



Kollektivstrategi for Tromsø

2017 - 2030

TENK TROMSØ



**TENK
TROMSØ**

Tenk Tromsø er et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen for at byen kan vokse, samtidig som vi kommer oss raskere og mer miljøvennlig fram langs nye gang-, sykkel- og bilveier.



Foto: Marius Fiskum

INNHold

1. FELLES INNSATS FOR Å NÅ MÅLENE	5
1.1 HVA BETYR MÅLET OM NULLVEKST I PERSONBILTRAFIKK?	6
1.2 HVORDAN NÅ NULLVEKSTMÅLET FOR TROMSØ?	6
1.3 HVORFOR STRATEGI FOR KOLLEKTIVTRANSPORT	6
1.4 BELØNNINGSORDNINGEN FOR KOLLEKTIVTRANSPORT OG MINDRE BILBRUK I BYOMRÅDENE	7
2. UTFORDRINGER	8
2.1. UTFORDRINGER FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN I TROMSØ	8
2.2 FREMKOMMELIGHET FOR BUSS	9
2.3. SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING	10
2.4 KNOTEPUNKT OG SENTRUMSTERMINAL	11
3. KOLLEKTIVSTRATEGI TROMSØ 2030	14
3.1. RASKERE OG EFFEKTIVT	16
3.2 ENKLERE OG ATTRAKTIVT	18
3.3 HELHETLIG – AREALPLANLEGGING OG KOLLEKTIVTRANSPORT	20
3.4 TILTAK FOR MINDRE BILBRUK OG BEDRE KONKURRANSEFORHOLD MELLOM BUSS OG BIL	20
3.5 AMBISJONER FOR MILJØVENNLIG BYTRANSPORT – LAVUTSLIPPS KOLLEKTIVTILBUD I TROMSØ INNEN 2025	23
VEDLEGG 1	24



Foto: Marius Fiskum

1. FELLE INNSATS FOR Å NÅ MÅLENE

ANSVARET FOR Å UTVIKLE et godt kollektivtransporttilbud er et delt ansvar mellom Stat, fylkeskommunen og kommunen. En viktig suksessfaktor er samordnet areal og transportplanlegging. Dette kan være utfordrende, det er derfor viktig å organisere samarbeidet og ha felles målsetting. I dag er fordelingen av ansvar og roller slik:

ANSVAR OG ROLLER – KOLLEKTIVTRANSPORT:

Fylkeskommunen:

- Kjøp av kollektivtransporttjenester, ruteplanlegging, markedsføring og takstmyndighet for kollektivtilbudet
 - Samordningsansvar for areal- og transportplanlegging
 - Tilretteleggende infrastruktur på fylkesvegnett, herunder drift av kollektivtraseer, knutepunkt og holdeplasser
-

Kommunen:

- Areal- og planmyndighet – helhetlig areal og transportplanlegging.
 - Tilretteleggende infrastruktur på kommunalt vegnett, herunder drift av kollektivtraseer, knutepunkt og holdeplasser
-

Staten:

- Fastsette rammebetingelsene for kollektivtransporten.
 - Rammebetingelser for arealplanlegging og universell utforming.
 - Rammeoverføring til kommuner og fylkeskommuner
 - Tilretteleggende infrastruktur på statlig veg, herunder drift av kollektivtraseer, knutepunkt og holdeplasser
 - Statens Vegvesens sektoransvar for kollektivtransport
 - Sams vegadministrasjon (forvalter fylkesvegnett)
-

1.1 HVA BETYR MÅLET OM NULLVEKST I PERSONBILTRAFIKK

Tenk Tromsø har en målsetting om nullvekst i personbiltrafikken, fremtidig transportvekst skal tas med gåing, på sykkel og med kollektivtransport. Dette er slått fast nasjonalt, regionalt og lokalt.

Tromsø by har hatt stor befolkningsvekst, og utviklingen fortsetter fremover. Prognose for befolkningsutvikling viser at Tromsø vil øke med ca 20 % innbyggere mot 2030. Dersom transportutviklingen i Tromsø fortsetter fra dagens nivå uten noen form for tiltak, vil antall hverdagsreiser øke med drøyt 38.000 daglige reiser og byen vil få en økning på nesten 30 000 flere daglige bilreiser.

Nullvekstmålet betyr at antallet bilreiser i 2030 ikke skal overstige dagens nivå, som ligger på 95 000 daglige bilreiser.

1.2 HVORDAN NÅ NULLVEKSTMÅLET FOR TROMSØ?

Prosjektet «Tenk Tromsø» arbeider og utreder hvordan Tromsø skal nå nullvekstmålet for Tromsø by skal nås.

Målene nås bare gjennom helhetlig grep, der ulike virkemidler skal fungere sammen. Utvikling av kollektivtilbudet er en viktig forutsetning for å nå målsettingene.

Samtidig kan ikke kollektivtransporten ta hele transportveksten alene. Det vil kreve et betydelig antall busser og avganger, som igjen vil skape store utfordringer for vegnettet og fremkommelighet.

Tromsø er en kompakt by, der det foretas mange reiser til fots og noen på sykkel. Det må planlegges for et godt samspill mellom gående, syklende og bybuss. Andelen gående og syklende skal øke betraktelig. Det er anbefalt en «rollefordeling» for samspillet mellom gåing, sykkel og buss i Tromsø, med målsetning om at antall reiser øker med minst 40 % for hver av de tre reiseformene mot 2030.

Realisering og finansiering av tiltakene

Tenk Tromsø arbeider med planlegging av og realisering av tiltak for å nå målene. Brukerfinansiering gjennom en bompengoordning for Tromsø er vedtatt. Dette vil bidra til at biltrafikken reduseres noe, og det forventes en overgang fra bil til gang, sykkel og buss. Det er viktig å tilrettelegge slik at busstilbudet er klart for å gi et godt tilbud med nok kapasitet.

1.3 HVORFOR STRATEGI FOR KOLLEKTIVTRANSPORT?

Hovedrapport med hovedfunn og anbefalinger fra arbeidet med Tenk Tromsø ble vedtatt av kommunestyret i Tromsø og Fylkestinget juni 2016 (se vedlegg).

Kollektivstrategi Tromsø skal være førende for tiltakene som må til for å nå målene. Strategien skal også avklare løsningsvalg og hovedtiltak, og synliggjøre hvordan bybusstilbudet i Tromsø skal bidra til å nå mål om nullvekst i personbiltransport.

