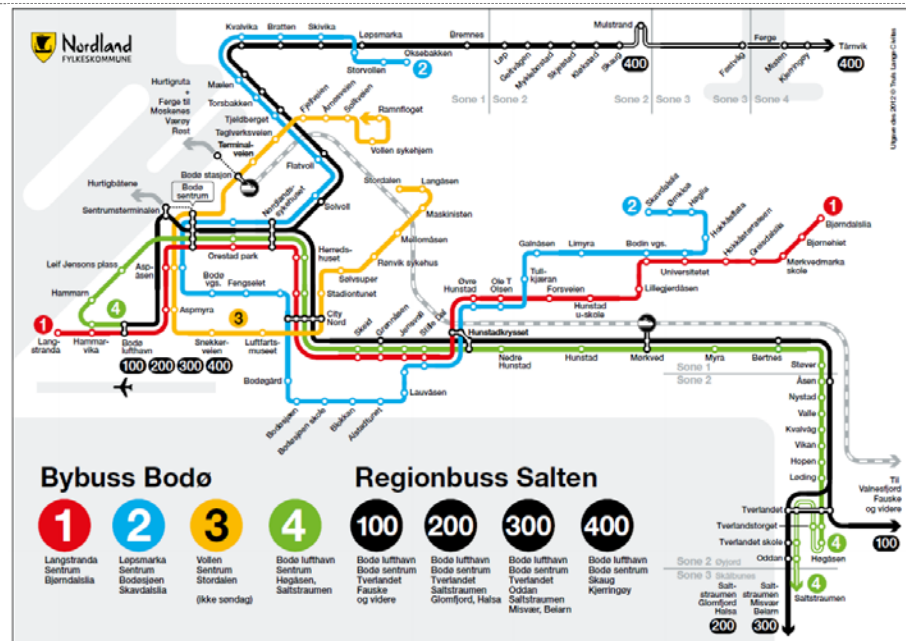


<b>Tiltak</b>	<b>Bodø</b> <b>Forenklet rutestruktur, pendelliner, gateterminal, økt frekvens og bompenger</b>
<b>Oppsummert</b>	Forenkling av rutestruktur, ruteinformasjon og betalingssystem, sammen med overgang fra bussterminal til gateterminal, økt frekvens på rutene og innføring av bompenger bidro til 45% økning i antall kollektivpassasjerer på bylinjene i Bodø i perioden 2012-2016 (11,3% per år over fire år).
<b>Rapport/offentlig dokument</b>	Rapport av Gustav Nielsen Consulting angående effekt av nytt bussnett og hvordan dette har hatt en verdi for brukerne: «Effekter av nytt bussnett i Bodø 1.oktober 2012 – 31.august 2016» (Nielsen Consulting AS, 2016)
<b>Kategori</b>	Endring i nettverk/ rutestruktur for buss fra høy flatedekning til enklere, radielt pendelrutesystem med høyere frekvens, omlegging fra bussterminal til gateterminal
<b>Beskrivelse</b>	Etter flere år med synkende passasjertall ble rutestrukturen i bybussnettet i Bodø endret. Det nye nettverket ble designet for å være enklere å forstå og mer synlig for de reisende. Planleggingen av endringene startet i 2008, og de første tiltakene ble iverksatt i 2012. Billettprisen ble samtidig økt med mer enn 10% per reise. I 2015 ble det etablert bompengebetaling for bilister i Bodø.  Det tok fire år (2008-2012) fra vedtak om planarbeid til at endringene var gjennomført og i drift.  Ønsket effekt av endringene var økt etterspørsel og vekst i passasjertall.
<b>Aktører</b>	Nordland fylkeskommune, Bodø kommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket.
<b>Kontakt data</b>	Statens vegvesen, SSB, Nordland Fylkeskommune ved Bjørnar Klausen
<b>Bykontekst</b>	Bodø er administrasjonssenter i Nordland fylke. Tettstedet Bodø hadde 1. januar 2012 38326 innbyggere (42102 i 2020) <sup>i</sup> , og er den største byen i Nordland fylke. Bodø har et tett sentrum med mye næring, inkludert sykehuset. Det ligger relativt store småhusområder, næringsområder og kjøpesentre i mer bilbaserte sub-urbane områder. Viktige besøks- og arbeidsplassintensive funksjoner utenfor sentrum er Nord universitet, Bodø Næringspark, Bodø lufthavn. Det er lite pendling inn til og ut av Bodø, ifølge pendlingsstatistikken til SSB <sup>ii</sup> .
<b>Kollektivsystem</b>	Kollektivsystemet i Bodø består av bybuss og regionale ruter, og betjenes også av båt, fly og tog (endestasjon for Nordlandsbanen).
<b>Endring</b>	Før nettverksendringen hadde Bodø en bussterminal i sentrum og et kollektivnett med høy flatedekning og busslinjer med lav frekvens.  Det ble gjennomført endringer i nettverk/ rutestruktur (2012), økte billettpriser (2012), og innføring av bompenger (2015).  Omlegging av nettverket innebar en forenkling av systemet. Man la om fra bussterminal til gateterminal. Antall linjer ble redusert fra 14 til 4 (pendellinjer gjennom sentrum). Tre av de nedlagte linjene var ringlinjer. Ved å redusere antall linjer ble det mulig å tilby høyere frekvens per linje. I sentrum ble det høyere frekvens fordi alle linjer betjener en kollektivgate i sentrum. Endringene førte til økt trafikk og behov for ytterligere økning av kapasitet i rushtid i 2015-16.



