

SLUTTRAPPORT
FOR
PROSJEKTET

"ALTAS BUSSRUTER I UTVIKLING"

VÅREN 2011

1	INNLEDNING	3
2	BAKGRUNN FOR PROSJEKTET	3
2.1	ØKONOMI	4
3	METODE	5
4	PROSJEKTGJENNOMFØRING	5
4.1	MÅL	5
4.2	ORGANISERING	6
4.3	DEL 1 - FORPROSJEKTET	7
4.3.1	<i>Opprinnelig prosjektplan</i>	7
4.3.2	<i>Brukerundersøkelse</i>	8
4.3.3	<i>Konklusjon i brukerundersøkelsen</i>	8
4.3.4	<i>Annet arbeid</i>	9
4.4	DEL 2 – HOVEDPROSJEKTET	9
4.4.1	<i>Konsulentrapport</i>	9
4.4.2	<i>Anbefalinger fra konsulentrapporten</i>	10
4.5	IVERKSATTE TILTAK	10
4.5.1	<i>SMS-billettering</i>	10
4.5.2	<i>Nytt billetteringssystem</i>	10
4.5.3	<i>Oppsett av rutekassetter</i>	11
4.5.4	<i>Omlegging av rutestruktur</i>	11
4.5.5	<i>Økt frekvens i rushtid</i>	11
4.5.6	<i>Nye busslommer</i>	11
4.5.7	<i>Markedsføring</i>	11
5	ERFARING	11
5.1	MÅLOPPNÅELSE	12
5.2	OVERFØRINGSVERDI	12
5.3	ARBEIDSFORM	12

Vedlegg:

1. Brukerundersøkelse – gjennomført av Norut Alta 2008
2. Konsulentutredning – gjennomført av VISTA Utredning AS 2009

1 INNLEDNING

Finnmark fylkeskommune satte i 2008 i gang et prosjekt for å bedre kollektivtilbudet i Alta kommune. Formålet med prosjektet var å øke andelen kollektivreisende fra 2 til 4 %. Prosjektet har gått over 2 år, fra 2008-2010, fordelt på forprosjekt og hovedprosjekt. Hovedfokus ble konsentrert rundt Alta by.

Fylkeskommunen inviterte Alta kommune, Statens vegvesen og Veolia Transport Nord AS til å delta i prosjektet.

Denne rapporten oppsummerer erfaringene fra Finnmark fylkeskommunes prosjekt “Alta’s bussruter i utvikling”. Den sier noe om fremdrift, gjennomføring, samarbeid og viktige erfaringer som er gjort underveis i prosjektet.

Prosjektet hadde oppstart i juni 2008 og ble avsluttet desember 2010.

Fylkeskommunen fikk midler fra KID-ordningen gjennom Samferdselsdepartementet som var et viktig bidrag for å kunne gjennomføre prosjektet.

2 BAKGRUNN FOR PROSJEKTET

I 2008 søkte fylkeskommunen om midler fra KID-ordningen (kollektivtransport i distriktene). Ordningen er et tiltak fra Samferdselsdepartementet der hensikten er å styrke kollektivtilbudet i distriktene.

Finnmark fylkeskommune har hovedansvaret for kollektivtransporten i fylket, og ville gjennom prosjektet utvikle et mer brukertilpasset busstilbud for å øke andelen kollektivreisende. Finnmark er et langstrakt fylke med spredt og tynn bosetting, og det er en stor utfordring å tilpasse kollektive ruter på en optimal måte som samtidig skal være kostnadseffektiv.

Fylkeskommunen besluttet å konsentrere innsatsen i Alta kommune da det var her man så størst potensial for å øke kollektivandelen. Dette fordi Alta kommune er av en viss størrelse, samtidig som byen har en svært lav kollektivandel.

Prosjektet ble delt opp i:

- Forprosjekt for planlegging og utforming av mulige tiltak
- Hovedprosjekt for utvelgelse og iverksetting av tiltak

2.1 Økonomi

Fylkeskommunen ble tildelt midler fra departementet til både for- og hovedprosjektet. I tillegg bidro fylkeskommunen og Alta kommune med midler til begge prosjektfasene. Nedenfor følger en enkel framstilling av økonomien i prosjektet.

