

# Plan for utvikling av busstilbodet i Ålesund byområde fram mot 2030



## Innhold

1.	Bakgrunn og formål .....	1
1.1.	Utdrag av sak til samferdselsutvalet november 2020 .....	1
1.2.	Ålesund bystyre, sak 149/18 .....	1
1.3.	Utviklingsprosjektet.....	1
2.	Dagens situasjon (marknadsanalyse) .....	2
2.1.	Befolking og sysselsetting.....	2
2.2.	Reisestraumar.....	3
2.3.	Reisevanar .....	4
3.	Dagens kollektivtilbod .....	4
3.1.	Fakta .....	4
3.2.	Passasjertal (linjeprofil, flatedekning) .....	6
3.3.	Flatedekning med dagens tilbod og haldeplassavstand .....	7
3.4.	Konkurranseforhold kollektivtrafikk – bil .....	7
3.5.	Køyretid .....	9
4.	Ruteplantiltak .....	10
4.1.	Prinsipp for tilbodsutforming .....	10
4.2.	Tiltak og effekt.....	10
4.3.	Stamlinjer .....	11
4.4.	Lokallinjer .....	13
4.5.	Tilbod til dei som bur langt frå haldeplass/ikkje har tilbod om ordinær rutebuss .....	16
5.	Kommunikasjonstiltak .....	16
5.1.	Kundane verdset enkelheit.....	16
5.2.	Segmentering av tilboden .....	16
5.3.	Linjekart.....	17
5.4.	Haldeplassoppslag og digital kundeinformasjon .....	18
5.5.	Skilting .....	19
5.6.	Prinsipp for god informasjon og design.....	20
5.7.	Framdrift – kommunikasjonstiltak .....	21
6.	Infrastrukturtiltak .....	21
6.1.	Bakgrunn og tiltaka.....	21
6.2.	Gjennomgang av dei viktigaste tiltaka.....	23
7.	Andre faktorar som påverkar utviklingsplanen .....	25
7.1.	Kommuneplanen .....	25
7.2.	Parkeringsstrategi.....	25
7.3.	PAKT .....	26
7.4.	Bypakke Ålesund .....	26

7.5.	Korona .....	26
8.	Gjennomføringsplan.....	27
9.	Samandrag.....	27
9.1.	Rutetilbudet.....	28
9.2.	Kommunikasjonstiltak .....	30
9.3.	Infrastrukturtiltak .....	30
9.4.	Forhold som påverkar utviklingsplanen for kollektivtilbodet i Ålesund .....	30
9.5.	Gjennomføringsplan .....	31

## 1. Bakgrunn og formål

### 1.1. Utdrag av sak til samferdselsutvalet november 2020

*«Prosjektet med utviklingsplan for kollektivtransport i Ålesund er ein god arena for å jobbe med å fremje kollektivtransporten i eit tre-parts samarbeid. Ein sentral del av bypakke Ålesund er å jobbe for å auke delen av innbyggjarane som reiser med kollektivtransport. Arbeidet i utviklingsplanen bidrar til at vi får oversikt over kva tiltak som vil gi best effekt for kollektivtransporten, samstundes som vi får gjennomført enklare tiltak på kort sikt. Arbeidet auke moglegheita til å få måloppnåing for bypakka, og måloppnåing for kommunen og fylkeskommunen. Driftsbudsjettet for kollektivtrafikken i Ålesund er auka over fleire år, for til saman 17,8 millionar kroner i gradvis opptrapping årleg frå 2014, for å gjere tilbodet meir attraktivt. I saka om rutereduksjon for buss (sak SA-8/20) blei tilbodet i Ålesund i stor grad skjerma. Vi har fått ei auke i tal passasjerar før Koronasituasjonen på rundt 2 og 3 prosent dei siste åra (utanom skoleskyss), men dette er ikkje i tråd med målsettinga. Vi er avhengige av andre tiltak, som t.d. parkeringsrestriksjonar (dyrare parkering og/eller redusert tal på parkeringsplassar) og tiltak som gir kollektivtrafikken auka framkome for å auke delen av innbyggjarane som reiser kollektivt.*

*Saman med Ålesund kommune er Møre og Romsdal fylkeskommune deltakar i eit nettverk saman med Bodø, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen samt tilhøyrande fylkeskommunar for å jobbe for å kome med i neste nasjonal transportplan (NTP). Målet er forpliktande avtaler mellom stat, fylke og kommune for å kunne finansiere grøn omstilling i regionbyane i Norge.»*

*Arbeidet med å lage ei utviklingsplan for kollektivtransport i Ålesund er gjennomført som eit samarbeidsprosjekt mellom Ålesund kommune, Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune.»*

### 1.2. Ålesund bystyre, sak 149/18

*«Bystyret slutter seg til at konseptet «prioritert buss» legges til grunn for det videre arbeidet med kollektivsatsing i Ålesund. Bystyret ber om at det utarbeides en utviklingsplan for kollektivtrafikken i Ålesund, med utgangspunkt i anbefalingene i COWI-rapporten. Utviklingsplanen skal både inneholde konkrete tiltak som kan realiseres på kort sikt, og langsiktige endringer som vil bidra til å nå målet om 15 prosent kollektivandel og til å komme i posisjon for statlige belønningsmidler/byvekstmiddler.»*

### 1.3. Utviklingsprosjektet

Prosjektet *Utviklingsplan kollektivtransport Ålesund* omhandlar bybuss-tilbodet i Ålesund, avgrensa til Magerholm, Fremmerholen og Olsvika i aust og Hessa i vest. Dei ulike tiltaka for kollektivtrafikken i desse områda vil òg få stor effekt for reisande til og frå områda utanfor, ikkje minst gjeld dette tilhøva rundt terminalane og stoppestadane ved sjukehuset og Campus.

Kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen har flere mål for kollektivtrafikken. Måla kan oppsummerast slik, og det er desse som er lagt til grunn for arbeidet med denne utviklingsplanen:

- Høgare kollektivandel
- Kortare framføringstid for kollektivtrafikken
- Kortare reisetid kollektiv samanlikna med bil, jamfør med situasjonen i dag

I arbeidet har prosjektet sett nærmere på blant anna

- konsept for prioritert buss, inkludert terminal- og haldeplassstandard, og plan for marknadsføring

- infrastrukturtiltak
- tiltak i samanheng, for eksempel tiltak for framkome kollektiv, parkering, drift kollektiv

Denne rapporten er sluttleveransen for prosjektet. Rapporten inneheld ein gjennomføringsplan for tiltak i prioritert rekkefølge.

Planen skal ligge til grunn for gjennomføring av infrastrukturtiltak, marknadstiltak og driftstiltak.

Planen skal også ligge til grunn for bypakke Ålesund, arealutvikling i byområdet og oppfølging av PAKT (Plan for areal, klima og transport i kommunane Ålesund, Giske og Sula). Det er også viktig at kommunen sin parkeringsstrategi blir sett opp mot denne planen.

Tilskotsordninga for regionbyane (ny ordning frå 2022) vil vere med å gje større økonomisk handlekraft til gjennomføring av tiltak ut over de som er avsett i bypakkene.

Andre viktige prosessar og strategiar som påverkar eller bli påverka av denne planen er fylkeskommunen sin årlege ruteendringsprosess og fylkesstrategien for samferdsel.

Prosjektet bygger på COWI-rapporten frå 2018

COWI-rapporten «Framtidige kollektivkonsept i Ålesund» frå 2018 er grunnlaget som la til rette for vedtak om å utvikle kollektivtilbodet i Ålesund etter konseptet *prioritert buss*. Rapporten beskrev ei rekke ulike tiltak som kan bidra til å auke bussen sin konkurranseskraft.

Ålesund var i COWI-rapporten avgrensa til tidlegare Ålesund kommune, men rapporten inneheld også anbefalingar til korleis kollektivtilbodet utanfor bybussområdet må utvidast for å nå oppsette mål for kollektivandel i Ålesund by.

[Prosjektmidlar fra Klimasats](#)

Prosjektet har søkt Miljødirektoratet og fått midlar frå klimasats til arbeidet.

Midla er nytta til å leiga inn konsulentselskapet Strategisk Ruteplan AS. Dei har særleg gjennomgått driftstilbodet i Ålesund og sett på samanhengen mellom infrastrukturtiltak og endra driftstilbod. Vidare har dei greidd ut marknadsføring- og kommunikasjonstiltak som vil vera viktig for å nå dei overordna måla for kollektivtiltak i Ålesund.

Rambøll har vore engasjert for å sjå på nokre infrastrukturtiltak.

## 2. Dagens situasjon (marknadsanalyse)

### 2.1. Befolking og sysselsetting

Ålesund er den største byen i Møre og Romsdal, og blir rekna som den niande største tettstaden i landet (SSB 2020). Byen har bak seg ein sterk vekst i folketal. Prognosane framover er meir moderate, men det er likevel venta sterkare vekst enn landsgjennomsnittet. Ålesund kommune har 67.000 innbyggjarar. Reknar ein med kommunane Sula og Giske er det total 85.000 innbyggjarar i regionen.

Kommunen er senter for utdanning med servicefunksjonar og handel i regionen.

Ålesund by ligg som eit karakteristisk tett byband som i prinsippet er ideelt for kollektivtrafikk. Det er fire viktige knutepunkt med sentrum og Moa på kvar sin ende av korridoren og som inneheld eit bredd tilbod av servicefunksjonar og handel i tillegg til høg befolkningstetthet.

Sentrum er eit viktig knutepunkt for buss frå vest (Hessa) og nord (Giske) samt båt frå blant anna Sula, Hareid og Giske samt øyane nordover. Moa terminal er korridorens austlege ende og eit viktig punkt for reisestraumane frå aust, nord og sør. I tillegg utgjer Campus og sjukehuset viktige målpunkt undervegs i korridoren som store arbeids- og studiestader samt servicereisemål.

Analysar av bustad- og arbeidsplasstettleik er ein god måte å vurdere transportbehovet på, då dette er direkte styrande for talet potensielle passasjerar i omlandet til ein haldeplass. Figurane nedanfor understøttar konklusjonen om bandbyen og viser at det er høgast befolkningstettleik frå Moa og inn mot sentrum. Figurane viser og ganske høg befolkningstetthet i eit band frå Moa mot sør i korridoren Blindheim – Flisnes. Tilsvarande er tettleiken ganske høg rett aust for Moa i Spjelkavika/Fremmerholen.



## 2.2. Reisestraumar

For å beskrive reisestraumar er regional transportmodell (RTM) brukt. RTM er kalibrert mot trafikktellepunkt og det er forventa at tala er relativ pålitelege på eit overordna nivå, medan usikkerheita er større på detaljert nivå.

Frå transportmodellane er det henta ut ein prognose som viser år 2022 for bil- og kollektivreiser i området. Det er henta inn data for Ålesund kommune, Sula kommune og Giske kommune.

Prognosene viser reisestraumane innanfor og mellom desse kommunane. I tillegg seier tala noko om kor mange som dagleg pendlar til og frå desse kommunane frå resten av fylket.

Resultatet viser at det er 225.822 reisande med bil og kollektiv kvar dag i dei tre kommunane.

Oversikt over reisestraumane:

- Innanfor gamle Ålesund kommune er det 129.619 reiser dagleg
- Mellom Sula kommune og gamle Ålesund kommune er det 16.425 reiser dagleg.
- Innanfor Sula kommune er det 11.609 reiser dagleg.
- Mellom Giske kommune og gamle Ålesund kommune er det 15.097 reiser dagleg.
- Innanfor Giske kommune er det 11.363 reiser dagleg.
- Reiser mellom «gamle Haram, Ørskog, Skodje kommune» og «gamle Ålesund kommune» utgjer 8.792 reiser dagleg.
- Innanfor «gamle Haram, Ørskog, Skodje kommune» er det 26.952 reiser dagleg.

## 2.3. Reisevanar

Reisevaneundersøkinga (RVU) for Ålesundregionen gir eit godt innsyn i korleis folk reiser i Ålesund. Reisevaneundersøkinga er frå 2014, med supplerande undersøking frå 2016 . Ålesundregionen omfatta gamle Ålesund kommune, gamle Haram og Skodje kommune, samt kommunane Sula og Giske.

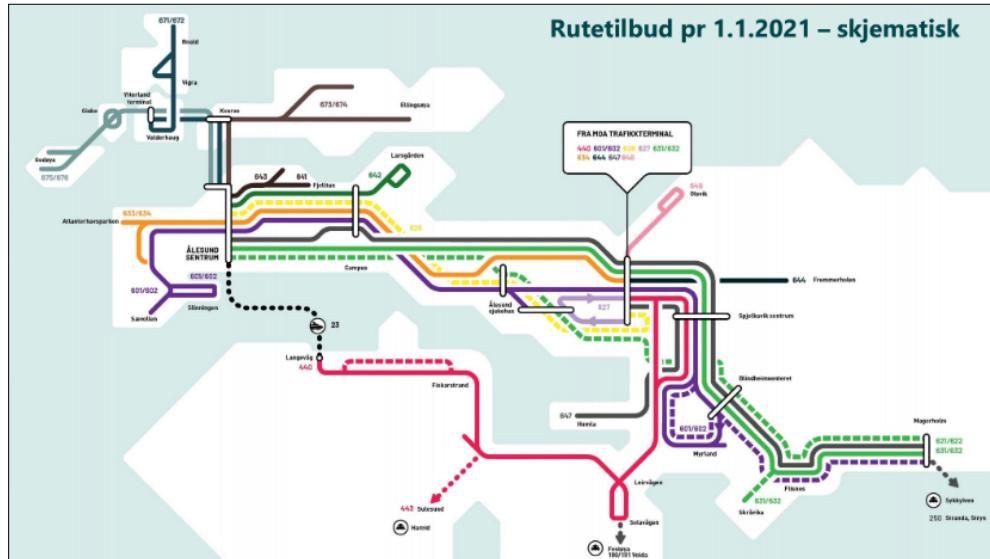
Kort oppsummering viser RVU for Ålesundsregionen følgande:

- Dagleg blir det utført 3,5 reiser i gjennomsnitt per person.
- 6 % av reisene blir gjort med kollektivtransport. Av desse er 69 % buss og 11 % båt. Dei resterande 20 % av kollektivreisande reiser i hovudsak med fly- eller drosje.
- Det er mange som kører privatbil. Bilførarandelen av alle reiser er 62 prosent.
- Kollektivdelen er lav, 6 prosent inkludert buss, båt, fly og drosje). Delen som tar buss er 4,1 prosent av alle reisande.
- Kollektivdelen er høgast for reiser til arbeid og skole, og det er flest kollektivreisande bland dei unge mellom 13 – 24 år. Dette speglar fordelinga av reiseformål, kor ein ser at kollektivdelen skole/utdanning er høg.
- Dei som ikkje reiser kollektivt, oppgjer som hovudgrunn at det er enklare med bil og at kollektivtrafikk tar for lang tid.
- Utfordringa handlar i første rekke om at langt fleire kundar må ta kollektivtrafikken i bruk, og at kollektivtrafikken må vere eit naturleg førstevall i fleire samanhengar.