Figur 1 Figuren viser den nye rutestrukturen og er hentet fra Nielsen 2016:35

**Endring gjelder**

2012:

- Omlegging til gateterminal
- Forenkling av bussnettet, produksjonsøkning (ca 13%) på by-linjer
- Økt tilbud til Universitetet og Bodø lufthavn
- Enklere ruteinformasjon (pga. enklere nettverk)
- Enklere betaling og kort-registrering
- Endring i takstsystem ga insentiv for mer bruk av månedskort (som igjen gir enkel påstigning)

2015:

- Flere avganger i rushtid som ga cirka 25% større vogn km produksjon i 2016
- Prisøkning på 11% fra 2012-2016

**Varighet**

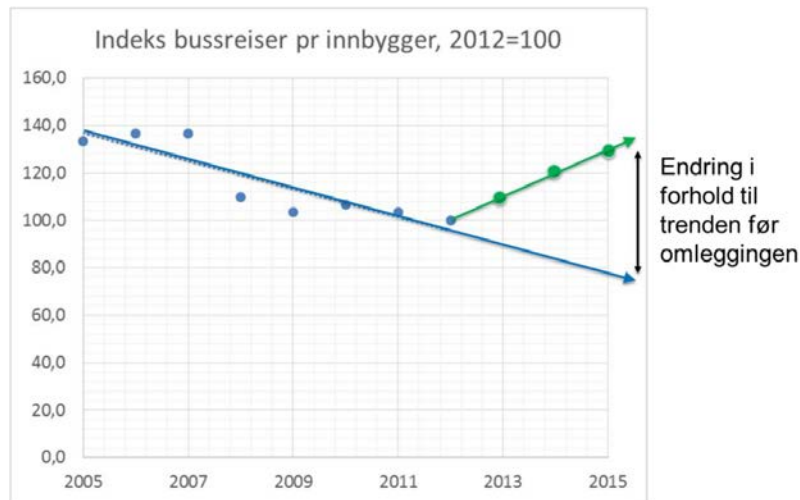
Rapporten beskriver endringer som har skjedd mellom 2012 og 2016. Planarbeidet skjedde over en lengre periode mellom 2008-2012.

**Type data**

Påstigende passasjerer totalt og per holdeplass, vognkilometer, antall avganger, antall reiser (fordelt på bybuss, regionbuss, øvrig regionbuss), biltrafikk etter bompenggeordning, passasjertall buss etter bompenggeordning, billettsalg, prisendringer, inntektsendringer, driftskostnad og investeringer

**Metode datainnsamling**

*Dette er en sammenstilling av tallmateriale og andre opplysninger fra Nordland fylkeskommunes samferdselsavdeling ved Bjørnar Klausen og medarbeidere, enkelte data fra Statens vegvesen og Statistisk sentralbyrå, samt egne beregninger. Se egen Excel-fil med detaljerte data. Kostnadstall for investeringer i infrastruktur er også mottatt fra Bodø kommune. (Nielsen Consulting, 2016:8)*

**Målbare effekter**

Figur 2: Indeks bussreiser per innbygger, endring fra 2012 (faksimile fra Nielsen Consulting, 2016:4).

Etter nettverksendringen i Bodø ble det registrert vekst, spesielt på bylinjene, allerede i 2012. Det antas at veksten var et resultat av endringene i nettverket, fordi den har fortsatt til tross for prisøkning. Innføring av bompenger (2015) skjedde samtidig med ytterligere forsterkninger av bybusstilbudet i form av økt antall avganger i rushtid og justert takst:

- Total 45% økning i antall passasjerer på bylinjene i perioden 2012-2016
- Mistenker ikke dårligere forhold for bilister å være utslagsgivende for vekst, fordi passasjerøkningen kom før bompenger ble innført, selv om bompenger kan ha gitt noe effekt.
- Endringen har vært bedriftsøkonomisk lønnsom gjennom enklere mer effektivt nettverk og økt bruk av tilbudet: Færre linjer og flere reisende

Effektene av tiltaket er større enn forventet og anslått i 2010, selv om selve tiltaket ble iverksatt senere enn planlagt og flere anbefalinger fra planarbeidet ikke er iverksatt.

**Andre/ikke målbare effekter**

- Det er sannsynlig at økt inntjening på grunn av økte billettpriser i kombinasjon med økt etterspørsel påvirket lokale politikere til å vedta ytterligere kapasitetsøkning i 2015-16. (Nielsen Consulting, 2016:11)
- Omlegging fra bussterminal til gateterminal (kollektivgate) frigjorde tomt til kulturhuset Stormen
- Omleggingen av tilbudet midt i en kontraktperiode med operatøren ga noen ekstra kostnader for fylkeskommunen. Å gjennomføre en slik omlegging under løpende kontrakt utløser forhandlinger, økte kostnader og kan gi problemer med å få nye løsninger gjennomført. (Nielsen Consulting, 2016:34)

**Usikkerhet**

Det er noen ikke fullt oppklarte detaljer i datagrunnlaget for produksjonen før/etter omleggingen i 2012, selv etter visse kontroller og korreksjoner. Problemene gjelder først og fremst for regionlinjene, der de interne linjenummer og datagrunnlaget ikke helt samsvarer med det nye oppsettet med bare en regionlinje i hver av de fire hovedretningene. (Nielsen Consulting, 2016:8)

---

<sup>i</sup> SSB: [04859: Areal og befolkning i tettsteder \(T\) 2000 - 2020. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#)

<sup>ii</sup> SSB: [Pendlingsstrømmer \(shinyapps.io\)](#)