

Kommunedelplan for kollektivtrafikk i Narvik 2017-2024



NARVIK
KOMMUNE

Innhold

Bakgrunn	2
Hovedmål	2
Delmål	2
Bypakke Narvik.....	2
Knutepunkt	3
Avgrensning av planen.....	3
Statistikker.....	4
Rammebetingelser	5
Universell utforming	5
Driftsopplegg.....	6
Redusering av antall linjer:.....	6
Forenkling av traséer	6
Bylinjer.....	8
Blå linje: Håkvik - Teknologibyen	8
Grønn linje: Bjerkvik - Fagernes.....	9
Rød linje: Idrettens hus – Uit, Narvik	10
Regionlinjer.....	10
Øvrige linjer:	11
Frekvens	11
Holdeplassoppslag.....	12
Skilt	12
Sanntid.....	13
Billett Nordland.....	13
Knutepunkter ved Bypakke Narvik/Fremtidig løsning	13
Holdningsendrende tiltak	14
Tiltaks- og handlingsplan	15

Bakgrunn

Narvik kommune har i samarbeid med Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen utarbeidet en kommunedelplan for kollektivtrafikk. Kommunedelplanen er en del av kommunens planstrategi. Planen er en viktig del for nå kommunens strategiske mål satt i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, men også bidra til nå nasjonale målsetninger innenfor miljø og kollektivsatsing. Kommuneplanen må sees i sammenheng med kommunens øvrige planverk og er godt koordinert med disse.

Planen er utarbeidet som en kommunedelplan etter plan- og bygningsloven. Planprogrammet ble fastsatt av Bystyret i sak 055/14 den 19.04.14. Planprogrammet er ivarettatt i planen.

Hovedmål

Målet med kommunedelplanen er å utarbeide en kollektivplan for Narvik kommune for å skape et godt kollektivtilbud for jobb- og skolependlere. Et vellykket kollektivtilbud skal være med å gi et mer miljøvennlig byrom for innbyggerne med mindre trafikk, støy og svevestøv. Dette vil støtte opp om målene for folkehelse og de nasjonale klimamålene.

Delmål

- Utvikle kollektivtrafikken til å bli et attraktiv, forenklet og oversiktlig reisealternativ til personbil.
- Utarbeide nytt design på linjenettet.
- Sikre et universelt tilrettelagt tilbud.
- Økt innsats innen informasjon og markedsføring.
- Vedtatte plan skal fortløpende implementeres i kommunens arealplaner.

Nordland fylkeskommune er ansvarlig utfører av kollektivtrafikken i Nordland. I dette ligger at fylkeskommunen planlegger, markedsfører og drifter tilbudet.

Nordland fylkeskommune utlyser høsten 2016 ny anbudsperiode på sju år, samt mulig opsjon på 3 år (1+1+1). Planen er å koordinere oppstart av nytt kollektivtilbud og åpningen av Hålogalandsbrua sommer 2018. I den forbindelse er det ønskelig å se på ny drift av kollektivtrafikken med tanke på å etablere et mer tidsriktig og moderne kollektivsystem, som underbygger Narvik som naturlig knutepunkt i regionen for reisende og besøkende. Kollektivtilbudet vil være et viktig supplement for videre etablering av handel og næring i Bjerkvik, samt ny fremtidig utvikling av Øyjord, hvor man forventer økt trafikk og bosetting. Med vedtatt etablering av ungdomsskole dimensjonert for 600 elever ved Parken ungdomsskole vil det i fremtiden være et økt skoleskyssbehov. Nytt sykehus med ny lokalisering i 2022, vil medføre behov for ny trasé og bussforbindelse dit. På Narvik halvøya vil ny trasé på tvers av byen som forbinder Framnes og Fagernesfjellet være en mulighet når Frydenlundstunnelen åpnes for ferdsel. Dette vil kunne avlaste trafikk over Brugata.

Bypakke Narvik

Statens vegvesen har i samarbeid med Narvik kommune utarbeidet en detaljreguleringsplan for E6 Narviktunnelen og Kongens gate. E6 gjennom sentrum forårsaker mye støv, støy og trafikkfare. Den forventede trafikkøkning frem til 2036, vil ved å beholde dagens vegnett føre til et sammenbrudd av

hele hovedvegnettet i Narvik sentrum. Derfor har omlegging av E6 gjennom sentrum i tunnel som mål å kunne møte den sterke veksten av godstransport og ivareta de myke trafikanter med sikte på kollektivtilbud, gang- og sykkelvegnett, samt grønne lunger. Omlegging av E6 i tunnel gir derfor nye muligheter for planlegging av kollektivtrafikken gjennom sentrum. Den nye infrastrukturen er ikke finansiert gjennom dagens nasjonal transportplan, og det derfor ikke mulig å si noen om når dagens struktur blir endret. Kommunedelplanen legger derfor opp til midlertidige løsninger som lar seg løse innenfor dagens infrastruktur, men hvor hovedpremissene i kommunedelplanen vil være i tråd med kommende løsninger. Kollektivtrafikken vil være en viktig del av Bypakke Narvik.

Knutepunkt

Trafikkarealene i og i tilknytning til kollektivknutepunktet skal utformes på fotgjengernes premisser og slik at kollektivtransporten fremstår som et rasjonelt og attraktivt transportalternativ. De ulike transporttilbudene skal sikres en god tilgjengelighet, og det må være lett å orientere seg. Et knutepunkt for kollektivtransport er en stasjon hvor to eller flere linjer eller forskjellige kollektive transportmidler møtes. En stasjon er et stoppested for ett kollektivt transportmiddel med trafikanter fra en eller flere typer individuell transport (gange, sykkel, bil). Trafikkarealene består av det som tilhører knutepunktens egentlige funksjon, nemlig transport til og fra og mellom holdeplasser for de ulike transportmidlene. Den ulempen som et bytte av transportmiddel medfører kan kompenseres av et godt utformet knutepunkt. Det viktigste er å redusere den tiden det tar å bytte, men estetiske kvaliteter og trygghet er også viktig. Rapporten "Fakta om kollektivtransport" (Transportøkonomisk institutt, 1995), viser at gangtid, ventetid og byttetid verdsettes dobbelt så høyt som selve reisetiden av passasjerene. Det betyr at ulempen er dobbelt så stor ved et bytte som for den samme tidsbruk for selve reise. Rapporten sier også at fordelene med et knutepunkt er at mange ruter og tilbud er samlet på ett sted.