## 3. Dagens kollektivtilbod

### 3.1. Fakta

Rutetilboden i Ålesund by er ein del av rutepakke<sup>1</sup> 1 som også inkluderer Sula og Giske kommunar. Ruteopplegget i dei nye delane av Ålesund kommune er ein del av rutepakke 4 og vert ikkje omtala i dette kapittelet.

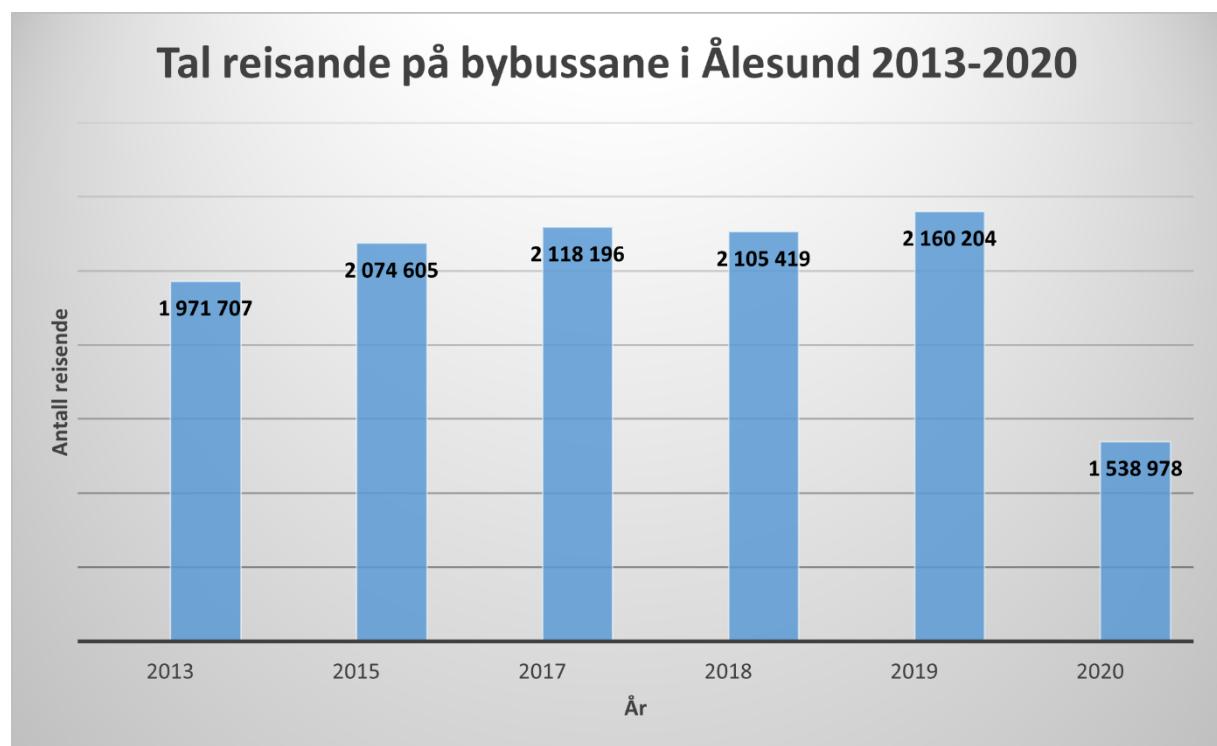


<sup>1</sup> Møre og Romsdal fylkeskommune omtaler anbodspakkene for kollektivtransport som Rutepakker, nummerert frå 1 til 8. Rutetilboden i tidligare Haram, Skodje og Ørskog kommunar er delar av rutepakke 8.

#### Nøkkelinformasjon om dagens busstilbodet i Ålesund:

- Rushtidsperioden blei utvida i 2021 og er no frå 07.00-09.00 og 13.30-17.30.
- 10-minuttsfrekvens på ekspressbussen Flisnes-Moa – Lerstad- sentrum i rushperioden.
- 10-minuttsfrekvens mellom Moa og sentrum via Borgundvegen.
- 20-minuttsfrekvens Myrland – Moa i rushperioden.
- Busstilbod over Lerstadbakken (via Gåseide) kvar time.
- 3 leddbussar Moa – sentrum.
- 10 elektriske bussar som hovudsak køyrer linje 601 og 602 mellom Hessa, Sentrum, Moa.

Utviklingstrekk i kollektivtrafikken for perioden 2013-2019:



Linje 601/602 Hessa - Magerholm via Borgundvegen er stamlinja i bybusstilbodet i Ålesund og står for over 68 % av dei reisande på bybuss i 2019.

Utviklinga på denne linja er ein viktig indikator på utviklinga i Ålesund, og linja hadde ein vekst på over 12 % i perioden 2013-2019.

Nedgangen i 2020 er på grunn av pandemien som har hatt stor verknad på kollektivtrafikken.

### 3.2. Passasjertal (linjeprofil, flatedekning)

Linje	Strekning	Km	Avgangar	Påstigande	Påstigande per km	Påstigande per avgang
601	Hessa-Åse-Magerholm	42 655,5	1 910,0	74 751	1,75	39,1
602	Magerholm-Åse-Hessa	41 604,5	2 093,0	73 550	1,77	35,1
621	Ekspress Magerholm-Ålesund	814,2	21,0	447	0,55	21,3
622	Ekspress Ålesund-Magerholm	898,8	42,0	1 054	1,17	25,1
626	Moa-Furmyr-Ålesund	233,5	21,0	667	2,86	31,8
627	Moa-Furmyr-Moa	1 495,4	235,0	477	0,32	2,0
631	Ålesund-Lerstad- Magerholm	20 122,9	676,0	15 670	0,78	23,2
632	Magerholm-Lerstad-Ålesund	22 502,1	739,0	15 464	0,69	20,9
633	Akvarium-Ålesund- Lerstadbakken- Moa	6 982,2	746,0	8 259	1,18	11,1
634	Moa-Lerstadbakken-Ålesund- Akvarium	6 743,7	590,0	7 648	1,13	13,0
641	Fjelltun	2 000,9	303,0	2 087	1,04	6,9
642	Larsgården	5 278,3	486,0	8 878	1,68	18,3
643	Serviceruta	1 198,9	94,0	431	0,36	4,6
644	Fremmerholen	1 795,5	418,0	6 197	3,45	14,8
645	Brusdal/Glomset	2 530,8	367,0	1 872	0,74	5,1
646	Moa-Utvik-Skodje	1 976,0	126,0	1 090	0,55	8,7
647	Humla	2 385,0	272,0	1 033	0,43	3,8
648	Olsvika	1 976,5	376,0	1 240	0,63	3,3
673	Ålesund-Ellingsøy	8 072,4	561,0	3 907	0,48	7,0
674	Ellingsøy-Ålesund	7 544,4	503,0	4 584	0,61	9,1
691	Skuleruter Ålesund by	3 493,7	1 239,0	29 386	8,41	23,7
692	Skuleruter Ellingsøy	1 247,8	168,0	2 294	1,84	13,7

Tabellen over viser belegg på dei ulike linjene målt i påstigande per kilometer og per avgang for november 2019 (før pandemien). Vurderingar av tala er gjort av Strategisk Ruteplan AS som ein del av innspela til denne planen. Linjer merka sterkt grønt har gode trafikktal, medan sterkt raudt betyr svake tal. Strategisk Ruteplan vurderer at det er sterke trafikktal med over 35 påstigande passasjerar per avgang på bybussrute Magerholm-Hessa (via Åse) og at det er gode trafikktal på ekspressbussrutene Magerholm-Ålesund sentrum (via Lerstad) med 20-25 per avgang.

Når det gjeld påstigande per kilometer, kjem skulerutene i Ålesund og Fremmerholen opp med godt resultat. Denne analysen er eit godt verktøy til å gjere marknadstilpassa tiltak for auke av kollektivandelen.

### 3.3. Flatedekning med dagens tilbod og haldeplassavstand

Dagens rutetilbod gir eit tilbod til 98 % av innbyggjarar og tilsette ved arbeidsplassar i område. Føresetnaden som ligg til grunn, er at det er haldeplassar mindre enn 400 meter frå heimane/arbeidsplassane. Låg flatedekning er med andre ord ikkje årsak til at ikkje fleire som reiser kollektivt i Ålesund.

Linje 601/602 køyrer gjennom tunge bustads- og arbeidsplasskonsentrasjonar. Utgreiinga frå COWI viser at linja dekker 71 % av innbyggjarane og 77 % av arbeidsplassane i «gamle Ålesund kommune».

Det er ofte motsetnad mellom høg flatedekning og høg frekvens. Ved full flatedekning er det ein fare for at ressursane vert smurt for tynt utover til at tilbodet blir attraktivt.

### 3.4. Konkurranseforhold kollektivtrafikk – bil

For å samanlikna den reelle reisetida mellom dei som tar bil og kollektiv, har Strategisk Ruteplan i forbindelse med arbeidet med utviklingsplanen analysert konkurranseforholdet mellom kollektivtrafikken og bil. Det er tatt utgangspunkt i reiser til/frå sentrum og Moa frå ulike stader i Ålesund by. Dette er visst nærmere i dei to tabellane under.

Føresetnadane som ligg til grunn er:

- Reisetid med kollektivtrafikk er ikkje konkurransedyktig mot bil dersom ho overstig det dobbelte av reisetid på ei bilreise. Ein bussreise som inneber 1,5 gangar reisetida med bil (dør-til-dør), konkurrerer godt mot bil. Ein bussreise som inneber meir enn 2 gangar reisetida med bil, er ikkje konkurransedyktig.
- Reisetid dør-til-dør ved ei kollektivreise vil ofte medføre auka tidsbruk samanlikna med bil på grunn av gangtid til/frå haldeplass, ventetid og evt. byttetid og ventetid ved bytte.
- Reisetid for bil inkluderer også tidsbruk i forbindelse med parkering.
- Prinsippa som ligg til grunn for analysane nedanfor er:
  - Bilreise:
    - I sum 10 min til/frå parkering.
    - Reisetid er henta frå Google Maps.
  - Kollektivreise:
    - Summen av 8 min gangtid til/frå haldeplass, 3 min ventetid og «skjult ventetid» tilsvarende halvparten av frekvensen. (Dvs. 15 minutt viss linja går kvar halvtime.)
    - Reisetid er henta frå reiseplanleggaren Frammr.no.

	<b>Reisetid kollektiv (min)</b>	<b>Reisetid bil (min)</b>	<b>Faktor</b>
<b>Sævollen</b>	51	20	2,6
<b>Slinningsodden</b>	56	20	2,8
<b>Osane</b>	34	16	2,1
<b>Campus Ålesund</b>	28	17	1,6
<b>Ålesund sykehus</b>	41	21	2,0
<b>Lerstad, Rabbevågskiftet</b>	36	21	1,7
<b>Moa</b>	36	23	1,6
<b>Spjelkavik sentrum</b>	47	25	1,9
<b>Myrland snuplass</b>	76	29	2,6
<b>Flisnes</b>	55	29	1,9
<b>Magerholm feriekai</b>	66	34	1,9

Tabellen over viser konkurranseforholdet mellom buss og bil til Ålesund rutebilstasjon/St. Olavs Plass. Oversikta viser at kollektivtrafikken konkurrerer godt med bil fra Moa, Lerstad og Campus, medan reisetida fra Myrland og Hessa er for høg på buss. Det siste kjem bl.a. av reguleringstid for buss på Moa trafikkterminal og Osane. Den viktigaste årsaka til at buss ikke klarer å konkurrere med bil på reisetid er likevel trafikale utfordringar, for eksempel på Aspøya og særlig i området Apotekertorget – Hellebroa – Ålesund rutebilstasjon.

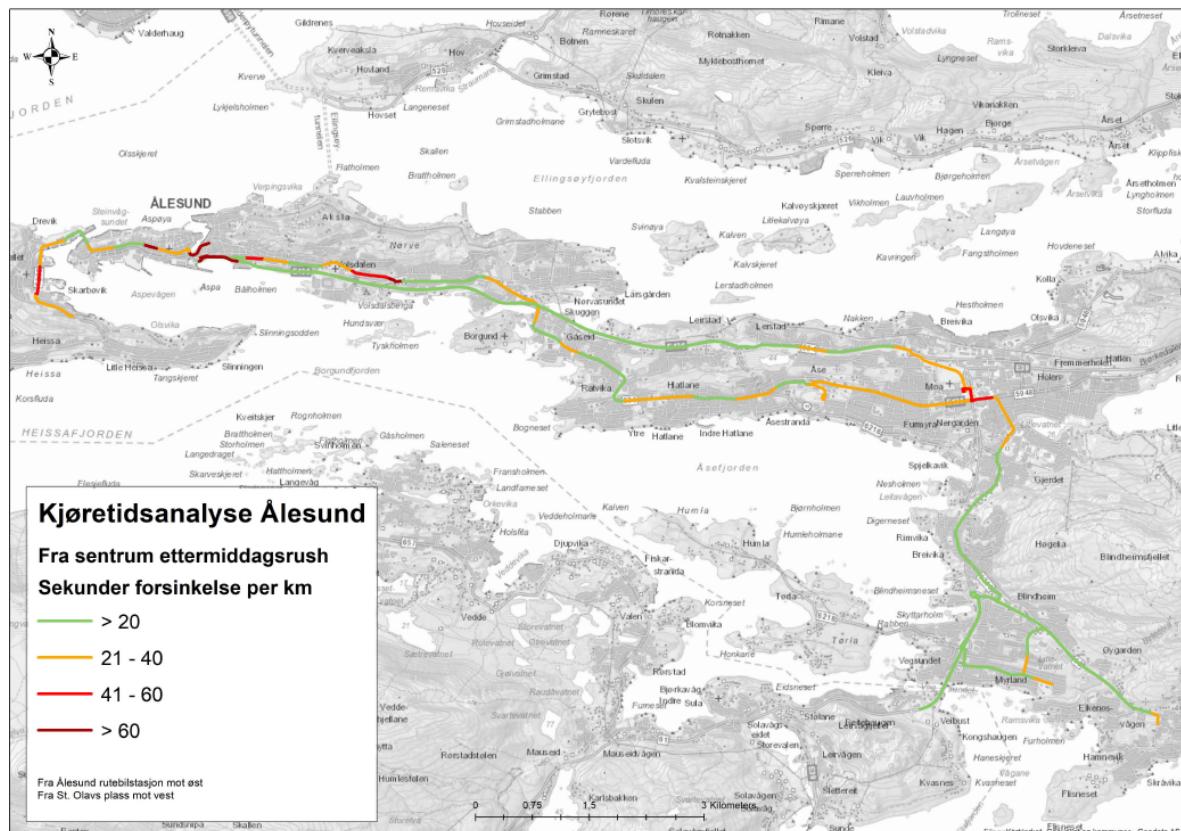
Tabellen under viser konkurranseforholdet mellom bil og buss til Moa trafikkterminal. Også her er det Hessa og Myrland som er svake for bussen sin del, medan sentrum og Campus konkurrerer relativt godt.