Økonomi forprosjekt:

Finansiering:

Samferdselsdepartementet	kr. 400.000,-
Finnmark fylkeskommune	kr. 50.000,-
Alta Kommune	kr. 50.000,-
Sum disponible midler	kr. 500. 000,-

Regnskap:

Konsulenttjenester	kr. 400.000,-
Reiseutgifter	kr. 50.000,-
Møteutgifter	kr. 20.000,-
Kontaktpersoner	kr. 30.000,-
<u>Sum</u>	<u>kr. 500.000,-</u>

Økonomi hovedprosjekt:

Finansiering:

Samferdselsdepartementet	kr. 650.000,-
Finnmark fylkeskommune	kr. 650.000,-
Alta kommune	kr. 1.000.000,-
Sum disponible midler	kr. 2 400. 000,-

Regnskap:

Reiseutgifter	kr. 50. 000,-
SMS-billettering	kr. 250. 000,-
Rutekassetter	kr. 50. 000,-
Nye busslommer	kr.1 000. 000,-
Reklameartikler	kr. 100. 000,-
Markedsføring	kr. 250. 000,-
Nattbuss	kr. 500. 000,- (del av Alta kommunes andel)
<u>Sum</u>	<u>kr. 2 200 000,-</u>

3 METODE

Det ble lagt mye arbeid i innsamling av aktuell informasjon som var relevant i forhold til prosjektet. Veolia la fram ulike statistikker, opprinnelige rutetraseer, frekvens og tidtabeller for analyse slik at prosjektgruppa fikk anledning til å finne svakheter som måtte justeres/endres på.

Alta kommune presenterte ulike kommuneplaner som hadde stor betydning for kollektivplanleggingen.

Det ble utarbeidet et spørreskjema som skulle kartlegge behov og ønsker blant arbeidsreisende og unge.

Det ble avholdt møter i prosjektgruppa der det ble informert om prosjektets fremgang, og videre arbeidsfordeling mellom de ulike medlemmer ble klargjort. Det var varierende tidsintervall i forprosjektet av ulike årsaker, men ble mer regelmessig etter at styringsgruppa ble opprettet.

Arbeidsgruppa gjennomførte en befaringsreise med bybussen i Alta for å se ulike problemstillinger bussen står overfor.

Det ble engasjert en ekstern konsulent til å utarbeide alternativer for kollektivtrafikken i Alta by.

Prosjektgruppen benyttet konsulenter innen mediestrategi og markedsføring for å markedsføre tiltakene som ble gjennomført i prosjektet.

4 PROSJEKTGJENNOMFØRING

Innenfor kollektivarbeidet i Finnmark er kollektivprosjektet et pilotprosjekt der det for første gang ble satt sammen et arbeidsteam med så mange ulike aktører involvert. De ulike aktørene hadde mange innspill til prosjektets arbeid, og den opprinnelige prosjektplanen ble vurdert til å være for omfattende i forhold til de rammer prosjektet hadde å forholde seg til. Dette resulterte i at den opprinnelige prosjektplanen ble revidert.

4.1 Mål

Prosjektets overordnede målsetning var å øke kollektivandelen blant de reisende i Alta by. Dette skulle oppnås ved å planlegge, gjennomføre og markedsføre et mer brukervennlig kollektivtilbud i Alta. Ved prosjektets start var kollektivandelen blant reisende i Alta på ca 2 %. Tilsvarende tall for Tromsø er 14 %. Det var derfor et stort potensial for å få flere til å reise kollektivt.

Prosjektets overordnede målsetning ble:

Å øke kollektivandelen på bybussen i Alta fra 2 til 4 %.

Målet med forprosjektet var å kartlegge brukernes behov og ønsker for å kunne videreutvikle dagens bybussruter til et mer brukervennlig og tilpasset kollektivtilbud. I forprosjektet ble det blant annet gjennomført en brukerundersøkelse blant arbeidsreisende og ungdom i Alta kommune. Målet med undersøkelsen var å kartlegge behov og ønsker blant disse gruppene, samt avdekke hvilke holdning og kjennskap de hadde til det eksisterende bybusstilbudet. Resultatene i undersøkelsen dannet en del av grunnlaget for det videre arbeidet med å styrke kollektivtilbudet i Alta by.

Målet for hovedprosjektet var å planlegge og innføre nødvendige tiltak for å nå prosjektets overordnede målsetning om å øke kollektivandelen til 4 %.

I tillegg er det et langsiktig mål at kollektivtransporten i Alta skal være universelt utformet. Universell utforming omfatter både transportmiddelet, infrastrukturen, ruteopplysningene osv. Et universelt utformet kollektivtilbud vil gjøre det mer attraktivt å bruke kollektivtilbudet for alle brukergrupper.