Avgrensning av planen

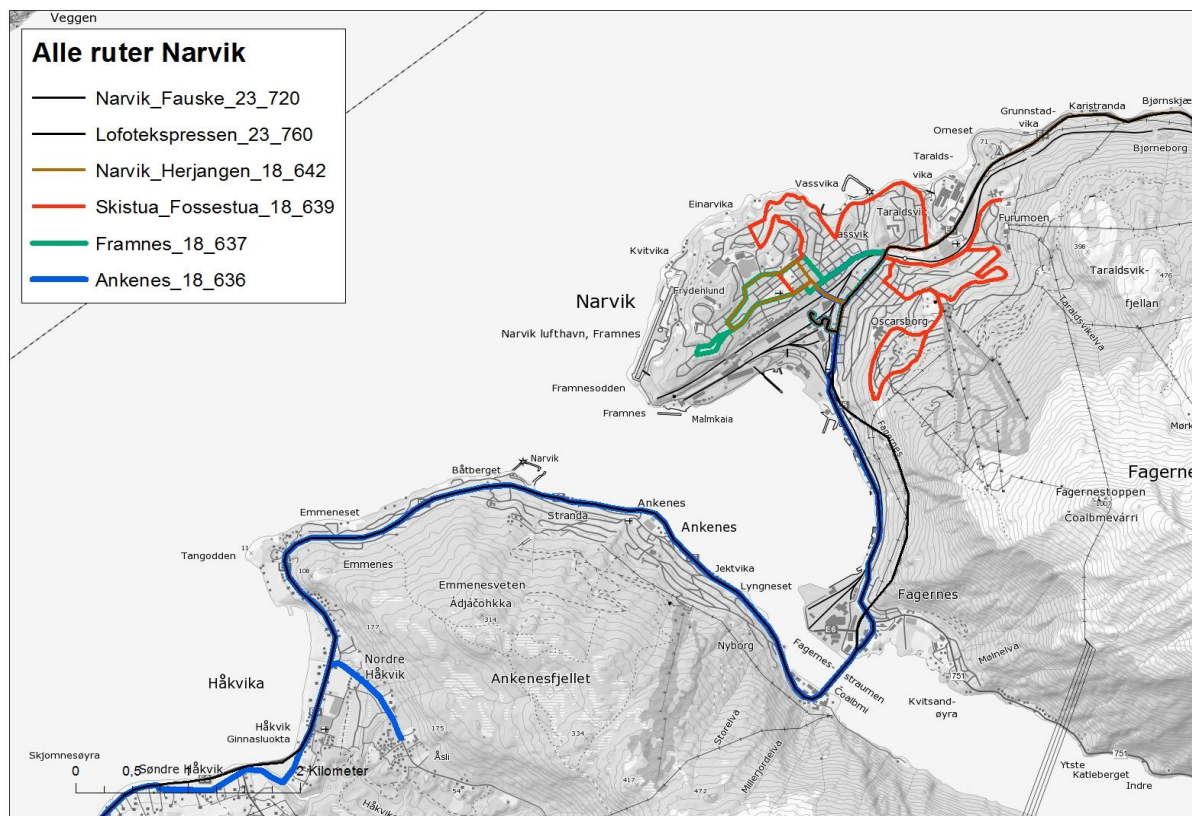
Kommunedelplanen vil være avgrenset mot sør langs E6 til Håkvik, og mot nord til Bjerkvik. Narvik sentrum vil få et hovedfokus, og være ett av to kollektivknutepunktene. Det andre kollektivknutepunktet vil være Bjerkvik sentrum.

Dagens traseer

Dagens system er basert på at alle busser terminerer ved bussterminalen ved Amfi kjøpesenter og hvor også bytter mellom de forskjellige linjene foretas. Det kjøres i dag flere linjer til og fra bussterminalen og noen av disse med relativt lav frekvens. Grunnet bussterminalens plassering er dette ressurskrevende da det brukes mye kilometerproduksjon for å kjøre til/fra terminalen. Systemet i dag har ikke vært justert på flere tiår og er basert på gamle forutsetninger som ikke lengre er gjeldene.

Ved valg av busstrasé skal det alltid gjøres en nøye avveining mellom reisetid, passasjergrunnlag og dekningsgrad. Veier og gater skal i tillegg være fysisk forsvarlige og fremkommelige uavhengig av årstid.

Det er i hovedsak et innpendlingsmønster fra bydelene inn til Narvik sentrum der de fleste arbeidsplasser er lokalisert. Trafikkstrømmen fra bydelene til sentrum går via hovedveinettet, og det er ingen alternative traseer.



Statistikker

Det er få som benytter seg av busstilbudet i Narvik. På byrutene viser statistikk at det er cirka 130 000 passasjerer per år. Dette tilsvarer cirka 433 passasjerer per dag fordelt på relativt mange avganger totalt sett.

For busslinjen til Ankenes og Framnes er det flest med skolekort som benytter bussen. For de andre linjene er bruken minimal. I tabell 1 viser linje 637 Framnes og linje 639 Taraldsvik et svært lavt passasjergrunnlag, med kun en til to passasjerer pr. utført rutetur. Passasjerinntektene på de andre linjene kompenserer heller ikke drift av denne produksjonen, og gjør det derfor svært vanskelig å drifte de to linjene videre.

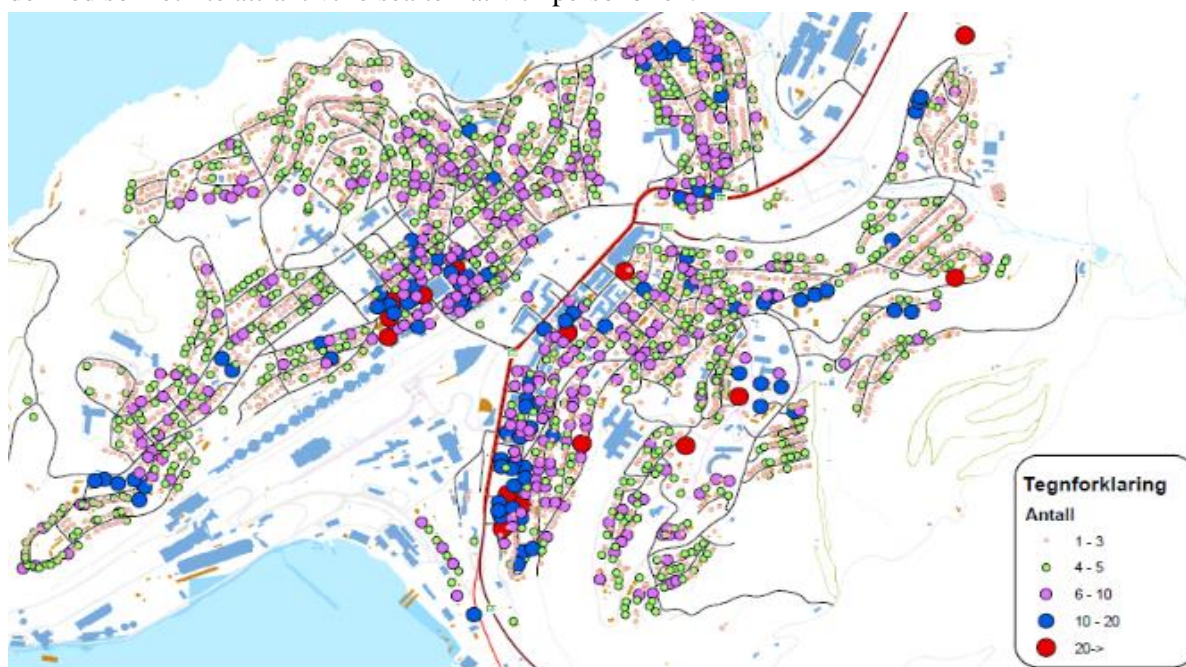
Linje	Antall reisende	Andel reisende med skolekort	Andel reisende for helg i %	Passasjerer pr. tur
636 Ankenesruten	104 598	24,0 %	7,0 %	5,4
637 Framnes	11 621	31,0 %	5,1 %	1,8
639 Rutebilstasjonen - Skistua	11 308	0,1 %	6,3 %	4,1
639 Rutebilstasjonen - Taraldsvik	2 915	0,2 %	5,2 %	1,3
Sum	127 527			

Tabell 1. Tabellen viser antall reisende pr. år i 2015, Kilde -NFK.

Rammebetingelser

Ut fra befolkningstettheten gitt i figur 1 ser vi tydelig hvilke områder som har størst befolkningstetthet. Bydelenes plassering og omfang er i stor grad definert av geografiske og topografiske forhold. På Frydenlund og Framnes ligger flere offentlige skoler, samt sykehuset. På Oscarsborg og i Skistua ligger skitrekk, universitetet og barneskole. Disse er viktige lokaliseringer som mange benytter seg av. I tillegg til at de er befolkningstette områder, hvor de fleste også har behov for å komme seg inn til sentrum for arbeid og handel, eller for utreise regionalt. Tatt dette i betraktning er det fra Nordland fylkeskommune et krav at nytt driftsopplegg konstrueres for rasjonell drift. Dette forutsetter at bylinjene etableres med fast/stive avganger (at bussen passerer holdeplassen til samme minutt-tall over døgnet). En slik forutsetning innebærer også større utfordringer med hensyn til planlegging og utnyttelse av busser og personell.

Videre er det viktig at bussene er i trafikk og ikke benytter tiden til å regulere ved endeholdeplassene. Hvis dette ikke lar seg gjennomføre, er alternativet at driftsopplegget fremstår som lite frekvent og dermed som et lite attraktivt reisealternativ til personbilen.



Figur 1: Hvor bor befolkningen i Narvik Kilde: SVV 2015

Universell utforming

Utformingen av bussholdeplassene skal gjøre det enkelt og attraktivt å benytte kollektivtransport. Holdeplasser bør være så synlige som mulig. Det bidrar til at passasjerene finner den og bruker kollektivtilbudet, samtidig som det bidrar til at kjørende ser holdeplassen. Holdeplassene skal fremstå attraktive. Utforming av selve plattformen og dens primære elementer skal være lik for alle stoppesteder slik at de reisende raskt kan gjenkjenne bussveiens stoppesteder og enkelt kunne orientere seg. Utformingen av kollektivterminalen skal gjøre det enkelt og attraktivt å benytte kollektiv transport. Alle ferdselssoner for fotgjengere skal være formgitt etter prinsipper for universell utforming. Det er mange gamle busstopp som ikke overholder dagens krav til universell utforming. Dette kan være med på å skape et ekskluderende nettverk. Lettleselig og lettforståelig informasjon skal være tilgjengelig på nett, i app og ved busstopp.

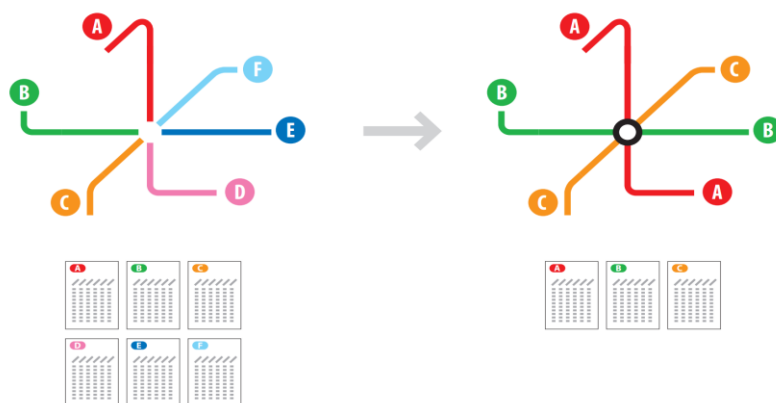
Driftsopplegg

For å kunne etablere nytt driftsopplegg er det helt sentralt og nødvendig at det blir gjennomført en betydelig forenkling av dagens driftsopplegg.

Prinsipper for forenkling kan oppsummeres i tre hovedpunkter:

- redusering av antall linjer.
- forenkling av traseer og fremkommelighet.
- faste avganger over døgnet.

Redusering av antall linjer:



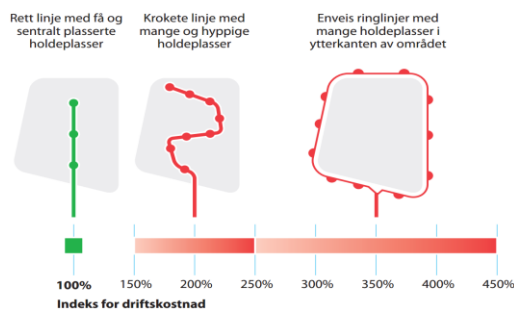
Skissering av prinsippet bak opprydding i rutenett. Fra TØI rapport 887/2007.

Ved å gå over til en linjestruktur der busslinjene pendler gjennom sentrum vil en oppnå at linjene vil knytte bydelene bedre sammen. Med tre linjer vil en likevel dekke store deler av kommunen og kunne få tettere avganger, fordi frekvensen vil øke på linjene. Dette vil gi bedre ressursutnyttelse av busser og sjåførere. Ruteoppsettet blir mer oversiktlig med færre rutetabeller med et enklere linjesystem som koordineres opp mot hverandre.

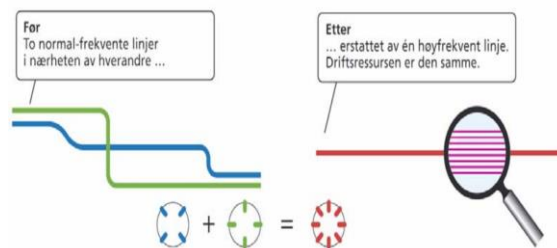
Ved å etablere pendellinjer gjennom sentrum unngår en også behov for store arealer i sentrum til regulering/venting av bussene. Dette vil skje i linjens endepunkt.

Forenkling av traséer

Det lokale byggeomønsteret og veinettet påvirker sterkt hvilket kollektivtilbud som kan tilbys i et område. Ved forenkling av traseer skal det alltid gjøres en grundig avveining mellom passasjergrunnlag og reisetid. Det er et viktig parameter at bussene oppnår relativ høy hastighet, slik at de kan være et reelt alternativ til privatbil – samtidig er det også viktig at bussene kjører fra der folk bor og til stedet de skal. Fremkommelighet for bussen er derfor en viktig suksessfaktor i tillegg til mest mulig rette traséer. Optimal løsning vil være som vist i modellen under – grønn linje.



Skissering av prinsippet bak utretting av busslinjer. 887/2007.



Konsentrering av kollektivinnnsatsen. Fra TØI rapport Fra TØI rapport 965/2008.

Reisetid og passasjergrunnlag gjør det derfor ikke frekvens- eller kostnadseffektivt å designe et linjenett som gir en hel by det samme tilbudet, gitt fylkeskommunens økonomiske rammer.

I planen legges det opp til at bylinjene skal ha faste avganger fra alle holdeplasser. Det vil si at bussen kjører for eksempel fra holdeplassen ved Narvik Torg til samme klokkeslett til enhver tid. Ved reduksjon av tilbudet skal avgangene som gjenstår, kjøres til samme klokkeslett som når tilbudet er størst. Fordelen for de reisende ved et slikt system er forutsigbarhet og forståelse av kollektivtilbudet. Alle linjene vil bli koordinert i tid hvor flere linjer møtes (takting), slik at de reisende får mulighet til å bytte mellom alle linjer og alle reisemålene som linjenettet dekker. Dette vil gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt og mer brukervennlig, og vil være et godt alternativ til jobb- og skolependlere, og en slipper å lete etter parkering i sentrum.

Slik dagens kollektivtilbud fremstår appellerer det ikke til dagens innbyggere. Personbilen foretrekkes som fremkomstmiddel. Dette skyldes nok i stor grad at kollektivtilbudet ikke er frekvent og helhetlig. Gang- og sykkelstier er ikke godt nok utbygd, samt byen har stor gjennomgangstrafikk, slik at trafiksikkerheten for gå- og syklende oppleves av mange som utrygg. I sentrum er det i dag god tilgang på parkeringsplasser.

Det nye kollektivsystemet underbygger derfor:

- 1) Et helhetlig kollektivsystem som korresponderer med bydelene og regionale busslinjer.
- 2) Et godt reisealternativ til personbilen.
- 3) Forebygge svevestøv.
- 4) Redusere bilbruken i byen.
- 5) Folkehelse ved for eksempel at flere går til buss.

Nordland fylkeskommune har i utarbeidelsen av planen gitt rammebetingelser å forholde seg til. Blant annet er dagens produksjonsramme (km) mer eller mindre gitt.

Midlertidig løsning

I nytt forslag til løsning legges det opp til å redusere antall linjer til tre gjennomgående pendlerlinjer med fokus på jobb- og skolereiser, - kalt «bylinjer». Foreslåtte løsning for disse tre linjene iverksettes etter at Hålogalandsbrua åpner, sommeren 2018, og vil dermed starte opp uavhengig av gjennomføring

av Narviktunnelen og tiltak i Kongens gate som en del av detaljreguleringen. Den midlertidige løsningen vil være sammenfallende med den permanente.

Bylinjer

De tre bylinjene er:

- **Blå** linje mellom Håkvik og Teknologibyen.
- **Grønn** linje mellom Bjerkvik og Fagernes.
- **Rød** linje som ivaretar tverrforbindelsen i sentrum.

Når det gjelder regionlinjene vil disse benytte dagens holdeplasser ved bussterminalen ved Amfi kjøpesenter til «ny» Kongens gate er ferdigstilt.

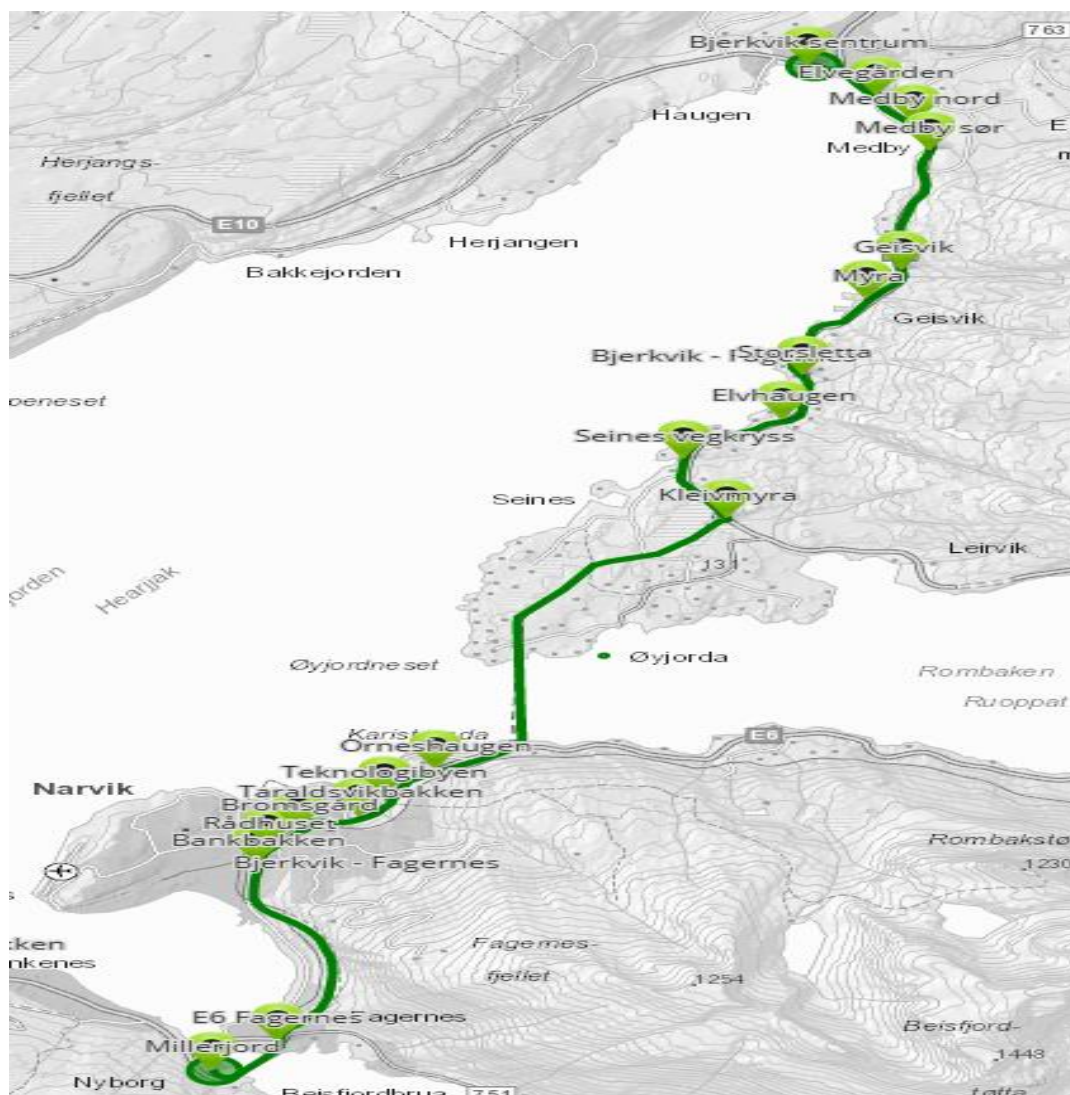
Blå linje: Håkvik - Teknologibyen



Denne linjen vil være linjen med tettest frekvens. Linjen dekker de mest befolkningstette bydelene. Linjen starter ved holdeplass E6 i Håkvik og kjører lokalt gjennom Ankenes, videre gjennom sentrum og terminerer i Teknologibyen.

Linjentraseen innebærer at bydelene Håkvik og Ankenes får et attraktivt kollektivtilbud med høy frekvens. Terminering i Teknologibyen sikrer tilgang til arbeidsplassene nord for byen. Linjens termineringspunkt er strategisk valgt, da den vil få nytt endepunkt ved «nye» Narvik sykehus når dette står ferdig. Det legges opp til 30 minutters frekvens over store deler av døgnet. Det vil også bli vurdert om det i rushperioder skal etableres 15. minutters frekvens.

Grønn linje: Bjerkvik - Fagernes

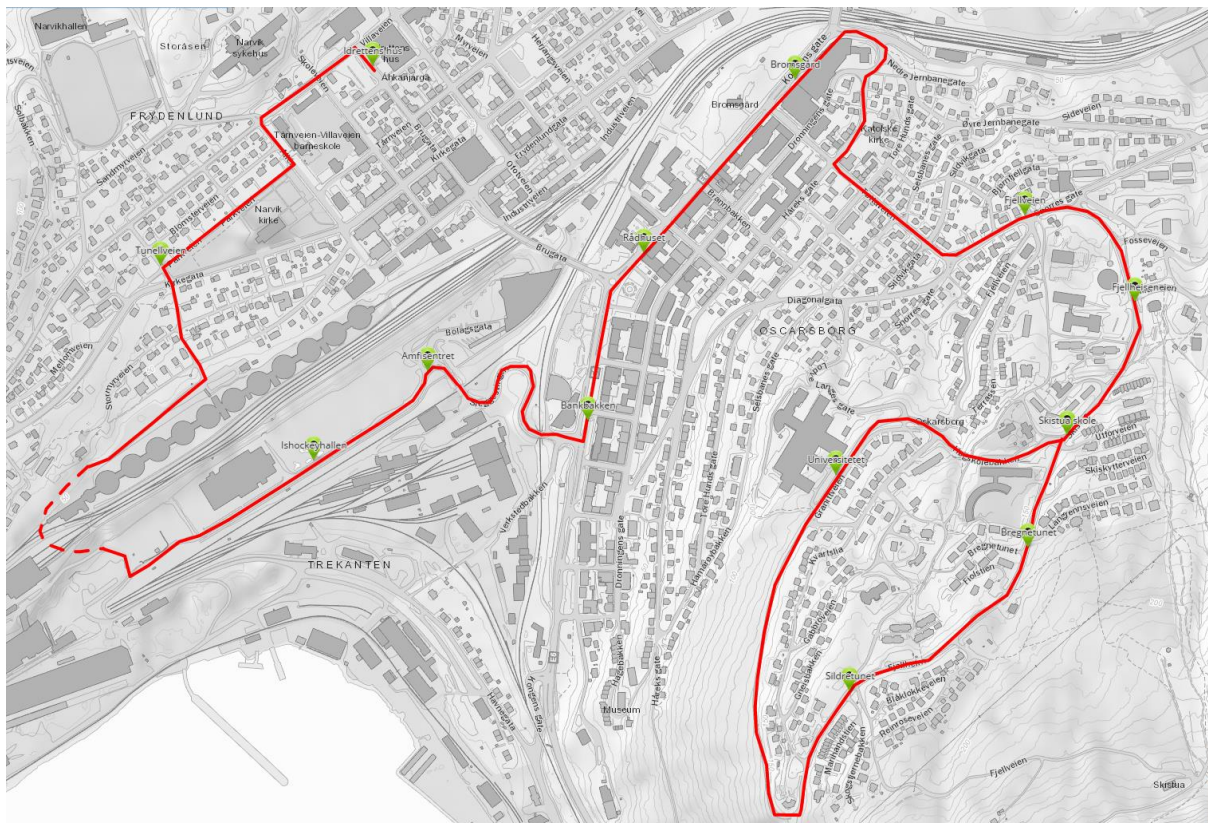


Det opprettes egen linje mellom Bjerkvik og Fagernes da kjøretiden etter at Hålogalandsbrua er ferdigstilt medfører at Bjerkvik ligger innenfor en 20 minutters rekkevidde fra sentrum med buss. Kort kjøretid og høy bomavgift gjør at dette bør kunne bli en attraktiv busslinje både for arbeids – og skolereiser noe som bør generere en økning i antall reisende, hvilket betyr at busstilbudet bør tilrettelegges for dagpendling.

Linjen starter i Bjerkvik kjører via sentrum og terminerer på Fagernes. Grunnen til at Millerjord er valgt som termineringssted er at en da oppnår å gi et tilbud til arbeidsplassene i dette området av byen. I utgangspunktet vil det være ideelt å kunne etablere fast timesfrekvens over døgnet. Dette er trolig ikke mulig å få til og det legges derfor opp til et godt tilbud i forbindelse med arbeids – og skolereiser,

med et redusert tilbud utenom disse periodene. Regionbusser til og fra Bjerkvik vil supplere tilbudet på strekningen.

Rød linje: Idrettens hus – UiT, Narvik



Linjen skal sikre tverrforbindelsen mellom bydelen i Narvik sentrum. Den dekker viktige målpunkt som Narvik sykehus, skoler på Frydenlund samt Universitetet på østsiden av byen. Linjen har en viktig funksjon da den vil gi et tilbud til reisende som skal til de delene av byen som ikke dekkes av de øvrige linjene. I forslaget er denne foreslått terminert ved Idrettens Hus. Det vil være en mulighet til å forlenge denne til Vassvik under forutsetning av at det blir gjennomført byfortetting som gir flere innbyggere og at det legges til rette for at bussen kan snu. Rød linje korresponderer med blå og grønn linje i sentrum for forbindelse til Universitetet.

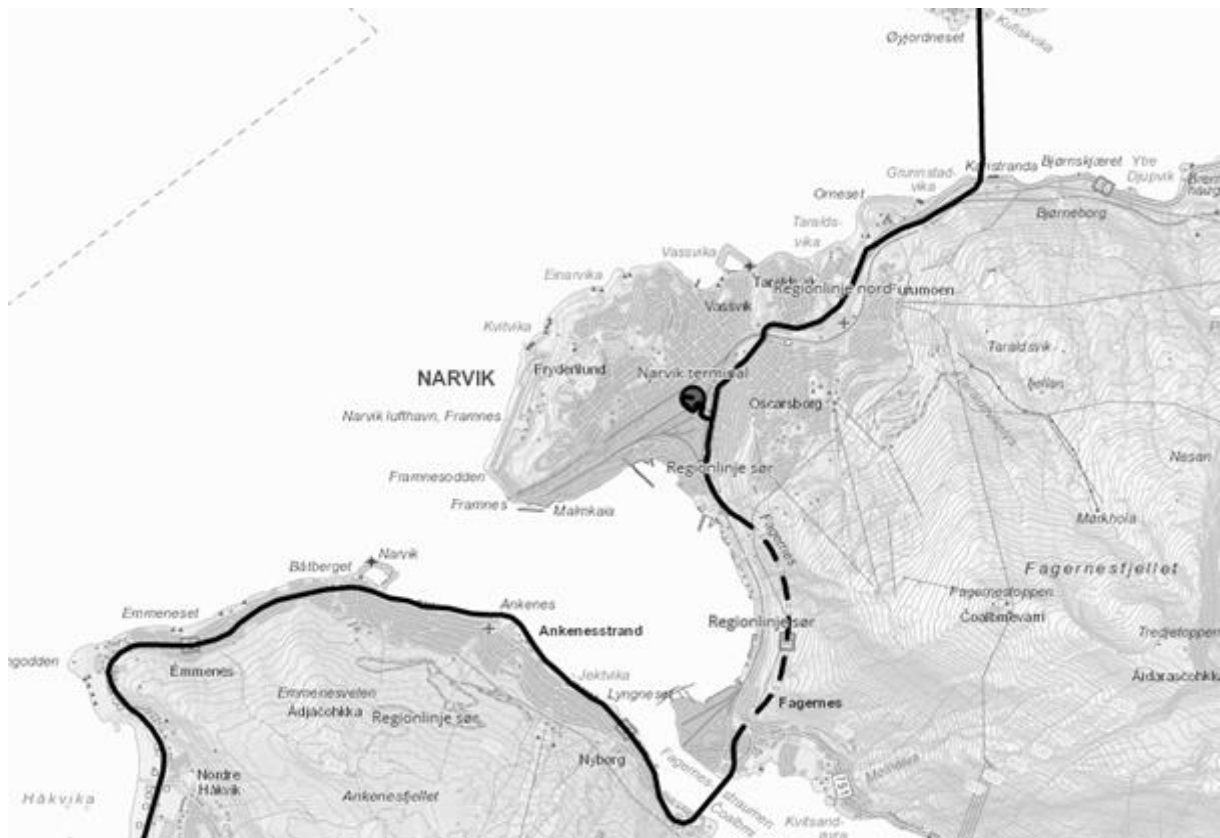
Regionlinjer

Når det gjelder regionlinjene blir disse lite berørt av nytt linjeopplegg. Termineringssted vil som i dag være bussterminalen ved Amfi kjøpesenter. Regionlinjene betjener ikke Ankenesveien, og kjører E6 gjennom Fagernestunnelen.

I denne sammenheng er regionlinjer de linjene som ikke inngår som bylinjer. Typisk vil dette være buss til/fra Bodø, Ballangen, Tromsø og Lofoten.

Når «nye» Narvik sykehus er ferdig på Furumoen, vil det være naturlig at regionlinjene har sin endeholdeplass ved Narvik sykehus, dette vil bli sett nærmere på i den videre planlegging.

Når «ny» Kongens gate står ferdig, og nytt sykehus er på plass vil dette være et naturlig reisemål for reisende med regionbussene, og dette vil bli tatt hensyn til når dette blir aktuelt.



Øvrige linjer:

Beisfjord: Rutetilbudet er i dag delt, noen av turene kjøres Narvik – Beisfjord og noen Narvik – Kvitsandøra. Aksen Narvik – Beisfjord har i dag et godt tilbud. Det vurderes å redusere dette noe knyttet til avganger på formiddag og kveld.

Ballangen: Dagens tilbud videreføres

Skjomen: Dagens tilbud utover skoleskyssen vurderes redusert, da bussen er svært lite benyttet.

Frekvens

Frekvens er et viktig parameter i den samlede opplevelsen av et kollektivsystems servicenivå. Frekvens veier også tungt for å øke attraktiviteten for hvilket reisemiddel folk velger, fordi man ønsker å reise «dit man skal, når man skal».

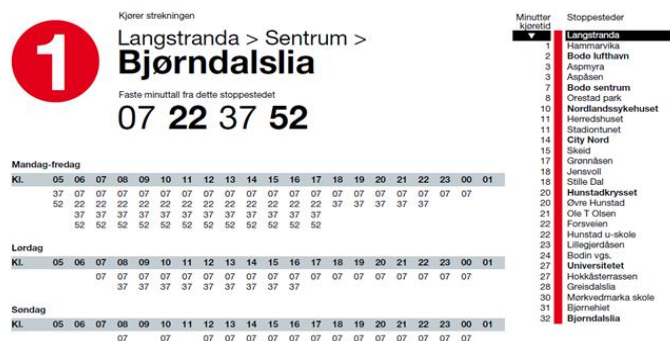
Å tilby høy frekvens på alle linjer hele dagen legger imidlertid de økonomiske rammebetingelser begrensninger for. Størst høyfrekvens vil derfor bli i forbindelse med skole- og arbeidsreiser, med redusert frekvens ellers i døgnet.

For å få best mulig ressursutnyttelse av innsatsfaktorene, kilometer og busser, er god planlegging viktig.

Informasjon

Holdeplassoppslag

Når det nå etableres faste passeringstider medfører dette en stor forbedring av ruteinformasjonen i forhold til i dag. I nytt opplegg vil holdeplassoppslaget informere de reisende om aktuell passeringstid på aktuelt holdeplass.



Bildet viser holdeplassoppslag etter Bodømodellen.

Skilt

Nordland fylkeskommunen vil gi holdeplassene en ensartet fremtoning med tydelig skilting der de gjeldende rutetider fremgår tydelig og er lesbare for alle. Det vil bli gjort en oppryddingsjobb med navnssetting av holdeplassene. Holdeplassnavnet skal være entydig og knyttet til stoppet sitt geografiske plassering. Tekniske betegnelser eller navn knyttet til virksomheter i nærheten er ikke ønskelige.

Etterfølgende eksempler er hentet fra Bodø:



Stopp og linjer mer synlig for alle

Gjenkjennelse på tvers av informasjonsbærere

En slik organisering av informasjon parallelt med etablering av nytt linjenett og forbedret frekvens kan være med på senke terskelen for å benytte buss som reisemiddel.

Sanntid

Sanntid er avgangstider som oppdateres live. Her kan man sjekke om bussen er i rute. Nordland fylkeskommune har innarbeidet forslag om at dette vil bli etablert i Narvik.

Sanntidssystemet gir prognoser for avgang basert på bussens posisjon for når bussen skal gå fra stoppestedet, supplert med oppdatert avviksinformasjon hvis/når dette foreligger.

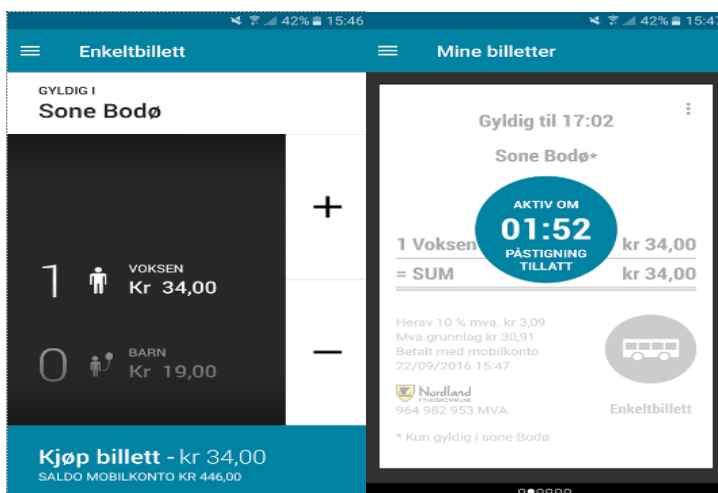
Sanntidsinformasjon reduserer på den måten ulempene ved forsinkelser. Kundene vil kunne få informasjonen via mobil, i reiseplanleggeren på 177nordland.no og skjermer på utvalgte busstopp.

Det skal være brukervennlig, lett tilgjengelig og enkelt å oppfatte både før og under reisen.

Billett Nordland

Nordland fylkeskommune lanserte i oktober 2016 betaling med app – Billett Nordland. Betaling via mobilapp er noe de reisende foretrekker, og denne tar i stor grad over for tradisjonelle betalingsmåter. Innføring av denne type betalingsmidler øker også sikkerheten for sjåførene, da kontantbeholdningen til disse reduseres.

Ved oppstart av nytt anbud forventes det at Billett Nordland vil bli innført også på bylinjene i Narvik. Det vil også bli etablert mulighet for betaling med mobiltelefon.



Bildet viser utskrift av billett Nordland appen.

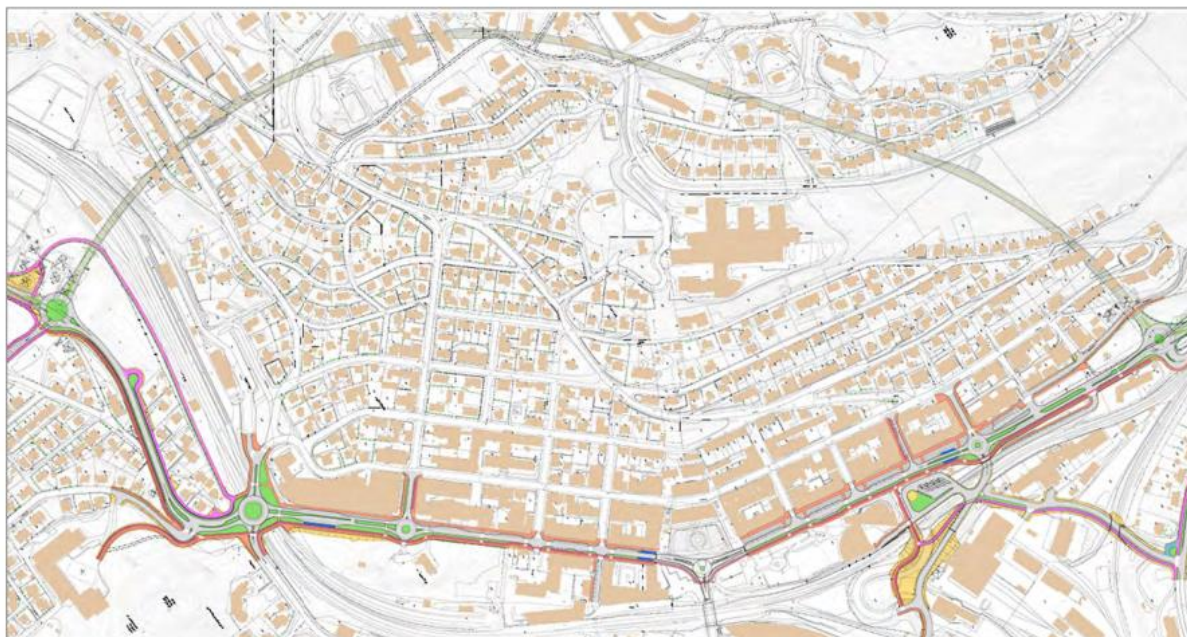
Ovennevnte tiltak vil bidra til stor forenkling av nytt kollektivsystem og dermed øke attraktiviteten for å benytte buss som reisemiddel i stedet for personbil.

Knutepunkter ved Bypakke Narvik/Fremtidig løsning

På sikt ved en finansiering av narviktunnelen legges det opp til en ny utvikling av Kongens gate. I en fremtidig utvikling av sentrum er det lagt opp til at alle ruter krysses i Kongens gate. Det er lagt opp til nye holdeplasser. Det skal også etableres ny bussterminal, da dagens terminal ved Amfi kjøpesenter ligger utenfor kollektivpendlene og kontakten mellom regional og lokale ruter er derfor ikke optimal. Ny terminal skal etableres sør for Scandic hotell. Dette vil være en sentralisert bussterminal med god

forbindelse til Narvik Torg og med kontakt med lokalbusstrafikken. Bussterminalen er forbundet med lokalbusstrafikken som har kantstopp for lokalbusser i begge retninger ved Kongens gate 22.

Det planlegges videre fire holdeplasser på strekningen mellom Breibakken og Teknologiparken. Holdeplassene blir liggende ved Teknologiparken, Storsenteret, Stein Rokkans plass og rundkjøringen i Breibakken. Holdeplassene på Stein Rokkans plass og rundkjøringen ved Breibakken utformes som kantstopp med tilhørende venteareal og leskur på begge sider av vegen. Holdeplassen ved Storsenteret utformes som dobbel busslomme for å kunne betjene flybusser og busser med elever som skal til Parken ungdomsskole. Det etableres venteareal og leskur på begge sider av vegen. Holdeplassen ved Teknologiparken utformes som busslomme. Det etableres venteareal og leskur på begge sider av vegen.



Skissen over er hentet fra detaljreguleringsplan for Narviktunnelen og Kongens gate.

Skoleskyss

Innenfor fylkeskommunens ansvarsområdet inngår også skoleskyss. Denne oppgaven er pålagt ved lov. Kommunene bestiller skoleskyss og fylkeskommunen utfører.

Generelt er det avstanden mellom hjem og skole som definerer hvem som har krav på skyss. For elever i første klasse er skyssgrensen to kilometer, for elever i andre til tiende klasse er grensen fire kilometer. Det samme gjelder for videregående elever.

Det presiseres at for de elevene som etter lov har krav på skoleskyss, og som ikke kan benytte nytt driftsopplegg, vil det bli etablert skoleskyss i henhold til skoleskyssreglementet.

Holdningsendrende tiltak

Et effektivt kollektivtilbud er en forutsetning for å oppnå høy markedsandel. Det vil også være viktig å sette inn holdningsmodifiserende virkemidler.

Regulering av prissetting og antall parkeringsplasser er et slikt virkemiddel. Litteraturen peker entydig på at en restriktiv parkeringsregulering har ønskelige effekter på kollektivbruken og byutviklingen generelt. Nedenstående sitat stammer fra TØI rapport 615/2002:

«En begrensning av antall parkeringsplasser som tillates i de ulike lokaliseringene kan påvirke utbygges og næringsdrivendes preferanse for hvor de vil etablere sin virksomhet. Derved kan kommunens parkeringspolitikk (normene) påvirke utbyggingsmønsteret. Maksimumsnormer kan bidra til at arealet som anvendes til parkering blir begrenset, til større tetthet i utbyggingen og til at steder med muligheter for god kollektivbetjening blir foretrukket. Slike steder er knutepunkter i rutenettet eller i og ved byens sentrum. En mer bevisst parkeringspolitikk kan med andre ord styrke mange kommuners ønske om fortetting og om å "bygge byen innover".»

Altså bør det ved nyetablering av store arbeidsplasser og/eller besøkstung virksomhet stilles restriktive krav til maksimalt antall parkeringsplasser som kan tillates for ansatte og besøkende. Dette gjelder også når det er tale om usentrale plasseringer.

Når det gjelder allerede etablerte parkeringsplasser er kommunens handlerom mindre. Kommunen har mulighet for å avgiftspålegge egne parkeringsplasser. Kommunen råder primært over parkeringsplasser i sentrum. På disse plassene er det allerede parkeringsavgift.

Når det gjelder private parkeringsplasser opparbeidet utenfor sentrum, har ikke kommunen hjemmel til å pålegge eiere å oppkreve parkeringsavgift.

Tiltaks- og handlingsplan

Nedenfor følger en gjennomgang av tiltak som skal gjennomføres i forbindelse med overgangen til nytt bybussnett. Det gjøres oppmerksom på at tiltakene er avhengig av finansering fra Statens vegvesen og Nordland fylkeskommune.

Nordland fylkeskommune vil:

- finansiere nye busser og oppgradere rutetilbudet
- finansiere innkjøp av nødvendig skiltmateriell og etablering av sanntid og implementering av Billett Nordland
- finansiere skiltinnkjøp, mens vegeier monterer og setter opp skiltutstyret.
- tiltak som må på plass for at et nytt driftsopplegg skal kunne iverksettes er snuplasser for bussene og holdeplassløsninger, se tabell 2. Tiltak som etableres i forbindelse med etablering av «ny» Kongens gate vil komme i egen gjennomføringsplan.

Tabell 2

Emne	Linje	Sted	Tiltak	År	Kostnad	Ansvarlig/prioritet	Kommentar
Knutepunkt	Grønn linje	Bjerkvik	Knutepunkt	2016-2018	*	SVV i samarbeid med NK	Sees i sammenheng med kommende detaljregulering av kollektivknutepunkt, Bjerkvik, jf. Bystyres vedtak 052/15
Snuplass	Grønn linje	Fagernes	Sikre snumulighet	2017-2018	*	NK	
Snuplass	Grønn linje	Teknologi byen	Sikre snumulighet	2017-2018	*	NK	Midlertidig løsning
Holdeplass	Alle linjer	Kongens gt. 22	Etablere holdeplass	2017-2018	*	NK og SVV	Innebærer reduksjon av parkeringsplasser. Midlertidig løsning.
Snuplass	Rød linje	Vassvik	Ny snuplass		*	NK	Vurderes kun ved forlengelse av linje
Holdeplass	Bylinjer	Kongens gt. v/Folkets hus / Gyda	Vurdere utvidelse av holdeplass	2017 – 2018	*	SVV og NK	

- Finansering fremkommer først når tiltaket er på detaljnivå.

Narvik kommune er ansvarlig for

- Etablering av holdeplasser langs det kommunale vegnettet.