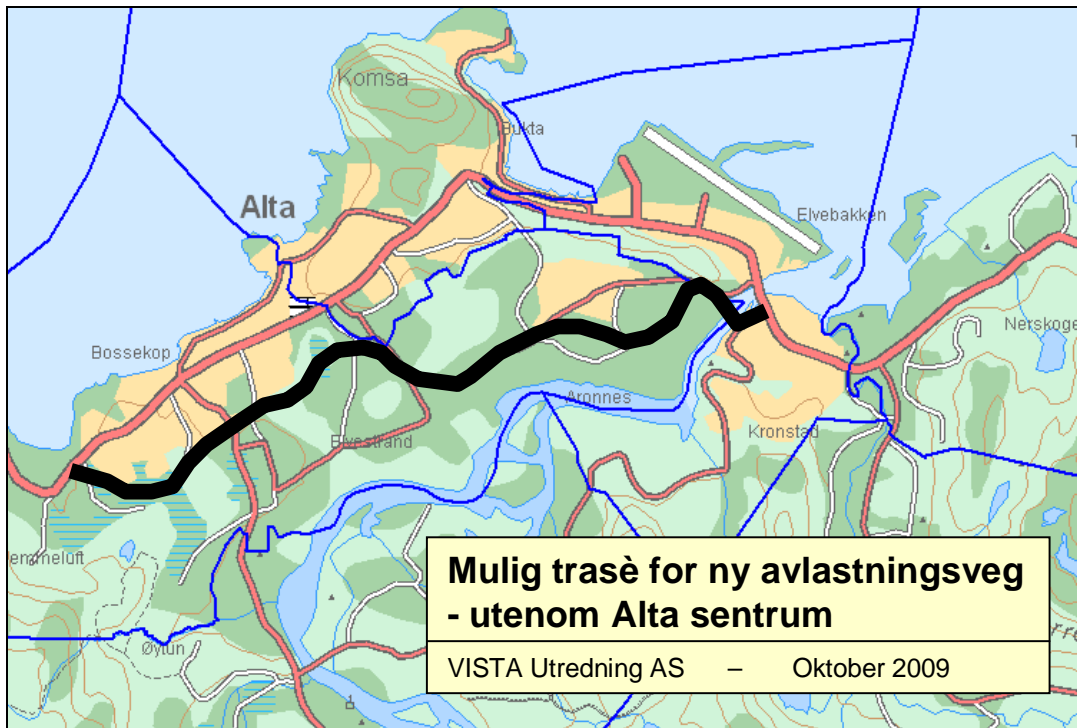
Ett av målene med å utvikle et bedre kollektivtilbud er å redusere veksten i biltrafikken.

Alta kommune har en prognose for vekst fra ca 18.000 til ca 22.000 innbyggere fram til 2030. Det meste av veksten vil skje i Alta by, og vil kunne gi en tilsvarende vekst i biltrafikken (20-30%). Ytterligere vekst eller reduksjon er avhengig av landets og Alta sin økonomiske utvikling (sysselsetting, bilhold og reiseaktivitet). Kollektivtrafikkens evne til å avvike hele eller deler av denne veksten er avhengig av tilbudets kvalitet og i hvilken grad den oppfattes å være et godt alternativ til bilbruk.

3.2 Ny avlastningsveg

Det planlegges ny avlastningsveg syd for Alta sentrum, men det er usikkert når denne vil bli bygget. Den er ikke ferdig planlagt og den er ikke inkludert i Nasjonal transportplan 2010-2019. Foreløpig

trasè er vist i figur 5, men på grunn av usikkerhet om tidspunkt for eventuell bygging, har vi ikke basert vårt forslag til ny linjestruktur for bussen på at denne vegen bygges. Vi beskriver likevel noen muligheter og ulemper for bussbetjening en slik ny veg vil gi.



Figur 5: Mulig ny trasè for ny avlastningsveg – utenom Alta sentrum. Kilde: Statens vegvesen

En trasè som vist over vil gi noen muligheter for nye busslinjer, men dette er avhengig av hvordan bebyggelsen utvikles langs trasèen. Pr i dag er trafikkgrunnlaget langs trasèen lite, men dette kan endres dersom ny boligbygging og næringsutvikling skjer i dens nærhet. Trasèen vil gi en rask forbindelse mellom Hjemmeluft i vest og Elvebakken/Kaiskuru/Nerskogen i øst.

Men for bussbetjening av Alta er det ikke nødvendigvis gunstig at byen utvikler seg og bygges ut langs en slik ny trasè. Dette vil medføre at Alta blir en enda mer spredtbygd by enn den allerede er, som betyr at både kollektivbetjening og annen offentlig infrastruktur blir mer kostbar. Gjeldende politiske mål om at byen skal ”vokse innover” og at utviklingen skal basere seg på de 3 eksisterende sentra bør opprettholdes. Dette er langt mer gunstig for transportutviklingen enn eventuell bygging langs en ny trasè.

En ring bestående av E6 og ny avlastningsveg vil gi grunnlag for en ringbuss, men ringbusser bruker generelt mer tid for de fleste som skal til sentrum, og vil være kostbar å drive hvis det skal gå busser i begge retninger. En servicelinje med sjeldne avganger for folk med god tid kan imidlertid være aktuelt, med rute innom sentrum i begge retninger.

Dersom det er ønskelig at en større andel av transportarbeidet skal avvikles med buss, og dersom den skisserte nye trasè for E6 bygges, anbefales derfor at arealene langs denne forbeholdes trafikale formål og virksomheter med stort behov for å ligge ved hovedveien. Dette vil ofte være virksomheter med mye godstransport og annen trafikk, og med få arbeidsplasser.

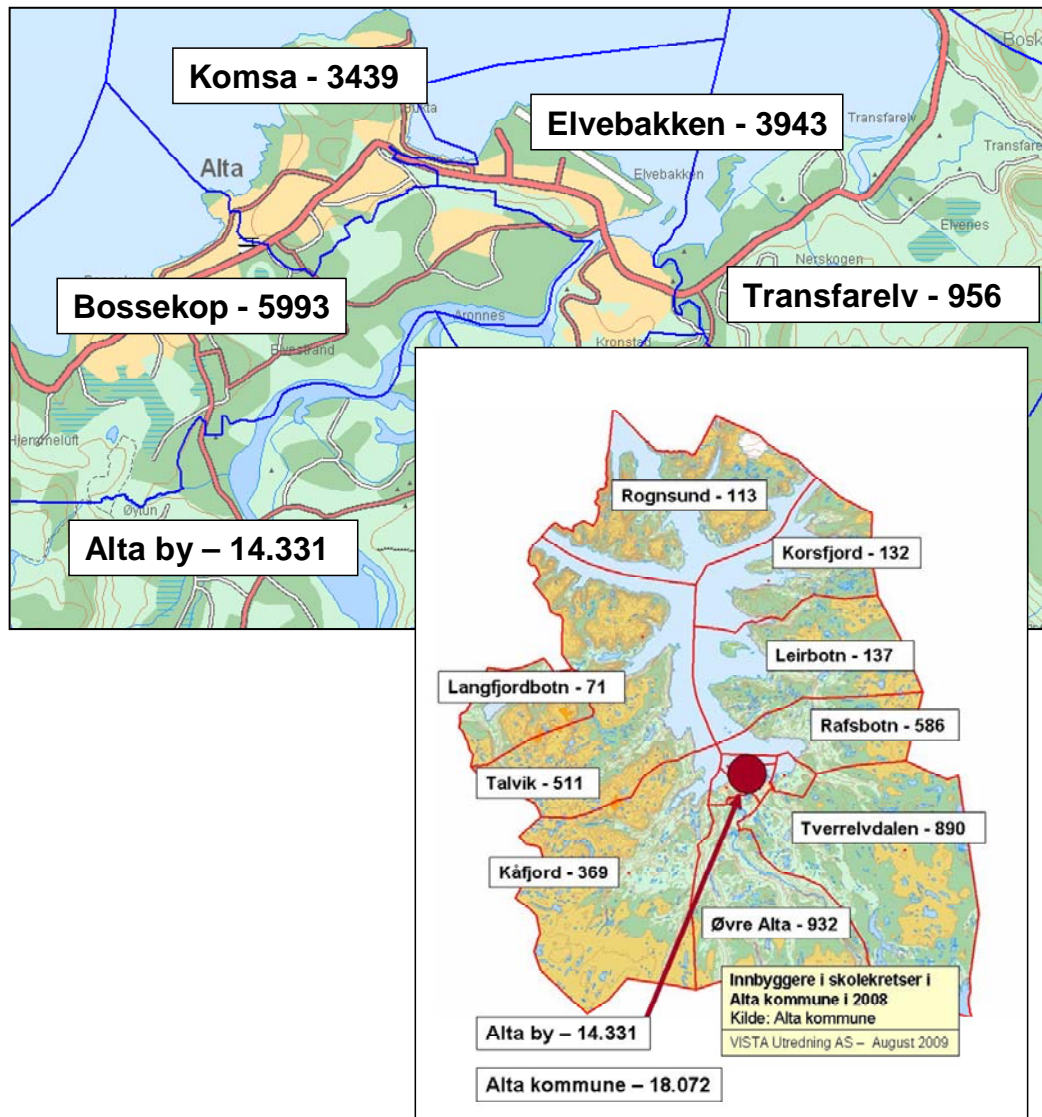
Boliger, handel og næring/service med mange arbeidsplasser bør helst utvikles innenfor dagens senterstruktur, langs eksisterende E6 (mer om dette i kapittel 4 om Byutvikling i Alta, og i kapittel 8.1 om Linjestruktur).

4 Byutvikling i Alta

Kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Alta by og reguleringsplan for sentrum, er alle under revisjon høsten 2009. Vi har høsten 2009 bare hatt føringene fra gjeldende plan og planprogram for revisjonen, som grunnlag for framtidig byutvikling.

4.1 Dagens bosettingsmønster

Alta kommune hadde i 2008 ca 18.000 innbyggere, hvorav ca 14.300 bodde i Alta by. I tillegg bor det ca 1.500 studenter i byen. De to kartene under viser hvordan innbyggerne er fordelt på skolekretser.



Figur 6: Innbyggere i skolekretser i Alta kommune i 2008

Alta by har et tredelt sentrum, der Alta sentrum er hovedsenteret, og Bossekop og Elvebakken er bydelssentra. De tre sentrene har omtrent like mange innbyggere (Bossekop som skolekrets har flere innbyggere, men har en stor utstrekning som blant annet inkluderer Aronnes. Elvebakken skolekrets inkluderer Kronstad og Kaskuru).

4.2 Lokalisering av arbeidsplasser

Det er i følge SSB i 2008 ca 9.600 arbeidsplasser i Alta kommune. I følge grove overslag fra kommunen ligger ca 4.000 av disse i Alta sentrum, mens resten fordeler seg i Bossekop, Elvebakken og i resten av kommunen.

4.3 Framtidig byutvikling

I følge framskrivninger foretatt av Statistisk Sentralbyrå (SSB) kan befolkningen i Alta kommune vokse til 22.000 innen år 2030. Med bakgrunn i dette arbeider kommunen med en målsetting om å bygge 4.000 nye boliger i den neste planperioden for kommuneplanen (2010-2022). Dette er grove og usikre tall, og et utgangspunkt for planlegging. Behovet for nye boliger er avhengig av den generelle økonomiske utvikling, av sysselsettingen i Alta og av hvordan husholdningenes størrelse og befolkningens livsstil utvikler seg. Det er med andre ord mye som er usikkert.

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt i kommunestyret 23.03.2004, sier dette om hvor det er ønskelig å plassere ny boligbygging:

”Alta vil” - Kommuneplanens samfunnsdel 2004–2015:

2.1.7 Utnytte potensialet som Alta by og Alta sentrum har for å vokse innover. Arealutnyttelsen skal øke dess nærmere sentrum utbygging skjer.

Og i planprogram for rullering av kommuneplanen står det at det tredelte sentrum skal være utgangspunkt for videre utvikling: *”Samfunnsdelen slår fast at Alta sentrum er hovedsenter og Bossekop og Elvebakken viktige bydelssentra”.*

Men også denne ønskede konsentrasjon til eksisterende sentra er usikker. Mange arealer tett inntil Alta by er landbruks- og friluftsområder. Det må avklares politisk, etter dialog med fagmyndigheter, i hvilken grad det er ønskelig å bygge boliger her, eller om det skal tas i bruk områder lenger vekk som er mindre konfliktfylte. Dette er en del av den pågående rullering av kommuneplanen, og vil være viktig for muligheten til et bedre kollektivtilbud.

Vi har i det videre arbeid valgt å benytte 500 meter som en akseptabel gangavstand til bussholdeplass. Dagens bosetting og framtidig byutvikling innenfor denne grense utgjør dermed markedsgrunnlaget for den lokale kollektivtransporten. Det kan hevdes at 500 meter er for langt og at dette vil hindre noen i å benytte bussen. Det vil gjelde for noen, men vi mener likevel det er en akseptabel avstand av følgende årsaker:

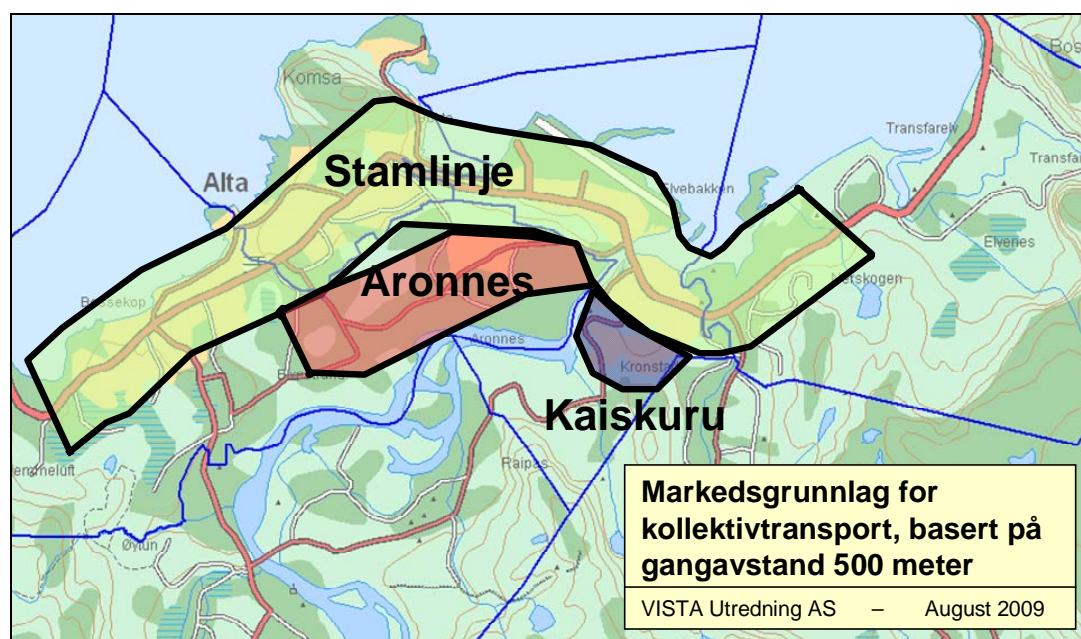
- ❑ Det tar for de fleste ca 6 minutter å gå 500 meter
- ❑ De fleste vil godta å øke gangtiden fra 3 til 6 minutter dersom reisetiden for bussen reduseres eksempelvis fra 20 til 10 minutter
- ❑ Det framgår av figur 14 på side 30, at bare 10% av de spurte mener at kortere gangavstand vil gjøre det mer attraktivt å ta bussen
- ❑ Noen må akseptere lengre gangavstand dersom det skal kunne gis hyppigere avganger der de fleste bor

Avstanden på 500 meter er satt som et hjelpemiddel til å beregne forskjellen mellom ulike løsninger, men generelt er det selvfølgelig bedre jo kortere gangavstanden er.