	<b>Reisetid kollektiv (min)</b>	<b>Reisetid bil (min)</b>	<b>Faktor</b>
<b>Sævollen</b>	71	32	2,2
<b>Slinningsodden</b>	76	32	2,4
<b>Osane</b>	54	28	1,9
<b>Campus Ålesund</b>	34	20	1,7
<b>Ålesund sykehus</b>	31	15	2,1
<b>Lerstad, Rabbevågskiftet</b>	24	12	2,0
<b>Ålesund sentrum</b>	36	22	1,6
<b>Spjelkavik sentrum</b>	27	13	2,1
<b>Myrland snuplass</b>	46	19	2,4
<b>Flisnes</b>	35	19	1,8
<b>Magerholm feriekai</b>	46	23	2,0

### 3.5. Køyretid

Sanntidsdata frå bussane gjer det mogleg å analysere kvar bussen blir forseinka. Dette er viktig kunnskap for å målrette tiltak for å få ned reisetida og prioritere infrastrukturtiltaka. Analysane av sanntidsdata er gjort på ein slik måte at ein enkelt kan gjenta utrekningane, og på den måten sjå om eit tiltak har hatt effekt på køyretida for bussen. Nedanfor er eit døme på eit slikt kart som viser køyretida frå sentrum om ettermiddagen. Alle karta som viser køyretida gjennom tre ulike tidspunkt av døgnet i begge retningar, ligg som vedlegg til rapporten.

Posisjonsdata frå GPS-sendaren i kvar enkelt buss er brukt for å analysere køyretida. Det er samla inn data for totalt ein månad. Data er ikkje sortert pr linje, men frå haldeplass til haldeplass for alle bybussane i Ålesund.



*Forklaring til kart: For å finne tidsbruk utan forseinking (nullpunkt) på kvar strekning, er 10 / (90)-persentilen bruk. Det vil seie at 10 % av dei registrerte tidene på strekningane er raskare og 90 % seinare. Dette er normal praksis for utrekning av køyretid i andre norske byar.*

*Kartfargene tar utgangspunkt i grad av forseinkinger ut frå median av alle køyretidene innanfor morgonrush og ettermiddagsrush. Det er laga eit kart for kvar retning og eit for morgen- og ettermiddagsrush.*

- Grøn farge viser 0 – 20 sekund forseinkingar per km
- Gul 20 – 40 sekund per km
- Rød 40 – 60 sekund per km
- Mørk rød Meir enn 60 sekund forseinking per km

## 4. Ruteplantiltak

### 4.1. Prinsipp for tilbodsutforming

Strategisk Ruteplan beskriv tre alternative prinsipp for busstilbodet i Ålesund.

1. Evolusjon, behalde og forenkle
2. Omprioritere dei minste marknadene, reindyrke
3. Prioritere der marknaden er størst

Alternativ 3 er det alternativet som er berekna å gi størst effekt i form av fleire reisande. Det inneber og mest endring av dagens kollektivtrafikk og nedprioriterer enkelte område med låg kollektivdel til fordel for dei større marknadene. Det gir noko lengre gangavstand for enkelte område, men auka frekvens og betre tilbod for dei fleste.

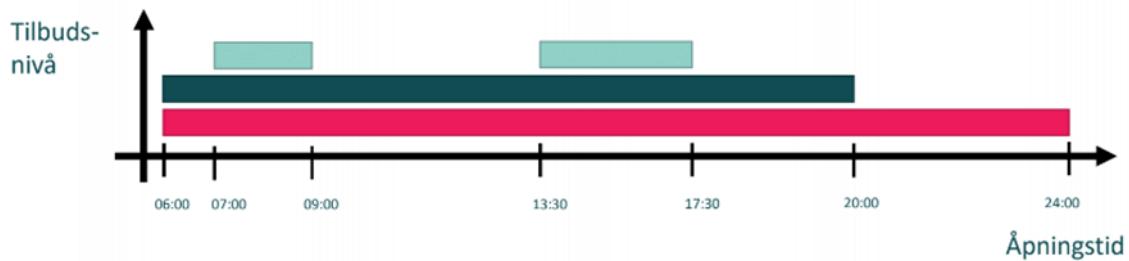
Nokon av linjeendringane krev infrastrukturtiltak for å kunne gjennomførast, medan delar av tiltaket kan gjennomførast på relativt kort sikt. Planen skil derfor mellom endringar som kan skje raskt, og endringar som krev ein lengre prosess før igangsetting innanfor perioden 2021- 2030.

I teksten og karta under tilrår vi endringar som er i grenseområdet mellom alternativ 2 og 3 frå Strategisk Ruteplan. Det inneber å reindyrke dei to store linjene mellom sentrum og Moa og videre mot Blindheim og Flisnes med hyppige avgangar. Det er og viktig at reisetida blir redusert for reisande som skal forbi Moa. Og ikkje minst er det viktig med eit godt tilbod til og frå Moa, det største bussknutepunktet i fylket.

### 4.2. Tiltak og effekt

Med fast køyretrase i begge retningar og ein frekvens på dei to stamlinjene bygd opp etter prinsippet som visast i figuren under, vil kundane få eit føreseileg tilbod gjennom dagen på dei to stamlinjene.

I figuren under ser korleis ein ser for seg tilboden fordelt over dagen frå 06.00 til 24.00. Rød strek (nedst) viser det faste tilboden – ideelt minst to avgangar i timen på stamlinjer. Mørk strek (i midten) viser korleis tilboden forsterkast frå morgonen til klokka 20.00, og dei to grøne linjene øvst viser korleis tilboden blir ytterlegare forsterka i høgtrafikkperiodar.



Høg frekvens mellom Moa og sentrum på stamlinjene bidrar til at dei reisande slepp å vente på korresponderande buss mellom Ålesund og Moa – det går alltid ein buss.

Moa trafikkterminal er saman med Ålesund rutebilstasjon dei viktigaste bytepunkta for kollektivreisande i Ålesund. For reisande som reiser med stamrutene forbi sentrum og Moa er det viktig at bussen må «vente på klokka» i knutepunktet, men kan fortsette etter et kort stopp for av- og påstiging.

For å legge til rette for ytterlegare redusert reisetid på Moa er det ønskeleg at stamlinjene kan ta på og sette av passasjerar i Borgundvegen utan å sveinge inn på terminalen.

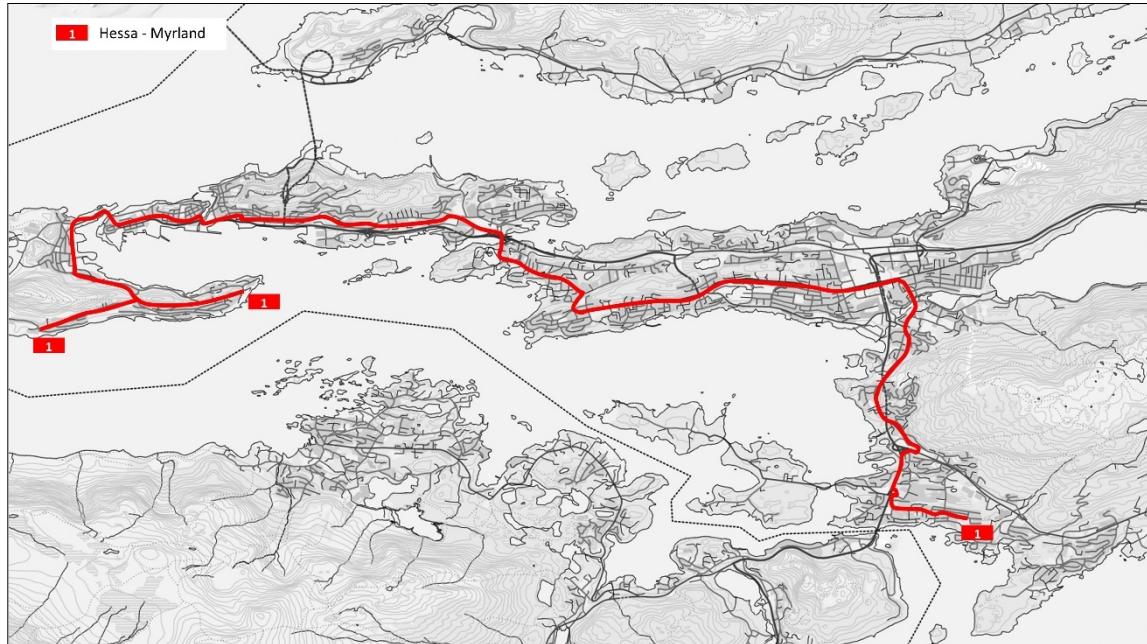
Tabellen under lister opp ruteplantiltak som viser dei endringane som er foreslått og kva for effekt vi ventar av tiltaka:

Tiltak	Verknad
Høg frekvens	Frekvens erstattar korrespondanse i bybussnettet. Dersom det er avgangar oftare enn kvart 15 minutt, vil kundane kunne velje avgangar som passar med vidare reise.
Unngå korrespondansar	Uavhengigheit mellom dei ulike linjene er ein føresetnad for effektiv drift i krevjande trafikk. Det betyr at korrespondanse mellom dei ulike rutene i eit bybuss-nettverk ikkje skal være nødvendig.
Fast trasé	Unngå variasjonar gjennom driftsdøgnet og ha mest mogeleg same trasé på dagtid, kveld og helg gjer rutetilbodet forståeleg og føreseieleg.
Pendelruter	Pendelruter betyr same trasé i begge retningar gjennom sentrum, og regulering ved snuplass/endestopp utanom sentrum gir redusert reisetid.
Gateterminal i sentrum og på Moa	Ved å bruke stopp i Borgundvegen ved Moa og gateterminal i sentrum blir reisetida redusert for reisande som reiser gjennom knutepunkta.
Enkel rutenummerering	Med færre rutenummer blir det enklare å forstå tilbodet.

#### 4.3. Stamlinjer

Linje 1: Hessa-sentrum-Moa-Myrland

Pendelrute mellom Hessa og Myrland på Borgundvegen



Annankvar avgang frå Sævollen eller Slinningsodden. Vidare til sentrum-Campus-sjukehuset-Moa-Spjelkavika-Myrland. Bussen kører Borgundvegen mellom sentrum og Moa.

Ny snuplass på Slinningen gjer det mogleg å ha fast avgangstid frå Slinningen og Sævollen vekselvis. Dette gjer eit stabilt tilbod med fast avstand mellom avgangane frå Skarbøvika og sentrum.

Viktige infrastrukturtiltak på strekninga:

- Snuplass på Slinningen
- Oppgradert busstrase på Aspøya
- Ny bru over Brosundet (2 felt) og gateterminal i Keiser Wilhelms gate
- Tiltak for busstrafikk i Borgundvegen
- Ny oppgradert haldeplass ved sjukehuset
- Haldeplass i Borgundvegen ved Campus
- Oppgradering av haldeplassar Spjelkavik-Blindheim

Strategisk Ruteplan foreslår å korte ned linje 1 slik at den endar på Fremmerholen i staden for i bustadområdet på Myrland, og at linje 1 erstattast av ei hyppig linje 2 til Magerholm/Flisnes og ei rask linje 4 til Sula.

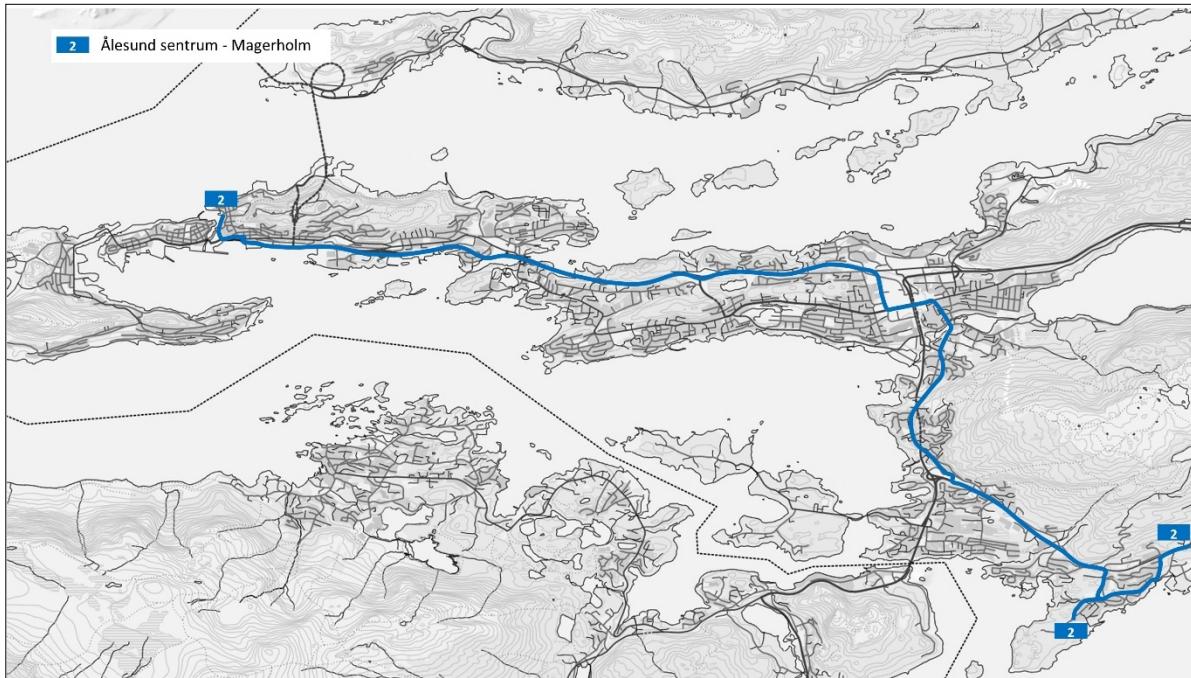
Det tilrådast ikkje ei slik endring. I alle fall ikkje før eit høgfrekvent tilbod er tilgjengeleg på hovedvegen. Det er om lag 800 m til dei bustadene på Myrland og i Ramsvika som ligg lengst unna alternative haldeplassar. Dette kan opplevast som langt, særleg fordi dei har relativ kort avstand til haldeplassane i dag. Dette vil vera ei vurdering opp mot auka frekvens og eit betre tilbod på hovudvegane.