Strategien er avgrenset til området for bybusstilbudet i Tromsø.

1.4 BELØNNINGSORDNINGEN FOR KOLLEKTIVTRANSPORT OG MINDRE BILBRUK I BYOMRÅDENE:

Tromsø fikk avtale om «belønningsordningen for kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene» med Samferdselsdepartementet i juni 2015. Avtalen omfatter sålangt 275 mill kr. i perioden 2015-2018. Arbeidet har følgende målsetning og krav (fra avtalen):

- Målsettingen er at det skal være 20 prosent flere kollektivreiser i 2018 og at biltrafikken i sum ikke skal øke frem mot 2018, med utgangspunkt i 2014-tall.
- Sykkelbruken skal fortsette å øke i perioden.
- Effektmål:
 - Redusert reisetid for bussreiser for de fem største rutene med minst 5 prosent innen utgangen av 2018, med utgangspunkt i 2014.
 - Nullvekst i biltrafikken over standardiserte tellepunkt i løpet av avtaleperioden, med utgangspunkt i 2014. De standardiserte tellepunktene velges ut i samarbeid med Statens vegvesen.

Det legges til grunn at målsettingen for trafikkutviklingen skal nås gjennom kollektivtransportfremmende tiltak, arealpolitiske virkemidler, tiltak for sykkel og gange og restriktive tiltak for personbiltrafikk. Dersom det ligger an til at målene ikke vil bli nådd, må byområdet justere virkemiddelbruken.

2 BYBUSSEN I DAG OG UTFORDRINGER FREMOVER

DET SOM KJENNETEGNER busspassasjerer i Tromsø, er at de er mange og består av alle grupper. På en vanlig hverdag kan det være 35 000 påstigende i Tromsø. I tillegg er det mange som går i Tromsø. Over 25 % av alle reiser foretas gående.

Det har vært en god vekst i antall busspassasjerer de siste årene, med over 20 % fra 2011 til i dag. I denne perioden er antall avganger og frekvens økt, reiseinformasjon er kommet på alle digitale kanaler og billettsystemet er tilpasset digitale løsninger. Sann-tidssystem gir informasjon om faktisk avgangstider og avvik. Bare i 2016 viser passasjerstatistikken en økning på 5,8 % påstigende.

Tromsø kommune har ført en god og framtidsetta arealpolitikk, med fokus på fortetting og knutepunkt. Dette har bevart en kompakt by – 10-minutters byen. Tromsø fra naturens side gode forutsetninger, der busstilbudet kan drive effektivt langs trange bånd. Det har også vært satset mye ressurser på drift av busstilbudet fra fylkeskommunens side.

2.1 UTFORDRINGER FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN I TROMSØ

På hverdager foretas det omlag 211 000 reiser i Tromsøs byområde. Den største delen, 60 %, av disse reisene gjennomføres internt på Tromsøya. 18 % går mellom fastlandet og Tromsøya og 7 % går mellom Kvaløya og Tromsøya. Under 1 % av reisene går mellom Kvaløya og fastlandet.

I tillegg til disse reisene går det ca. 4% reiser mellom Tromsøya og områdene utenfor Tromsøs byområde. Reiseinformasjonen beregnes med bakgrunn i reisevaneundersøkelser for Tromsø og transportmodeller.

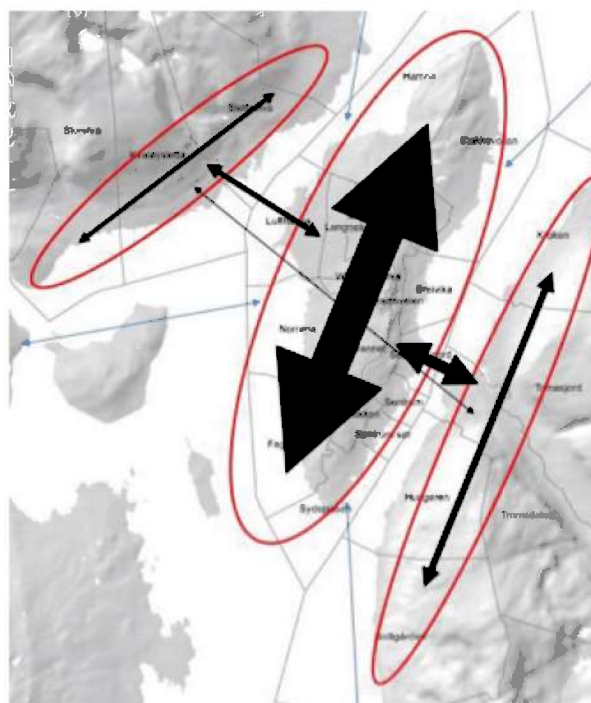
Tromsø by har hatt stor befolkningsvekst, og utviklingen vil fortsette i mange år fremover. Aldersstrukturen vil endres. En større andel eldre innbyggere innebærer et større behov for tilpasset busstilbud og universell utforming på holdeplasser og terminaler.



Figur 1: Busstilbudet skal tilpasses mange behov (Troms fylkestrafikk, 2017)

Hovedrapport for Tenk Tromsø, viser utfordringene i dagens transportsystem (Hovedrapport Transportnett Tromsø, 2016). Utfordringene for kollektivtransporten i Tromsø er utredet i rapportene «Busstid Tromsø» (Civitas rapport 2015) og «Nytt bybusstilbud i Tromsø» (Urbanet analyse rapport 67/2015). Viktigste konklusjoner er følgende:

- Lang reisetid i forhold til bil og forsinkelser, spesielt i rushtid:
 - Dårlig fremkommelighet på grunn av personbiltrafikk, få alternative veier
 - Dårlig fremkommelighet på grunn av trange gater
 - Bussen bruker lang tid gjennom knutepunktene sentrum, Breivika og Gjeverbukta
- Lite tilgjengelig areal og trange veier gjør det utfordrende å bygge kollektivfelt langs veg og rundt knutepunktene
- Behov for å effektivisere dagens rutetilbud: Bybusstilbudet er bygget opp med 18 bybussruter (herunder 5 lavtrafikk) og 7 rushtidsruter. I tillegg kjøres nattbussruter og serviceruter. Selv om dagens byruter benyttes av mange og antall busskunder øker er det behov for å optimalisere linjenettet og rutetilbudet.
- For kort avstand mellom holdeplassene, som medfører mange holdeplasstopp og lang kjøretid for bussen.
- Økende grad av trengsel på busser i rushtid. Sitteplass om bord på bussen er høyt verdsett.