4.4 Markedsgrunnlag for kollektivtransporten

Dersom boligbyggingen konsentreres, slik det står i gjeldende kommuneplan, vil det være lettere å forbedre kollektivtilbudet, fordi kundegrunnlaget blir større. Jo flere som bor i gangavstand til noen hovedlinjer for buss, jo flere avganger vil det være økonomi til å etablere. Flere avganger er det som ønskes mest av arbeidstakere i den brukerundersøkelse blant Altas befolkning som ble gjennomført 2008 (NORUT, 2009). Blant ungdom var lavere pris enda viktigere.

Konsentrert byutvikling er viktig for mulighetene til å gi et godt kollektivtilbud. Men med den usikkerheten som råder, om hvordan framtidig byutvikling vil se ut, må vi ta utgangspunkt i den byen som eksisterer i dag. Den skal tross alt bestå og vil uansett være tyngden når det gjelder lokalisering av boliger og arbeidsplasser også i framtida. Vi har i dette arbeidet derfor benyttet dagens arealbruk som grunnlag. En mer konsentrert byutvikling er ønskelig for kollektivtransporten, og et politisk mål, som vil styrke markedsgrunnlaget ytterligere.



Figur 7: Markedsgrunnlag for bybussen i Alta

Den viktigste delen av markedsgrunnlaget for bybussen i Alta dag er vist på figur 7 over, fordelt på 3 områder:

Geografisk område	Antall beboere
Stamlinje (500 meter fra E6, mellom Hjemmeluft og Transfarelv)	9.539
Aronnes (500 meter fra Fv 13)	1.146
Kaiskuru (den delen som ligger mer enn 500 meter fra E6)	1.268
SUM	11.953

Tallene over viser at det bor ca 12.000 innbyggere, av totalt 14.300 i Alta by, innenfor akseptabel gangavstand til bybussen, med dagens linjeføring. I tillegg kan innbyggerne i flere områder, som Thomasbakken, Øvre Alta og Amtmannsnes benytte skolerutene. Langs "Stamlinjen", øst for Tverrelva, til vegkryss mot Lathari, bor det i dag ca 520 personer (med gangavstand maks 500 meter fra E6).

Vi antar at framtidig vekst vil komme i de områder som allerede er utbygget, og sett fra kollektivtransportens side vil det være best om mest mulig ny boligutbygging og næringslokalisering skjer innenfor det området som på figuren er kalt "Stamlinje", eventuelt langs en annen stamlinje (se kapittel 8.1 om Linjestruktur).

5 Mål for kollektivtilbudet

5.1 Nasjonale mål

Regjeringen har gjennom prosjektet ”Kollektivtransport i distriktene” formulert nasjonale mål for kollektivtransporten i distriktene:

Soria Moria-erklæringen slår fast at regjeringen vil utvikle et kostnadseffektivt og brukertilpasset kollektivtilbud i distriktene. Tilskuddsordningen ”Kollektivtransport i distriktene” (KID) ble opprettet av regjeringen i 2007 i tråd med dette.

Med utgangspunkt i Soria Moria-erklæringen har regjeringen vært opptatt av å utvikle et transport-system som sikrer alle innbyggerne økt mobilitet. Hensikten med tilskuddsordningen ”Kollektivtransport i distriktene” er å vise hvordan kollektivtilbudet kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler.

Formålet med støtten er dels å prøve ut ulike løsninger for å tilrettelegge for et kostnadseffektivt, fleksibelt og godt kollektivtilbud i distriktene, og dels å legge til rette for ytterligere erfarings-utveksling mellom fylkeskommunene.

Sitat fra Samferdselsdepartementets nettside (August 2009)

5.2 Finnmark fylkeskommunes mål

Fylkeskommunen har formulert følgende strategier for kollektivtransporten i ”Samferdselsplan for Finnmark 2006-2009”:

- Arbeide for *bedre fremkommelighet i og mellom regioner*, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov
- Arbeide for *et mer effektivt transportsystem*, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål
- Samordne persontrafikk og godstrafikk i trafikksvake områder gjennom bruk av transportmidler med muligheter for både person- og godstransport.
- Involvere kommunene og brukerne på et tidlig tidspunkt i forbindelse med nye/endrede ruter og ved anskaffelse av nytt transportmateriell.
- Arbeide for bedre tilrettelegging for funksjonshemmedes bruk av ordinær kollektivtransport.
- Innføre bruk av elektroniske betalingskort i transporttjenesten for funksjonshemmede.
- Påse at transportbehovet blir minimalisert i kommunal og fylkeskommunal arealplanlegging.

5.3 Alta kommunes mål

Gjeldende kommuneplan for Alta inkluderer følgende mål:

2.1.9 Legge til rette for kollektive transporttilbud, samt muligheter for å gå eller sykle mellom daglige gjøremål

Kommuneplan for Alta 2002-2014

Dette er et generelt og positivt mål om å legge til rette, men gir ingen konkrete føringer om i hvilken grad det skal legges til rette, eller hvilken rolle kollektivtransporten skal spille i forhold til de øvrige transportmidlene.

5.4 Oppsummering av mål

Rapporten "Bedre kollektivtransport i distriktene", TØI rapport 88/2007, beskriver dagens situasjon og reisemiddelfordeling for distriktene i hele landet:

Reisemiddelfordelingen for daglige reiser blant bosatte i kommuner med små byer og de øvrige, mer spredtbygde kommunene i Norge var slik i 2005:

- ❑ Til fots eller på sykkel: 22-24 % av reisene, i gjennomsnitt 0.76 reiser pr døgn og person.
- ❑ Med kollektive transportmidler: 4% av reisene, i gjennomsnitt 0.13 reiser pr døgn og person.
- ❑ Som passasjer i bil: 12% av reisene, i gjennomsnitt 0.39 reiser pr døgn pr person.
- ❑ Som bilfører, på motorsykkel med mer: 61-63% av reisene, i gjennomsnitt 2.04 reiser pr døgn og person.

Ca 50 kollektivreiser pr år og innbygger er det gjennomsnittlige volumet på kollektivtrafikken som en kan forvente i distrikts-Norge i 2007. Dette tilsvarende registrerte reisefrekvensen for spredtbygde og småbykommuner, justert for antall innbyggere under 13 år og skoleskyssturer for de yngste skolebarna.

Bedre kollektivtransport i distriktene. TØI 88/2007

Alta kommune har med sin kollektivandel på ca 2%, med andre ord en kollektivandel som er ca halvparten av gjennomsnittet for resten av landet, i kommuner som er sammenliknbare med Alta. For øvrige byer i Norge er gjennomsnittet på 9%. Alta burde med dette ha et godt potensial for forbedring, selv om Alta by er mer spredtbygd enn de fleste småbyer, som i utgangspunktet gjør det vanskeligere å gi et godt kollektivtilbud.

Et naturlig mål for kollektivtilbudet i Alta er at kollektivandelen skal opp på landsgjennomsnittet, som betyr en fordobling i forhold til i dag. Dette betyr også grovt sett at antall reisende må dobles i forhold til i dag. Dette betyr igjen at dagens ca 130.000 (?) reiser dobles til ca 260.000. Skoleskyssturer kommer i tillegg.

Effekten av å doble kollektivtrafikken kan tredeles:

- ❑ Redusert bilbruk, spesielt i rush
- ❑ Bedre transporttilbud til befolkningen
- ❑ Mer differensiert tilbud mellom byen og utkantene

Det kan diskuteres om 4% kollektivandel er ambisiøst nok. Med store utfordringer både lokalt og globalt når det gjelder trafikkavvikling, miljø og klima bør det kanskje arbeides mot høyere mål. Vi foreslår likevel at en dobling er ambisiøst nok i første omgang, og dersom dette lykkes vil det være et godt grunnlag for å stille enda høyere mål. Vi mener det vil være fornuftig å ikke gape for høyt med en gang.

Denne rapporten beskriver og vurderer noen forslag til tiltak for å oppnå en økning innenfor dagens økonomiske rammer, med dagens materiell, og den beskriver noen forslag til hva som må til for å oppnå en dobling av antall kollektivreisende.

6 Forslag fra ulike organisasjoner

Etter invitasjon fra Alta kommune har noen aktører fremmet sine synspunkter om kollektivtilbudet i Alta.

6.1 Sammendrag av innspillene

Rådet for funksjonshemmede, innspill datert 14.04.2009.

Rådet mener det bør være leskur på alle holdeplasser langs E6 i Alta by. Det foreslås konkret 16 leskur i prioritert rekkefølge.

Kultur- og landbrukssektoren i Alta kommune, Innspill datert 26.06.2009.

- bedre kollektivtilbud for alle innenfor bygrensa
- ikke mer enn 300 meter til en bussholdeplass
- presise avganger til faste tider
- billetten må være billigere enn å parkere, samt overgang innen 1 time
- eventuell forsøksperiode på minst ett år
- matebusser innom alle boligområder, Alta sentrum som nav
- tilbud forbi Finnmarkshallen, skoler, kino, Huset, Bossekophallen med mer
- tilbud til Amtmannsnes
- ringbusser/servicelinjer til alle fritidstilbud
- humper (Skoleveien) bør være akseptabelt også for bussene
- idrettshallene har treningstider kl 16-23
- nattbuss fra sentrum 01-03.30

Hovedutvalget for drift og miljø, Alta kommune, Innspill 15.04.2009.

Utvalget ber om en utredning av nattbuss eller bruk av minibusser til faste tider. Midler fra parkeringsfondet kan vurderes.

Alta ungdomsråd, Innspill 10.06.2009.

- ønsker at elever i videregående (16-19 år) skal få studiemoderasjon (13 kr), og ungdomskort til kr 150
- ønsker flere avganger om ettermiddag og lørdag
- ønsker nattbuss fredag og lørdag
- ønsker flere avganger tilpasset treningstider ved idrettsanleggene
- eventuell forsøksperiode på minst 1-2 år
- ønsker enklere rutetabell
- ønsker bedre tilbud til Aronnes og Amtmannsnes
- flere avganger til Tverrelvdalen og Rafsbotn
- ønsker bestillingstilbud "Hjem for en femtilapp"
- lav pris er viktigere enn tilbudets kvalitet

Eldrerådet, Innspill 17.11.2008.

Eldrerådet i Alta ønsker flere bussruter i boligfeltene.

Alta næringsforening, Innspill 16.06.2009.

Anbefaler et bedre tilbud utenom normal arbeidstid, og at rutene går innom Saga, Kaiskuru, Amtmannsnes, Gakori og Thomasbakken, og ikke bare langs E6.

Finnmarkshallen, Kino

Kinoen opplyser at forestillinger varer fra ca kl 17-24, og fra kl 12-22 i helgene.

Finnmarkshallen opplyser at de har aktiviteter fra kl 17 til 21.30, og at bussene bør stoppe ved hallen.

Naturvernforbundet, innspill 11.06.2009.

Ønsker at holdeplassen i Bossekop flyttes til E6.

6.2 *Kommentar til innspillene*

Generelt består forslagene i at det ønskes flere avganger til og fra flere steder, og helst at det skal gå busser nesten over alt hvor noen bor, og med flere avganger om kvelden og i helgene. Ungdomsrådet er i tillegg opptatt av lavere pris. Rådet for funksjonshemmede foreslår leskur på alle holdeplasser i Alta by.

Forslagene vil medføre kostnader, og spørsmålet er i hvilken grad det er politisk vilje til å øke tilskuddene. Utgangspunktet for dette prosjektet har vært å vurdere hvordan dagens ressursbruk kan disponeres på en måte som gir økt trafikk, og i tillegg hva som skal til for å doble antall passasjerer med bybussen. I begge disse vinklingene er det viktig å vurdere hvordan man kan få mest mulig kollektivtrafikk pr krone, med andre ord den mest mulig rasjonelle måten å bruke tilskuddsmidlene på, enten de er på dagens nivå eller det gis økte tilskudd. Et viktig mål i tillegg til å øke kollektivtrafikken, er å redusere veksten i biltrafikken.

Med et slikt utgangspunkt tilsier erfaringer fra andre byer og andre land at den mest rasjonelle ressursbruk er å tilby mange avganger der det bor flest mennesker og på de tidspunkter hvor flest ønsker å reise. Dette betyr at strekningen Hjemmeluft-Kaiskuru/Nerskogen må prioriteres og at rushtiden må prioriteres.

Busslinjer gjennom boligområdene tar dessuten mye tid og gjør at reisetiden inn mot sentrum blir lang. Dette gjør at mange i stedet velger bil. Erfaringer tilsier at mange er villige til å gå litt lenger til holdeplassen, dersom bussen kommer ofte og at den kjører raskt mot de mest etterspurte reisemålene.

Bussruter om kvelden og i helgene kan være nyttig for mange, men det er likevel færre som reiser og disse rutene vil derfor koste mer å tilby.

Vår anbefaling er derfor at strekningen Hjemmeluft-Kaiskuru/Nerskogen utformes som en stamlinje og prioriteres med flere avganger og høyere standard, og at rushtiden prioriteres.

Vi har videre beskrevet noen mulige ringlinjer, natruter, kveldsruter og bestillingstrafikk, dersom det er vilje til å finansiere disse. Slik finansiering må vurderes av Finnmark fylkeskommune og Alta kommune. Men dersom målet er å doble antall passasjerer med kollektivtrafikk, blant annet for å begrense veksten i biltrafikken i rushtiden, vil rushtilbudet være det viktigste å forbedre.

Forslaget fra Rådet for funksjonshemmede om leskur på alle holdeplasser i Alta by er inkludert i planen.

Alle innspillene er mer eller mindre direkte kommentert i de etterfølgende kapitlene. Her følger en opplisting av hvor noen av forslagene blir omtalt:

- | | |
|---|----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Natruter, kveldsruter, sommerruter | Kapittel 8.3.2 |
| <input type="checkbox"/> Bestillingstrafikk | Kapittel 8.7 |
| <input type="checkbox"/> Gangavstand til holdeplasser | Kapittel 4.3 |
| <input type="checkbox"/> Leskur på holdeplasser | Kapittel 8.5 |
| <input type="checkbox"/> Takspolitik | Kapittel 8.6 |
| <input type="checkbox"/> Betjening av boligområder | Kapittel 3.1, 4.4 og 8.1.2 |
| <input type="checkbox"/> Betjening av Finnmarkshallen, kino med mer | Kapittel 8.1.2 og 8.3.2 |
| <input type="checkbox"/> Holdeplass i Bossekop | Kapittel 8.5 |
| <input type="checkbox"/> Rutetabellens utforming | Kapittel 8.3 og 8.8 |
| <input type="checkbox"/> Tilbudet langs stamlinjen på E6 | Kapittel 8.1, 8.2 og 8.3 |

7 Erfaringer fra andre byer

”Det er i de byområdene hvor en satte i verk de mest omfattende og målrettede tiltakene, at en har lykket med å få en passasjervekst. I byområdene der satsingen lyktes best, Hundvåg i Stavanger, Grenland og Kristiansand, ble store kundegrupper gitt et bedre tilbud på bekostning av noen få som fikk et dårligere tilbud. Dette ble oppnådd gjennom en målrettet satsing og prioritering av tilbudet mot større trafikantgrupper. En effektivisering av tilbudet vil i de aller fleste tilfeller føre til at noen får et dårligere tilbud. Det er derfor svært viktig å balansere endringene med hensyn til hvor mange som får et dårligere tilbud i forhold til hvor mange som får et bedre tilbud.