I siste delperiode må forslaget til Strategisk Ruteplan vurderast nærmare for å ytterlegare auka marknadspotensialet.

Endringar som blir foreslått i første periode er å justere ruta frå dagens ringrute til pendelrute. Dette inneber at ho har same trasé ut og inn frå Myrland snuplass med reguleringstid på endehaldeplassen. Dette gir eit føreseieleg tilbod som vil bidra til å auke talet kollektivreisande i området.

#### Linje 2: Sentrum-Moa-Magerholm

#### Pendelrute mellom sentrum og Magerholm



Pendelrute Magerholm-sentrum via Innfartsvegen (E136) med stopp ved Campus, gjennom Moa via busstopp i Borgundvegen og Spjelkavik til Flisnes og Magerholm.

Viktige infrastrukturtiltak på strekninga:

- Busstopp på E136 ved Campus
- Busstopp i Borgundvegen på Moa og gjennomkjøring til Lerstad via Vestmoa
- Busstopp på E136 ved Color line stadion
- Oppgradering av busstopp i Spjelkavik-Blindheim

Nye busstopp på innfartsvegen (E136) ved Campus gjer det mogleg å betene Campus i begge retningar. Nytt stopp i Borgundvegen på Moa og gjennomkjøring til Lerstadvegen via Vestmoa og Moavegen reduserer reisetida. Tilbodet utvidast med fast frekvens på kveld og helg, og ordninga med at bussen kører om Myrland på kveld og helg blir tatt vekk. Ferjetilbodet på Magerholm må tilpassast busstilbodet.

Det vil være ei utfordring å snu bussane i sentrum utan reguleringstid på gateterminalen. Dette føreset at bussane kan ha ei kort reguleringstid utanom gateterminalen, for eksempel på Dronning Sonjas plass, Apotekergata eller i den nye Keiser Wilhems gate (vest for Brosundet). Eit anna alternativ er at bussane snur på Skateflua. Det vil og gi betre overgang til hurtigbåten, men kapasiteten på Skateflua er avgrensa.

#### 4.4. Lokallinjer

Lokallinjene supplerer stamlinjene og bidrar til auka flatedekning. I hovudsak er dette tilbod til/frå knutepunkt. Det er eit mål at rutene har fast og føreseieleg frekvens tilpassa behovet til dei reisande. Lokallinjene har avgrensa opningstid.

Linje 10 Fjelltun - Sentrum – Larsgården

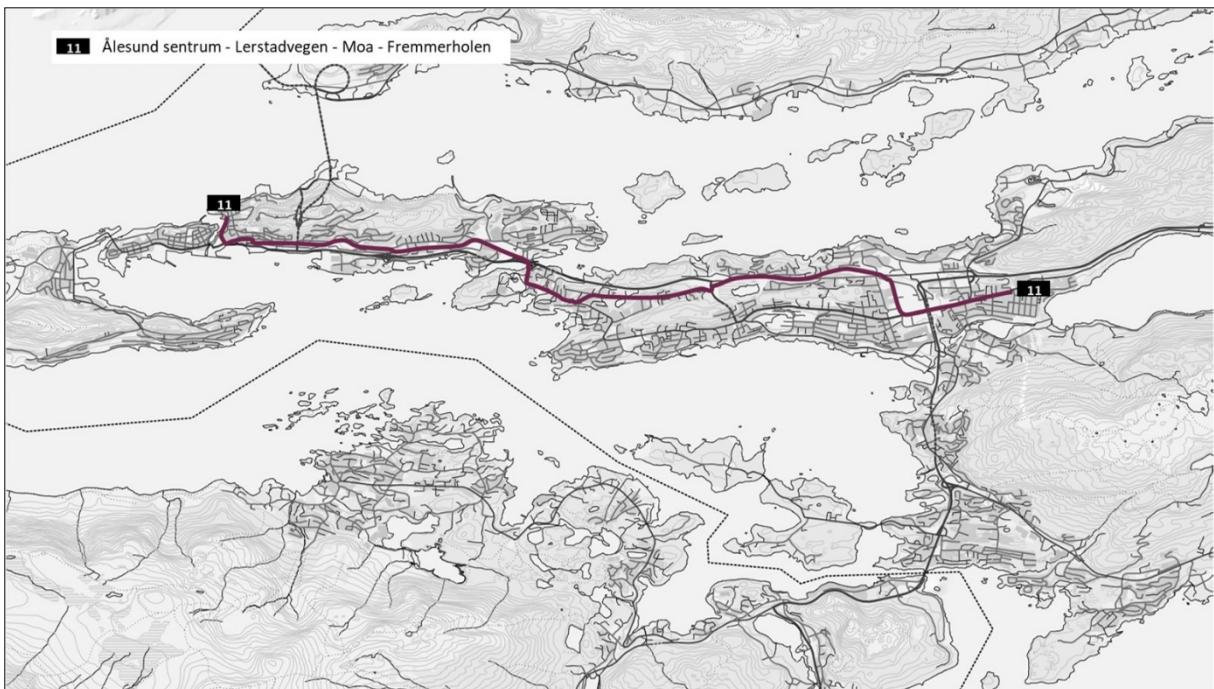
Pendelrute mellom Fjelltun, sentrum og Larsgården. Erstattar noverande 641 og 642.



I forbindelse med etablering av ny gateterminal blir ruta justert frå 40-minutts avgangar til faste avgangar ein gang i timen. Ruta blir supplert av linje 1 og linje 2 som dekker store delar av området. Begge desse linjene har 10-minuttsfrekvens i rushtida i begge retningar.

Linje 11 Sentrum-Gåseid-Lerstadvegen-Moa-Fremmerholen

Pendelrute via Lerstadvegen og Gåseid mellom sentrum og Fremmerholen.



Viktige infrastrukturtiltak på strekninga:

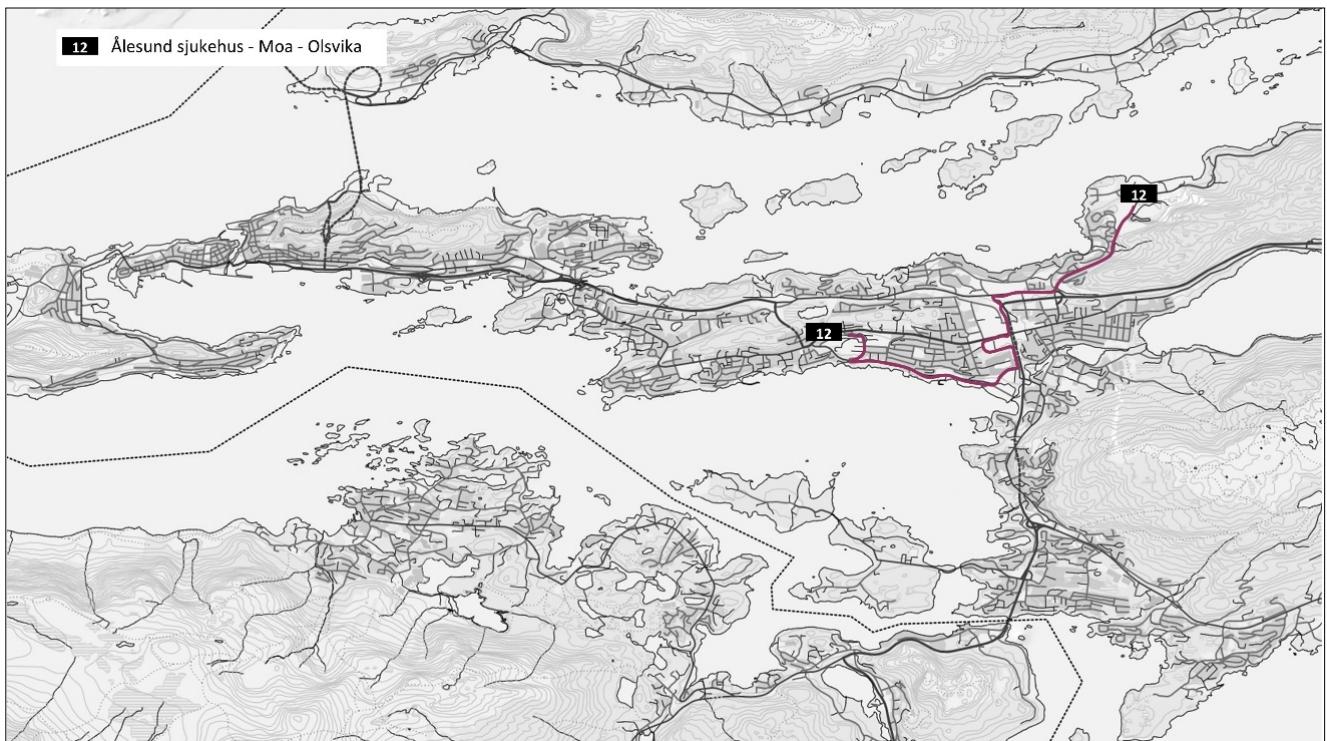
- Etablering av snuplass i Fremmerholen
- Etablering av haldeplass i Borgundvegen ved Moa

Strategisk Ruteplan foreslår å ta vekk tilbodet via Lerstadvegen og Gåseid. Hyppige bussavgangar på Borgundvegen og på E136 er eit argument for å ta vekk tilbodet. God frekvens gjer at reisande aksepterer større gangavstand. Avstanden til nærmeste haldeplass for dei bustadene som ligg lengst unna er ca. 850m. Det er også få påstigingar mellom Gåseid og Lerstad.

Dette må sjåast i samanheng med ein eventuell ny haldeplass på innfartsvegen (E136) mellom Lerstadtoppen og Campus og ny haldeplass på E136 ved Campus. Slike haldeplassar kan bidra til å fjerne behovet for å køyre mellom Gåseid og Lerstad.

Linje 12 Olsvika – Moa trafikkterminal – sjukehuset

Servicerute som pendlar Olsvika-Moa-Sjukehuset via Borgundfjordvegen. Erstattar noverande 648 og 626/627.



Ny pendelrute med faste avgangar mellom Olsvika og sjukehuset via Moa og Furmyra. Tilbodet erstattar dagens to ringlinjer til Olsvika og Furmyra.

Viktige infrastrukturtiltak for gjennomføring:

- Snuplass i Olsvika
- Busstopp i Borgundvegen ved Moa

Faste avgangar til og frå Olsvika og Borgundfjordvegen gir eit godt tilbod til dei reisande. Via Moa kan dei reise vidare i alle retningar. Høg frekvens på linje 1 og 2 gjer at reisetida blir redusert.

Andre lokal- og skolelinjer

Dei andre lokal- og skolelinjene er i denne planen tenkt vidareført om lag slik som i dag.

Dette gjeld følgande linjer:

- Linje 13 Moa-Humla
- Linje 14 Moa-Glomset-Valle
- Linje 15 Moa-Brusdalen-Valle
- Linje 16 Moa-Utvik
- Linje 17 Servicelinja Ålesund

Der det er mogleg, skal elever nytte ordinære busslinjer. Det gjelder særleg for elever ved ungdomsskole og videregående skole.

## 4.5. Tilbod til dei som bur langt frå haldeplass/ikkje har tilbod om ordinær rutebuss

Som det går fram av avsnitt 3.3, har dagens busstilbod ei svært god flatedekning. I byområdet har langt over 90 % av bustadar og arbeidsplassar ein haldeplass innanfor 400 meter. Med dei endringane som er foreslått, kan det hende at nokon får lengre veg til «sin» haldeplass. Eit føreseileg, med faste avgangstider og høg frekvens kan være ei god erstatning, der fordelen med fleire reiseval og tydelegare tilbod veg opp for ulempa med lengre gangavstand.

Folk som er dårlege til beins eller av andre årsaker ikkje kan tolke lengre gangavstand til haldeplass, kan oppleve at dei får eit dårlegare tilbod, eller eit tilbod dei ikkje lenger kan nytte seg av. Det er svært få dette vil gjelde i det opplegget som er foreslått, men likevel nokon. I første periode vil dette særleg gjelde der nye linje 1 vil køyre Skarbøvikvegen, noko som betyr at dagens trase ved Ole Thorsen gate blir tatt vekk. Vidare kan langsiktige tiltak bety at Myrland (linje 1) og Gamle Lerstadvegen (linje 12) blir fjerna som trasear.

Det er situasjonen for mange allereie i dag, særleg i utkantane av byområdet og i Ålesund kommune elles, at ein del av befolkninga ikkje har eit kollektivtilbod i akseptabel avstand. Ein må derfor vurdere å ha eit tilbod om bestillingstransport til denne gruppa.

## 5. Kommunikasjonstiltak

### 5.1. Kundane verdset enkelheit

I «79 råd og vink for utvikling av kollektivtransport i regionene» (Civitas 2015) skriv Lange og Nilsen:

- *Enkle tilbud er lettere å forstå, lettere å planlegge, lettere å formidle - og derfor lettere å velge.*
- *Enkelhet er en nøkkelfaktor for suksess i markeder der kundene velger mellom forskjellige, konkurrerende produkter eller tjenester. Har du bil, er det lett å sette seg inn og kjøre.*
- *Enkelhet er mer enn «færre linjer». En må tenke på hele brukeropplevelsen.*
- *En samlet omlegging til enklere nett gir samtidig en mulighet for markedsføring, bryte gamle reisevaner og oppnå passasjervekst.*

### 5.2. Segmentering av tilboden

Dagens «vareutval» av busslinjer i Ålesundsområdet er omfattande. FRAM har blant anna valt å ha ulike linjenummer i kvar retning for å unngå at kundar går på bussen i feil retning, spesielt på Moa. Strategisk Ruteplan meiner at dette bidrar til unødvendig kompleksitet i tilboden og at ulempa er større enn nytten.

Dagens linjenummerering har eit system, der kvart tal i linjenummeret har ei tyding. Den vegleiinga linjenummeret er meint å gi, er ikkje nødvendigvis kjent for kundane.

Strategisk Ruteplan anbefaler:

#### Tilbodssegmentering:

- **Stamlinjer:** Knyte saman dei største knutepunkta og målpunkta, fast frekvens, lang opningstid.
- **Lokallinje:** Flatedekkande, til/frå knutepunkt/sentrum, fast frekvens, avgrensa opningstid.
- **Servicelinjer:** Gir mobilitet for utvalde målgrupper, driftstilpassa avgangar

- **Skolelinjer/Basistilbod:** Tilbod primært retta mot skolanes start- og sluttider

#### Forslag til tilbodssegmentert linjenummerering:

- Stable dei viktigaste linjene i botn, og bygge på deretter:
- Stamlinjer Ålesund 1-9
- Lokal- og servicelinjer i Ålesund 10-29
- Lokale Valderøy/Vigra/Ellingsøy 30-39
- Lokale Sør (Sula) 40-49

#### Segmentering av tilbod og nummerering – forslag, gitt dagens linjenett

Type	Linje	Område	Dagens linjenummer
Stamlinje	<b>1</b>	Hessa-sentrum-Moa-Myrland	601/602
Stamlinje	<b>2</b>	Sentrums-Moa-Magerholm	631/632/621/622
Lokallinje	<b>10</b>	Fjelltun-sentrums-Larsgården	641-642
Lokallinje	<b>11</b>	Sentrums-Gåseid-Lerstadvegen-Moa-Fremmerholen	633-634-644
Lokallinje	<b>12</b>	Olsvika-Moa-sjukehuset	627-648
Lokallinje	<b>13</b>	Humla	647
Lokallinje	<b>14</b>	Moa-Glomset-Valle	645
Lokallinje	<b>15</b>	Moa-Brusdalen-Valle	645
Lokallinje	<b>16</b>	Moa-Utvik	646
Lokallinje	<b>17</b>	Servicelinja Ålesund	643

#### 5.3. Linjekart

FRAM har i dag ikkje oppdaterte, grafiske linjekart for Ålesund. Spesielt med tanke på kundar som ikkje reiser så ofte og eit stort tal turistar og tilreisande, og dette er noko FRAM vil sette høgt på prioritieringslista over kommunikasjonstiltak.

Strategisk Ruteplan anbefaler at linjekart blir framstilt i to steg, der første steg både går på det driftsmessige og på kommunikasjon. Steg 2 går på utforming av sjølv linjekartet.

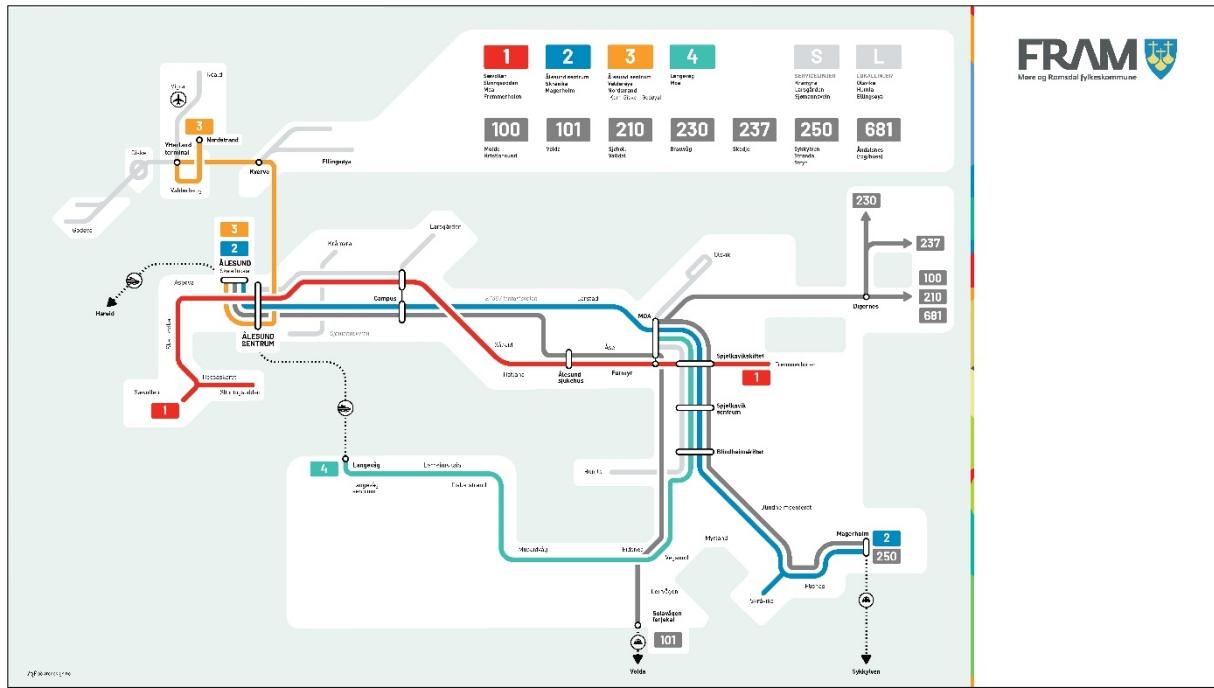
1. Forenkling, som gjeld både:
  - Rutestruktur – flatedekning, linjevariantar
  - Kommunikasjon – linjenummer, namnsetting
2. Framstille linjekart, basert på følgande prinsipp:
  - Innhald først – enkelt rutenettverk som basis for enkel formidling
  - Vektig av informasjon
  - Kartet skal bidra til orientering

#### Beste praksis for grafiske linjekart

- Enkelt linjenett (få linjer)
- Stilisert
- Enkel orientering
- Gjenkjenneleg geografi
- Vekta informasjon (f.eks. vise service- og regiontilbod i nedtona farge/grå)

- Vise alle haldeplasser eller haldeplassutval
- Symbol (tog, fly, båt)
- Format (A4, himmelretning) kan variere med korleis kartet skal brukast

Eksempel på mogleg linjekart for Ålesund:



#### 5.4. Haldeplassoppslag og digital kundeinformasjon

Haldeplassoppslag er framleis etterspurde, men tidkrevjande å produsere og vedlikehalde. Produksjon av haldeplassoppslag er i dag ein manuell og svært tidkrevjande prosess. Det er mogleg å generere haldeplassoppslag automatisk frå ruteplanleggingsverktøyet, men dei automatisk genererte haldeplassoppslaga gir per i dag ikkje tilstrekkeleg informasjon. Problemstillinga gjeld for dei fleste kollektivselskap i Noreg, og fleire har prosjekt på gang for å finne betre måtar å løyse desse utfordringane på.

FRAM ser på ulike moglegheiter her, men det er verdt å merke seg at det i FRAM si kundeundersøking om bord på bussane totalt for første og andre kvartal i 2021 svarte berre 10 % haldeplassoppslag på spørsmålet «Kvar finn du vanlegvis ruteinformasjon». 27 % svarte at dei brukar nettsida til FRAM og 61 % at dei brukar FRAM-appen. Vi må derfor sjå på ressursbruk samanlikna med kor mange som brukar haldeplassoppslaga.

##### Dagens haldeplassoppslag i Ålesund

Det er to typar haldeplassoppslag i bruk, avhengig av om det er ei eller fleire linjer som kører via haldeplassen. Fellestabell på haldeplass med fleire linjer viser ikkje trasé, køyretid og overgangsmoglegheiter. Haldeplassoppslaga der det berre kører ei linje, viser trasé og køyretid, men ikkje overgangsmoglegheiter.

Målet er god, riktig og hensiktsmessig informasjon

## God informasjon

- Kunden søker trygghet for at man er på rett vei.
- Erfarne kunder finner fram uansett. Målgruppen for informasjonen er nye, potensielle kunder.
- Avgjørende at informasjonen er lett å forstå, uten koding og stammespråk. DX67.



Hvor er jeg nå?  
Hva heter det her?  
Kommer det en buss?  
Hvilken buss?  
Hvor går den hen?  
Når kommer den? I dag?  
I morgen? Neste uke?  
Eller har den nettopp gått?  
Kanskje det bare gikk buss her før?  
Bare en parkeringsplass for buss kanskje?

Dette var smått ...  
Hva står det her?  
Gyldig til ... men det var jo i fjor!  
Gjelder kanskje ikke nå da?  
DX67? Hmm.  
Bare skoledager.  
Tja, når er skoleferien egentlig?  
Kjøres av en annen linje?  
Går til byen ja, men ser ikke mitt stopp her

Kilde: 79 råd og vink, Gustav Nilsen, Truls Lange (2015)

Eksempel på moglege haldeplassoppslag

**1** Rødtom - Åsane midtstasjon

Spjelkavik sentrum

04 14 24 34 44 54

Periode	04	14	24	34	44	54
Åsane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Lærdal	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Sandane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30

**2** Rødtom - Åsane midtstasjon

Spjelkavik sentrum

04 14 24 34 44 54

Periode	04	14	24	34	44	54
Åsane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Lærdal	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Sandane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30

**3** Lærdal - Høn

Spjelkavik sentrum

04 14 24 34 44 54

Periode	04	14	24	34	44	54
Åsane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Lærdal	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Sandane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30

**4** Lærdal - Høn

Spjelkavik sentrum

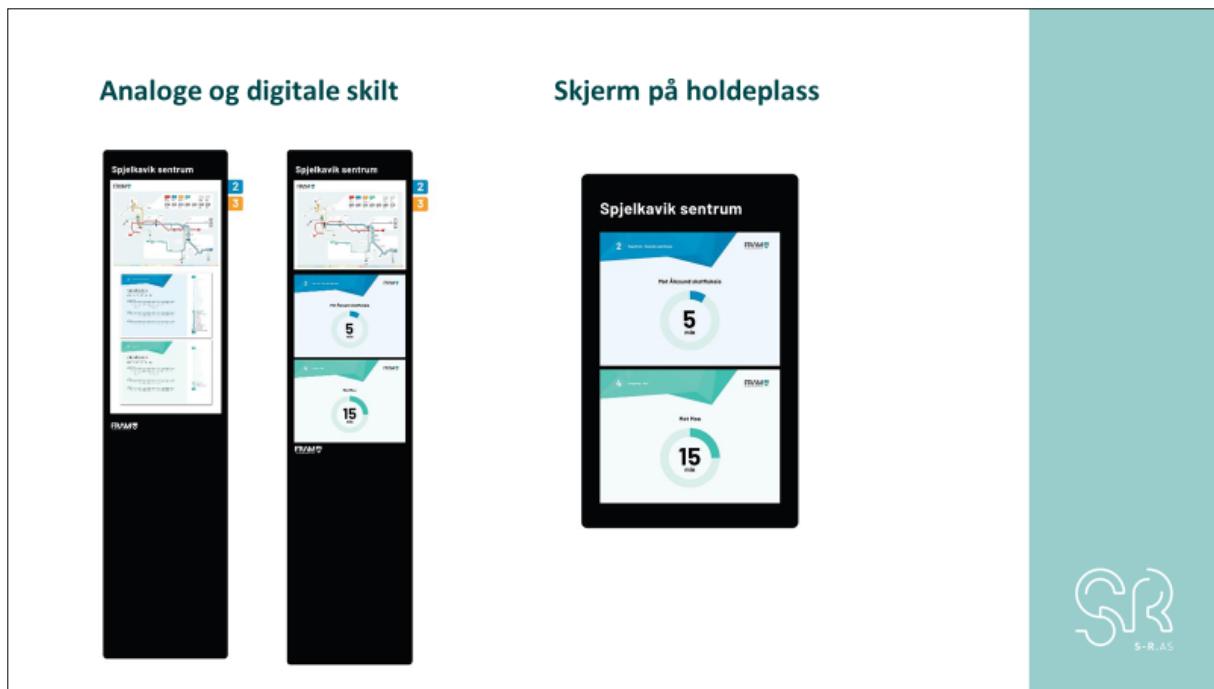
04 14 24 34 44 54

Periode	04	14	24	34	44	54
Åsane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Lærdal	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30
Sandane	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30	7.30



## 5.5. Skilting

Einskapleg skilting av haldeplassar bidrar til god kommunikasjon. Skilting kan være analog, digital eller ein kombinasjon av dette. Det er i dag gode teknologiske moglegheiter til å ta i bruk digital skilting på busshaldeplassar, men det krev straum på haldeplassen, noko som ikkje det ikkje er realistisk å legge til rette for på alle haldeplassar i Møre og Romsdal.



En utfordring med tanke på skilting er at medan FRAM «eig» den grafiske profilen og har ansvar for kundekommunikasjon, er ansvaret for haldeplassfasilitetar lagt til vegeigar, som nokre tilfelle er kommune, i andre tilfelle fylkeskommune eller staten ved Statens vegvesen. Einskapleg utforming og skilting vil krevje utstrekkt samarbeid, ikkje minst samarbeid om finansiering.

#### Informasjon der kunden er

Det viktigaste FRAM kan gjere, er å gi kunden informasjon der kunden er. Skilting og haldeplassoppslag kan vere ein del av dette, men det er også viktig å bruke andre tilgjengelege kanalar.

Digitale kanalar som mobilappen (FRAM-appen), Google, etc. kan gi kunden god og relevant informasjon. Vidareutvikling av denne typen kanalar er viktig.

#### Terminalar og haldeplassar

Ein heilskapleg plan for terminal- og haldeplassstandard vil vere eit godt hjelpemiddel for å systematisere arbeidet med sørge for gode kundefasilitetar og god kundeinformasjon. Dette kan mellom anna seie noko om at ein haldeplass med eit minimum tal påstigande skal ha visse informasjonselement, medan haldeplassar med færre påstigande kan ha andre krav. Frå FRAM si side ser vi ein slik heilskapleg plan som heilt nødvendig for å kunne arbeide systematisk arbeid med haldeplassar, og vil jobbe for at dette blir prioritert.

### 5.6. Prinsipp for god informasjon og design

God kommunikasjon av kollektivtilbodet i Ålesund handlar ikkje berre om marknadsføringstiltak og grafisk framstilling. Strategisk Ruteplan presenterer tre prinsipp som ligg til grunn for god kommunikasjon:

1. Enkel grunnstruktur (færre linjer, færre variantar, fast frekvens, tilbodsbasert linjenummerering)
2. Vekte informasjon (regionlinjer, lokallinjer, servicelinjer, skolelinjer, knutepunkt, geografi)
3. Skape identitet til tilbodet (farge, design, nummerering)

## Driftstiltak og marknadskommunikasjon i samanheng

I botnen av god kundekommunikasjon ligg ein enkel grunnstruktur som igjen krev god infrastruktur. Kommunikasjon er derfor så mye meir enn «berre kommunikasjon».

### Grafisk profil for FRAM må sjåast i heilheit

FRAM har ansvaret for kundekommunikasjonen rundt kollektivtilbodet i Ålesund. Når det gjeld grafisk utforming/profil, må FRAM på dei fleste område sjå fylket under eitt, og kan ikkje ha ein separat profil i Ålesund. Det er likevel ikkje noko i vegen for at Ålesund kan være først ute med nye profilelement.

## 5.7. Framdrift – kommunikasjonstiltak

FRAM vil ta med resultata av dette prosjektet inn i si planlegging. Kommunikasjonstiltaka må sjåast i samanheng med infrastrukturtiltak og driftstiltak, og vil i stor grad følgje desse i tid.

Kommunikasjonstiltak som kan settast i gang uavhengig av andre typar tiltak, vil bli satt inn i kommunikasjonsplanane til FRAM og iverksett i den rekkefølga dei blir prioritert.

### Kommunikasjonstiltak som er høgt prioritert for Ålesund

- Ny, enklare nummerering av busslinjene – med få, utvalde stamlinjer (1-3) og lokallinjer (f.eks. 10-18)
- Utarbeidning av linjekart for Ålesund i tråd med ny linjestruktur
- Merking av alle haldeplassar på stamlinjene med kva linje som går der, linjekart og informasjon om rutetider.
- Kartlegge og om mogleg få sanntidsinformasjon på dei største haldeplassane på stamlinjene.

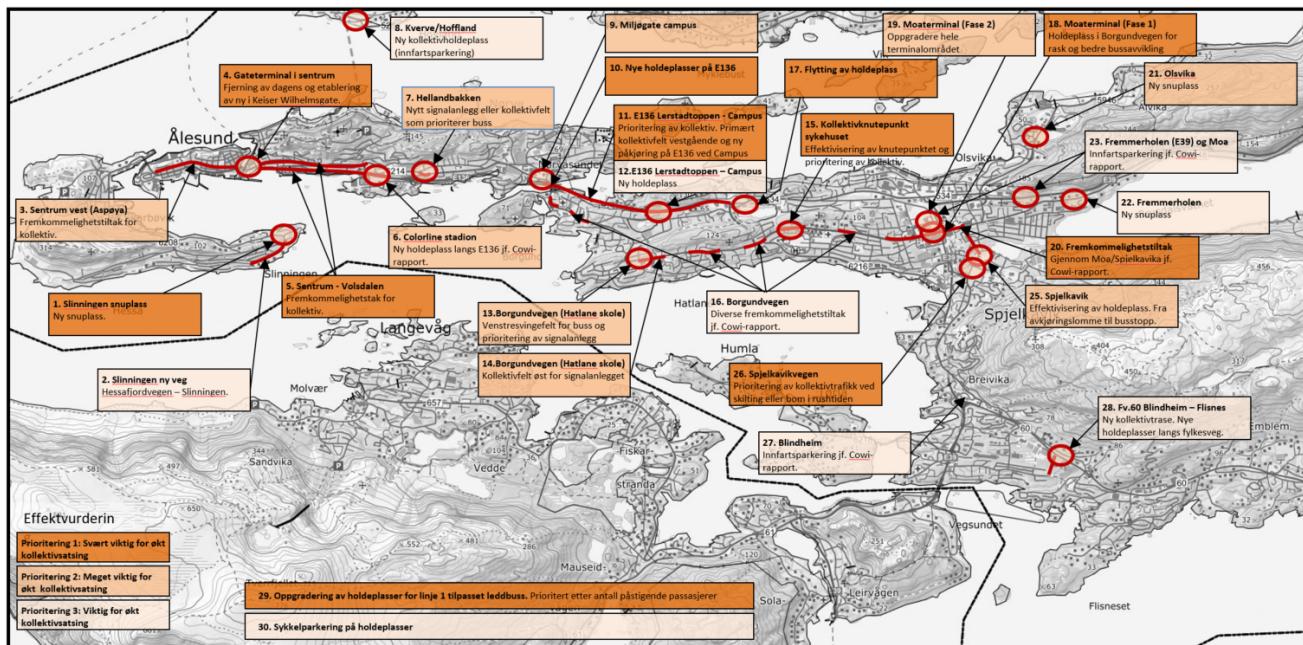
## 6. Infrastrukturtiltak

### 6.1. Bakgrunn og tiltaka

Gjennom eit tett samarbeid mellom Statens vegvesen, Møre og Romsdals fylkeskommune og Ålesund kommune er det jobba systematisk med å synleggjere dei viktigaste infrastrukturtiltaka for økt prioritering av kollektivtrafikk i Ålesund byområde. Konsulentfirmaet Strategisk Ruteplan og delvis Rambøll har vore brukt for å synleggjere effekt og konsekvens av tiltaka ytterligare. Ei fyldig beskriving av alle tiltaka med store kart følgjer som vedlegg til utviklingsplanen.

Kartet og tabellen under viser dei anbefalte infrastrukturtiltaka kategorisert etter effekt.

## Anbefalte infrastrukturtiltaka kategorisert etter effekt



Liste over dei anbefalte infrastrukturtiltaka med oversikt over type tiltak, ansvar og effekt. (Ligg og som vedlegg med tilleggsinformasjon.)

Utviklingsplan for kollektivtrafikk i Ålesund

Nr	Navn	Type tiltak	Ansvar	Prioritering av effekt
1	Snuplass Slinningen	Snuplass/forutsigbarhet	ÅK	
2	Ny veg Slinningen	Fremkommelighet	ÅK	
3	Fremkommelighetstiltak Aspøya	Fremkommelighet	ÅK	
4	Gateterminal i Ålesund sentrum	Flere	ÅK, MRFK	
5	Fremkommelighetstiltak sentrum - Volsdalen	Fremkommelighet	SVV, MRFK, ÅK	
6	Holdeplass Colorline stadioen	Ny holdeplass	SVV	
7	Fremkommelighetstiltak Hellandbakken	Fremkommelighet	MRFK	
8	Innfartsparkering Kverve	Innfartsparkering	SVV	
9	Miljøgate Campus	Fremkommelighet	SVV	
10	Holdeplass E136 Campus	Ny holdeplass	SVV	
11	Fremkommelighetstiltak deler av E136 Lerstadtoppen - Campus	Fremkommelighet	SVV	
12	E136 ny holdeplass Lerstadtoppen - Campus	Ny holdeplass	SVV	
13	Fremkommelighetstiltak ved Hatlane skole (venstresvingefelt)	Fremkommelighet	MRFK	
14	Fremkommelighetstiltak ved Hatlane skole (kollektivfelt)	Fremkommelighet	MRFK	
15	Kollektivknutepunkt Ålesund sykehus (fremkommelighet og prioritering av kollektiv)	Fremkommelighet	SVV	
16	Diverse fremkommelighetstiltak i Borgundvegen mellom Campus og Moa	Fremkommelighet	MRFK/SVV	
16A	Skuggensvingen - utbedring og fjerning av avkjørseler	Fremkommelighet	MRFK	
16B	Hatlaåstunnelen - kollektivfelt	Fremkommelighet	MRFK	
16C	Kollektivfelt ved Ålesund sykehus	Fremkommelighet	SVV	
16D	Kollektivfelt Åse	Fremkommelighet	SVV	
17	Flytting av kollektivholdeplass på Lerstad	Ny holdeplass	SVV	
18	Moaterminalen - Del 1: Holdeplass i Borgundvegen	Fremkommelighet	SVV	
19	Moaterminalen - Del 2: Oppgradere hele terminalen	Flere	ÅK/MRFK	
20	Fremkommelighetstiltak gjennom Moa i Borgundvegen/Spjelkavikvegen	Fremkommelighet	SVV/MRFK	
21	Snuplass Olsvika	Snuplass/forutsigbarhet	MRFK	
22	Snuplass Fremmerholen	Snuplass/forutsigbarhet	ÅK	
23	Innfartsparkering Fremmerholen	Innfartsparkering	ÅK/SVV	
24	Innfartsparkering Moa	Innfartsparkering	ÅK	
25	Ny holdeplass og fremkommelighetstiltak i Spjelkavika	Fremkommelighet	ÅK	
26	Fremkommelighetstiltak Spjelkavikvegen over Blindheimstunnelen	Fremkommelighet	MRFK	
27	Innfartsparkering Blindheim	Innfartsparkering	SVV/ÅK	
28	Holdeplass Fv.60 Blindheim - Flisnes	Holdeplass	MRFK	
29	Oppgradering av holdeplasser for Linje 1 tilpasset leddbuss	Fremkommelighet	SVV/MRFK/ÅK	
30	Sykkelparkering på holdeplasser	Annet	SVV/MRFK/ÅK	

Prioritet 1  
Prioritet 2  
Prioritet 3



## 6.2. Gjennomgang av dei viktigaste tiltaka

I arbeidet med infrastrukturtiltaka har ein identifisert meir enn 30 tiltak som kan redusere køyretida for buss, bidra til meir effektiv og føreseieleg bussdrift, eit meir synleg tilbod, betre omdøme og betre tilgjengeleight og trafikktryggleik. Alle tiltaka er gjennomgått nøyne for å vurdere effektane av kvart enkelt tiltak opp mot måla i denne planen. Dei er deretter plassert i tre kategoriar: «svært viktig», «meget viktig» og «viktig» for økt kollektivsatsing. Nedanfor har vi skildra dei tiltaka som er kategorisert som «svært viktig». I vedlegga finn ein grundigare beskriving av desse tiltaka, samt resten av tiltaka i dei andre kategoriene.

Sjølv om tiltaka som er beskrive nedanfor har svært stor effekt, vil det ikkje la seg gjere å gjennomføre alle med ein gong. Nokre av tiltaka er relativt enkle å gjennomføre, nokre skal byggast som ein del av bypakken, medan nokre må utgreiaast meir og krev mykje planlegging. Andre tiltak kan vere kostbare og er utan finansiering per i dag.

I implementeringsplanen i kapittel 8, har vi forsøkt å plassere tiltaka i tre fasar der vi har vurdert byggeklarheit, finansiering og omsynet til effektiv drift.

### 1 Snuplass Slinningen

Etablering av snuplass fjernar behovet for ringdrift på Slinningsodden. Ringdrift er uheldig fordi bussen må regulere tida undervegs med passasjerar om bord. Overgang frå ringdrift til pendeldrift er ein føresetnad for å få til jamn frekvens og unngå regulering undervegs med passasjerar i bussen (Slinningsodden, Skarbøvik og sentrum). Tiltaket kan byggast med midlar frå bypakken.

### 4 Gateterminal Ålesund sentrum

Flytting av bussterminalen til Keiser Wilhelms gate og Korsegata er eit viktig sentrumstiltak i bypakken som gjer det mogleg med pendeldrift og meir effektiv av- og påstiging. Det er ikkje marknadsgrunnlag for å köyre pendel alle avgangar, derfor er det også behov for å vende nokre rutar i sentrum. Alle bybussar (inkludert linje 2) bør bruke same plattform i Keiser Wilhelms gate for å gi kundane eit føreseieleg tilbod og valfridom. Region- og flybussen i Korsegata og Harald Torsvik gate.

### 5 Framkometiltak sentrum – Volsdalen

5a: Kollektivfelt i retning sentrum frå Volsdalen til Kiperviktorget. Tiltaket er ikkje ferdig utgreidd, men det vil ha stor effekt fordi bussane blir forseinka her i rushtida. Ved å utnytte eksisterande vegareal kan ein relativt raskt etablere eit kollektivfelt som vil gi bussen mykje betre vilkår. Prosjektet kan delast i to fasar, der først del gjennomførast relativt raskt medan neste del krev meir ressursar og planlegging. Tiltaket kan byggast med midlar frå bypakken.

### 10 Haldeplass på E136 ved Campus

Dette bypakkeprosjektet med etablering av haldeplass på E136 i begge retningar gir stor fleksibilitet i kollektivtilbodet. Haldeplassen kan betene Campus svært effektivt utan «omvegen» via Borgundvegen. Her kan ein skifte mellom bussar som går på innfartsvegen (E136) og Borgundvegen på strekningen sentrum – Moa. Til dømes kan linje 2, flybuss og regionbussane stoppe her og passasjerar kan stige om til lokallinjer. Haldeplassen på sørssida av vegen forutset ny påkøyring på E136 og utviding av Skuggentunnelen i austgåande løp. Haldeplassen på nordsida kan etablerast saman med miljøgata på campus.

### 11 Framkometiltak på delar av E136 Lerstadtoppen – Campus

Etablering av kollektivfelt på nordsida av E136 i retning sentrum. Avslutninga av tofelts veg og kollektivfelt bør overlappe, slik at det på ei kortare strekning blir etablert 3 felt i retning sentrum.

Dette for at bussane skal komme forbi flettinga frå 2 til 1 felt, der køa vil oppstå. Det er her det er aller viktigast med kollektivfelt.

Ein enklare variant av tiltaket vil være å berre etablere kollektivfelt aust for flettinga.

#### 15 Kollektivknutepunkt Ålesund sjukehus

Dette bypakkeprosjektet inneber flytting av dagens haldeplass ved sjukehuset (Åsehaugen) opp til Borgundvegen. Prosjektet fører til at bussen unngår ein avstikkar som kan ta mellom fem og ti minutt ekstra i rushtida. Det blir etablert ny tilkomst til sjukehuset frå haldeplassen, med både heis og trapp. Haldeplassen er utforma som tovegs einsidig haldeplass, der buss i austgåande retning stoppar i busslomme, medan vestgåande kører av og på.

Signalanlegg for vestgående utkøyring er ein føresetnad.

#### 17 Flytting av kollektivhaldeplass på Lerstad

Det store bypakkeprosjektet med tunnel mellom Breivika og Lerstad har ikkje regulerte busshaldeplassar ved toplanskrysset på Lerstad. For å kompensere for dette, bør dei regulerte haldeplassane over tunnelen flyttast så langt vest som mogleg. Ein bør vurdere kantstopp her, for å prioritere buss på lokalvegen samt frigi areal.

#### 18 Moaterminalen - Fase 1: Haldeplass i Borgundvegen

Etablering av haldeplass i Borgundvegen på Moa vil gi ei stor innsparing av reisetid og enklare trasé for bussar som kjem frå Spjelkavika og skal vidare langs Borgundvegen i begge retningar, fordi bussane slepp omvegen/avstikkaren via terminalen og dei to rundkøyringane som bussen må passere på veg inn og ut. I første omgang vil dette vere aktuelt for linje 1 som står for 30 % av passasjerane i Ålesundregionen. Prosjektet kan delast inn i to fasar. Fase 1 gjeld etablering av nye haldeplassar for bybussen i Borgundvegen. Fase 2 gjeld ombygging av heile terminalområdet. Planlegging av løysing for dette vil skje gjennom områdeplan for Moa.

#### 20 Framkometiltak gjennom Moa i Borgundvegen/Spjelkavikvegen (kollektivfelt)

Tiltaket går ut på å lage kollektivfelt for buss gjennom Moa i begge retningar. Det er særleg mellom Vingårdskiftet og Spjelkavikskiftet dette tiltaket vil ha stor effekt, og i den vidare utgreiinga av tiltaket kan ein vurdere kollektivfelt i berre ei retning aust og vest for desse haldeplassane. Tiltaket bør og omfatte omgjering av vestre rundkøyring (Vestmoa/Borgundvegen) til signalanlegg med bussprioritering. Tiltaket føreset ny haldeplass i Borgundvegen mellom Moa sør og nord (tiltak 18). Tiltaket har stor effekt på køyretida for buss, men vil krevje meir utgreiing for å synleggjere konsekvensane for andre trafikantar.

