

Sammendrag:

Lillehammernettet

Et konsept for å gjøre det enkelt for alle å reise kollektivt i Lillehammer, Øyer og Gausdal

Rapporten beskriver et forslag til nytt konsept for kollektivtransporten i Lillehammer-regionen, som består av Lillehammer, Øyer og Gausdal kommuner med i alt 36 400 innbyggere, hvorav vel halvparten i Lillehammer tettsted.

Utfordringer og mål

Veksten i befolkningen og bilbruken i Lillehammer og nærmeste omegn forventes å bli så stor at det vil oppstå problemer med avviklingen av biltrafikken på veiene sentralt i Lillehammer. På grunn av dette og av hensyn til miljøet ønsker Lillehammer kommune og Statens vegvesen å legge til rette for at mer av trafikkveksten kan tas med buss, gange og sykling.

I de spredtbygde deler av regionen går derimot folketallet ned, og gjennomsnittsalderen øker. Dette svekker trafikkgrunnlaget for vanlige bussruter, men øker behovet for ulike former for offentlig betalt transport. I distriktene, til dels også for bybussene, er buss-tilbudet i hovedsak dimensjonert for å avvikle lovpålagt skyss av skoleelever til grunnskolen og videregående skoler. I tillegg til busstrafikken kjøper fylkeskommunen og Sykehuset Innlandet betydelige transporttjenester fra taxinæringen, og offentlig betalte transporter er avgjørende for taxinæringens eksistens i de spredtbygde deler av regionen.

Som ellers i landet, kan det de nærmeste årene forventes et press i retning av økte kostnader i kollektivtrafikken. Dette skyldes både konkurranse om arbeidskraften, ny bransjeavtale for bussførere og det faktum at det er tatt ut effektiviseringsgevinster i løpet av det siste tiåret. Samtidig er myndighetene med ansvar for offentlig betalte transporter opptatt av å få en mest mulig effektiv bruk av ressurser for kjøp av slike transporttjenester.

Et mer generelt krav til kollektivtransporten kommer fra Regjeringens handlingsplan for økt tilgjengelighet. Forsterkede krav om universell utforming er allerede inkludert i flere lovbestemmelser, og nye bestemmelser er på vei.

Reiseliv er en hovednæringsvei for regionen. Som en del av sin vekststrategi ønsker næringen et bedre og mer integrert kollektivtilbud enn i dag, slik at de kan tilby turister "sømfri" reise fra Gardermoen og Osloregionen til regionens reiselivsbedrifter, og slik at de besøkende ikke skal være like avhengige av å bruke bil i regionen som i dag. "Fritidsbyene", med hytter blant annet på Hafjell, Nordseter, Sjusjøen og i Gausdal, er også områder som vil ha nytte av forbedret kollektivtransport som en del av Lillehammer-regionens reiselivsprodukt.

De politiske organer i Oppland og Lillehammer ønsker at antallet kollektivreiser skal økes gjennom heving av tilbudets kvalitet og effektiv ressursbruk, slik at regionens konkurranseprofil blir styrket. Delmål gjelder krav om sikker og miljøeffektiv transport, universell utforming, kvalitet og brukervennlighet, likeverdighet og regional utvikling.