Et oversiktlig, effektivt og synlig tilbud gjør det enklere å reise kollektivt og reduserer barrierene mot å reise kollektivt. Et oversiktlig kollektivsystem gjør det også enklere både å formidle og tilegne seg informasjon om tilbudet.”

Sitat: TØI rapport 810/2005, Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss.

7.2 Notodden

Nedenfor beskrives et eksempel fra Notodden på 1990-tallet. Notodden har ca 13.000 innbyggere, omtrent som Alta by, og oppnådde betydelig vekst med et tilbud som var enkelt og forutsigbart. Veksten ble oppnådd til tross for at frekvensen på de to linjene bare var 1 avgang pr time.

I september 1992 opprettet A.S Øst-Telemark Rutebilselskap (ØTR) et bybusstilbud i Notodden med midler fra Samferdselsdepartementets Forsøksordning for utvikling av kollektivtransport. Målet var å innføre et bybusstilbud som var forutsigbart og så enkelt som mulig for passasjerene å forstå. Det skulle være faste rutetider til enhver tid, og samme takst for alle kundegrupper. Byttet mellom busslinjene skulle være så enkle som mulig.

To 16-seters busser med lavt gulv ble innkjøpt til prosjektet. Hver buss dekker to rutesløyfer som kjøres innen en tidsramme på 30 minutter. Overgang mellom rutesløyferne skjer på Torget, hvor bussene møtes to ganger i timen. Siden starten har det vært en meget positiv passasjerutvikling på disse rutene. Ved oppstart ble passasjertallet tredoblet. Fra det første hele året med tilbudet (1993) til 1997 økte passasjertallet med ytterligere 40 prosent.

Målrettet kollektivtransport. Veileder med oppsummering av kunnskap og eksempler på tiltak. TØI -rapport 587/2002.

Resultatene fra timesbussen på Notodden var så vellykkede at dette også ble inspirasjon til opprettelsen av TIMEkspressen Notodden-Oslo. Denne ble igangsatt med timesruter 24 timer i døgnet 7 dager i uka, og også her overgikk resultatene alle forventninger, med svært gode passasjertall. Enkelheten og forutsigbarheten har vært trukket fram som suksesskriterier.

7.3 Grenland

Fra komplisert rutestruktur til Metrobuss i Grenland

I 1999 hadde Grenland et uoversikkelig tilbud, som ikke var tilpasset kundenes behov. Flere busselskaper trafikkerte området, og rutetilbudet var dårlig samordnet på tvers av konsesjonsgrensene. Gjennom tiltakspakken i Grenland ble det ryddet opp i rutetilbudet, og kundene fikk et langt bedre tilbud.

Grenland består av de fire kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan. Det er ca 100.000 innbyggere i de fire kommunene til sammen. Som en del av tiltakspakken i Grenland (1999-2001) ble samarbeidet mellom rutebilselskapene styrket, og rutesystemet på en del sentrale strekninger ble lagt om. Det ble satset spesielt på noen hovedbussruter langs de mest trafikkerte strekningene.

Omleggingen av rutesystemet førte til en betydelig frekvensøkning og kortere reisetid langs hovedstrekningene.

Passasjerenes tilfredshet med tilbudet har økt på de fleste områder. Passasjerutviklingen i Grenland er svært positiv etter omleggingen, med 14 % flere passasjerer. Etter-undersøkelsen viser at 31% av passasjerene reiser oftere nå enn før. Resultatene indikerer at tiltakene som ble iverksatt har hatt en svært positiv effekt.

Tilbudet er ytterligere videreutviklet, og pr i dag (2005) tilbyr Telemark Kollektivtrafikk et busstilbud med tre Metrobusslinjer og fire Pendellinjer. Metrobussene har avgang inntil hvert 15. minutt, mens Pendelbussene stort sett har avganger hver time.

For mer informasjon: www.metrobuss.no

Kollektivtransportmarkedet i by. Fakta og eksempler. TØI-rapport 811/2005

7.4 Lillehammer

Nedenfor beskrives det kollektivtilbud som ble etablert fra 01.01.2008 for bybussen på Lillehammer. Beskrivelsen er sitat fra nettsiden til Oppland fylkeskommune:

Linjenett og rutetilbud

For å møte utfordringene i den lokale kollektivtrafikken er det behov for en nytenking og nyutvikling. I rapporten "Lillehammernettet, et konsept for å gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt i Lillehammer, Øyer og Gausdal" har TØI utarbeidet et forslag til slik utvikling basert på et system med integrasjon av linje- og bestillingstrafikk og målrettet informasjon og markedsføring. Prosjekt 1 omfatter linjedelen av dette konseptet. Dette har ligget til grunn for arbeidet med prosjektet så langt, og vil fortsatt være en viktig ramme for arbeidet.

Målet er å utvikle et bussystem som er:

- *best mulig tilpasset kundenes reiseønsker og aktivitetsmønster*
- *enklere og mer oversiktlig for brukerne enn før prosjektet startet*
- *lett å ta i bruk for nye passasjerer*
- *lett å informere om*
- *effektivt og rasjonelt*

Bybuss Lillehammer

Anbudskontrakten for bybussen utløp 31.12.2007. Etter gjennomført anbudskonkurranse våren 2007 overtok Veolia Transport AS bybusskjøringen fra årsskiftet 2008. Det nye bybusstilbudet er et resultat av en omfattende planprosess hvor kommunen, Statens vegvesen og ulike brukergrupper har deltatt.

Ved utformingen av bybusstilbudet har en lagt til grunn prinsipper for utvikling av et framtidsrettet kollektivtilbud i mindre byer.

Følgende endringer er gjennomført:

- *"8-tallsruter er erstattet med gjennomgående pendelruter*
- *Enklere ruter, mer direkte traseer, kortere kjøretider*
- *Frekvensen på hovedrutene er økt i rushtidsperiodene*
- *Stive rutetider*
- *Taking (korrespondanse) på skystasjonen*
- *Vektlegging av service og kvalitet i tilrettelegging og krav til operatørene*

Kilde: <http://www.oppland.no/no/Fag-og-tjenester/Samferdsel/Kollektivtransport-i-distriktene-KID/Linjenett-og-rutetilbud/>

Lillehammer hadde i 2005 en kollektivandel på 13%, som allerede da var høyere enn landsgjennomsnittet på 9% for større byer (TØI-rapport 817/2005). Det ble ikke oppnådd ytterligere vekst i 2008, som kan skyldes det høye utgangspunktet, og sammenliknbare nabobyer som Gjøvik og Hamar opplevde tilbakegang i samme periode.

7.5 Kristiansand

BussMetro i Kristiansand ble åpnet 18. august 2003, og innebar blant annet en samling av linjer og ruter til en grunnlinje mellom øst og vest i byen (Rona-Vågsbygd), på en slik måte at denne traséen fikk en frekvens på avganger hvert 5. minutt.



Figur 8: Illustrasjon av grunnlinjen for BussMetro i Kristiansand. Kristiansand kommune/Miljøbyprosjektet.

Visjonen

Visjonen ble utformet i 1999 med det formål å utvikle Kristiansand de nærmeste tiårene til en by med gode, urbane kvaliteter som effektivt lar seg betjene med moderne kollektivtransport. Visjonen innebærer at arealbruk og kollektivtrafikk skal ses i sammenheng.

Det er 3 sentrale elementer som skal bidra til dette:

- ❑ Grunnlinjen, som er bussens hovedtrasé mellom øst og vest.
- ❑ Bussmetro, som ble startet 18. august 2003.
- ❑ Arealbruk med strategisk utnyttelse og fortetting av arealene langs Grunnlinjen.

Grunnlinjen er fastlagt mellom Rona i øst og Vågsbygd i vest, og det gjøres stadige forbedringer på framkommelighet. Hovedtanken er at kollektivtrafikken skal være attraktiv og konkurransedyktig.

Bussmetro skal ha:

- ❑ De samme kvalitetene som metroen, men kjøres med buss og ikke på skinner.
- ❑ God framkommelighet som sikrer presise avganger.
- ❑ Hyppige avganger som gir mindre ventetid og bedre korrespondanser.
- ❑ Rutetilbud som dekker minst 50% av byens boliger, arbeidsplasser og skoler.
- ❑ Holdeplasser og busser tilgjengelige for alle.
- ❑ Høy standard og vedlikehold på holdeplasser.
- ❑ Moderne design som er godt synlig i bybildet.
- ❑ Godt informasjonssystem basert på sanntid.

Grunnlinjen og Bussmetro er etablert og skal videreutvikles og forbedres i takt med endrede reisevaner og økt trafikk. Arealutviklingen er mer langsiktig og har et perspektiv på flere tiår. Det viktige er visjonen og målsettingen og at dette kan være styrende i byutviklingen slik at Kristiansand kan bli en enda triveligere by å bo i.

Rutetilbudet ble forbedret fra starten – bl.a. på M1 hvor frekvensen mellom Kvadraturen og Sørlandsparken ble økt fra 2 til 4 ganger i timen. Senere er det foretatt ytterligere forbedringer.

Kilde: <http://www.bussmetro.no/maindesign.asp?aid=17697&gid=8275>

Fram til og med 2006 hadde kollektivtransporten i Kristiansand generelt i byen økt med 10% og BussMetroen med 20%. I 2007 og 2008 har passasjerveksten stagnert.

8 Beskrivelse av mulige tiltak i Alta

Rapporten ”Bedre kollektivtransport i distriktene”, beskriver hvordan en kan planlegge og utforme en utvikling av det kollektive transportsystemet i landdistrikter og regioner omkring tettsteder og små byer. Det anbefales å dele kollektivtilbudet i to ulike deler:

- ❑ **Linjetrafikk**, som dekker både lokale, regionale og interregionale reiser (denne rapporten omhandler i hovedsak bare de lokale reisene)
- ❑ **Bestillingstrafikk**, som krever utvikling av organisasjon, driftskonsept, støttesystemer og rammebetingelser for etterspørselstyrte transporter i regionene.

Bestillingstrafikk er viktigst i distriktene. Det skyldes at det i spredtbygde områder og små tettsteder er for lite trafikkgrunnlag for vanlig kollektiv linjetrafikk i større omfang.

Kilde: ”Bedre kollektivtransport i distriktene”, TØI rapport 88/2007.

Vi har i denne rapporten lagt en slik todeling til grunn ved vurdering av mulige tiltak, selv om tiltakene i hovedsak omhandler den lokale trafikken i Alta by, slik at bestillingstrafikk bare er aktuelt i liten grad. Fordelingen mellom linjetrafikk og bestillingstrafikk bør imidlertid stadig vurderes i forhold til markedets behov og tilgjengelige ressurser.

Linjetrafikken i Alta består av 3 ulike rutetyper: Bybussen, Skoleruter og Langruter. Alle rutene kan i dag brukes av alle passasjerer, men vi foreslår likevel en bedre samordning av disse 3 rutetypene, fordi de alle har endepunkt eller kjører innom bussterminalen i Alta sentrum, og fordi en bedre samordning derfor kan styrke tilbudet bybussen kan gi innbyggerne. Dette gjelder samordning både av linjestruktur, rutetider og av informasjon om rutetider.

Vi ønsker videre å presisere at de foreslåtte tiltak ikke har som mål å redusere utgiftene til kollektivtransporten, men målet er å oppnå mest mulig kollektivtransport for de ressursene som stilles til rådighet. Vi mener videre at en slik effektivisering og markedstilpasning av tilbudet bør være et godt grunnlag for i neste omgang å søke om økte ressurser for å forbedre tilbudet ytterligere. Alle kostnadsoverslag er svært grove, basert på enhetspriser.

8.1 Linjestruktur

I dagens linjestruktur for bybussen er det en stamlinje mellom Hjemmeluft og Transfarelv skole, samt et alternativt endepunkt ved Kaiskuru. Linjen har noen ”avstikkere” til Alta lufthavn, Finnmarkshallen og Bossekop. Stamlinjen har ca to avganger pr time, i tidsrommet 0600-2100 på hverdager. I tillegg består bybussen av en linje til Aronnes, med avganger bare ca annenhver time.

8.1.1 Stamlinje

Som vist i kapittel 4.4, om markedsgrunnlaget, dekker stamlinjen langs E6 så mye som 9.500 (66%) av Alta by sine ca 14.000 innbyggere, i en gangavstand på 500 meter. Grovt sett anbefales det derfor at alle forbedringer i tilbudet legges langs en slik linje, og at de øvrige deler av byen gis et tilbud med lavere kvalitet. Dette gjelder både rutetilbud (frekvens, reisetid og informasjon) og infrastruktur (holdeplasser, busstrasèer).

Når en skal utforme linjenettet er det viktig å ikke legge for stor vekt på kort gangavstand. Mange potensielle brukere vil tjene på å gå et stykke ekstra dersom det gir et tilbud med flere avganger i timen.

Noen brukere av kollektivtrafikken har vondt for å gå langt. Men når en skal lage et kollektivtilbud som skal konkurrere med bil, teller ofte samlet reisetid, og dermed høy frekvens med korte ventetider, mye mer.

Det vil ofte være gunstigere å gå 800 meter til en holdeplass der det går buss hvert kvarter, enn å gå 400 meter til en holdeplass der det bare går to busser i timen.

Kollektivtransport – et satsingsområde i region sør. TØI 1002/2009

Erfaringer viser at der det er markedsgrunnlag, og der det allerede er mange som bruker kollektivtilbudet, der er også potensialet størst for å oppnå en vekst ved å forbedre tilbudet. Dette gjelder spesielt i Alta, hvor antall som bruker kollektivtilbudet er svært lavt i forhold til resten av landet.

Ta sikte på entydig trasè og rette linjer

For å oppnå et enkelt og effektivt linjenett som er mest mulig attraktivt for flertallet av de reisende, bør de enkelte linjene være entydige og så direkte og rette som de praktiske forholdene tillater.