Figur 2. Fordelingen av antall reiser på hverdag i Tromsø. Datakilde RTM (YDT).

2.2 FREMKOMMELIGHET FOR BUSS

Forsinkelser er en viktig grunn til at folk velger bort kollektivtransporten. Det er gjort reisetidsmålninger og analyse av forsinkelser i bybusstrafikken i Tromsø. Det er flere veier med til dels store forsinkelser. Dette skyldes rushtids- og køutfordringer, mange holdeplasser, trange gater og flaskehalsar. På vinteren forsterkes den negative effekten av kø og flaskehalsar.

Med veksten i antall bussreiser i Tromsø, har kollektivtilbudet (produksjonen av vognkilometer) økt betraktelig de siste 10 årene. Bybussen har høyere frekvens og flere avganger som har medført flere og større busser i vegsystemet. Raskere billettering/påstigning har redusert reisetiden

Samtidig er det siden 90-tallet gjort få forbedringer og tiltak for bussinfrastruktur. Det er derfor et stort behov for tilrettelegging av infrastruktur for bybuss, før man trapper opp kapasiteten mot befolkningsvekst og dermed økt reisebehov fører til økt trengsel ombord på bussene, mer forsinkelser og lengre reisetid for bussbrukerne, om det ikke gjøres tiltak.

2.3 SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Lokalisering av boligbygging og arbeidsplasser er den viktigste faktoren for å få til et godt kollektivtransporttilbud som konkurrer bra med personbil. Arealpolitikken må bygge opp under kollektivtransporten gjennom å hindre byspredning og legge til rette for fortetting og bygging langs eksisterende kollektivtilbud og knutepunkt.

Tromsø kommune har hatt en god utvikling når det gjelder å unngå byspredning. Det er bygd flest boliger innenfor eksisterende byområde. Forslag til kommuneplanens arealdel 2017 – 2026 har målsettinger om videre fortetting og utvikling av knutepunkter i arealplanleggingen. Det er politisk vilje til å fortette og legge til rette for flere boliger i Tromsø sentrum.

Framskrevet befolkningsutvikling hvert fjerde år mot 2030, SSB (høy vekst)

År	2006	2010	2014	2018	2022	2026	2030
Høy vekst (SSB)	63 596	67 305	71 590	75 800	79 499	83 108	86 701
Endring %		5,8	6,4	4,5	3,1	2,6	2,1

Nye boligområder er fordelt slik:

Boligreserve	Ca. antall boenheter			Totalt
	Vedtatt regulert	Under regulering	Avsatt i kommuneplanens arealdel	
Tromsøya	3 100	7 900	3 000	14 000
Fastlandet	2 000	2 200	5 900	10 100
Kvaløysletta	400	900	4 300	5 600
Sum hele kommunen	11 000	11 000	13 200	29 700

2.4 KNOTEPUNKTSUTVIKLING OG INNFARTSPARKERING

Sentrum:

Busstilbudet og alle som reiser buss bidrar til aktiviteten i sentrum. En stor del av de som oppholder seg i sentrum er på veg til eller fra bussen, som igjen bidrar til handel og liv i sentrum. Det er derfor viktig å utvikle effektive og attraktive løsninger for knutepunktet i sentrum.

I underlagsrapporten fra Urbanet Analyse er det foreslått å flytte hovedtraséen for buss sør – nord gjennom sentrum fra Sjøgata / Havnegata til Grønnegata. Dette forutsetter at Grønnegata fra Strandskillet til Bispegata stenges for biltrafikk, eller at det tillates enveis biltrafikk.

Biltrafikken, evt deler av den, vil da flyttes til Vestregata. Det antas at en del av trafikken vil avvises, dvs velge å kjøre andre steder eller avstå fra å kjøre.

Havnegata / Sjøgata forutsettes å ha samme regulering som dag, da noen og 1 til 2 av bybussene fortsatt vil benytte denne.

Flytting av busstraséen vurderes nå opp mot dagens løsning. Det skal gjøres trafikkberegninger av alternativene og ulike virkninger skal identifiseres før man kan konkludere. Vurderingen gjøres i et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen.

Uansett valg av trasé har man høye målsettinger for busstilbudet / busstilgjengeligheten i Tromsø sentrum. Bl.a. skal flaskehalsen vurderes for å sikre best mulig framkommelighet. Så langt det er mulig må bussene gå i toveis trafikk i samme gate, bussbetjening skal være gjennomgående og holdeplassene skal være tydelig merket. Busstilbudet må være synlig og attraktivt å bruke.

I hht underlagsrapporten fra Urbanet skal holdeplass-strukturen strammes opp:

- Holdeplasser i Tromsø sentrum for busser sør – nord og nord – sør:
 - Polaria
 - Fiskergata
 - Byterminalen
 - Skippergata
 - Seminarergata
- Holdeplasser i Tromsø sentrum vest – øst og øst – vest
 - Fredrik Langes gate



Figur 3. Holdeplass F1 i Fredrik Langes gate. Foto Statens vegvesen / Knut Opeide.



Figur 4. Alternative hovedtraseer for buss i Sentrum, under utredning (Tromsø Kommune).

Alle holdeplasser skal etableres med høy standard, og det skal legges vekt på god informasjon til reisende.

Hovedprinsipp for holdeplassutforming er kantstopp med kort stoppetid

Byterminalen vil ha et særlig fokus. Terminalen etableres som gateterminal og skal gjøre bussbytte enklere. Byterminalen kan etableres på tre ulike steder, avhengig av trasévalg for bybussene.

Breivika – UIT/UNN

Voksende befolkning, en positiv utvikling med stadig flere studenter ved Universitetet i Tromsø, har gitt kapasitetsutfordringer for busstilbudet til Breivika. Reisevaneundersøkelse for studenter og ansatte ved universitetet og sykehuset viser at trengsel på bussen er et voksende problem. Videre planlegging må ta hensyn behovet for å øke antall avganger og bedre fremkommelighet for buss i Hansine Hansensveg og Sykehusvegen.

Det pågår et arbeid med planlegging av nye terminaler i Breivika, mellom kommunen, UNN, UiT og Troms Fylkeskommune.



Figur 5. Holdeplass ved Universitetet i Tromsø. Foto Statens vegvesen / Knut Opeide.

Langnes

Dagens bussterminal i Giæverbukta har hatt en betydelig økning i antall påstigende. Terminalen har dårlig kapasitet for å ta utvidelse av busstilbudet.

På kort sikt må dagens løsning i Giæverbukta utvikles og utbedres for bedre kapasitet. Informasjon og utforming av bussterminalen må forbedres for å øke attraktiviteten og tilgjengeligheten. Trafikksikkerheten må ivaretas.

Arbeidet gjøres av Statens Vegvesen og Troms Fylkeskommune. På lengre sikt er det planer om en større terminal i Gjæverbukta.

Innfartsparkering

Det legges opp til å etablere og bygge ut innfartsparkering ved bybussens ytterkanter og knutepunkt. Dette skal bidra til færre biler inn mot sentrumsområdene og reduksjon av kø. Det gir også bedre tilgjengelighet til bybusstilbudet for innbyggere utenfor bybusområdet

Innfartsparkering ved Eidkjosen skal utvides i år. En rekke lokaliteter på fastlandet og Kvaløya skal planlegges. Lokalitetene og mulighetene må utredes, deretter skal utvalgte arealer planlegges og bygges.

Det er også plass for parkering ved Slettaleva og Solligården

3 KOLLEKTIVSTRATEGI TROMSØ 2030

DET ER EN GOD VEKST i antall bussreiser i Tromsø, men dagens bybusstilbud i Tromsø har ulike utfordringer. Det er derfor utredet og avdekket viktige strategiske grep og tiltak som skal sette fremtidig busstilbud i stand til å bidra til å nå nullvekstmål for Tromsø by.

Mål

- Fremtidig vekst i persontransport skal tas på kollektivtransport, gange og sykkel. Det tas utgangspunkt i 2014.
- Antall kollektivreiser skal øke med 50 % og kollektivandelen er på 20 % innen 2030.
- Busstilbudet skal være attraktivt, raskt, enkelt og dekke reisebehovet mellom de store knutepunktene
- Tromsø har en ambisjon om nullutslipps kollektivtilbud innen 2030

Delmål

Raskere og effektivt

Reisetid for buss skal reduseres med 20 % i hovedlinjene. Den totale reisetiden for bussreisende skal reduseres.

- Linjestrukturen skal effektiviseres
- Faste avgangstider og høyere frekvens
- Samordning av busslinjer i samme gate i for høyere frekvens og korrespondanse
- Tilnærmet full fremkommelighet for hovedlinjer;
 - Bygge kollektivfelt
 - Trafikal prioritering
 - Fjerne flaskehals
- Færre holdeplasser, men mer attraktive og bedre gangtilgjengelighet til holdeplasser Hovedprinsippet er kantsteinstopp
- Bruk av 18 m leddbuss vil øke kapasiteten

Enklere og attraktivt

De reisende skal oppleve markant forbedring i kvalitet i busstilbudet, høyere frekvens og enklere ruteinformasjon, betalingsmåter og tilgang. Det skal være en lav terskel for nye busskunder.

- Knutepunkt med raskere bussbytte
- Effektive og bedre knutepunkt for overgang
- Etablering av Metrobuss Tromsø
- Tilby sanntidsinformasjon om ankomst og forsinkelser i flere digitale kanaler
- God tilgjengelighet og universell utforming
- Enklere billettering og takstsystem
- Innfartsparkering i utkantene av bysonen

Helhetlig

Arealpolitikken skal bidra til å styrke kollektivtilbudet
Transportveksten må fordeles hensiktsmessig mellom gange, sykkel og kollektivtransport
Knutepunktstrategien skal videreutvikles, og bygge oppunder bybusstilbudet

- Byveksten konsentreres rundt knutepunkt og hovedlinjer
- Sterkere samordning mellom bystruktur og kollektivsystemets hovedlinjer
- Restriktive virkemidler for bil må gjennomføres, men kombineres med positive tiltak
- Målrettet innsats og prioritering av hovedknutepunkt og terminaler:
 - Sentrum
 - UiT/UNN
 - Giæverbukta
- Etablering av nytt bussdepot på Skattøra
- Styrke samarbeidet mellom Statens vegvesen, Tromsø kommune og Troms fylkeskommune for å utvikle bybusstilbudet

Nærmere beskrivelse av delmål og strategier er gitt under.

3.1 RASKERE OG EFFEKTIVT

En av de sterkeste virkemidlene for å øke attraktiviteten til busstilbud er redusert reisetid. Det er mange faktorer som påvirker reisetiden til en bussreise; det er avstand og gange til holdeplass, ventetid på holdeplass, tid om bord på buss, avstigning og gange til målpunkt. Det må planlegges for å redusere tidsbruk på hele reisen.

Et effektivt linje- og rutenett er en forutsetning for å redusere reisetid, og for å gi et forutsigbart tilbud til kundene.

Figuren under viser planlagt fremtidig hovedlinjenett for bybuss i Tromsø. Det nye linjesystemet vil bli bygd opp på denne måten:

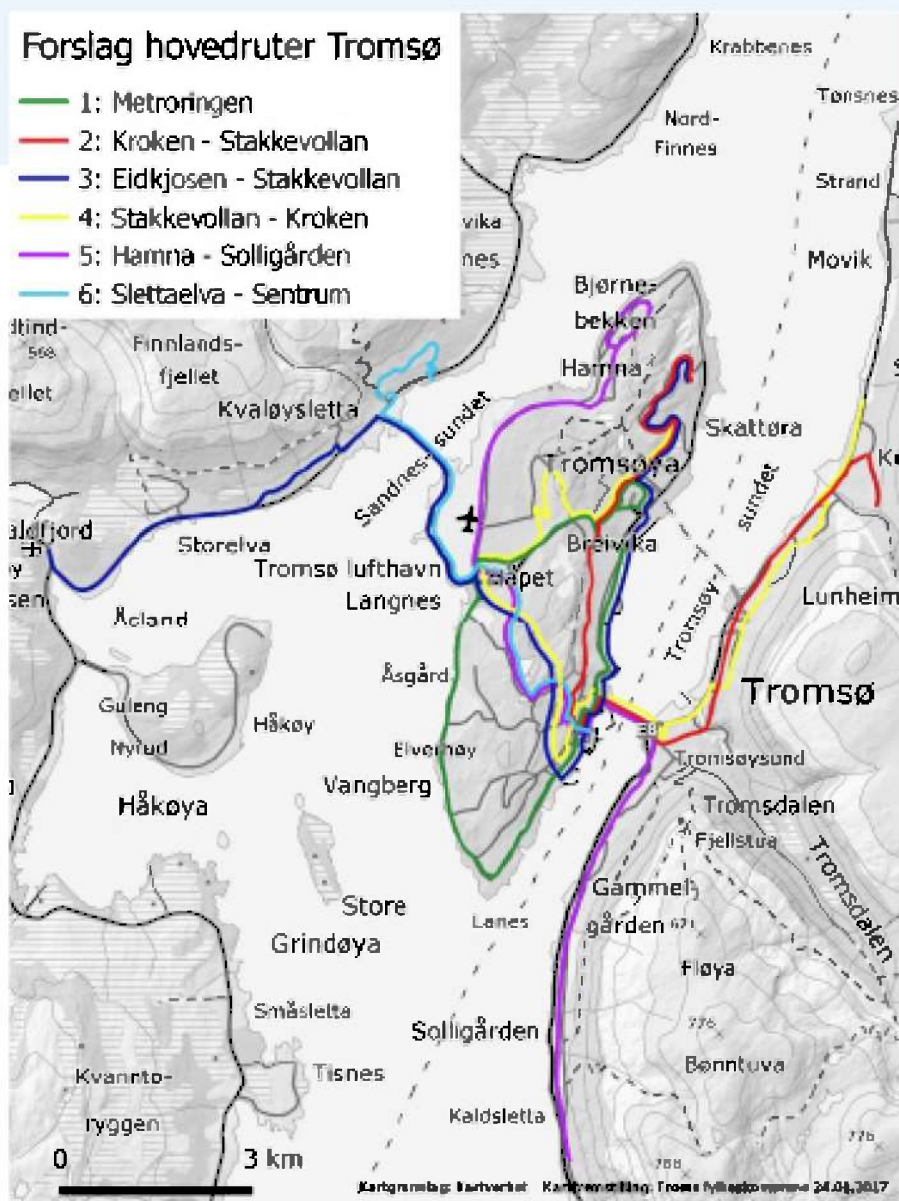
Metrobusslinje: Det bærende tilbudet for de største reisestrømmene mellom sentrum, Langnes og Breivika.

6 hovedlinjer: Hovedlinjer for bybusstilbudet for reiser fra Kvaløya og fastlandet mot sentrum og Breivika. De vil også mate pasasjerer som ønsker å koble seg på Metrolinjen, i effektive og komfortable byttepunkt.

Sekundære linjer: Sekundære linjer vil bestå av lokale ruter som betjener øvrige boligområder inn mot sentrum og Breivika. Det legges opp til å opprettholde dagens rute 26 (Giæverbukta – Tromsdalen), rute 32 (UiT/UNN – Hamna) og 37 (Sentrum – Mellomvegen – Røstbaktoppen).

Ekspress- og arbeidsruter: For å øke kapasitet i rushtid og tilby raskere busstransport mellom bydelene og de store arbeidsplassene/skole.

Serviceruter: Utgjør et lokalt tilbud skreddersydd for boligområder med mindre markedsgrunnlag. Kan benyttes for å koble til hovedlinjenettet.



Figur 6. Effektivisering av linjenettet, planlagt hovedlinjenett for Tromsø by

Det legges opp til følgende hovedelement i utvikling av bybusstilbudet:

- På kort sikt: Forenkle og effektivisere gjennom å etablere et nytt hovedlinjenett
- På lengre sikt: Utvikle linjenettet med Metrobuss Tromsø som grunnstammen for de største reisestrømmene.

Metrobussen skal stå for mer forutsigbarhet, hyppigere avganger, bedre framkommelighet, bedre komfort om bord på bussen, enkel og effektiv linjeføring og enkle betalingsløsninger.

Det planlegges å bedre tilrettelegging på de største holdeplassene/knutepunktene. Attraktive og effektive byttepunkt er viktig for at folk skal velge buss.



Figur 7. Illustrasjon av høystandard busstasjon i Tromsø (Tromsø kommune, 2016).

3.2 ENKLERE OG ATTRAKTIVT

- Faste avgangstider og høyere frekvens: Faste avgangstider og stive rutetider gir et forutsigbart tilbud. Ingen hovedlinjer skal ha mindre enn 10-minutters frekvens i rushtid.
- Samordning av busslinjer i samme gate i for høyere frekvens og korrespondanse;
- Mellom sentrum-Breivika – Langnes vil flere busslinjer gi frekvens på minst 5 min i rushtid.
- Tilnærmet full fremkommelighet for bybuss i hovedlinjenettet, gjennom:
 - Etablere kollektivfelt
 - Trafikal prioritering og trafikkstyring
 - Fjerne flaskehals

- Utrede fremkommelighetsutfordringer langs alle hovedlinjer for bybussen. Etablering av kollektivfelt og/eller bussprioritering langs strekninger med store fremkommelighetsutfordringer utredes i 2017.

Det er behov for å redusere antall holdeplasser. Det er mange holdeplasser som står for tett, og andre er feilplassert i forhold til byutvikling. Det er gjennomført en holdeplassrevisjon i Tromsø, som danner grunnlag for tiltak for færre, men bedre holdeplasser som er riktig plassert i forhold til byutvikling og behov. Dette vil bidra til raskere bussreise, bedre gangtilgjengelighet for de aller fleste, trygghet og forutsigbarhet pga bedre utforming og intuitiv plassering av holdeplass.

Dårlig vegkapasitet og fremkommelighet for buss gjør at det er behov for å øke kapasitet gjennom å frakte flere passasjerer pr buss. Det skal derfor tilrettelegges for bruk av leddbuss på metrolinjen. Tabellen under viser hvor mye en leddbuss øker setekapasitet i forhold til en ordinær buss.