4.2 Organisering

I utgangspunktet ble prosjektet organisert med en prosjektleder fra Finnmark fylkeskommune, og deltakere fra Alta kommune, Veolia og Statens vegvesen. Det har vært flere forskjellige personer inne fra de ulike etatene. Prosjektmøtene ble avholdt med varierende tidsintervall.

Ved prosjektets start besto prosjektgruppen av følgende medlemmer:

- Prosjektgruppe:
Ann-Kristin Johnsen – Finnmark fylkeskommune – prosjektleder
Maria Haga – Statens vegvesen
Hugo Bolgvåg – Veolia Transport
Tom Frode Hansen – Alta kommune
Jørgen Kristoffersen – Alta kommune
Jan Petter Olsen – Veolia Transport

Etter hvert ble prosjektet av en slik størrelse at det var hensiktsmessig å få opprettet en styringsgruppe. Dette ble gjort våren 2009:

- Styringsgruppe:
Per Bjørn Holm-Varsi – samferdselssjef Finnmark fylkeskommune
Jørgen Kristoffersen – næringssjef Alta kommune
Oddbjørg Mikkelsen – seksjonsleder Statens vegvesen

På samme tidspunkt gikk prosjektleder i permisjon, og det ble foretatt en omorganisering:

- Prosjektgruppe etter omorganisering:
Maria Haga – Statens vegvesen – prosjektleder
David Karlsen – Finnmark fylkeskommune
Tom Frode Hansen – Alta kommune
Hilde Søraa – Alta kommune
Hugo Bolgvåg – Veolia Transport

4.3 Del 1 - Forprosjektet

Første halvår jobbet prosjektgruppen mye med å analysere innsamlet data, og diskutere ulike problemstillinger knyttet til bybussen i Alta. Et av de viktigste temaene i de første møtene i prosjektgruppen var diskusjonene om hvordan prosjektet skulle konkretiseres. En viktig ramme for prosjektet var at vi skulle holde oss innenfor de tilgjengelige ressurser. Under diskusjonene kom det frem ulike problemstillinger knyttet til kollektivtilbudet i Alta. En del av disse strakte seg ut over prosjektets rammer.

Tidlig i prosjektet ble det gjort en fordeling over ulike arbeidsoppgaver:

- Veolia Transport Nord:
 - Lage oversikt over opprinnelige ruter, statistikk på reisende, oversikt på kostnader og inntekter. Kostnadsberegning på tiltak som skal igangsettes.
- Alta kommune:
 - Bestille en brukerundersøkelse for å kartlegge behov og ønsker for bybussen. Presentasjon av viktige planer i kommunen som har betydning for utvikling av kollektivtrafikken.
- FFK:
 - Holde trykk på planprosessen, sekretariat etc.
- SVV:
 - Ivareta universell utforming i prosessen, blant annet holdeplassutvikling etc.

4.3.1 Opprinnelig prosjektplan

Hovedmål:

- Et mer brukervennlig kollektivtilbud til samme kostnad

Delmål:

- Opprette tilbringerruter med mindre materiell fra utkantene (tilpasset bybussen)
- Økt frekvens på bybussen
- Offentlig betalt transport (skoleskyss, helse- og godstransport og TT-tjenesten) sees i sammenheng med ordinær kollektivtrafikk.
- Skoleskyss er en avgjørende faktor for størrelsen på busser, samt helgetrafikken. Hvordan best betjene slike "topper".

Følgende områder måtte belyses for å nå prosjektets mål:

- Analyse av dagens rutestruktur
 - a. innhenting av statistikker
 - b. tidligere brukerundersøkelse
 - c. innspill fra bussjåfører
 - d. oversikt over dagens ruter
- Økonomi
 - e. kostnader
 - f. billettinntekter
- Tekniske løsninger
 - g. vurdere bussmateriell
 - h. vurdere holdeplasser, trafikknutepunkter
- Markedsføring

Konklusjonen av ovenstående ville danne bakteppe for nye tiltak i kollektivtransporten i Alta kommune. Dersom den nye transportløsningen gir økte kollektivinntekter skal gevinsten settes inn til økt frekvens på bybussen i Alta.