#### 26 Framkometiltak Spjelkavikvegen (rushtidsprioritering)

Ved å rushtidsprioritere bussen i Spjelkavikvegen kan ein redusere forseinkingane for bussen på strekninga. Rushtidsprioritering kan til dømes skje ved skilting av gjennomkjøring forbode med unnatak for buss i rute, eller ved bom som opnar seg når bussen kjem. Tiltaket må sikre tilkomst til Spjelkavik for personbilar frå sør og nord. Dette tiltaket fjernar behovet for kollektivfelt i Spjelkavikvegen (deler av tiltak nr. 20), er mykje billigare og enklare å gjennomføre. Tiltaket samlar og prioriterer hovudtrasé for alle bussar frå sør. Tiltaket har stor effekt på køyretida for buss, men vil krevje meir utgreiing for å synleggjere konsekvensane for andre trafikantar.

#### 29/30 Oppgradering av haldeplassar for Linje 1 tilpassa leddbuss og med sykkelparkering

I 2021 blei det satt inn leddbussar på enkelte avgangar. Behov for leddbussar kan auke i tråd med marknadspotensialet på linje 1. Fleire busslommer langs traseen er korte, og bør forlengast for å passe til leddbussane. Der trafikkmengda er låg, bør det etablerast kantstopp. Dette er arealsparande, universelt utforma og effektivt for buss. Kantstopp føreset betaling på førehand og

alle dører opne for korte stopp. Trafikktryggleik må vurderast for kvart stopp. Sykkelparkering vurderast på dei nye haldeplassane og bør prioriterast ut frå tal påstigande passasjerar.

### 3.1 Prioritering av buss i signalanlegg

Det er identifisert fleire kryss der ein med styring av signalanlegga kan sikre at bussen får grønt lys når den kjem. Dette er eit enkelt og relativt billig tiltak som kan gjennomførast raskt.

## 7. Andre faktorar som påverkar utviklingsplanen

### 7.1. Kommuneplanen

Det er ikkje utarbeida ny kommuneplan etter kommunesamslåinga. Kommuneplanens arealdel for gamle Ålesund er omgjort til kommunedelplan og har ein klar fortettingsstrategi som skal sikre at mesteparten av utviklinga blir prioritert i hovudkorridorar. Her blir det fastlagt fire typar område kor utviklinga som hovudregel bør skje – prioritert frå 1 til 3. Område nær dei store knutepunkta blir prioritert høgast. Deretter er fortetting langs heile kollektivaksen sentrum - Moa samt rundt bydels- og nærsenter prioritert. Det er fortettingsstrategien sitt mål at minst 80 prosent av utviklinga skal kome som fortetting i desse områda, medan utvikling utanfor kan tillatast i mindre grad.

Ei fortetting av dette omfanget vil føre til at 4000-5000 nye innbyggjarar vil kome til i marknadsgrunnlaget for ein høgkvalitets transportkorridor, og dette vil styrke grunnlaget for å investere i høgkvalitets kollektivtrafikk.

Det er nokre utfordringar knytt til målet om fortetting frå kommunedelplanens arealdel. I 2016 skjedde berre 49 prosent av utviklinga innanfor fortettingssonene. Eit tilsvarande bilde teiknar seg når ein ser på kommunen sine områdefordelte prognosar for veksten i befolkninga fram til 2030, som og peiker på vesentleg vekst utanfor hovudaksa for kollektivtrafikk – blant anna vekst på Ellingsøy og Flisnes/Emblem.

Desse tendensane peiker på at det kan vere vanskeleg å styre utviklinga i ønska retning utan bruk av sterke restriksjonar – noko som vanskeleggjerast av at nabokommunane og meir perifere område av kommunen tilbyr vekstområde. Ein annan konsekvensen av enda sterkare restriksjonar for eksempel på Emblem/Flisnes kan vere at det blir meir spreidd busetnad totalt sett. Dette er ei utfordring som må vere balansert i den nye kommuneplanen sin arealdel.

Høgkvalitets kollektivtransport kan i den forbindelse være et av midla til å understøtte den ønska utviklinga og gjere areal nær haldeplassar særleg attraktive.

### 7.2. Parkeringsstrategi

Ålesund kommune jobbar med ei parkeringsutgreiing som skal danne grunnlaget for ein parkeringsstrategi som skal bygge opp under ønska utvikling i Ålesund sentrum og på Moa. Parkeringsstrategien skal bidra til å oppfylle kommunen sine overordna mål om transportutvikling, arealbruk, handel og næringsutvikling:

- Fleire skal gå, sykle og bruke kollektivtrafikk i framtida. Parkeringsstrategien skal bidra til å oppfylle mål om nullvekst i personbiltrafikken i Ålesund.
- Parkeringsstrategien skal støtte opp under handelsnæringa i sentrum.
- Parkeringsstrategien skal stimulere til fleire sentrumsnære bustadar og arbeidsplassar.

På Moa er det inga gateparkering, og eit svært avgrensa kommunalt parkeringstilbod utanfor gater. Endringar i vilkår for det eksisterande parkeringstilbodet på Moa må derfor skje gjennom private initiativ. Endringar av vilkår for parkering kan påverke attraktiviteten som handels- og reisemål for både sentrum og Moa. Det er derfor viktig å sjå dei to sentrumsområda i samanheng.

Konkrete hovudpunkt som inngår i arbeidet, er:

- Kartlegging av dagens parkeringstilbod i sentrum og på Moa, med tanke på talet på parkeringsplassar, kven som tilbyr parkeringsplassane og korleis parkeringsplassane er gjort tilgjengeleg.
- Kartlegging av korleis parkeringstilboden blir brukt, gjennom beleggkartlegging.
- Moglegheitsstudie for parkeringstiltak i Ålesund sentrum og på Moa

### 7.3. PAKT

Plan for areal, klima og transport (PAKT) skal sjå arealbruk og transport i regionen i samanheng, i eit klimaperspektiv, og med FN sine berekraftsmål som fundament. Planarbeidet blir utført av kommunane i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen.

PAKT skal definere mål og strategiar for den framtidige utviklinga i regionen, vurdere kvar veksten bør komme og korleis transportsystemet best skal kunne binde ulike område saman. Hensikta med planen er å samordne verkemiddel og tiltak innanfor areal- og transportplanlegging, slik at alle aktørar drar i same retning og får best mogleg effekt ut av satsingar og investeringar.

### 7.4. Bypakke Ålesund

Målet med bypakken er at fleire skal sykle, gå og reise kollektivt og at delen bilreiser skal ned. Framkome for privatbil og næringslivet skal takast i vare, kollektivtilbodet skal bli vesentleg betra og gang- og sykkelnettet skal blir merkbart utbetra.

Bypakken skal gi Ålesund eit påliteleg og effektivt transportsystem for alle transportformer. Transportsystemet skal møte befolningsveksten. Den skal bidra til å utvikle et framtidssretta kollektivtilbod og ei attraktiv og berekraftig utvikling. En snarleg utbygging av vegnettet for bil, kollektivtrafikk, gåande og syklande vil være ei viktig føresetnad for vidare utvikling og vekst i Ålesund og i regionen.

Til grunn for bypakken ligg knutepunktstrategien som ble vedtatt i forbindelse med kommuneplanens arealdel for gamle Ålesund kommune. Her blei dei fire knutepunkta Campus, sjukehuset, bysentrum og Moa utpeikt som viktige utviklingsområde, og effektive kollektivsamband mellom knutepunkta er ein del av strategien.

Rapporten om framtidig kollektivtrafikk i Ålesundregionen frå COWI ligg som grunnlag for fleire av tiltaka som er vald og den vidare utviklinga av kollektivtrafikken i Ålesund.

Trass i sterkt satsing på kollektivtrafikk i bypakken, er det eit spørsmål om dei restriktive tiltaka for biltrafikk bør vera endå sterkare for å nå dei ønskte måla innan kollektivtrafikk. Dersom det er vilje for å ytterlegare prioritere kollektivtrafikken i bypakken, kan det gjerast ved å prioritere kollektivtrafikken framfor biltrafikken på strekninga Lerstadtoppen – Campus. Saman med ein ny haldeplass på innfartsvegen ved Campus, vil dette vera to tiltak med stor betydning for auka satsing på kollektivtrafikken i Ålesund.

### 7.5. Korona

Korona-pandemien har ført til ei svikt i tal reisande i kollektivtrafikken frå mars 2020. Samfunnet har no opna opp igjen, men det er usikkert korleis pandemien påverkar folk sitt reisemønster på lengre sikt. Dersom svikten i inntekter frå kollektivreisande held fram og dette ikkje blir kompensert frå staten, vil fylkeskommunen måtte redusere busstilbodet. Dette vil ha stor verknad for arbeidet med å utvikle kollektivtilbodet i Ålesund og i resten av Møre og Romsdal.

## 8. Gjennomføringsplan

Illustrasjonen under viser ein fasedelt implemteringsplan. I vedlegga til rapporten finns det meir detaljerte oversikter.

Implementeringplan 2021 – 2030			
	2021		
	Fase 1 (ca 2021-2023)	Fase 2 (ca 2023-2026)	Fase 3 (ca 2026-2030)
<b>Infrastruktur</b>	Hellandbakken Prioritering av buss i signalanlegg Venstresvingefelt Hatlane skule Innfartsparkering Moa Ny haldeplass i Spjelkavika Snuplass Slinningen <b>Oppgradering haldeplassar linje 1 til passa ledbuss</b> <b>Sykkelparkering haldeplass</b>	Volsdalen – sentrum (sentrumsgater/ Borgundvg.) Framkometiltak Aspøya Kollektivknutepunkt sentrum Innfartsparkering Kverve Miljøgate campus Kollektivfelt Hatlane skule Kollektivknutepunkt Ålesund sjukehus Flytting av kollektivhaldeplass på Lerstad Moaterminalen fase 1 (haldeplass Borgundvegen) Snuplass Olsvika Snuplass Fremmerholen Haldeplass Fv.60 Blindheim – Flisnes Prioritering av buss - Spjelkavika <b>Oppgradering haldeplassar linje 1 til passa ledbuss</b> <b>Sykkelparkering haldeplass</b>	Framkometiltak Volsdalen – Sentrum (E136) Haldeplass Colorline stadion (E136) Haldeplass E136 Campus Lerstadtoppen – Campus (prioritering av buss) Framkometiltak i Borgundvegen mellom Campus og Moa Moaterminalen fase 2 Framkometiltak gjennom Moa Innfartsparkering Fremmerholen Innfartsparkering Blindheim <b>Oppgradering haldeplassar linje 1 til passa ledbuss</b> <b>Sykkelparkering haldeplass</b>
<b>Ruteplan</b>	Oppstart stamlinje 1 Oppstart stamlinje 2 Oppstart lokallinje 10	Oppstart lokallinje 11 Oppstart lokallinje 12 Vurdere utviding av stamlinje 1 og 2	Justering av dei ulike linjene i samband med at infrastrukturtiltaka vert gjennomført
<b>Kommunikasjon</b>	Ny linjenummerering Linjekart for Ålesund Merking/ruteinfo på haldeplassar på stamlinjene Sanntidsinfo på store haldeplassar Utarbeide haldeplasstrategi Utarbeide terminalstrategi	Gjennomføring av haldeplasstandard Gjennomføring av terminalstandard	Gjennomføring av haldeplasstandard Gjennomføring av terminalstandard
<b>Andre viktige tiltak</b>	Bompengar vår 2022 Parkeringsstrategi	Ny kommuneplan (arealdelen)	

## 9. Samandrag

Prosjektet *Utviklingsplan kollektivtransport Ålesund* omhandlar bybuss-tilbodet i Ålesund, avgrensa til Magerholm, Fremmerholen og Olsvika i aust og Hessa i vest. Dei ulike tiltaka for kollektivtrafikken i desse områda vil òg få stor effekt for reisande til og frå områda utanfor. Ikkje minst gjeld dette tilhøva rundt terminalane og stoppestadane ved sjukehuset og Campus.

Prosjektet har sett på tiltak både på kort og lang sikt med tanke på å nå dei vedtekne måla for kollektivtrafikken i Ålesund:

- Høgare kollektivandel
- Kortare framføringstid for kollektivtrafikken
- Kortare reisetid kollektiv samanlikna med bil, jamfør med situasjonen i dag

I arbeidet har prosjektet sett nærmere på blant anna

- konsept for prioritert buss, inkludert terminal- og haldeplasstandard og plan for marknadsføring
- infrastrukturtiltak
- samanheng med parkeringsstrategi
- tiltak i samanheng, for eksempel tiltak for framkome kollektiv, parkering, drift kollektiv

I planen blir det lagt fram forslag til forenkling av rutetilbodet. God kommunikasjon er viktig for å vise at kollektivtilbodet er eit godt alternativ. Enkel kommunikasjon skal gjøre det enklare å forstå tilbodet. Resultatet av arbeidet heng saman med tiltak på vegnettet. Gjennom ei liste med 30 punkt

frå Slinningen i vest til Spjelkavika i aust er det forslag om viktige tiltak som kan bidra til å løfte kollektivtilbodet.

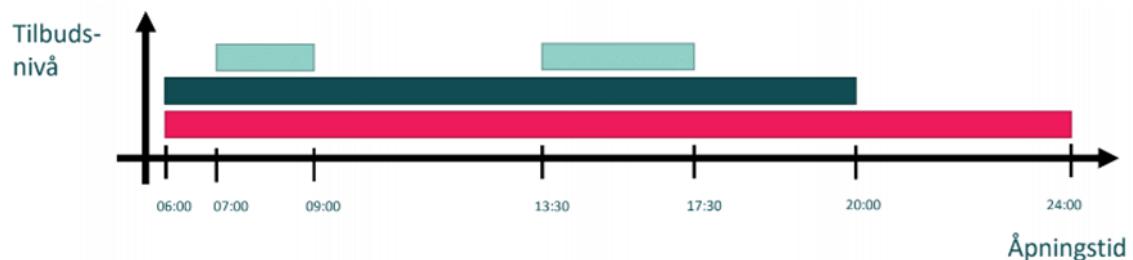
Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som er ansvarleg for kollektivtilbodet i Ålesund, men samarbeid - ikkje minst med Statens Vegvesen og kommunen - er viktig for å få eit godt resultat. Statens vegvesen og Ålesund kommune saman med Møre og Romsdal fylkeskommune har bidratt i utarbeiding av Utviklingsplan for kollektivtilbodet i Ålesund.

## 9.1. Rutetilbudet

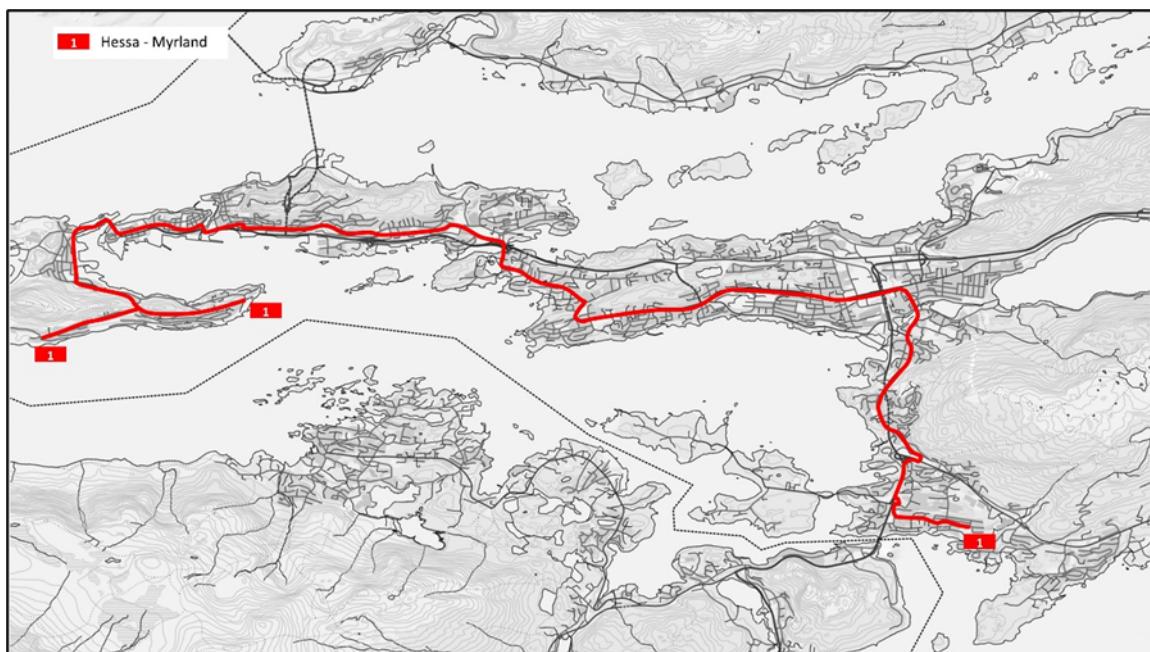
### Stamlinjer

Utviklingsplanen tilrar eit høgfrekvent rutetilbod på stamlinjer som skal knyte saman dei største knutepunkta og målpunkta. Stamlinjene bør ha fast frekvens og lang opningstid.

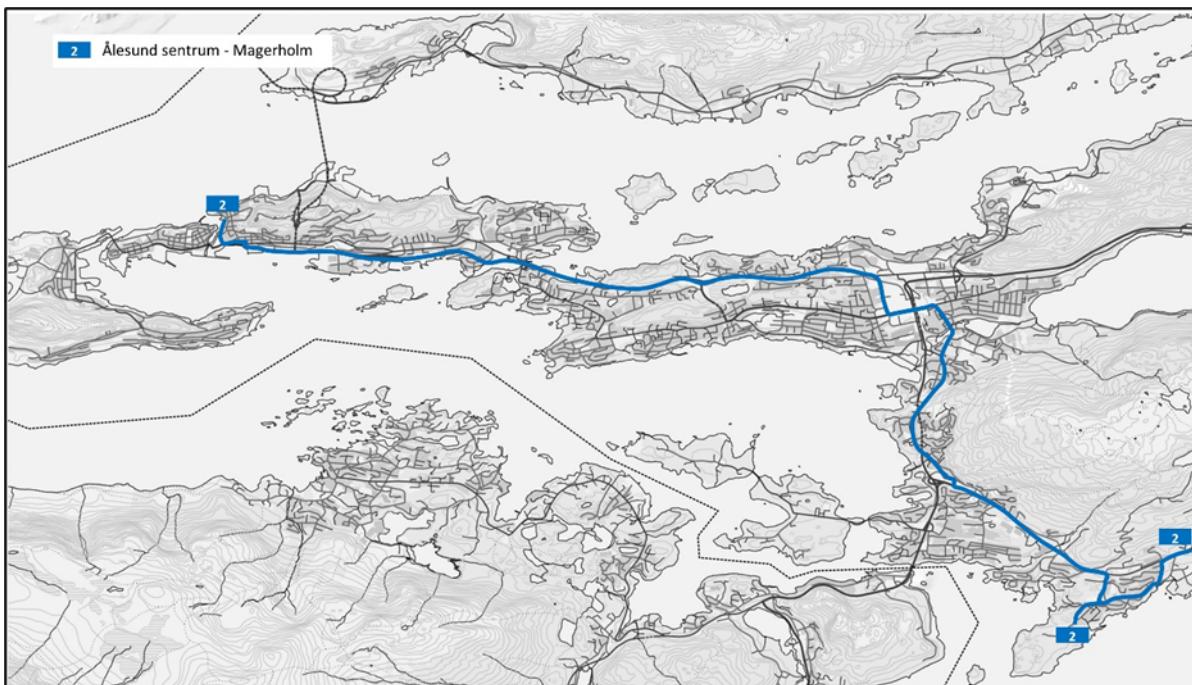
I figuren under ser vil korleis tilboden kan sjå ut fordelt over dagen fra 06.00 til 24.00. Rød strek (nedst) viser det faste tilboden – ideelt minst to avgangar i timen på stamlinjer. Mørk strek (i midten) viser korleis tilboden forsterkast frå morgonen til klokka 20.00, og dei to grøne linjene øvst viser korleis tilboden blir ytterlegare forsterka i høgtrafikkperiodar.



**Linje 1 Hessa-sentrums-Moa-Myrland**



## Linje 2 Sentrum-Moa-Flisneset-Magerholm



Tiltak	Verknad
Høg frekvens	Frekvens erstattar korrespondanse i bybussnettet. Dersom det er avgangar oftare enn kvart 15 minutt, vil kundane kunne velje avgangar som passar med vidare reise.
Unngå korrespondansar	Uavhengigheit mellom dei ulike linjene er ein føresetnad for effektiv drift i krevjande trafikk. Det betyr at korrespondanse mellom dei ulike rutene i eit bybuss-nettverk ikkje skal være nødvendig.
Fast trase	Å unngå variasjonar gjennom driftsdøgnet og ha mest mogeleg same trasé på dagtid, kveld og helg gjer rutetilbodet forståeleg og føreseieleg.
Pendelruter	Pendelruter betyr same trasé i begge retningar og regulering ved snuplass/endestopp utanom sentrum gir redusert reisetid.
Gateterminal i sentrum og på Moa	Ved å bruke stopp i Borgundvegen ved Moa og gateterminal i sentrum blir reisetida redusert for reisande som reiser gjennom knutepunkta.
Enkel rutenummerering	Med færre rutenummer blir det enklare å forstå tilbodet.

Tabellen over viser tiltak som er viktige når nye det skal utarbeidast nye rutetabellar for stamrutene.

### Lokallinjer

Lokallinjene er supplement til stamlinjene, bidrar til auka flatedekkande. I hovudsak er dette tilbod til/frå knutepunkt. Det er eit mål at rutene har fast og føreseieleg frekvens tilpassa behovet til dei reisande. Lokallinjene har avgrensa opningstid.

Dette er lokallinjene:

- Linje 10 Fjelltun-Sentrum-Larsgården – pendelrute via gateterminalen i sentrum
- Linje 11 Sentrum-Lerstadbakken-Moa-Fremmerholen – pendelrute
- Linje 12 Olsvika-Moa-sjukehuset – pendelrute med endestopp på sjukehuset og i Olsvika
- Linje 13 Moa-Humla
- Linje 14 Moa-Glomset-Valle
- Linje 15 Moa-Brusdalen-Valle
- Linje 16 Moa-Utvik
- Linje 17 Servicelinja Ålesund

## 9.2. Kommunikasjonstiltak

Det viktigaste FRAM kan gjøre, er å gi kunden informasjon der kunden er. Skilting og haldeplassoppslag kan vere ein del av dette, men det er også viktig å bruke andre tilgjengelege kanalar.

Digitale kanalar som mobilappen (FRAM-appen), Google, etc. kan gi kunden god og relevant informasjon. Vidareutvikling av denne typen kanalar er viktig.

Terminalstandard og haldeplasstandard

Ein heilskapleg terminalstrategi og haldeplasstandard vil vere eit godt hjelpemiddel for å systematisere arbeidet med å sørge for gode kundefasilitetar og god kundeinformasjon. Slike strategiar kan mellom anna seie noko om at ein haldeplass med eit minimum tal påstigande skal ha visse informasjonselement, medan haldeplassar med færre påstigande kan ha andre krav. Fylkeskommunen, ved FRAM, meiner at ein haldeplasstandard er helt nødvendig for å kunne arbeide systematisk med haldeplassane, og vil jobbe for at dette blir prioritert.

Kommunikasjonstiltak som er høgt prioritert for Ålesund

- Ny, enklare nummerering av busslinjene – med få stamlinjer (1-2) og lokallinjer (f.eks. 10-18)
- Utarbeiding av linjekart for Ålesund i tråd med ny linjestruktur
- Merking av alle haldeplassar på stamlinjene med kva linje som går der, linjekart og informasjon om rutetider.
- Kartlegge og om mogleg få sanntidsinformasjon på dei største haldeplassane på stamlinjene.

## 9.3. Infrastrukturtiltak

I arbeidet med infrastrukturtiltaka har ein identifisert meir enn 30 tiltak som kan redusere køyretida for buss, bidra til meir effektiv og føreseileg bussdrift, gi et meir synleg tilbod, betre omdøme og betre tilgjengeleight og trafikktryggleik.

I arbeidet med rutetilboden er det peika på endringar med forenkling av trasear og etablering av tydelege endepunkt. Etablering av nye stoppestader og snuplassar er viktig for å sette slike tiltak ut i livet. Andre tiltak har som hovudmål å hjelpe bussen fram gjennom færre omvegar og mindre tid i kø.

## 9.4. Forhold som påverkar utviklingsplanen for kollektivtilboden i Ålesund

Kommuneplan

Kommuneplanen sin arealdel for gamle Ålesund er omgjort til kommunedelplan og har ein klar fortettingsstrategi som skal sikre at mesteparten av utviklinga blir prioritert i hovudkorridorar. Høgkvalitets kollektivtransport kan i den forbindelse være eit av midla til å støtte den ønska utviklinga og gjøre areal nær haldeplassar særleg attraktive.

## Parkeringsstrategi

Ålesund kommune jobbar med ei parkeringsutgreiing som skal danne grunnlaget for ein parkeringsstrategi som skal bygge opp under ønska utvikling i Ålesund sentrum og på Moa. Parkeringsstrategien skal bidra til å oppfylle kommunen sine overordna mål om transportutvikling, arealbruk, handel og næringsutvikling.

Dette arbeidet er en svært viktig føresetnad for kollektivarbeidet og oppfølging av strategien og må skje parallelt med gjennomføring av kollektivtiltakene som er skissert i denne planen.

## PAKT (Plan for areal, klima og transport i Ålesundsregionen)

Plan for areal, klima og transport (PAKT) skal sjå arealbruk og transport i regionen i samanheng, i eit klimaperspektiv, og med FN sine berekraftsmål som fundament.

Hensikta med planen er å samordne verkemiddel og tiltak innanfor areal- og transportplanlegging, slik at alle aktørar drar i same retning og får best mogleg effekt ut av satsingar og investeringar.

Planen er planagt vedtatt (MÅNAD) 2022.

## Bypakke Ålesund

Bypakke Ålesund er ein viktig del av arbeidet med å utvikle kollektivtilbodet i Ålesund, og bidrar til finansiering av tiltak som må til for å nå mål om ei attraktiv og berekraftig utvikling.

Til grunn for bypakken ligg knutepunktstrategien, der dei fire knutepunkta Campus, sjukehuset, bysentrum og Moa er utpeikt som viktige utviklingsområde, og effektive kollektivsamband mellom knutepunkta er ein del av strategien.

## 9.5. Gjennomføringsplan

### Implementeringplan 2021 – 2030

	2021	2030	
	Fase 1 (ca 2021-2023)	Fase 2 (ca 2023-2026)	Fase 3 (ca 2026-2030)
<i>Infrastruktur</i>			
Hellandbakken	Volsdalen – sentrum (sentrumsgater/ Borgundvg.)	Framkometiltak Volsdalen – Sentrum (E136)	
Prioritering av buss i signalanlegg	Framkometiltak Aspøya	Haldeplass Colorline stadion (E136)	
Venstresvingefelt Hatlåne skule	Kollektivknutepunkt sentrum	Haldeplass E136 Campus	
Innfartsparkering Moa	Innfartsparkering Kverve	Lerstadtoppen – Campus (prioritering av buss)	
Ny haldeplass i Spjelkavika	Miljøgate campus	Framkometiltak i Borgundvegen mellom Campus og Moa	
Snuplass Slinningen	Kollektivfelt Hatlåne skule	Moaterminalen fase 2	
<i>Oppgradering haldeplassar linje 1 til passa ledbuss</i>	Kollektivknutepunkt Ålesund sjukehus	Framkometiltak gjennom Moa	
<i>Sykkelparkering haldeplass</i>	Flytting av kollektivhaldeplass på Lerstad	Innfartsparkering Fremmerholen	
	Moaterminalen fase 1 (haldeplass Borgundvegen)	Innfartsparkering Blindheim	
	Snuplass Olsvika	<i>Oppgradering haldeplassar linje 1 til passa ledbuss</i>	
	Snuplass Fremmerholen	<i>Sykkelparkering haldeplass</i>	
	Haldeplass Fv.60 Blindheim – Flisnes		
	Prioritering av buss - Spjelkavika		
	<i>Oppgradering haldeplassar linje 1 til passa ledbuss</i>		
	<i>Sykkelparkering haldeplass</i>		
<i>Ruteplan</i>	Oppstart stamlinje 1	Oppstart lokallinje 11	Justering av dei ulike linjene i samband med at infraukturtiltaka vert gjennomført
	Oppstart stamlinje 2	Oppstart lokallinje 12	
	Oppstart lokallinje 10	Vurder utviding av stamlinje 1 og 2	
<i>Kommunikasjon</i>	Ny linjenummerering	Gjennomføring av haldeplasstandard	Gjennomføring av haldeplasstandard
	Linjekart for Ålesund	Gjennomføring av terminalstandard	Gjennomføring av terminalstandard
	Merking/ruteinfo på haldeplassar på stamlinjene		
	Sanntidsinfo på store haldeplassar		
	Utarbeide haldeplastrategi		
	Utarbeide terminalstrategi		
<i>Andre viktige tiltak</i>	Bompengar vår 2022	Ny kommuneplan (arealdelen)	
	Parkeringsstrategi		