Busstilbud	Maks kapasitet i passasjer/time	Forutsetning
Leddbuss blandet trafikk	1 800	15 busser per retning per time 120 plasser 40 sitteplasser
Singelbuss blandet trafikk	1 000	15 busser per retning per time 70 plasser, 35 sitteplasser.

Tabell 2. Kapasitet i ulike busstilbud, «Tiltakskatalogen» (TØI)

For at Tromsø skal nå mål om nullvekst og minst 20 % kollektivandel må dagens bybusstilbud utvides, med en passasjervekst på mot 50 %. Det ordinære busstilbudet må suppleres med et høystandard tilbud med høyere kapasitet. For å klare dette må publikum oppleve bussreisen som effektiv, må konkurrere bedre med bil og fremstå som mer attraktivt.

Faste avgangstider og høyere frekvens gir et forutsigbart og enklere busstilbud å forholde seg til, i tillegg til å gi større valgmuligheter.

Sanntidssystemet gir informasjon om forsinkelser og avvik i mange kanaler, i tillegg til at det gis utvidet informasjon på holdeplass og i buss. Visuell angivelse av linje og destinasjon samt lydannonsering av linjer og avganger gir alle, men spesielt blinde og svaksynte, bedre muligheter til å benytte kollektivtilbudet. I sum gjør det at kunden får tilgjengelig oppdatert informasjon der de er og kan gjøre bedre reisvalg.

Det etablerte sanntidssystemet skal videreutvikles for å gi enda bedre informasjon for publikum.

Sanntidsinformasjon endrer folks måte å bruke bussen på. Reisetiden reduseres reelt, og den opplevde ventetiden oppleves mindre belastende når man vet når bussen faktisk kommer.

Enklere billettering, takststrategi og soneinndeling: Troms fylkeskommune har ansvaret for takst, billettering og markedsføring av kollektivtilbudet.

Det er et mål at kollektivtilbudet har lav terskel og har lett tilgjengelig billett kjøp på ulike digitale plattformer. Kontantkjøp i buss reduseres, og etter hvert fjernes.

Raskere billettering fordrer mer «åpen billettering», dvs. mere forhåndskjøp og direkte påstigning uten kontakt med fører. Det betyr at man bør ha tilstrekkelig med billettcontroller og system for å telle antall påstigende passasjerer. Det må også være en fortsatt satsing på standardisering slik at reisende «kjenner seg igjen» mht informasjonsflater og billetteringsløsninger.

Takstsoneinndelingen skal være tilpasset reisestrømmer og folks reisebehov. Det legges opp til å redusere antall takstsoner for buss, slik at det blir

mer brukervennlig og at det vil kunne gi lavere priser for mange. Takstsonene blir da større, slik at en del av innpendlingsområdet til Tromsø får samme pris på bussen som i byen.

Det er en nasjonal ambisjon at Norge skal være universelt utformet innen 2025. Det er med på å øke kvaliteten på kollektivtransporttilbudet for alle, og sett i et miljøperspektiv kan det bidra til å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv i konkurranse med bilen. Universell utforming betyr at hovedløsningen skal kunne benyttes av alle – uansett forutsetninger. Det handler om å skape et miljø og produkter som skal kunne brukes av alle så langt det er mulig – uten behov for tilpasninger eller spesielle løsninger.

Transportøkonomisk institutt viser til undersøkelser som viser at publikum oppfatter tiltak for universell utforming mer positivt enn forventet, og at man anser dette som en kvalitetsheving av kollektivtilbudet (TØI rapport, 2009 og 2015). Det må derfor anses som et godt tiltak for å heve attraktivitet i busstilbudet

3.3 HELHETLIG – AREAL-PLANLEGGING OG KOLLEKTIVTRANSPORT

Kollektivtrafikk 0-buss og kommuneplanens arealdel

For å oppnå målene om at all vekst i persontransport skal skje med miljøvennlige transportmidler, er kollektivtrafikken sentral. Tromsø har høy kollektivandel nå, men det er behov for betydelig mere kapasitet for å ta høyde for forventet befolkningsøkning.

Kollektivstrategien konkluderer med at det er nødvendig å effektivisere linjenettet og rutene for bussen. Det er videre nødvendig med tiltak på vegnettet for å sikre at bussen kommer fram.

Særlig viktig er det å sikre at bussene prioriteres gjennom de viktigste knutepunktene Breivika, Giæverbukta/ Langnes og Tromsø sentrum.

Kollektivknutepunktene sammenfaller for en stor del med knutepunkter kommuneplanen utpeker til områder for videre utvikling av bydeler og sentrumsfunksjoner.

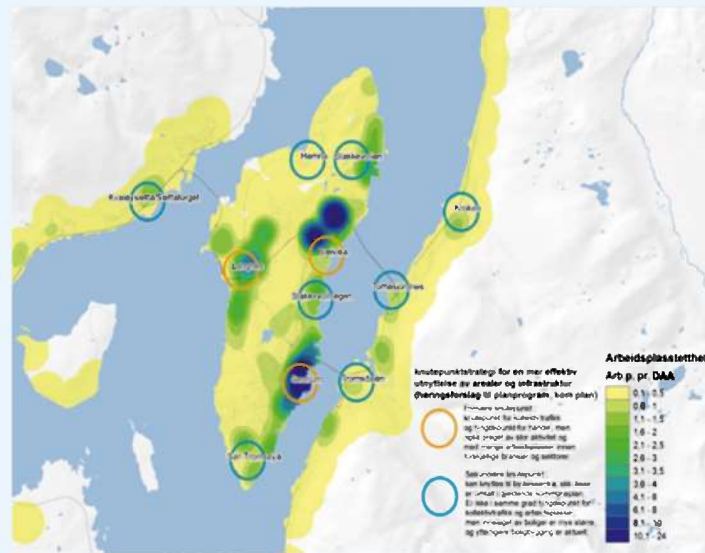
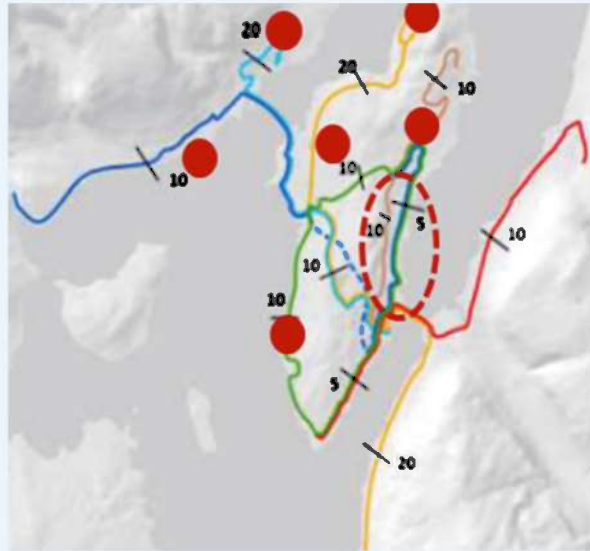
Kollektivtransport er en viktig forutsetning for etablering av nye områder for boligbygging. Dersom Tromsø skal nå målene om 0-vekst i personbiltrafikken må det bygges slik at nye innbyggere kan gå, sykle eller ta buss til jobb og skole.

Alle nye utbyggingstiltak må i framtida bygge opp under kollektivtilbudet og legge til rette for sykkel og gange. Busstilbudet i Tromsø kan drives effektivt fordi Tromsø er en kompakt by. Dersom arealbruk i kommunen medfører at kollektivrutene må forlenges, vil det gi økte driftskostnader eller dårligere busstilbud generelt.

3.4 TILTAK FOR MINDRE BILBRUK OG BEDRE KONKURRANSEFORHOLD MELLOM BUSS OG BIL

Reisevaneundersøkelsene i Tromsø viser at personbiltrafikken øker i Tromsø. Erfaringer og tall viser at biltrafikken vil øke mer enn gange, sykkel og kollektivtransport om man ikke gjennomfører tiltak. Selv om antall bussreiser øker, øker bilreiser pr. innbygger mer enn bussreiser pr. innbygger.

Dette vil gi støv- og støyutfordringer, trafikkulykker og utfordrer kapasiteten i vegnettet. Det fører også til at må brukes mere verdifullt areal til veg, som ellers kunne benyttes til boligbygging og næringsutvikling. Et bilvekst scenario vil medføre betydelige kostnader, i form av investeringsbehov, økt slitasje på vegsystem og økte trafikksikkerhetsutfordringer.



Nye boligområder iht. dette KPA-forslaget, sett i forhold til nytt hovedsystem for bussrutene i byområdet, slik systemet er beskrevet i kollektivstrategien. Rød stipling markerer at også boligbygging i Sentrum og langs Stakkevollvegen er sentralt i det videre arbeidet med å utvikle et kompakt byutviklingsmønster.

Oppgradering av busstilbudet vil bidra til positive effekter, men vil ikke være nok. Utvikling av et bedre busstilbud vil være avhengig av at bilen får lavere prioritet i enkelte veger og vegstrekninger for å gi bedre fremkommelighet for buss. Redusert personbilbruk vil alene gi bedre forhold for bussreisende.

Kun positive virkemidler er derfor ikke nok til å få tilstrekkelig mange over på buss, eller til å gå og sykle. De reisende må oppleve bussen som et likeverdig eller bedre alternativ enn bil, og da må det benyttes flere virkemidler for å bedre konkurranseforholdet mellom buss og bil (i tillegg til positive kollektivtiltak):

- A** Prioritere eksisterende gate-/vegareal til buss.
- B** Redusere P-plasser ved store arbeidsplasser.
- C** Avgiftsbelegge arbeidsplassparkering.
- D** Fjerne eller redusere gateparkering i kollektivtraséer for å få bedre fremkommelighet
- E** Regulering av personbiltrafikk på veg/gate, herunder envegskjøring, forbud mot gjennomkjøring osv.
- F** Tilrettelegge for økt trafiksikkerhet og mer gåing og sykling.
- G** Etablere innfartsparkering i utkanten av sentrumsområdet
- H** Prioritere buss, gange og sykkel, samt regulere biltrafikk i sentrum
- I** Aktivt arbeid med mobilitetsplanlegging på store arbeidsplasser og institusjoner



3.5 AMBISJONER FOR MILJØVENNLIG BYTRANSPORT – LAVUTSLIPPS KOLLEKTIVTILBUD I TROMSØ INNEN 2025

Rapporten «Beregninger av utslipp fra transport i Tromsø med framskrivinger til 2030 og 2050», Østfoldforskning 2015, har gitt en status over utslipp av viktige komponenter i 2014. Det er undersøkt direkte og indirekte utslipp av klimagasser, nitrogenoksider (NOx) og svevestøv. Det er lagt frem anbefalinger knyttet til effektive virkemidler for reduksjon av klimautslipp.

I Tromsø er det biltrafikk som står for de klart største utslippene av klimagasser og partikler.

Klimaplan for Tromsø og regional strategi for klima- og energi for Troms legges til grunn for det videre arbeidet.

Delstrategier:

- A** Gradvis innfasing av elbusser gjennom ny busskontrakt for Tromsø, fra 2019.
- B** Det legges til grunn en målsetning om lavutslipps bybusstilbud innen 2025
- C** Det legges til grunn en ambisjon om nullutslipps kollektivtransport i Tromsø by innen 2030
- D** Planlegging av ladeinfrastruktur, nettkapasitet og tilretteleggende ruteplanlegging må videreføres

VEDLEGG 1: TENK TROMSØ – HOVEDLØSNINGER FOR BYBUSS TILTAK – INFRASTRUKTUR

Gjennom arbeidet i Tenk Tromsø er det foreslått tiltak for fysiske tiltak for buss. Bompengordning for Tromsø skal bidra til å realisere tiltak for utvikling og bedre bybusstilbud i Tromsø. Følgende tabell viser foreslåtte hovedløsninger:

HOVEDLINJENETTET:	TILTAK
<i>Eidkjosen – Storelva</i>	Fjerne flaskehals, utbedre holdeplasser (h/p). Innfartsparkering. Utrede kollektivfelt.
<i>Nisevegen</i>	Utbedre veg, fremkommelighet for buss (toveis busstrafikk) og trafiksikkerhet for gående og syklende
<i>Kvaløysletta – Slettaelva</i>	Kollektivfelt, kryssutbedring, h/p utbedring
<i>Kroken – Tromsdalen</i>	Utvikling av knutepunkt Krokensenteret, fjerne flaskehals og vegutbedring Evjenvegen.
<i>Tromsdalen</i>	Videre planlegging av bussforbindelse Evjenvegen-Th. Widdingsveg, fremkommelighet for buss, gående og syklende. Mulighet for ny buss/sykkelbru over Tromsdalselva skal utredes.
<i>Solligården – Tromsdalen</i>	Utbedre veg, fremkommelighet for buss (toveis busstrafikk) og trafikk sikkerhet for gående og syklende
<i>Innfartsparkering i utkantene av bysonen</i>	Innfartsparkering etableres der bybussen stopper; Skjelnan/Kroken, Solligården/Pyramiden, Eidkjosen, Slettaelva og Tromsøsvingen