Tidsplan for opprinnelige prosjektplan:

- Høsten 2008: Innsamlet data skal foreligge for analyse
- Årsskiftet: Gjennomføring av markedsundersøkelse
- Februar 2009: Analyse av markedsundersøkelse og konklusjon
- Mars 2009: Iverksetting av tiltak

4.3.2 Brukerundersøkelse

På bakgrunn av arbeidet i forprosjektet ble det utarbeidet en spørreundersøkelse for å kartlegge behov og ønsker blant de utvalgte målgruppene, arbeidsreisende og ungdom. Brukerundersøkelsen skulle også kartlegge hvilken holdning og kjennskap de hadde til det eksisterende bybusstilbudet.

Norut Alta ble engasjert til å gjennomføre brukerundersøkelsen. Undersøkelsen søkte blant annet å finne svar på følgende:

- ✓ Hvorfor den enkelte ikke bruker buss?
- ✓ Kan buss være aktuelt ved mer tilpasset rutetilbud?
- ✓ Hvilke endringer må til for at en velger å kjøre buss?

4.3.3 Konklusjon i brukerundersøkelsen

Rapporten viser at respondentene hadde lite kunnskaper om bybusstilbudet, og at få benyttet tilbudet regelmessig. Markedsføring av tilbudet fremstår derfor som sentralt. Det er viktig å få fram:

- rutetider
- rabattordninger

Nye tiltak som bør vurderes:

- Hyppigere avganger i rushtiden er et positivt bidrag til økt bruk av buss. En økning i antall avganger til hvert 15. minutt eller hyppigere i rushtrafikken er nødvendig for å få det til.
- Lavere pris er også et tiltak som bør vurderes da dette har en positiv effekt på bruken av kollektivtransport.
- Innføring av tiltak nevnt over har best effekt i kombinasjon med begrensninger i bilbruken, f.eks. i form av parkeringsrestriksjoner og veiprisering.
- Bybussen har et rutetilbud som ikke dekker hele Alta. Bruk av shuttlebusser inn mot bybuss bør vurderes.
- Det er ingen logikk for den vanlige bruker i når bussen går, en må ha tilgang til rutetabell for å benytte tilbudet. En omlegging av rutetidene vil derfor bidra til et enklere system å forholde seg til, f.eks at bussen går hver time.

4.3.4 Annet arbeid

I tillegg til arbeidet med å definere prosjektet og prosjektets målsetninger, gjennomførte prosjektgruppen en befaring med bybussen. Grappa fikk da erfare ulike trafikale utfordringer bybussen støter på som er med å forsinke reisetiden til bussen.

I tillegg til mer konkrete og lett gjennomførbare tiltak ble det diskutert et behov for en større gjennomgang av kollektivtilbudet. Det ble besluttet å hente inn ekstern kompetanse til denne jobben. Paal Sørensen, konsulent i Vista utredning, ble engasjert. Han arbeider med areal- og transportplanlegging i byer og regioner, og har bred erfaring med analyse og planlegging av kollektivtransport i byer og tettsteder.

Bestillingen av rapporten ble det avsluttende arbeid i forprosjektet. Dette la grunnlaget for det videre arbeidet i hovedprosjektet.

4.4 Del 2 – Hovedprosjektet

Når prosjektgruppen kom sammen i hovedprosjektet ble det diskutert hvordan vi best kunne gjøre nytte av prosjektets midler. Det var i forprosjektet kommet frem mange ulike problemstillinger knyttet til kollektivtilbudet i Alta, og en del av disse strakte seg ut over det som hadde vært fokuset i forprosjektet.

Hensikten med å engasjere Paal Sørensen var å hente inn noen med erfaringer med den type utfordringer som kollektivtransporten i Alta står overfor i dag. I sitt arbeid definerte Sørensen målsetningen for kollektivtilbudet i Alta og beskrev hvordan måloppnåelsen henger sammen blant annet:

- ✓ Tilrettelegging for biltrafikken
- ✓ Rutestrukturen og infrastrukturen i Alta
- ✓ Drift og vedlikehold av kollektivtilbudet
- ✓ Krav til universell utforming.

Basert på dagens situasjon utarbeidet Sørensen alternativer for hvordan kollektivtilbudet kan se ut i Alta. Han tok utgangspunkt i brukerundersøkelsen og de forutsetningene som lå til grunn for Finnmark fylkeskommunes prosjekt. I tillegg satte han seg inn i dagens situasjon med rutetilbud samt hvor folk bor og arbeider.

Etter at konsulenten leverte rapporten i november 2009 gikk prosjektgruppen igjennom forslagene som konsulentene var kommet med. Rapporten fra konsulentene var mer omfattende og inneholdt anbefalinger som strakte seg ut over prosjektets rammer. En viktig oppgave for prosjektgruppen var derfor å utarbeide et forlag til prioritering mellom tiltakene, og lage en innstilling til styringsgruppen basert på prioritering.