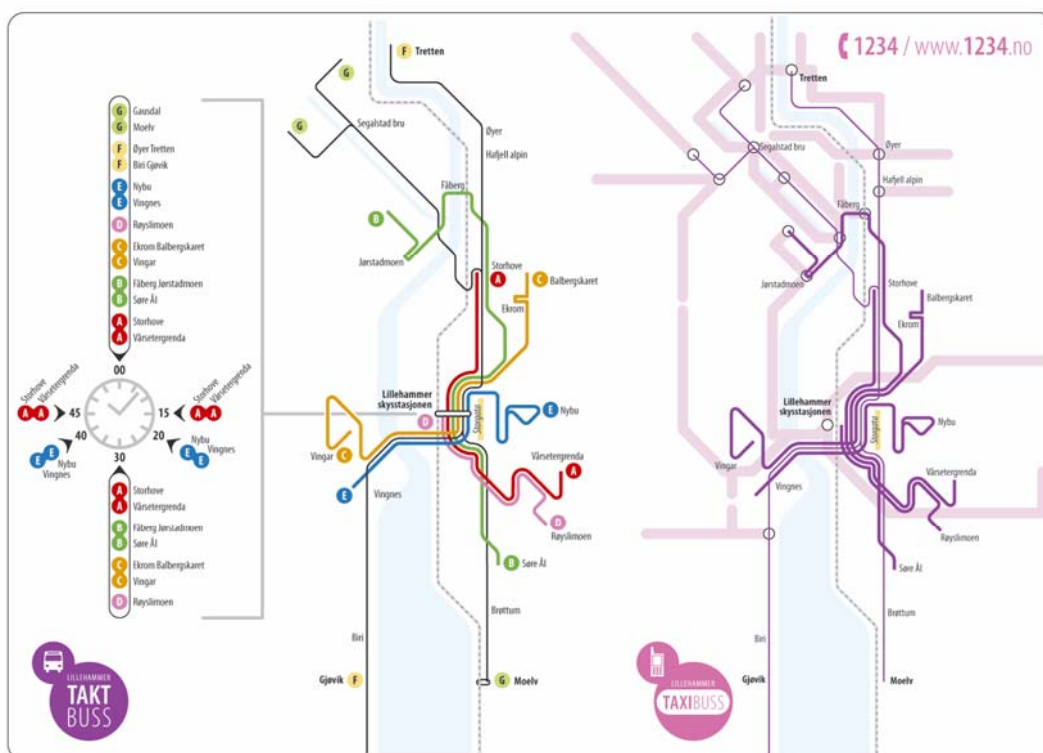
Enkelt for alle

Rapporten beskriver et forslag til konsept for kollektivtransporten som tar sikte på å gjøre det så enkelt som mulig for alle å reise kollektivt i regionen, enten de har tilgang til bil eller ikke. Dermed vil en redusere flest mulig av dagens barrierer mot å bruke det kollektive transportsystemet og forenkle tilbudet slik at det er lett å informere om og lett å ta i bruk også for nye reisende. Dette siste er helt nødvendig, da det må foregå en kontinuerlig nyrekruttering av kunder bare for å opprettholde dagens trafikkvolum. Når en i tillegg ønsker å få til en vesentlig trafikkøkning, er det viktig at en gjør tilbudet så enkelt og attraktivt å benytte som overhode mulig. Da må tilbudet passe best mulig med kundenes reiseønsker og aktivitetsmønster, og en må redusere usikkerheter om systemets rutetider og betjeningsområder.

Ett system, med integrasjon av linje- og bestillingstrafikk

Konseptet som er skissert, består av en kombinasjon av linje- og bestillingstrafikk, som er samordnet i ett system som skal dekke flest mulig av transportbehovene i regionen, ikke minst de transportene som det offentlige har et klart, lovbestemt ansvar for. Ved at en ser de ulike transportoppgavene mer i sammenheng enn før, forventes det større effektivitet og bedre tilbud også for ordinære kollektivreiser.

Linjetrafikken betjener de tyngste trafikkstrømmene med en takting av samtlige linjer på Lillehammer skystasjon. Det innebærer at avgangstidene er samordnet slik linjene møtes på faste minuttall hver time i trafikkeringsstiden. Bestillingstrafikken dekker områdene med svakt trafikkgrunnlag og foreslås å omfatte både ordinære kollektivreiser og offentlig betalte transporter som linjetrafikken ikke kan fange opp.



Illustrasjon av hvordan linjenettet (her kalt Taktbuss) og bestillingstrafikken (kan kalles Taxibuss eller Telebuss) kan virke sammen som et felles, kollektivt transportsystem.

Taktet og forenklet linjetrafikk

Med utgangspunkt i dagens rutetilbud og lokal kunnskap om etterspørselen er det skissert et tilbud med timetrafikk eller bedre i Lillehammer og de fleste andre, små tettstedene i regionen.

Timetrafikk er en enkel driftsmodell som har hatt betydelig suksess andre steder i Norge. I skissen til linjenett er det antydnet at dette kanskje kan oppnås for samtlige tettsteder i regionen med til sammen to tredeler av regionens innbyggere.

Antallet linjer begrenses og reisemulighetene forbedres ved at linjene pendler gjennom Lillehammer med Skysstasjonen som et felles taktpunkt – som navet i regionens kollektivtrafikk. Derfor er linjetrafikken her gitt navnet Taktbuss. Ved at alle linjer møtes samtidig ved en felles plattform, blir det enklest mulig for de reisende å bytte mellom linjer. Slik får en langt bedre muligheter enn i dag for sammenhengende reiser mellom ulike deler av regionen.

Avgangsfrekvensene blir noe styrket på de viktigste reisestrekningene, og noen av linjene blir strammet opp for å gi kortere kjøretid og mer direkte kjørevei. Det betyr at en må akseptere noe lenger gangavstand i enkelte deler av Lillehammer by. På flere av linjene som betjener byområdet er det foreslått 2 – 4 avganger pr. time i normaltrafikkperiodene. Det er også skissert et forslag til frekvenser ved lavtrafikk, som fortsatt ivaretar hensynet til enkelhet og gode omstigningsmuligheter.

Det taktede linjenettet med faste minuttall for avgangene gjør det dessuten enklere å tilpasse lokalsamfunnets åpnings- og møtetider til kollektivtrafikkens tilbud, når det er mulig.

For øvrig anbefales det at en i valget av konkrete løsninger for linjenettet blant annet legger vekt på følgende prinsipper, så langt det er praktisk mulig:

- Pendellinjer med frekvenser tilpasset trafikkgrunnlaget
- Symmetriske pendler med trafikkbalanse er ideelt, korte pendler bør ha høy frekvens
- God fremkommelighet og punktlighet uten forsinkelser
- Ikke flere stoppesteder enn nødvendig
- God og entydig betjening av sentrum med samtlige linjer ved hjelp av en felles holdeplass i hver ende av gågata i tillegg til skysstasjonen som felles taktpunkt
- Egen shopping- og besøkslinje som fanger opp mange viktige reisemål på tvers av byen i Lillehammer
- Alle steder knyttes til en holdeplass, som gjøres mer synlig og informativ, og gis en universell utforming med en standard som gir trygghet, informasjon og komfort. Dette viser at samfunnet satser på kollektivtrafikken som en del av lokalsamfunnets infrastruktur.
- Gangturen ses på som en del av kollektivreisen, og derfor forbedres tilgjengelighet, veivisning og lokal informasjon i tilknytning til kollektivtilbudet
- Det hele følges opp med konsistent og lett tilgjengelig informasjon om både detaljer og helhet i tilbudet samt person- og grupperettet informasjon og markedsføring.

Skissen til linjenett bygger på en hypotese om at en forenklet og effektiv bestillings-trafikk, der avgangene tilpasses de reisebestillingene som kommer inn, er en bedre og mer kostnadseffektiv løsning enn faste linjer og avgangstider hver annen time eller sjeldnere. Denne hypotesen bør testes nærmere i praksis. Det er også skissert et samspill mellom ekspresslinjer og lokal betjening som bør ses i sammenheng med de konkrete løsningene for bestillingstrafikken.

Effektiv og kundesvennlig bestillingstrafikk

De reisebehovene som linjetrafikken ikke dekker anbefales løst av et tilbud om bestillingstrafikk som utvikles ved å bygge videre på det etablerte samarbeidet om et felles kjørekontor for Oppland og Hedmark fylkeskommuner og Helse Innlandet.

Denne delen av regionens kollektivtrafikk er her gitt betegnelsen Telebuss (eller Taxibuss), for å reflektere at en benytter telenettet til kommunikasjonen med kundene. Telebussystemet omfatter en infrastruktur av kjøretøyer, sjåførere, kundebetjening, bestillings- og kommunikasjonssystemer som er i stand til å kombinere mange ulike reiseønsker og flere typer transportressurser. Kjernen i systemet vil være en bestillings- og samordningsentral, som bør betraktes som et kundeorientert reisesenter for regionen. Kundene vil være alle som trenger å bestille transport på vegne av seg selv eller andre, fordi de ikke finner at den vanlige linjetrafikken kan løse oppgaven bra nok, og fordi de ikke har annen, privat transport tilgjengelig.

Bestillerne av transport kan altså være: Individuer, hushold, bedrifter, institusjoner, organisasjoner, offentlige myndigheter (skole, helse, sosial, administrasjon) og private virksomheter, for eksempel innen reiselivet. Kundene kan både bestille konkrete enkeltturer fra et sted til et annet innenfor definerte betjeningsområder, eller foreta bestilling av mer langvarige, faste oppdrag, for eksempel skyss av bestemte skoleelever mellom gitt bosted og skole, eller funksjonshemmede til og fra en fast arbeidsplass.

Hva slags tilbud om transport som bestillerne faktisk får, hvilket servicenivå som tilbys, hvem som betaler, og hvor mye, blir bestemt gjennom det regelverket som blir vedtatt av finansierende myndigheter og de evner systemet har til å tilpasse seg markedets ønsker.

Systemet må ha en sterk kobling til det øvrige kollektive transportsystemet, slik at bestillerne alltid vil få informasjon om alternative tilbud i taktbussnett og eventuelt bli dirigert dit dersom regelverket for offentlig betalte transport eller avtaler med andre aktører tilsier dette.

Videre utvikling

Konseptet detaljeres av Oppland fylkeskommune for trinnvis gjennomføring, med første omlegging av linjetrafikken i Lillehammer fra 1.1. 2008. Særskilte deloppgaver som det anbefales å arbeide videre med, er følgende:

- Nytte- og kostnadsvurderinger som grunnlag for prioritering av de enkelte tiltak som foreslås
- Informasjonsdesign og profilering
- Betingelser og praktisering av regelverket for offentlig transport, inklusive en klargjøring av hvilke deler av disse transportene som kan avvikles med det forbedrede tilbudet med taktet linjetrafikk.
- Billettering og takster
- Nettsted for bestilling og informasjon
- Klargjøring av organisasjon og avtaleformer, kontrakter med videre
- Plan for iverksetting med tilpasninger mellom ambisjoner og økonomiske rammer

Siden det samlede konseptet er nytt i Norge, foreslås det at utviklingen av Lillehammer-nettet blir gjort til et nasjonalt utviklingsprosjekt, da konseptet krever at det lages organisatoriske og praktiske løsninger som også vil være av stor interesse for andre regioner i Norge, trolig også i utlandet. Dette vil i så fall kreve en systematisk oppfølging for å registrere og analysere effekter og erfaringer fra prosjektet.