METROBUSS TROMSØ

TILTAK

<i>Sentrum</i>	Raskere gjennomgang, flere avganger, samle holdeplasser i en mere kompakt sentrumsterminal. Attraktiv og tydelig sentrumsterminal for bybuss.
<i>Strandvegen</i>	Utbedring av veg for bedre fremkommelighet for buss, samt bedring av forhold for gående og syklende. Utbedring av Hlp.
<i>Kvaløyvegen</i>	Vegutbedring for bedre fremkommelighet og bedre holdeplasser. Kollektivfelt for nordgående buss mot rundkjøring v/Workinntunet.
<i>Langnes</i>	Utbedring av Giæverbukta bussterminal, for effektiv bussframføring og attraktivt og trygt for busskundene. Kollektivfelt i hovedtraseer. På langsikt; ny gateterminal.
<i>Breivika</i>	Utbedring Hansine Hansensveg, kollektivfelt for Sykehusvegen. Bedre bussfremkommelighet.
<i>Stakkevollvegen</i>	Pågående arbeid med utbedring på Stakkevollveien.
<i>Metro stasjoner</i>	De viktigste holdeplasser/knutepunkt langs metrolinjen oppgraderes med større grad av innbygging, størrelse og komfort.

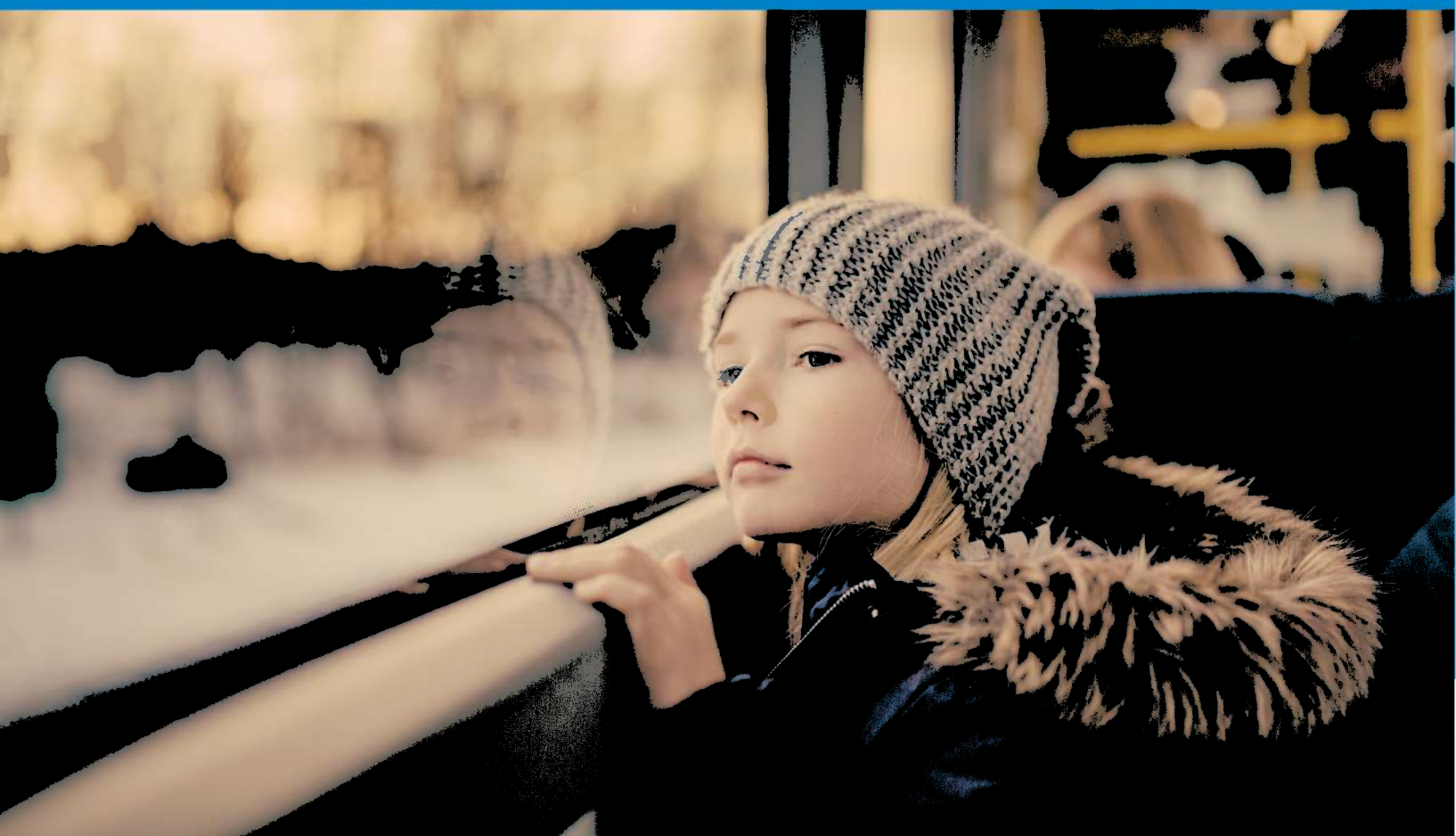




Kollektivplan for Tromsø 2017 - 2030

Tenk Tromsø

- Skal gjøre Tromsø til en trivelig og trygg by der det er enkelt å gå, sykle og reise kollektivt.
- Er et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms Fylkeskommune og Statens vegvesen
- Skal planlegge for at Tromsø skal nå målet om nullvekst i klimautslipp.
- Skal planlegge for at halvparten av alle reiser skal foregå med gange, sykkel eller kollektiv i 2030.
- Handlingsplanen skal gi grunnlaget for en søknad om bymiljøavtale.



**TENK
TROMSØ**