4.4.1 Konsulentrapport

Kollektivprosjektet ønsket en utredning av dagens tilbud med det mål å vurdere mulige forbedringer for økt kollektivandel. Både rutetilbudet, busstraseer og den overordnede struktur i tilbudet ble vurdert av konsulenten. Mangler ved dagens tilbud ble beskrevet, og innspill fra aktuelle aktører ble samlet inn. Konsulentrapporten sier også noe om erfaringer fra andre byer, og hvordan disse erfaringene kan overføres til Alta.

4.4.2 Anbefalinger fra konsulentrapporten

Rapporten anbefaler tiltak for å doble antall passasjerer med buss i Alta, slik at andelen stiger til 4 %, på linje med landsgjennomsnittet. De viktigste tiltakene er en forenklet stamlinje og et forenklet ruteopplegg, med kvartersruter i rush langs stamruten.

Nedenfor er en liste over de anbefalte tiltakene, i prioritert rekkefølge, ut fra en vurdering av hvilke tiltak som gir mest kollektivtransport pr krone.

I Ruteopplegg og linjestruktur:

- Ruteopplegg med faste avgangstider og lett forståelig rutetabell
- Linjestruktur med enkel stamlinje (Hjemmeluft – Kaiskuru)
- Kvartersruter i rush (7-9 og 15-17)
- Samordning med skoleruter (linjestruktur, ruteopplegg og informasjon)
- Vurdering av behov for bedre service
- Markedsføring av nytt rutetilbud, inkludert rutetabeller på alle holdeplasser.

II Vurdering og utprøving av bedre tilbud utenom rush:

- Kveldsbuss
- Nattbuss
- Lørdagsbuss
- Servicebuss

III Vurdering av billigere ungdomskort

IV Infrastruktur og vognmateriell

- Nye holdeplasser med leskur, benk og info langs stamlinjen
- Innkjøp av lavgulvsbusser

V Bedre standard på sentrumsterminalen

VI Bedre trafikkavvikling i krysser Kjosvegen/E6

4.5 Iverksatte tiltak

Etter at konsulenten leverte sin rapport lagde prosjektgruppen en innstilling til styringsgruppen med en anbefaling av hvilke tiltak som burde innføres. Dette kapittelet gir en kost beskrivelse av de ulike tiltakene som ble iverksatt gjennom hovedprosjektet.

4.5.1 SMS-billettering

Betaling i form av sms ble innført. Reisende sender en tekstmelding til 2470 med kodeord ALTAV,ALTAB eller ALTAH. De mottar så en bekreftelse på sms som vises til sjåføren når de kommer om bord på bussen. Det er mulig for bedrifter å opprette kontoer som ansatte kan belaste når de sender sms.

4.5.2 Nytt billetteringssystem

Veolia innførte et nytt billetteringssystem. Det nye systemet var et enklere og mer brukervennlig system.

4.5.3 Oppsett av rutekassetter

Prosjektet kjøpte inn 50 nye rutekassetter og oppheng slik at samtlige bussholdeplasser skal kunne ha informasjon om rutetider og sms-billetteringen. Statens vegvesen bestilte kassetene, og Veolia tok ansvar for å sette dem opp og fylle inn med relevant informasjon.

4.5.4 Omlegging av rutestruktur

Behovet for å legge om rutestrukturen var et av de viktigste punktene som kom frem i rapporten fra konsulenten. Den eksisterende rutestrukturen var for omfattende, og gjorde at bussen brukte for lang tid på ruten i forhold til å kunne konkurrere med andre transportmidler. Behovet for å legge om rutene ble fremhevet som en svært viktig tiltak for å gjøre busstilbudet mer attraktivt.

4.5.5. Økt frekvens i rushtid

En omlegging av rutestrukturen medførte at ressurser ble frigitt, og disse ble satt inn for å øke frekvensen på avganger der det var størst behov. De frigitte ressursene ble satt inn i tidsrommet mellom kl. 08:00 – 10:00, og mellom kl. 15:00 – 17:00. I disse tidsrommene fikk bussen avgang hvert kvarter.