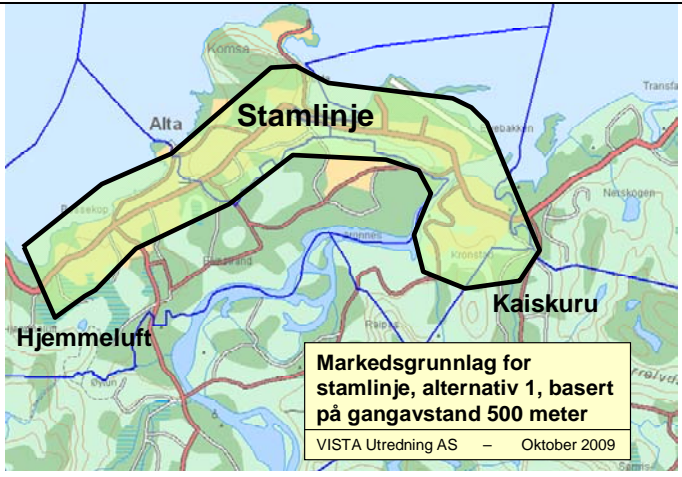
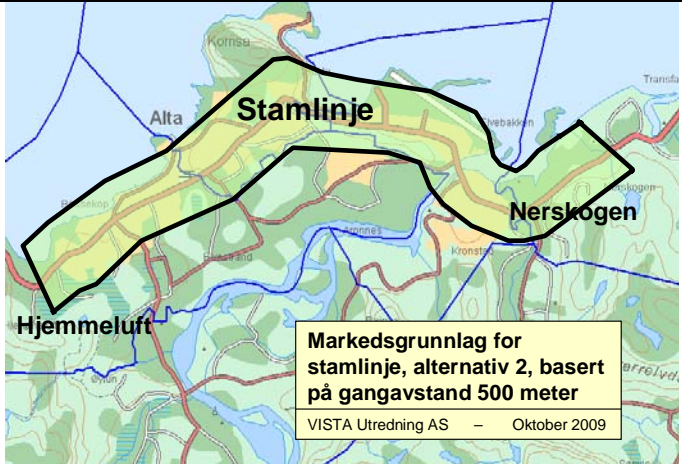
Rett-frem-prinsippet sier at en skal unngå unødvendige omveier og sideavvik i forhold til hovedretningen som linjen følger.....En linje bør alltid følge en fast trasè. Derfor bør en unngå løsninger med alternative kjøreveier for ulike avganger på samme linje.

Bedre kollektivtransport i distriktene. TØI 88/2007

Passasjerer generelt liker best at bussen går mest mulig rettlinjet til reisemålet. Dette gir også kortest reisetid. Stamlinjen kan sees på som en bane, selv om den kjøres med buss. I dette perspektiv er de beskrevne ”avstikkerne” uheldig, til Kaiskuru/Nerskogen, Alta lufthavn, Finnmarkshallen og Bossekop. Stamlinjen burde holde seg til en rett linje. Men her må fordeler og ulemper vurderes mot hverandre. Med et begrenset vognmaterieell kan det for eksempel være lite rasjonelt å sette opp egne ruter til lufthavnen, og på grunn av bagasje er kravet om kort gangavstand avgjørende.

Vi har vurdert to mulige stamlinjer:

- Alternativ 1: Hjemmeluft-Kaiskuru
- Alternativ 2:Hjemmeluft-Transfarelv skole

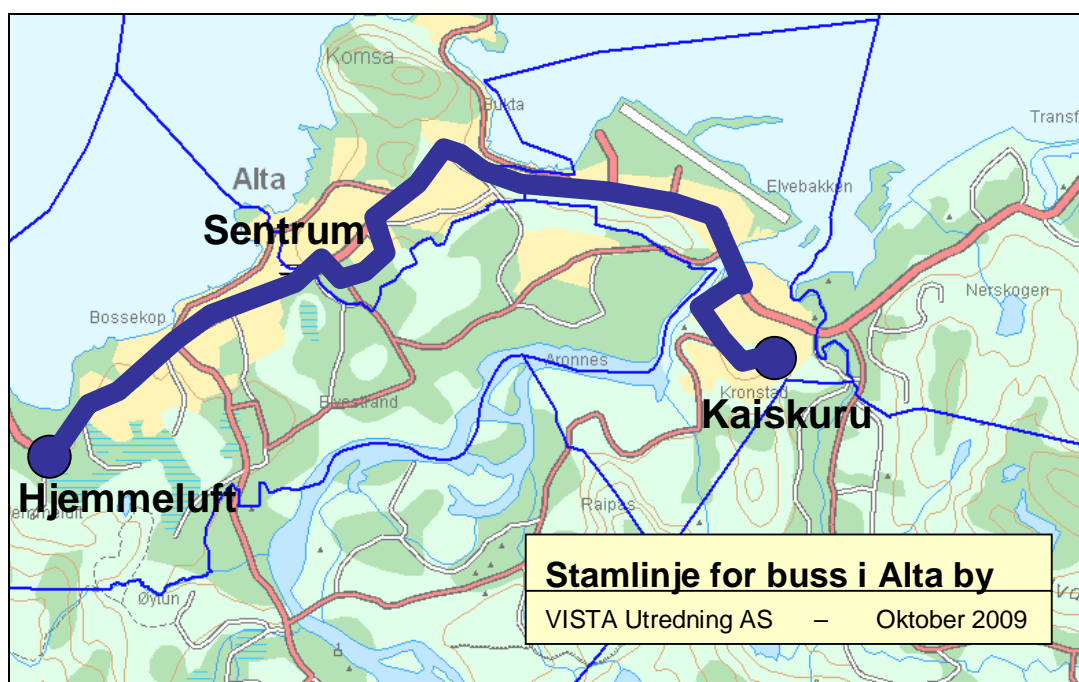
<p>Alternativ 1: Hjemmeluft-Kaiskuru</p> <p>Antall bosatte innenfor 500 meter: 10.290</p> <p>Reisetid med buss: 23 minutter (uten avkjøringer til Alta lufthavn, Finnmarkshallen og Bossekop)</p>	
<p>Alternativ 2:Hjemmeluft-Transfarelv skole</p> <p>Antall bosatte innenfor 500 meter: 9.540</p> <p>Reisetid med buss: 24 minutter</p>	

Figur 9: Markedsgrunnlag for 2 alternative stamlinjer for bybussen i Alta by

Figur 9 viser at en stamlinje mellom Hjemmeluft og Kaiskuru dekker noen flere beboere og gir noe kortere reisetid enn alternativ 2 som ender i Nerskogen. Det er ikke stor forskjell og en variant kan være at annenhver avgang går til hver av de to endepunktene. Dette anbefales imidlertid ikke, fordi dette gjør linjestrukturen og rutetabellen mer komplisert, et forhold som har vist seg å avvise mange mulige passasjerer.

Dagens passasjertall fra Nerskogen er svært lave (ca 2 passasjerer pr avgang). Men det planlegges utbygging i området, og det kan derfor være gunstig å opprettholde et visst tilbud. Et alternativ for å dekke Nerskogen, er at annenhver eller hver fjerde avgang, starter fra Nerskogen om morgenen via Kaiskuru til sentrum, og kjører til Nerskogen etter Kaiskuru om ettermiddagen. Løsningen kan detaljutføres etter disponibelt materiell.

Vi anbefaler derfor at alternativ 1, Hjemmeluft-Kaiskuru, legges til grunn for videre planlegging av en prioritert stamlinje. Grovt sett betyr dette at noen få får lengre gangavstand, men raskere og oftere avganger for alle. Stamlinjen er illustrert i figur 10.



Figur 10: Anbefalt stamlinje for bybussen i Alta by

8.1.2 Andre linjer

Skolerutene har som vist i kapittel 2.2 en linjestruktur med 4 stamlinjer. Disse er åpne også for andre passasjerer og de trafikkerer stamlinjen for bybussen på deler av strekningen. Vi foreslår at disse legges inn i rutetabellen som en del av denne stamlinjen, og med en samkjøring av rutetidene slik at avgangene blir mest mulig faste og med jevne mellomrom.

Følgende områder, i utkanten av Alta by, foreslås betjent i hovedsak med skolerutene:

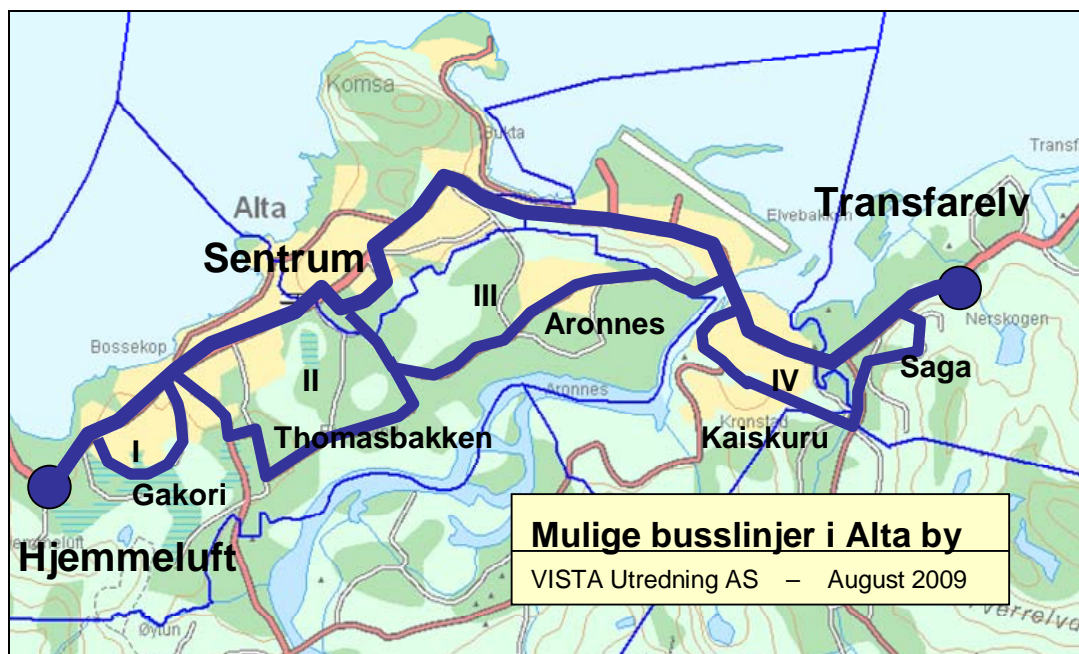
- Thomasbakken
- Amtmannsnes
- Aronnes
- Saga/Nerskogen/Transfarelv

Noen områder vil dessuten ligge mer enn 500 meter fra en bussholdeplass. Dette er også situasjonen i dag, men de vil likevel få et noe bedre tilbud ved at frekvensen blir høyere og reisetiden kortere, langs den foreslåtte stamlinjen. Dette gjelder områdene:

- Øvre Gakori
- Skaialuft
- Tollevika
- Øvre Saga

Snarveier og stier kan kanskje redusere gangavstanden til bussholdeplassen noen steder, og vi anbefaler at Alta kommune vurderer dette i sitt planarbeid.

Alta kommune har diskutert noen egne bussforbindelser mellom boligområder for å forenkle bussbetjening av disse (Notat fra Alta kommune, ved Samferdselsgruppa, datert 08.09.2009). Dette gjelder blant annet i Kaiskuru, Aronnes og Gakori. Vi har i figur 11 lagt inn noen slike bussløyfer for å illustrere mulige løsninger, for de områdene som ligger mer enn 500 meter fra stamlinjen langs E6.



Figur 11: Mulige busslinjer for betjening av boligområder

Sløyfer eller ringruter er generelt mer ressurskrevende å betjene enn linjer, fordi en betjening med avganger i begge retninger, og like høy frekvens, vil kreve dobbelt så mange avganger som en linje. Men områdene kan betjenes med et lavere tilbud, slik eksempelvis Aronnes betjenes i dag. Vi har nedenfor beskrevet noen data om de 4 illustrerte sløyfene.

	Strekning	Antall innbyggere	Kommentar
I	Hjemmeluft-Gakori-Bossekop	300	Krever ny bussveg mellom boligveiene
II	Bossekop-Thomasbakken-Sentrum	900	Fylkesveg 14
III	Sentrum-Aronnes-Elvebakken	1.150	Fylkesveg 13
IV	Alta bru-Kaiskuru-Saga-Transfarelv	700	Krever ny bussveg mellom Kaiskuru og Saga

Figur 12: Antall innbyggere langs noen mulige busslinjer. Antallet er grove anslag og gjelder bare de som bor mer enn 500 meter fra den anbefalte stamlinjen

Aronnes og Thomasbakken har flest innbyggere av disse. Men alle de 4 sløyfene har få innbyggere i forhold til de 10.300 som bor i gangavstand til den anbefalte stamlinjen. I tillegg er det en arealbruk og et vegsystem som gjør bussbetjening av disse områdene komplisert og ressurskrevende. Noen mulige løsninger er beskrevet på neste side.

Vår vurdering er at dagens linjestruktur bør forenkles, og ikke gjøres mer komplisert (figur 11). Vi har i kapittel 8.3 beskrevet et forslag til linjestruktur og ruteopplegg der stamlinjen prioriteres mer enn i dag, og der noen av boligområdene betjenes av skolerutene.

Fire mulige nye linjer kan vurderes som supplement til stamlinjen og skolerutene:

- Servicelinje/ringlinje Sentrum- Bossekop- Thomasbakken- Aronnes- Elvebakken- Skaialuft- Bossekop- Sentrum. Linjen betjenes utenom rush (10-15) og retter seg i hovedsak mot de som ikke skal på jobb og som har god tid. Vi er usikre på hvor stort marked det er for en slik linje.
- Ringlinje etter samme mønster som over, men som følger ny avlastningsveg når den kommer. Dette er langt fram og vil være avhengig av hvordan bebyggelsen utvikler seg langs denne.
- Nattbuss fredag og lørdag når restaurantene stenger, for å avlaste drosjekøen. Aktuelle linjer vil være en avgang mot øst og en mot vest.
- Kveldsbuss fra sentrum, kino og Finnmarkshallen, også mot øst og vest.

For betjening av disse mulige linjene, se nærmere beskrivelse og vurdering i kapittel 8.3.2, om ruteopplegg utenom rush.

8.2 Ruteopplegg

Rapporten ”Bedre kollektivtransport i distriktene” argumenterer sterkt for et enkelt ruteopplegg som er lett å forstå og lett å bruke i hverdagen. Dersom bussene går til faste, jevne avgangstider, og med en rimelig frekvens, vil det være lettere å ta bussen uten å måtte ha en rutetabell i nærheten. En frekvens på minst 4 avganger pr time anses å være en grense hvor man kan gå til holdeplassen uten å kjenne rutetidene.

8.2.1 Rush

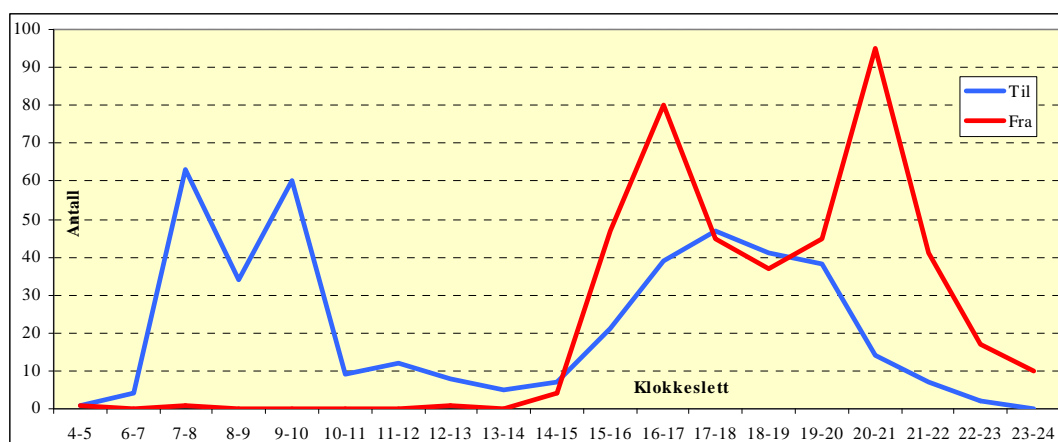
Den perioden hvor det er viktigst med høy frekvens er i rushtiden, når de fleste har et reisebehov (7-9 og 15-17). Det er også i denne perioden det er viktigst å redusere veksten i biltrafikken, for å bidra til best mulig trafikkavvikling.

Figur 13 under viser svarene fra en brukerundersøkelse i Alta, hvor arbeidstakere og ungdom ble spurt om når de hadde behov for å reise til ulike reisemål. Den todelte grafen viser at arbeidstakere og ungdom reiser på ulike tider:

- Arbeidstakere skal på jobb i perioden 6-9
- Arbeidstakere skal hjem i perioden 15-18
- Ungdom skal på skole 8-10
- Ungdom skal hjem fra skole 15-17
- Ungdom skal til fritidsaktiviteter 15-21
- Ungdom skal hjem fra fritidsaktiviteter 19-23

Denne oppstillingen er en tolkning og forenkling av svarene, fordi det er mange individuelle behov i tillegg. Men grafen viser at perioden 7-9 og 15-17 bør prioriteres, i tillegg til skolerutene som er tilpasset skolestart og –slutt. Den perioden som ikke dekkes av en slik prioritering er ettermiddag/kveld 19-23. Det er registrert flere ønsker om et bedre tilbud i denne perioden, men det vil kreve mye ressurser å øke antall passasjerer om ettermiddag/kveld, og vi anbefaler derfor ikke at dette prioriteres av følgende årsaker:

- Passasjertallene viser at belegget pr buss er lavt om kvelden og midt på dagen, i forhold til rush (kapittel 2.3)
- Reisemønsteret om kvelden er mye mer spredt enn til arbeid/skole
- Foreldre har både ledig tid og ledig bil slik at mange uansett vil kjøre ungdommen
- Perioden strekker seg over flere timer, slik at det vil kreve store ressurser å dekke behovet



Figur 13: Bybussen i Alta, Funn fra en brukerundersøkelse, NORUT - Notat februar 2009: 1001

Enkel linjeføring og lett forståelig ruteopplegg har flere steder vist seg å gi en trafikkøkning som har vært overraskende høy. Dette har også skjedd der hvor frekvensen ikke har økt, eller vært spesielt høy. På Notodden ble en avgang pr time en suksess, fordi tilbudet var lett å bruke. Men enkelhet og høyest mulig frekvens er selvfølgelig en god kombinasjon. Figur 14 under viser at "Hyppigere avganger" blir svart av flest arbeidstakere i Alta når de blir spurt om hva som er mest attraktivt. Det er imidlertid alltid usikkert å spørre folk hva de vil, fordi man ikke alltid gjør i praksis det man svarer på et teoretisk spørsmål. Vi viser derfor til beskrivelser av faktiske erfaringer fra andre byer, hva folk faktisk har gjort ved endringer i tilbudet, i kapittel 7. Men hyppigere avganger har vist seg å være en suksess også i praksis.

Arbeidstakeres svar på spørsmålet: <i>Hvilke av følgende forhold vil gjøre det mer attraktivt for deg å ta bussen?</i>	
Lavere pris	21 %
Hyppigere avganger	29 %
Avstand til holdeplass	10 %
Bedre punktlighet	9 %
Kortere tid på ruta	4 %
Miljø	11 %
Få parkeringsmuligheter	4 %
Dyr parkeringsavgift	8 %

Figur 14: Bybussen i Alta, Funn fra en brukerundersøkelse, NORUT - Notat februar 2009: 1001

I tekstboksen under er det oppsummert noen erfaringer med økt frekvens, som er relevante for bybussen i Alta. Erfaringene viser at ved å øke frekvensen med 100%, kan antall reisende øke med 20-50%. Videre står det at dersom frekvensen økes fra 2 til 4 avganger pr time, kan antall kollektivreiser øke med 50% (fra 0,36 til 0,54, reiser pr dag), altså den øverste verdi i intervallet over. Stamlinjen gjennom Alta har i dag en frekvens på ca 2 avganger pr time i rush, og potensialet er med andre ord som beskrevet over. Men potensialet kan være betydelig større, fordi tilleggseffekten av omlegging til både enkel linjestruktur og lett forståelig ruteopplegg i liten grad er inkludert i disse erfaringstallene.

Kilde for erfaringstall: "Forsøksordningen for kollektivtransport", i perioden 1991-95. Fakta om kollektivtransport. Erfaringer og løsninger for byområder. TØI (1995)

I kapittel 8.3 har vi beskrevet et forslag til hvordan linjestruktur og ruteopplegg kan utvikles i den retning som er beskrevet over.

8.2.2 Utenom rush

Passasjertallene i kapittel 2.3 viser at belegget pr avgang er lavest midt på dagen (3 passasjerer pr buss), noe høyere på kveldstid (6 pr buss), mot 13/16 passasjerer pr buss i rush. Av de innspill som har kommet har ingen foreslått å utvide tilbudet midt på dagen, men flere ønsker et bedre tilbud om kvelden. Vi foreslår derfor at tilbudet midt på dagen reduseres til en avgang pr time langs stamlinjen og ingen avganger til Aronnes, som eventuelt kan betjenes av en servicebuss. Sparte ressurser kan brukes til å utvide tilbudet på kveldstid, eller nye avganger til flyplassen.

Vi har i kapittel 8.3.2 beskrevet noen mulige tilbud utenom rush:

- Servicebuss
- Kveldsbuss
- Nattbuss
- Lørdagsbuss

Tilbudene er kostnadsberegnet og de vil på ulike måter være et godt tilbud til befolkningen. Det vil være små trafikkmengder, men tilbudene vil sammen med et forbedret opplegg i rush på ulike måter bidra til å nå de 3 målene:

- ❑ Redusert bilbruk, spesielt i rush
- ❑ Bedre transporttilbud til befolkningen
- ❑ Mer differensiert tilbud mellom byen og utkantene

Tilbudene vil generelt bidra til et bedre inntykk og holdninger til kollektivtilbudet, slik at det samlet sett gir en betydelig vekst både i rush og utenom rush.

8.3 Forslag til ny linjestruktur og nytt ruteopplegg

Som ett eksempel på de anbefalinger som er sitert i tidligere kapitler og den faktiske situasjon vi har i Alta, har vi nedenfor laget et konkret forslag for å illustrere hvordan kollektivtilbudet kan utvikles. Vi har ikke i dette gått detaljert inn i disponering av tilgjengelige ressurser som vogner og sjåførere, men mener på et overordnet nivå at noe i denne retning skal være mulig innenfor det eksisterende ressursnivå. Med økte ressurser kan dette utvikles videre i samme retning.

8.3.1 Rush

Rettlinjet og enkel linjestruktur

Ny stamlinje trafikkerer strekningen Hjemmeluft - Kaiskuru. Eneste avstikker blir til bussterminalen i sentrum.

- Alta lufthavn betjenes av langrutene eller egne avganger
- Finnmarkshallen har bare 300 meter gangavstand til E6
- I Bossekop bor nesten alle mindre enn 500 meter fra E6, og det foreslås ny holdeplass ved denne
- Saga/Nerskogen/Transfarelv betjenes av skoleruta til Russeluft. Den kjører i dag 2 ganger hver vei i morgen – og ettermiddagsrush, men bør suppleres med noen ekstra avganger. En avgang pr time i rush, via Kaiskuru, kan være en løsning.

Denne forenklete linjestrukturen vil redusere rutas reisetid med 10-15 minutter, og dermed frigjøre vognmateriell. Det frigjorte materiell kan eksempelvis brukes til å betjene Saga/Nerskogen og/eller Alta lufthavn, eller til å oppnå kvartersruter langs stamlinjen. Dette må vurderes mer konkret i en samlet disponering av vognmateriell.

Økt frekvens i rush og faste avgangstider

De forenklinger av linjenettet som er beskrevet over, gir grunnlag for en endret rutestruktur.

Følgende vurderes som bidrag til å oppnå kvartersruter i rush på stamlinjen:

- Reduksjon til timesruter på stamlinjen utenom rush (usikker gevinst)
- Færre avganger til Aronnes (avganger med 0-2 passasjerer kuttes)
- Ingen avkjøring til Alta lufthavn, Finnmarkshallen og Bossekop
- Noen av skolerutene tas inn i rutetabellen som del av bybussen
- Noen langruter tas inn i rutetabellen som del av bybussen til Alta lufthavn

Nedenfor følger et foreløpig forslag til endret rutestruktur for stamlinjen i rush, med kvartersruter og avgang hvert hele kvarter:

Fra Hjemmeluft i morgenrush (7-9)		
Dagens avgang (Bybuss)	Omdisponeres/ økte ressurser	Ny avgang
0650		0700
	Ny avgang	0715
0725		0730
	Ny avgang	0745
0750		0800
	Ny avgang	0815
0835		0830
	Ny avgang	0845
0900		0900

Figur 15: Mulig forslag til endret rutestruktur i rush

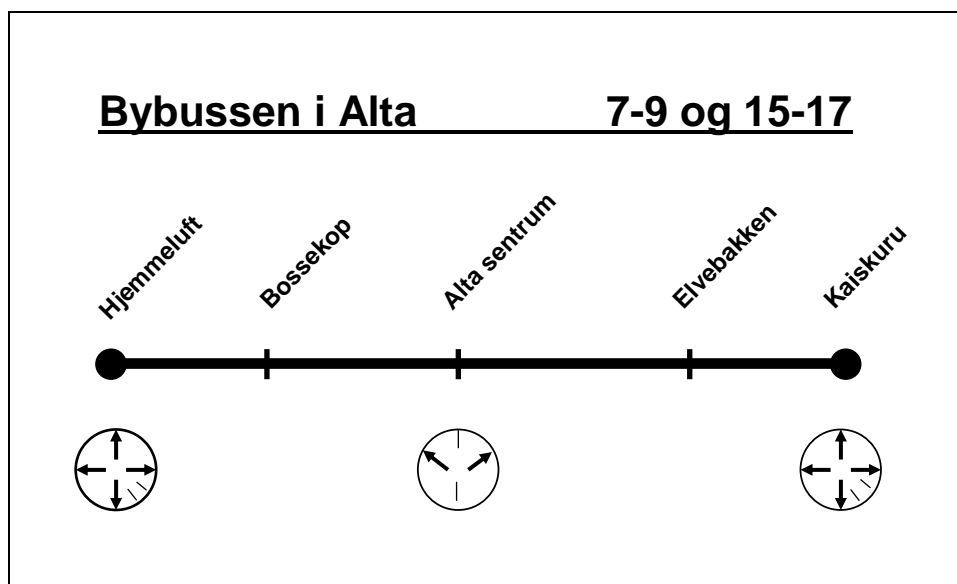
Dette gir videre mulighet for følgende avgangstider langs hele linja:

Rutetider stamlinje (7-9)		
Holdeplass	Mot øst	Mot vest
Hjemmeluft	0700	0753
Bossekop	0703	0751
Sentrum	0706	0748
Elvebakken	0716	0738
Kaiskuru	0723	0730

Figur 16: Mulig forslag til endrede rutetider i rush

En slik linjestruktur og rutetabell kan kjøres med 1 buss, i motsetning til dagens linje og rute som krever 2 busser. Den frigjorte bussen kan brukes til 2 nye avganger langs stamlinjen i rush.

Ruteopplegget gir videre grunnlag for en enkel informasjonslogo som vist i figur 17 under. Den er bortimot ideell når det gjelder enkelhet og lett forståelse. Når man har sett den noen ganger trenger man ikke ha den for hånden for å huske når bussen går, men den er også lett å trykke på små kort i lommeformat. For øvrig hadde det vært en enda bedre løsning om det var mulig at bussene gikk fra sentrum på et rundere klokkeslett, eksempelvis 0710 og 0750.



Figur 17: Illustrasjon av mulig informasjonslogo for stamlinjen til bybussen i Alta.

Kostnad: En ekstra avgang i morgen- og ettermiddagsrush, begge retninger, for å oppnå kvartersruter, vil koste kr 0,28 mill pr år, med 15 pass pr avgang. Dersom opplegget i figur 16 er mulig å gjennomføre, vil 1 ekstra avgang være nok. Dersom det er behov for større ekstrainsats vil det koste det samme pr ekstra avgang. Fordi rushtrafikk har størst potensial for vekst vil vi anbefale at det prioriteres nødvendige ekstra avganger til kvartersruter.

Kostnadene er stipulert med dagens belegg. Økt passasjertall vil gi økte inntekter, som er anslått i kapittel 8.13. Dette gjelder for alle kostnadsoverslagene.

Med bakgrunn i de passasjertallene som er vist i kapittel 2.3, med et belegg i rush som er 4-5 ganger større enn midt på dagen, vil vi anta at det er markedsgrunnlag for kvartersruter i rush. Markedet utenom rush tilsier at det kan aksepteres færre avganger. Halvtimesruter utenom rush kan reduseres til timesruter, og helst med faste avgangstider. Dette må vurderes i forhold til en samlet disponering av tilgjengelig materiell.

8.3.2 Utenom rush

Vi har nedenfor beskrevet noen mulige tilbud utenom rush, som bør vurderes avhengig av hvor mye ekstra tilskudd det er vilje til å gi. Vi har anslått noen grove driftskostnader, men kostnadene må konkretiseres av transportøren ut i fra en samlet disponering av vognpark og sjåførere. Vi har benyttet grove enhetstall fra Veolia, som er basert på dagens drift, og der både kostnader og inntekter kan bli endret ved et helt nytt ruteopplegg:

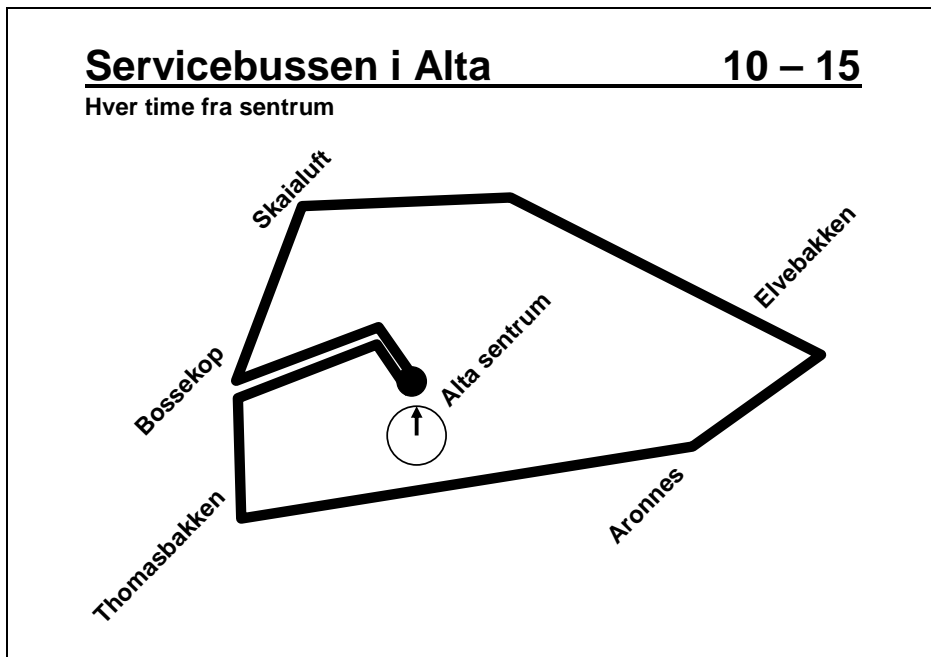
Driftskostnad pr buss pr tur (Hjemmeluft-Nerskogen-Hjemmeluft):	kr 827
Sjåførerkostnad er inkludert med kr 190 pr tur	
Tillegg for sjåfører:	
- kl 19-23	+ 25%
- Etter kl 15 på lørdag	+ 40%
- Søndag	+100%

Kostnader reduseres med kr 19 pr passasjer, i gjennomsnitt 15 pass i rush, 3 pass midt på dagen og 6 pass om kvelden.

Når passasjertallet øker, med et bedre tilbud, blir kostnadene mindre enn de vi har beregnet. Som tidligere beskrevet er det grunn til å anta at den største trafikkveksten kommer i rush. Bedre tilbud utenom rush vil også gi en vekst, men passasjertall pr avgang vil sannsynligvis ikke øke mye, og dermed blir kostnadene pr avgang omtrent de samme.

For driftskostnader er det benyttet 260 arbeidsdager pr år (fratrasket 52 lørdager og 52 søndager).

Vi anbefaler å vurdere å opprette en **servicerute**, midt på dagen kl 10-15, som en ringrute for de som ikke har behov for rask transport. En slik ring kan være Sentrum- Bossekop- Thomasbakken- Aronnes- Elvebakken- Skaialuft- Bossekop- Sentrum. Ringen er illustrert i figur 18, og med avganger hver time fra sentrum.

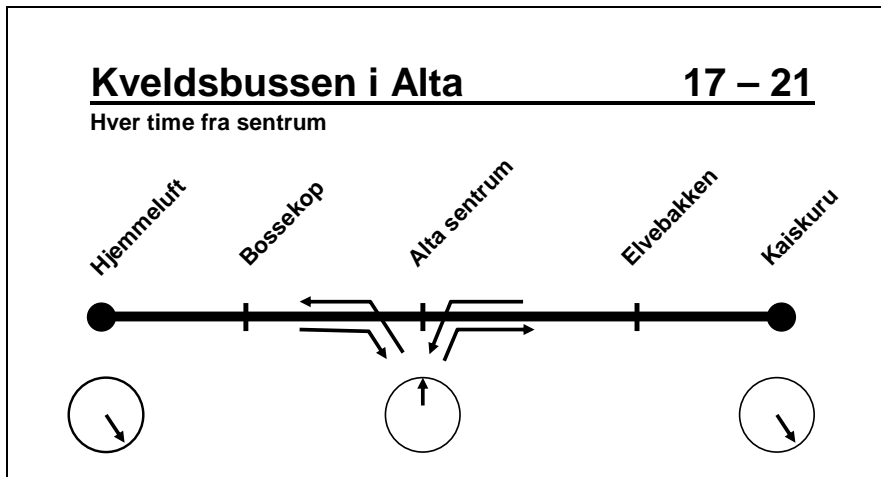


Figur 18: Mulig ruteopplegg for en servicelinje

Kostnad: Årlig driftskostnad med avgang hver time i begge retninger, og med gjennomsnittlig 3 pass pr avgang, blir på kr 2,4 mill pr år.

Kveldstrafikk er generelt vanskelig å betjene fordi folk skal reise på ulike tider og til ulike steder, i langt større grad enn i rush. Vi anbefaler derfor at avganger tilpasset aktiviteter i Finnmarkshallen og på kinoen vurderes. Tidsrommet 17 til 21.30 er viktigst, og vi tror ikke at avgang etter kinoens siste forestilling, kl 24, er særlig rasjonelt å betjene med buss. Vi anbefaler videre at en eventuell økning i antall avganger i dette tidsrommet også følger stamlinjens trasè, både fordi de fleste bor langs denne og fordi det er forutsigbart og lett å oppfatte dersom samme linje følges hele dagen.

Med avgang hver hele time i begge retninger, slik det er illustrert i figur 19, må det benyttes en buss i tillegg til dagens. Dersom bussen eksempelvis kan gå hver hele time mot øst og en halvtime senere mot vest, kan dette løses ved bare å endre litt på dagens avgangstider.

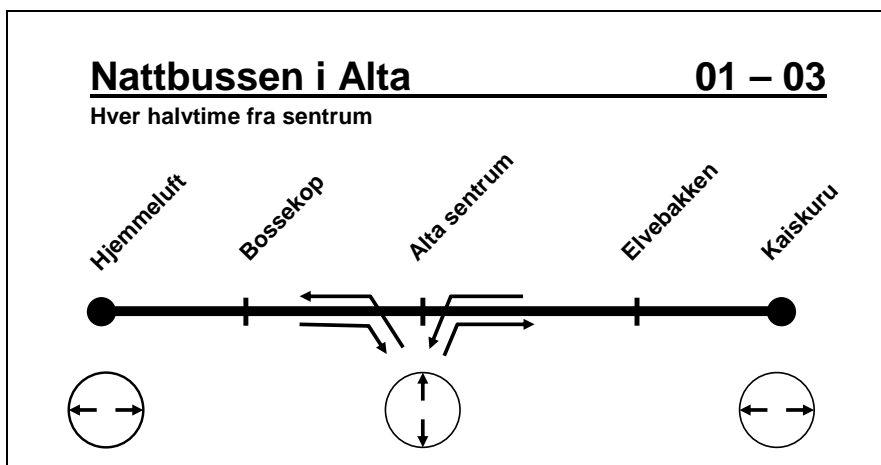


Figur 19: Mulig ruteopplegg for en kveldsbuss

Kostnad: Avgang hver hele time i begge retninger, og gjennomsnittlig 6 pass pr avgang, gir en kostnad på kr 1 mill pr år. Ulik avgang mot øst og vest gir ingen ekstrakostnader.

Nattrute

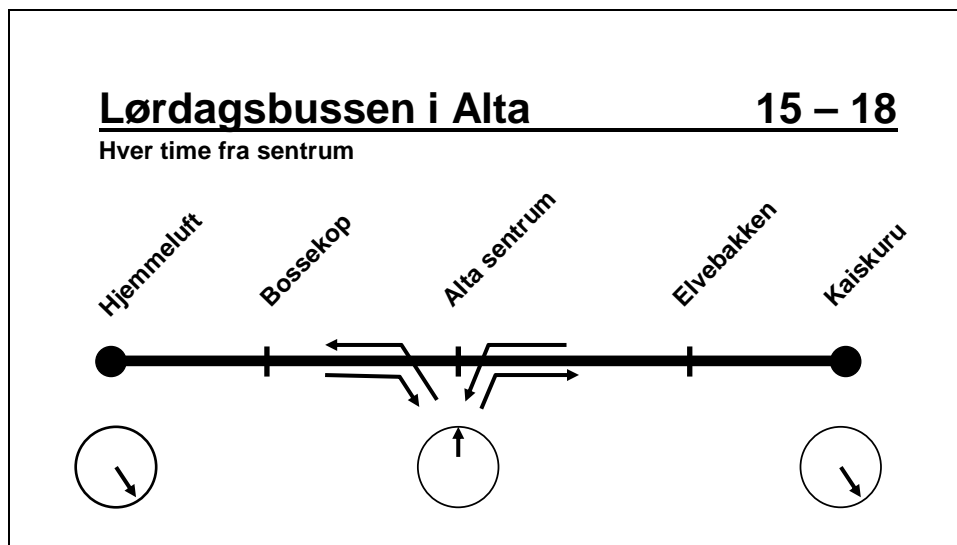
Et ønske om nattbuss er fremmet av flere, som også Alta kommune ved Hovedutvalget for drift og miljø har vedtatt utredet. Lang drosjekø etter restaurantenes stengtider skaper mistrivsel og uro i sentrum. Dette gjelder i et konsentrert tidsrom (kl 01-03, fredag og lørdag, 104 kvelder pr år). Et ruteopplegg med avgang hver halvtime i begge retninger er illustrert i figur 20.



Figur 20: Mulig ruteopplegg for en nattbuss

Kostnad: Med 10 pass pr avgang og 30 kr pr billett, gir dette en kostnad på kr 0,75 mill pr år. Alta kommune har vedtatt å bevilge kr 200.000 til nattbuss i perioden 13.11.2009-27.02.2009, med billettpris 25 kr. Etter dette skal forsøket evalueres før eventuell videreføring.

Helgetrafikk er enda vanskeligere å betjene enn kveldstrafikk, fordi folk reiser på enda mer ulike tidspunkt. Et utvidet tilbud lørdag etter kl 15 er illustrert i figur 21. Vi har ikke vurdert et tilbud på søndag fordi ingen har foreslått dette, og fordi vi tror markedet er lite.



Figur 21: Mulig ruteopplegg for en lørdagsbuss

Kostnad: Avgang hver time i begge retninger, og med gjennomsnittlig 6 pass pr avgang, gir en kostnad på kr 0,26 mill pr år.

Sommertrafikk er lavere enn resten av året, både fordi det er ferietid og fordi flere sykler og går. Vi anbefaler at rushtilbudet forsøkes opprettholdt, med kvartersruter 7-9 og 15-17, fordi dette bidrar til forutsigbarhet og stabilitet som igjen gjør det lettere å gjøre seg avhengig av busstilbudet, for eksempel ved å la være å kjøpe bil nr 2 eller 3 i familien. Utenom rush, inkludert kveldstid, kan tilbudet reduseres betydelig.

Høytider gir også grunnlag for betydelig redusert rutetilbud, og bestillingstrafikk kan være et godt alternativ (se kapittel 8.7).

8.4 Vognmateriell

Alle faste ruter kjøres i dag med store busser med høyt innsteg. På bestillingstrafikk brukes i tillegg taxi og minibusser. Lavgulvbusser gir bedre tilgjengelighet for alle, og dermed raskere avvikling ved av- og påstigning. Ved fornyelse av vognparken anbefales det derfor å vurdere lavgulvbusser, spesielt for bruk på stamlinjen.

Et utkast til ny ”Forskrift om universell utforming av transportmidler på veg” er høsten 2009 på høring. Det vil sannsynligvis bli stilt strengere krav til at bybusser enten skal ha lavt gulv eller hjelpemidler for på- og avstigning.

Krav til universell utforming av busser:

- Lavgulv eller lavt innsteg
- Rullestolplass med tilstrekkelig sikkerhet
- Passasje fra inngang til plasser
- Påstigningshjelpemiddel (etter holdeplassenes utforming)
- Varsling av holdeplass over høyttaler
- Kontrastmerking av trinn, rekkverk og signalknapper
- Stoppesignal som alle kan nå/bruke

8.5 Holdeplasser

I et sammenhengende og tett utbygd byområde er 600 meter mellom bussholdeplasser en optimal avstand. Alta er ikke sammenhengende og tett utbygd, men bygd opp rundt 3 delsentere slik at plassering av holdeplasser må tilpasses denne bystrukturen. Eksisterende plassering er tilpasset dette, men det mangler 3 holdeplasser langs E6, i Bossekop og ved Kronstad/Storengveien.

Kostnad: 3 busslommer med leskur: 0,6 mill kr.

Det er totalt ca 30 holdeplasser på strekningen Hjemmeluft-Kaiskuru. For å ruste opp disse til en brukbar standard, inkludert universell utforming, med kantstein, leskur, benk og informasjon, kreves ca kr 200.000 pr holdeplass. I tillegg til de 3 som er omtalt over, utgjør dette 27 holdeplasser.

Kostnad: 27 holdeplasser: 5,4 mill kr.

I tillegg er det viktig hvordan terminalen i sentrum framstår som kollektivtransportens ”hovedinngang” og ansikt utad. Dagens terminal er ut i fra dette ikke tilfredsstillende, fordi den ikke er universelt utformet og fordi utarealet i liten grad er opparbeidet.

Kostnad: 1 mill kr (?)

Forslag til tiltak:

- Økt standard på terminalen i sentrum
- 3 nye holdeplasser på E6 ved Bossekop og Kronstad
- Standardøkning på alle holdeplasser langs stamlinjen (plattform, leskur, informasjon)

Utformingen av holdeplassene er viktig for opplevelsen av god eller dårlig standard, og dermed hvor attraktivt det er å bruke bussen. Leskur med benk, god informasjon og universell utforming for alle brukere er de viktigste krav, der holdeplassene langs stamlinjen prioriteres. Universell utforming betyr at holdeplassen og påstigning til bussen skal være lett for eksempelvis funksjonshemmede, eldre og

personer med barnevogn. Det viktigste enkelttiltak for å oppnå dette er at holdeplassens høyde er tilpasset innsteget på bussene, slik at alle kan komme seg av og på uten hjelp.

Krav til universell utforming av holdeplasser:

- Linjeføring og kantstein som gjør at bussen kommer inntil.
- Tilstrekkelig høyde tilpasset de bussene som brukes
- Tilstrekkelig bredde for bruk av rullestol (2.5 m)
- Taktill og visuell angivelse (ledelinje på plattform) av stoppepunkt/påstigning
- Informasjon som finnes skal være tilgjengelig for alle (plassering i riktig høyde, store nok tall og bokstaver, bruk av kontrastfarger).
- Jevn og sklisikker overflate
- Tilgjengelig lehus hvis det er lehus.
- Tilstrekkelig belysning.

8.6 Takstpolitikk

Takstpolitikken er ikke en del av dette prosjektet, men vi har likevel valgt å beskrive noen erfaringer fra andre byer.

Ungdommen har i brukerundersøkelsen om bybussen i Alta svart at reduserte priser på en kollektivreise vil være den mest attraktive endring for å få dem til å reise mer. Arbeidstakerne har svart at økt frekvens er viktigere. Alle ønsker lavest mulig pris, men dette må veies opp mot kostnadene ved å drive et best mulig tilbud. Dette blir en lokal vurdering, basert på tilskuddene fra det offentlige og konkrete kostnader. Vi lister opp nedenfor noen eksempler fra andre byer, der takstpolitikken har vært en del av en slik samlet vurdering, og der noen endringer har gitt positive resultater:

- På Notodden ble timesbussen introdusert i 1991, med faste avgangstider hver time og enkel linjestruktur. Samtidig ble det benyttet samme takst for alle kundegrupper i hele rutenettet, for å gjøre også dette enkelt (resultatene er beskrevet i kapittel 6.1).
- Hyppigere frekvens og et mer oversiktlig rutetilbud trakk til seg mer enn dobbelt så mange nye reisende som billigere billetter, viser erfaringene fra et forsøk med takst- og ruteendringer på to busslinjer som trafikkerer strekningen Drøbak-Oslo. Kilde: Takstforsøket og ruteutvidelsen Drøbak-Oslo for Stor-Oslo lokaltrafikk A.S. Faglig vurdering av effektene. Urbanet Analyse notat 6/2007.
- På Lillehammer har en viss takstøkning skjedd parallelt med omlegging av linjenett og rutestruktur (se beskrivelse i kapittel 6.2). Takstene ble hevet 01.05.08. Billettinntektene har økt. Passasjertallet har høsten 2008 økt med ca 5 % i forhold til høsten 2007. Utviklingen i tilbudet har mer enn oppveidd ulempen med takstøkningen.

Generelt om takstpolitikken i hele landet

Forskjellene i takster mellom fylkene er betydelig. De seneste 7 årene har fullpristakstene i alle fylkene økt med mellom 30 % og 40 %, noe som er betydelig mer enn prisstigningen. Økningen har vært sterkest på de korteste strekningene der kollektivselskapene har flest reisende. Når bildriftskostnadene har økt med 26 % i samme periode, har kollektivtransporten også svekket sin markedsposisjon i forhold til bilen. Fylkeskommunenes praktiske takstpolitikk stimulerer således ikke til økt bruk av kollektive transportmidler. Unntaket er de lovpålagte rabattordninger for studenter og ungdom som ble innført i 2002, som har gitt disse gruppene lavere transportutgifter.

Takstutviklingen innen bussnæringen: Høyere priser, men mer rabatt, Samferdsel nr. 3. Mathisen, TA og Solvoll, G (2004). Busstakstene skyter i været. Samferdsel nr. 6.

Ungdomskort

Fylkeskommunene har ansvaret for å gi et tilbud om ungdomskort. Ordningen retter seg generelt mot ungdom fra og med 16 til og med 19 år, dvs. mot ungdom som i all hovedsak er elever i den videregående skole.

Ungdomskortene gir rett til et ubegrenset antall reiser innen et fylke, normalt for en måned. Kortene gjelder på de kollektive transportmidlene fylkeskommunene yter tilskudd til.

En del fylkeskommuner har også inngått avtaler med andre aktører, bl.a. med NSB og riksvegferjene om at kortene også skal gjelde for disse transportmidlene.

Fra Samferdselsdepartementets nettside.

Som eksempel kan nevnes at Lillehammerregionen for tiden (2009) tilbyr et ungdomskort for personer mellom 15 og 20 år, som koster 200 kr pr måned.

Takstnivået og spesielle tilbud til utvalgte grupper kan diskuteres og bidra til økt trafikk. Dette er imidlertid et økonomisk spørsmål som må avklares mellom Finnmark fylkeskommune, Veolia og Alta kommune. Reduserte takster kan gi økt trafikk og økte inntekter, men kan også gi reduserte inntekter.

8.7 Bestillingstrafikk

Deler av skoletransporten fungerer i dag som bestillingstrafikk, men dette er i hovedsak utenfor Alta by, og inngår derfor ikke i dette prosjektet. Men det gjøres for tiden flere forsøk med bestillingstransport i distrikts-Norge, fordi det har vist seg å bli mange bussavganger med nesten ingen passasjerer. Da kan det være mer økonomisk å tilby bestillingstransport med taxi eller minibuss. Alta ungdomsråd ønsker en slik ordning, kalt "Hjem for en femtilapp", men det sies ikke hvilke deler av døgnet eller i hvilke geografiske områder de har tenkt på. Vi har ikke vurdert i hvilken grad dette er aktuelt i Alta, men refererer to eksempler fra Tolga kommune i Hedmark, der forsøksordningen gjelder alle og over hele døgnet, og fra Lillehammer (Igangsatt 01.01.2008).

Tolga:

Tolga kommune har med tilskuddsmidler fra "Kollektivtransport i distriktene" (KID) fra 17.08.09 innført et nytt tilbud i kommunen. Tilbudet er en bestillingstjeneste kalt "Halv på hel", fordi man kan bestille transport en halvtime før hver hele time, hele døgnet. Det brukes både minibuss og drosjebiler, og bestillingene koordineres av et eget selskap i Hedmark Trafikk. Skysstasjonen i Tolga sentrum fungerer som nav i tilbudet. Reiser kan bestilles fra og til hvor som helst i kommunen. Forsøket er et spleiselag mellom Hedmark Trafikk, fylkeskommunen og KID, og det er avsatt 4.5 mill kr til driften i 2009 og 2010. Deretter skal erfaringene evalueres.

Kilde: Transportforum nr 9, 22.09.2009.

Lillehammer:

Bestillingstransporten kjøres vanligvis med drosjer eller småbuss. Det kjøres etter forhåndsoppsatte ruter, med faste avgangstider og traseer med en grad av fleksibilitet, slik at passasjerene kan gå på/av ved eller nær hjemmet/ målpunktet. De forhåndsoppsatte turene kjøres bare dersom det foreligger bestilling før turen starter.

Koordinering av bestillinger og gjennomføring av turene foretas av et kjørekontor. Kjørekontoret mottar bestillinger, vurderer eventuelt behov for størrelse på vogn og tilpasning av rute og setter opp detaljert kjørerute med oversikt over passasjerer og formidler denne til transportøren. Det kan også være aktuelt med en tilbakemelding til passasjerer for å gi detaljert beskjed om tider og hentested.

Kilde: <http://www.oppland.no/no/Fag-og-tjenester/Samferdsel/Kollektivtransport-i-distriktene-KID/Bestillingstrafikk/>

8.8 Informasjon

Fra produksjonsorientering til kundefokus

Tradisjonelt bærer mange tidtabeller for kollektivtransporten preg av å være mer et internt styringsinstrument enn et middel til å presentere tilbudet for eksisterende og nye kunder. Produksjonsorientert driftsplanlegging med mål om å minimalisere driftsressurser og tilfredsstillende operatørens og de ansattes ideelle krav har hatt en tendens til å overskygge hensynet til enkelhet og effektivitet for brukerne. Fototer med unntak, og mange linjer, nummer og varianter, kan ofte gjøre rutetabellene til et medium for spesielt interesserte.... Kundeorientert tilnærming må komme først, og de andre hensynene må i noen grad tilpasses dette.

Bedre kollektivtransport i distriktene. TØI 88/2007

Et oversiktlig, effektivt og synlig tilbud gjør det enklere å reise kollektivt og reduserer barrierene mot å reise kollektivt. Et oversiktlig kollektivsystem gjør det også enklere både å formidle og tilegne seg informasjon om tilbudet.

Også for kollektivtrafikanter er god informasjon viktig. Bedre informasjon betyr like mye som redusert reisetid og å slippe å bytte for tilfredsheten med tilbudet. Dette understreker at god informasjon er et viktig – og sannsynligvis undervurdert – tiltak for å få flere til å reise kollektivt. Å utvikle kommunikasjonen og forbedre informasjonen til kundene kan være vel så effektivt som å øke kvaliteten på selve tilbudet.

Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss. TØI rapport 810/2005

Det er opplyst fra Veolia at kassetter med rutetabeller vil bli satt opp på ca 50 holdeplasser før sommeren 2010.

Krav til universell utforming av informasjon:

- Informasjon som finnes skal være tilgjengelig for alle
- Rutetabeller utformes med store nok tall og bokstaver, samt fargebruk med gode kontraster
- Informasjon på holdeplasser plasseres i riktig høyde (skal kunne lese sittende)
- Tilstrekkelig belysning av holdeplasser og informasjon
- Informasjon i bussene gis både lesbart og hørbart
- Informasjon om hvilke avganger som har tilgjengelig materiell (dersom det ikke gjelder alle)
- Nettsider utformes etter universell standard

8.9 Service

Generelt betyr god service fra sjåførene mye for hvor attraktivt kollektivtilbudet oppleves. Dette gjelder alle, men i særlig stor grad for eldre og funksjonshemmede. Vi har ikke gjort noen undersøkelse av om eller i hvilken grad det er behov for tiltak for bedre service i Alta, men vi anbefaler at dette vurderes og undersøkes, fordi det andre steder har vist seg å ha stor betydning for trafikkutviklingen og for holdningen til tilbudet.

Kommunikasjonen mellom fører og passasjer bør være tett, så de reisende har stor trygghet for å komme fram til rett sted. Mye av informasjonsoppgavene kan løses av førerne – kollektivtilbudet menneskeligjøres. Denne transportformen gjør det mulig for barn å debutere som selvstendige kollektivtrafikanter ved en lavere alder enn ellers, og flere gamle vil kunne reise kollektivt helt til sin siste dag.

Bedre kollektivtransport i distriktene. TØI 88/2007

8.10 Trafikkavvikling

Det foreslås å utvikle en stamlinje mellom Kaiskuru og Hjemmeluft. I dagens situasjon er trafikkavviklingen problematisk i krysset Kjosveien/E6, for bussen inn mot sentrum i rush. Veolia opplyser at forsinkelsen pr avgang kan være opp mot 3-4 minutter. Statens vegvesen opplyser at aktuelle tiltak er enten å bygge lyskryss eller rundkjøring dersom situasjonen skal forbedres.

Kostnaden for dette vil være i størrelsesorden 5-15 mill kr.

Tiltaket vil bli inkludert når ny avlastningsveg bygges, men når dette skjer er ikke avklart (se kapittel 3.2).

8.11 Parkeringspolitikk

Alta kommune vedtok å heve parkeringsavgiften i sentrum fra 12 til 18 kroner, som et tiltak for å bedre kollektivtilbudet gjeldende fra 2008. Bakgrunnen for vedtaket var å øremerke 50 % av den økte inntekten til et bedre kollektivtilbud.

For 2008 ble det bevilget 800.000 av disse midlene til et bedre kollektivtilbud. Hovedutvalget for drift og miljø i Alta kommune vedtok i møte 15.04.09 at det skal utredes om disse midlene kan brukes til å drive nattbuss fredag og lørdag, for å avlaste drosjekøen (se kapittel 8.3.2 om Nattbuss).

8.12 Andre virkemidler

Restriksjoner på biltrafikken kan innføres for å gi et bedre grunnlag for vekst i kollektivtrafikken. Aktuelle restriksjoner kan være parkeringsavgifter og bompenger, eller mer nasjonale tiltak som høyere bensinpris eller økt skattlegging. Det har ikke vært en del av dette prosjektet å vurdere konkrete tiltak for Alta, men nedenfor gjengir vi noen sitater fra vurdering av samferdselsprosjekter i Tønsberg og Kristiansand.

TØNSBERG:

Vegvesenets anbefaling:

”Det anbefales at en kollektivandel på 8% legges til grunn for satsingen i forhold til økning av bussfrekvenser, pris, parkeringsrestriksjoner i sentrumsområdet og andre tiltak knyttet til kollektivsatsingen. Høyere kollektivandel enn 8% kan også oppnås dersom man er villig til å ta i bruk sterkere virkemidler innen parkeringspolitikken og tiltak som fremmer redusert bilbruk i sentrum. Andre sentrumstiltak, herunder 30 km/t-soner, etableres samtidig med den fysiske utbyggingen av kollektivtiltakene”

Tønsbergpakken, fase 2. Konsekvensutredning. Statens vegvesen 2005

Dette er effekten av at det kun gjennomføres positive tiltak i kollektivsystemet og at det ikke gjennomføres andre tiltak som kan påvirke reisemiddelfordelingen, som f.eks parkeringsrestriksjoner, økning i parkeringsavgift, innføring av bompenger for bil eller forbedringer i vegsystemet som øker tilgjengeligheten for bilistene mv. Videre er det ikke tatt hensyn til effektene av at rutetilbudet totalt sett, kan oppfattes som enklere og mer strømlinjeformet fordi det får faste traseer, stive rutetider, bedre holdeplasser og leskur, mer informasjon mv. Dette er effekter som kommer i tillegg til effektene av de faktiske endringene i tilbudet.

Kollektivalternativene i Tønsbergpakken. TØI rapport 698/2004

KRISTIANSAND:

Norconsult gjennomførte i 2006 en midtveisevaluering av ATP (Areal- og transportplanlegging) – prosjektet, på oppdrag fra prosjektsekretariatet. 44 politikere og fagfolk er intervjuet, og en av konklusjonene gjengis nedenfor:

”De fleste informanter mener at ATP-forsøket har ført til en faktisk dreining av virkemiddelbruken i riktig retning i forhold til målsettingene. Det er et flertall som tror at ATP-forsøket vil gjøre det lettere å oppnå enighet om mange typer tiltak og få gjennomført dem. De fleste tror også at man faktisk vil nå målsettingene om å styrke miljøvennlig transport og dempe veksten i biltrafikken.

Vi(Norconsult) tror ikke nødvendigvis at flertallet av informanter har rett når det gjelder sistnevnte forhold. Vi tror at virkemiddelpakken må bli mer omfattende utformet og også med flere restriktive virkemidler for bruk av bil om man skal dempe veksten i biltrafikken i regionen. Som en informant, blant mindretallet uttrykte seg: ”Positive virkemidler + ny stamveg vil ikke kunne skape redusert vekst i biltrafikken”.

Midtveis evaluering av ATP-prosjektet i Kristiansandsregionen – Resultater fra en internetbasert spørreskjemaundersøkelse. Norconsult mai 2006.

Bedre kollektivtransport alene er ikke nok.

Analysene våre viser at mange av busstrafikantene som faktisk hadde hatt mulighet til å bruke bil på reisen, oppga vanskelige kjøreforhold eller dårlig tilgang til parkering som årsak til at de likevel valgte å reise med buss.

Hvis man ønsker en økning i kollektivbruken i byene må man med andre ord også være villig til å bruke andre virkemidler enn kun de positive tiltakene for å nå målet. Kollektivtransporten må prioriteres bevisst, på bekostning av bilen., i tillegg til at arealutnyttelsen og utbyggingsmønsteret må bygge opp under kollektivtransporten.

Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss. TØI rapport 810/2005

8.13 Økt ressursbehov for dobling av kollektivtrafikken

Det er vanskelig å angi nøyaktig hva som skal til for å doble passasjertallet. De foreslåtte endringer i linjestruktur og ruteopplegg, spesielt i rush, vil være det viktigste bidrag til vekst, og med kvarterstruter vil vi anslå et vekstpotensial på 50-100% av rushtrafikken, basert på erfaringer fra andre byer med tilsvarende forbedringer. Dette forutsetter tilstrekkelig kapasitet og at det kanskje kan bli behov for en supplerende buss ved enkelte avganger.

Uten ekstra tilskudd har vi foreslått et redusert tilbud utenom rush, men med endret ruteopplegg, samt den gode markedsføring satsningen totalt vil gi, tror vi at passasjertallet utenom rush likevel kan vokse, eller i det minste ikke bli redusert. Med ekstra tilskudd har vi beskrevet noen mulige ruteopplegg tilpasset ulike grupper. Disse tilbudene bør vurderes dersom en fordobling av trafikken totalt skal oppnås.

Vi har i kapittel 9.2 beregnet mulig passasjervekst som følge av de ulike tiltakene. Med dagens trafikk tall pr avgang vil disse tiltakene (servicebuss, kveldsbuss, lørdagsbuss, nattbuss) bidra med en nyskapt trafikk på ca 38.000 passasjerer pr år, Dette er svært forsiktig regnet og potensialet er sannsynligvis større, fordi flere sider av tilbudet vil bli forbedret. Hvis vi antar en generell vekst i belegget pr avgang på 20% utenom rush, betyr det en vekst på 45.000 nye passasjerer.

Totalt vil vi anslå at uten ekstra tilskudd vil det være mulig å oppnå en vekst på i størrelsesorden 40-50%, i hovedsak i rush.

For å oppnå en dobling i passasjertallet anbefaler vi at følgende tilbud vurderes, beskrevet i figur 22, i tillegg til de beskrevne endringer i linjestruktur og ruteopplegg (kostnadene er beregnet ut i fra dagens belegg ved ulike tider av døgnet, og inntektene er beregnet ut i fra en billettpris på kr 19 pr billett, for nye passasjerer som er beregnet i kapittel 9.2):

Tiltak	Stipulert kostnad (mill kr pr år)	Stipulert inntekt av passasjervekst -50% vekst i rush	Stipulert inntekt av passasjervekst -100% vekst i rush
2 ekstra avganger i rush	0,60	0,8	1,60
Kveldsbuss (17-21)	1,00	0,10	0,10
Nattbuss (01-03)	0,75	0,30	0,30
Lørdagsbuss (15-18)	0,25	0,06	0,06
Servicebuss (10-15)	2,40	0,20	0,20
SUM	5,00	1,46	2,26
TILSKUDDSBEHOV (kostnad fratrukket inntekt)		3,64	2,74

Figur 22: Anslag over kostnader og økte inntekter

Servicebuss utgjør halvparten av økt tilskuddsbehov, og bidrar med lite nye inntekter. Det er dermed den delen av nytt tilbud som vil bidra til minst vekst pr krone. Kostnaden kan bli lavere dersom passasjertallet øker, i forhold til vårt lave anslag på 3 passasjerer pr avgang.

De beskrevne investeringer i infrastruktur, til holdeplasser og framkommelighet, samt til innkjøp av nye vogner, er vanskelig å beregne effekten av, men kan også være nødvendige for å sikre doubling av passasjertallet. Vi anbefaler at dette vurderes løpende etter at linjestruktur og ruteopplegg er endret, slik at erfaringer og tilpassede behov kan være en del av beslutningsgrunnlaget.

8.14 Oppsummering av anbefalte tiltak

	Anbefalte tiltak	Kostnad Infrastruktur	Kostnad mill pr år	Ansvarlig
	Dagens ressursbruk:			
1	Forenklet linjestruktur, med en tydelig stamlinje		Drift	Veolia
2	Forenklet rutestruktur, med avganger til faste klokkeslett og prioritering av rushtid		0,60	Veolia
3	Forenklet rutetabell, som er lett å huske		Drift	Veolia
4	Rutetabell på alle holdeplasser (100)	0.7		Veolia/SVV
5	Vurdering av behov for bedre service		Drift	Veolia
	Økt ressursbruk:			
6	Innkjøp av lavgulvbusser	?		Veolia/Ffk
7	3 nye holdeplasser langs E6 (2 i Bossekop, Kronstad/Storengveien)	0.6 mill		SVV
8	Leskur på alle holdeplasser langs stamlinjen	5.4 mill		SVV/Alta k.
9	Plattformhøyde på holdeplassene tilpasset vognmateriell			SVV/Alta k.
10	Ny sentrumsterminal med venterom	1 mill		Alta k./Ffk
11	Vurdering av et billigere ungdomskort			Veolia/Ffk
12	Vurdering av tilbud om kveldsbuss		1,00	Veolia/Ffk
13	Vurdering av tilbud om nattbuss		0,75	Veolia/Alta k.
14	Vurdering av servicebuss		2,40	Veolia/Ffk
15	Vurdering av lørdagsbuss		0,25	Veolia/Ffk
16	Vurdering av tilbud om bestillingstrafikk			Veolia/Ffk
17	Bedre framkommelighet i krysset Kjosvn/E6	5-15 mill		SVV

Figur 23: Liste over anbefalte tiltak. Inntektene fra nye passasjerer, som er stipulert i kapittel 8.13, kan trekkes fra driftskostnadene, slik det er gjort i figur 22.

9 Konsekvenser av tiltakene

De beskrevne konsekvenser er vurdert for to ulike nivåer for ressursbruk: Dagens ressursbruk og den ressursbruk som skal til for omtrent å doble passasjertallet fra 2 til 4% andel av transporten i Alta.

9.1 Busstilbudets standard

9.1.1 Dagens ressursbruk

	Dagens tilbud	Enklere linjenett og rutestruktur
Tilbud langs stamlinjen (10.300 innbyggere)	- Ujevne avganger, ca 2 pr time (06-21)	- Faste avgangstider - Kvartersruter 0730-0830 og 1530-1630 - Timesruter utenom rush
	- Reisetid (Hjemmeluft-Kaisuru) 25-40 min	- Reisetid (Hjemmeluft-Kaisuru) 23 min
Transfarelv/Nerskogen (for de 520 innbyggere som bor vest for Tverrelva)	- Ujevne avganger, ca 2 pr time (06-21)	- Stamlinjetilbud ved Alta bru - Skoleruter - 1 ekstra avgang pr time i rush via Kaisuru
Aronnes (1.150 innbyggere)	- Ujevne avganger ca annenhver time (08-16)	- Skoleruter med samme avganger i rush og færre avganger utenom rush
	- Reisetid (Aronnes-Sentrum) 5-10 min	- Reisetid (Aronnes-Sentrum) 5-10 min
Øvre Alta, Thomasbakken, Amtmannsnes, Russeluft, Romsdal, Gargia	Ingen endringer, skoleruter som i dag	

Figur 24: Sammenlikning av busstilbudet med dagens tilbud og et tilbud med enklere linjenett og rutestruktur

De viktigste forbedringer langs stamlinjen med enklere linjenett og rutestruktur:

- Faste avgangstider
- Høyere frekvens i rush
- Kortere reisetid

9.1.2 Økt ressursbruk

Med økt ressursbruk har vi beskrevet at tilbudet kan utvides med følgende:

- Fullstendig kvartersruter i rush
- Kveldsbuss
- Nattbuss

- ❑ Lørdagsbuss
- ❑ Servicelinje

Vi er usikre på effekten av disse ulike tiltakene, som er rettet mot forskjellige grupper i befolkningen, men vi har i kapittel 9.2 vist en mulig utvikling i passasjertall. Vi er også usikre på hvordan innsatsen bør prioriteres mellom disse tilbudene, og eventuelt enda større innsats i rush eller på kveldstid. Som grunnlag for slike vurderinger må markedet undersøkes parallelt med at tilbudet forbedres, for å analysere hvordan de ulike tiltak virker. Det bør gjøres forsøk over en viss tid, tillates en slags prøve og feilemetode.

9.2 Reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordeling er avhengig av konkurranseforholdet til andre transportformer, først og fremst bilen. Nedenfor er beskrevet en mulig passasjerutvikling med bussen, men vi snakker altså om en kollektivandel i dag på ca 2%, og en mulig doubling til 4%. Biltrafikken vil uansett være dominerende. Det er i rush at trafikkavvikling i noen vegkryss er et problem, slik at reduksjon i biltrafikken i rush er spesielt gunstig. Vi vil anta at en slik passasjervekst i busstrafikken som her er anslått vil kunne erstatte en del av veksten i biltrafikk, spesielt i rush.

Dette forhold bør etterprøves ved trafikktellinger før og etter gjennomføring. Spesielt trafikkutviklingen med buss i rush bør evalueres, parallelt med biltrafikken i samme periode, og fungere som et suksesskriterie på om tiltakene virker etter hensikten.

Tallene i figur 25 må leses som indikasjoner, og vi mener det er forsiktige anslag, men vi har antydnet at rushtrafikken med buss kan vokse med mellom 50 og 100%, og at totaltrafikken med buss kan øke med 60-100%, forutsatt de økte tilskudd som er beskrevet i kapittel 8.13.

Tilbudet	Dagens trafikk	Økning	Ny trafikk	Kommentar
Rush (7-9 og 15-17)	87.000	50-100%	130-174.000	
Mellom rush (9-15)	25.000	-	25.000	
Kveld (17-21.30)	12.000	-	-	Se "Kveldsbuss"
Lørdag (8-15)	4.000	-	4.000	
Servicebuss (10-15)	-	20%	12.000	
Kveldsbuss (17-21)	-	20%	18.000	
Lørdagsbuss (15-18)	-	20%	3.000	
Nattbuss (01-03)	-	-	12.000	
SUM	128.000		204-248.000	60-100% vekst totalt

Figur 25: Mulig vekst i passasjertallet pr år

Som beskrevet i kapittel 8.12 vil virkemidler rettet mot biltrafikken, som parkeringsavgifter og bompenger, også bidra til reduksjon i biltrafikken og ytterligere vekst i kollektivtrafikken. Slike effekter er imidlertid ikke inkludert i våre beregninger.

9.3 Trafikkavvikling

De foreslåtte forbedringer i busstilbudet vil gi en betydelig vekst i passasjertallet, særlig i rush, og vil bidra til at biltrafikken vokser mindre. Dette er en tid på døgnet hvor veinettet i dag er belastet opp mot sin kapasitetsgrense, slik at bedre kollektivtilbud gir bedre trafikkavvikling.

Utbedring av kryss langs E6 er kostbart, med de løsninger som er antydnet (lyskryss, rundkjøring), og vi har derfor i vår anbefaling prioritert dette lavt i forhold til tiltak direkte mot busstilbudet.

9.4 Miljø

Vekst i kollektivtrafikken gir i seg selv ingen miljøeffekt, dersom det ikke samtidig medfører reduksjon i biltrafikken. En dobling av kollektivandelen fra 2 til 4% kan redusere bilandelen fra i størrelsesorden 80 til anslagsvis 79%, noe som må sies å være en svært liten miljøeffekt. Dette gjelder både for støy og forurensning. Den begrensede reduksjon i biltrafikk skyldes at en viss andel av veksten i kollektivtrafikk vil være nyskapt trafikk, altså personer som før ikke har kjørt bil.

Men det kan være starten på å snu en trend. Dersom global og nasjonal klimapolitikk endres radikalt, kan en slik ny trend være noe å bygge videre på og utvikle i miljøvennlig retning. I et slikt scenario vil også sykkel, spark og gange få en større betydning enn i dag.

9.5 Universell utforming

Bedre linjestruktur og ruteopplegg, som er de tiltakene vi anbefaler å prioritere, vil i seg selv gi et mer universelt utformet tilbud, fordi forenklingen er lettere å forstå og orientere seg i. Men det mest avgjørende vil være utformingen av følgende elementer, slik det er beskrevet i tidligere kapitler:

- Informasjon
- Holdeplasser
- Bussene

Prioritering av en stamlinje vil dessuten gjøre det lettere og mindre kostnadskrevenende med slik oppgradering av infrastrukturen.

I tillegg er service fra sjåførene avgjørende, fordi det alltid vil være noen som ikke kan klare seg helt uten bistand (se kapittel 8.9).

9.6 Oppsummering av konsekvenser

Den viktigste positive effekten av en forbedring av kollektivtilbudet, slik vi her anbefaler, er et bedre transporttilbud til befolkningen, som et velferdsgode. I vår anbefaling ligger en prioritering av rushtrafikk langs stamlinjen Hjemmeluft-Kaiskuru. Dette vil gi ca 10.300 av Alta by sine 14.300 innbyggere et vesentlig bedre tilbud, mens resten får et tilbud omtrent som i dag, eller noe dårligere hvis det ikke tilføres økte tilskudd. Vi har videre beskrevet noen mulige rutetilbud utenom rush, som vil gi et bedre tilbud til noen grupper i noen avgrensede tidsrom.

Dersom det bevilges økte tilskudd, i den størrelse som skal til for å doble passasjertallet, vil alle innbyggere i Alta by få et bedre tilbud enn i dag.

En tilleggseffekt av å prioritere et bedre kollektivtilbud i rush er at trafikkavviklingen kan bli bedre eller i det minste ikke forverre seg ytterligere, på den tiden av døgnet hvor problemet er størst.

Miljøeffekten er liten, men kan bli større ved en mer radikal omlegging av transportpolitikken.

Universell utforming er avhengig av tiltakene beskrevet i kapittel 9.5.

10 Anbefalte forslag

Nedenfor lister vi opp de anbefalte tiltak, i prioritert rekkefølge, ut i fra en vurdering av hvilke tiltak som gir mest kollektivtransport pr krone:

- I Ruteopplegg og linjestruktur:
 - Ruteopplegg med faste avgangstider og lett forståelig rutetabell
 - Linjestruktur med enkel stamlinje (Hjemmeluft-Kaiskuru)
 - Kvartersruter i rush (7-9 og 15-17)
 - Samordning med skoleruter (linjestruktur, ruteopplegg og informasjon)
 - Vurdering av behov for bedre service
 - Markedsføring av nytt rutetilbud, inkludert rutetabeller på alle holdeplasser

- II Vurdering og utprøving av bedre tilbud utenom rush:
 - Kveldsbuss
 - Nattbuss
 - Lørdagsbuss
 - Servicebuss

- III Vurdering av billigere ungdomskort

- IV Infrastruktur og vognmateriell:
 - Nye holdeplasser med leskur, benk og info langs stamlinjen
 - Innkjøp av lavgulvbusser

- V Bedre standard på sentrumsterminalen

- VI Bedre trafikkavvikling i krysset Kjosveien/E6

Evaluerings av tiltakene

Vi anbefaler at de tiltakene som gjennomføres evalueres med undersøkelser før og en viss tid etter gjennomføring. Dette kan bestå av følgende undersøkelser:

- trafikkutvikling i hele kollektivtilbudet
- reisemiddelfordeling i rush, ved å telle noen snitt for både buss- og biltrafikken
- tilfredshetsundersøkelse blant passasjerene og befolkningen etter en viss tid, som en oppfølging av brukerundersøkelsen fra februar 2009.

Kilder

Kommuneplan for Alta (2002-2014)

”Alta vil” - Kommuneplanens samfunnsdel 2004–2015

Bybussen i Alta, Funn fra en brukerundersøkelse, NORUT - Notat februar 2009: 1001

Transportanalyse for Alta tettsted. Statens vegvesen Finnmark. September 2000.

Statistisk sentralbyrå (SSB). Regional statistikk 2008.

Samferdselsdepartementets nettside (August 2009)

Bedre kollektivtransport i distriktene, TØI rapport 88/2007

Kollektivtransport – et satsingsområde i region sør. TØI rapport 1002/2009

Måltrettet kollektivtransport. Veileder med oppsummering av kunnskap og eksempler på tiltak. TØI - rapport 587/2002.

Lillehammernett, et konsept for å gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt i Lillehammer, Øyer og Gausdal. TØI-rapport 882/2007

Reisevaneundersøkelse for Lillehammer 2005. TØI-rapport 817/2005.

Fakta om kollektivtransport. Erfaringer og løsninger for byområder. TØI (1995)

Bussby Tromsø. Oppdatert handlingsprogram 1998-2007. VISTA Utredning (1998)

Public transport – Planning the networks. HiTrans Best practice guide 2. Rogaland fylkeskommune (2005)

Takstforsøket og ruteutvidelsen Drøbak-Oslo for Stor-Oslo lokaltrafikk A.S. Faglig vurdering av effektene. Urbanet Analyse notat 6/2007.

Samfunnseffektiv kollektivtransport. utfordringer og muligheter i Akershus. TØI rapport 803/2005

Kollektivtransportmarkedet i by. Fakta og eksempler. TØI-rapport 811/2005

Hva tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss. TØI rapport 810/2005

Tønsbergpakken, fase 2. Konsekvensutredning. Statens vegvesen 2005

Kollektivalternativene i Tønsbergpakken. TØI rapport 698/2004