4.5.6 Nye busslommer

Som en følge av omleggingen av rutestrukturen, ble det nødvendig å etablere to nye busslommer på E6. Dette var i utgangspunktet et tiltak som strakk seg ut over prosjektets rammer. Omleggingen av rutestrukturen medførte imidlertid at bussen ikke kunne stoppe i Bossekop, et av Altas tre senter. Styringsgruppen vurderte behovet for tilrettelegging for busstopp i Bossekop som helt sentralt for at den nye rutestrukturen skulle kunne innføres.

4.5.7 Markedsføring

Mediestrategi var en viktig del av prosjektet, og Mediehuset Altaposten kom med tilbud til en lanseringspakke med annonsering og markedsføring i lokalradio, på nettavis og i avisene. Det ble laget ulike kampanjer for sms-billettering, ny pendelrute, og halv pris på lørdager. I tillegg til kampanjer i som gikk i tre uker rundt lanseringstidspunktet, ble det nye tilbudet markedsført i et år fremover i de ulike kanalene.

5 ERFARING

Kollektivsatsingen i Finnmark har tradisjonelt ikke vært spesielt omfattende. Prosjektgruppen oppfattet at verken Finnmark fylkeskommune, Veolia, Alta kommune eller Statens vegvesen hadde noen klare strategier for hvordan de ville skape et bedre kollektivtilbud. Derfor er det viktig og nødvendig at de ulike etater kommer sammen i grupper for å kunne finne fram til gode løsninger i fellesskap.

De fire aktørene som har vært representert i prosjektet jobber med kollektivtransport fra ulike sider og med forskjellige utgangspunkt. Erfaringen med å komme sammen for å diskutere problemstillingene har vært svært nyttig. Det har gitt muligheten til å angripe problemstillingene fra flere kanter, og med flere virkemidler enn når etatene arbeider alene på hver sin kant. Representantene i prosjektgruppen har opplevd å få støtte internt i den enkelte etat/organisasjon, og spillerom til å rette fokus mot de tiltak prosjektgruppen mente var best egnet.

5.1 Måloppnåelse

Målet med prosjektet var å få i gang et nytt rutetilbud som vil øke kollektivandelen fra 2 til 4 %. Samtlige tiltak er nå iverksatt, men det er for tidlig å si noe om effekten. Det vil bli gjort vurdering av måloppnåelsen rundt 1. januar 2012.

Samtidig som tiltakene ble innført justerte Finnmark fylkeskommune billettprisene opp. Dette gjør det vanskeligere å vurdere effekten av de innførte tiltakene.

Dersom de forventede resultater innfris vil den nye bybusstraseen videreføres i sin nåværende form.

5.2 Overføringsverdi

Prosjektgruppen erfarte at prosjekteier hadde gode intensjoner med prosjektet, men manglet klare føringer for gjennomføringen. Styringsgruppen ble satt sammen sent i prosessen. Den kunne med fordel ha vært klar ved prosjektets oppstart. Dette fordi det er viktig å ha forankring og klare retningslinjer å jobbe etter.

Det har vært en lang prosess å komme frem til hva dette prosjektet skulle omfatte. I Alta er det mange og ulike kollektivutfordringer. I diskusjonene som fulgte fikk etatene et bedre bilde av situasjonen, hva prosjektgruppen kunne forsøke å gjøre noe med innenfor dette prosjektets rammer, og hva som måtte gjøres ved en senere anledning, i andre fora. Alle partene ønsket å videreføre det samarbeidet som var etablert, og jobbe langsiktig for å bedre kollektivtilbudet.

Finnmark fylkeskommune ser helt klart verdien av å gå i tett dialog med ulike aktører med ulik bakgrunn for å komme fram til de beste løsninger for befolkningen i kommunen. Ved å arbeide i grupper der berørte parter involveres på et tidlig stadium er det mulig å arbeide fram gode løsninger som alle er fornøyde med. Å sette sammen grupper med ulik kompetanse gir rett ressurstilgang for å finne gode løsninger på ulike problemstillinger.

5.3 Arbeidsform

Prosjektgruppen har svært positive erfaringer med samarbeidet som har vært. Det anbefales at det opprettes en kollektivgruppe som er forankret i de enkelte etatene/organisasjonene, og at denne gruppen kan jobbe videre med utfordringene med å få på plass et godt og attraktivt kollektivtilbud i Alta.

Det har vært viktig at prosjektgruppen har bestått av ulike faggrupper med ulike erfaringer og kunnskaper. Sammensetningen av prosjektgruppen har vært av betydning for å få de gode resultatene og for å ha et bredt nettverk å støtte seg til.

På bakgrunn av prosjektet er det nå etablert et samarbeidsforum mellom Alta kommune, Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen.