

Endret rutestruktur og økt frekvens i busstilbudet i Drammen og omegn

I Drammen ble det gjennomført stegvise endringer i kollektivtilbudet. I 2014 ble kollektivtilbudet mellom byen og nabokommunene forbedret ved omorganisering av linjer og økte frekvenser. Fra og med 2016 ble det gjort endringer i byrutene, som vi fokuserer på her. Rutestrukturen ble forenklet ved at linjer ble slått sammen og traseer ble justert. Frekvensen ble økt på bystamlinjene og på andre viktige akser. Endringene ble etterfulgt av en passasjervekst på 6,5% per år de påfølgende årene. I førsituasjonen lå veksten på ca. 2,5% per år.

Rapport/offentlig dokument

Brakars strategiplan 2015-2040

<https://www.brakar.no/wp-content/uploads/2017/10/strategiplan-2015-2040.pdf>

Brakars årsrapporter med passasjer- og produksjonstall:

<https://www.brakar.no/om-brakar/arsrapporter/>

Kategori

Ruteendring.

Beskrivelse

Tilbudet i Drammen og omegn er et eksempel på at kollektivtilbudet må videreutvikles med tråd med markedsbehovene for å øke markedsandelen og styrke attraktiviteten i tilbudet. Buskerudbysamarbeidet utarbeidet innspill til en helhetlig utvikling av kollektivtilbudet for Lier, Drammen, Øvre og Nedre Eiker. Tilbudet skulle dekke reisebehov internt i kommunene, mellom kommunene og mot Oslo. Toget ble definert som ryggrad i tilbudsutviklingen, spesielt mot Oslo.

I 2014 ble det satt i drift ny kontrakt for busskjøring i Lier, Drammen og Nedre Eiker. I forbindelse med dette ble linjene 3 og 6 slått sammen, endret trase og driftet med leddbusser. Det ble innført ny betjening av Lierbyen mot Drammen

I 2016 og 2018 ble frekvensen økt på bystamlinjene i Drammen inkludert Konnerud, tilbudet mellom Drammen og Nedre Eiker, samt aksene Drammen - Lier - Asker. Den ønskede effekten var å øke tilbudet der potensialet for flere reiser var størst.

Aktører

Brakar AS, administrasjonsselskap for kollektivtrafikk i tidligere Buskerud fylke.

Kontakt ang. data

Ørjan Skare, Brakar AS, orjan.skare@brakar.no

Bykontekst

Drammen kommune, som inkluderer tidligere Nedre Eiker og Svelvik kommuner, ligger i Viken fylkeskommune og har per første kvartal 2021 ca. 102.000 innbyggere (SSB, kommunefakta). De regionale befolkningsframskrivingene fra 2020 estimerer at Drammen kommune vil ha ca. 115.000 innbyggere innen 2050 (SSB, hovedalternativet MMMM).

Det er ca. 49.000 sysselsatte personer i Drammen kommune og nærmere 60% av disse jobber i kommunen. De største utpendlingsstrømmene går (etter størrelse) til Oslo, Lier, Asker, Bærum og Øvre Eiker kommuner. De største innpendlingsstrømmene kommer fra Øvre Eiker, Lier, Asker, Holmestrand og Oslo.

Byggingen av nytt sykehus på Brakerøya pågår med planlagt ferdigstillelse i 2024 og høystandard kollektivløsninger. Andre viktige byutviklingsprosjekter er ny bybru over Drammenselva, ny Holmenbru, utbygging av Fjordbyen der perspektivet er 16.000 innbyggere og 16.000 arbeidsplasser, og utbygging av Helseparken.

Kollektivsystem

Buss (innenfor Brakars ansvarsområde), samt tog.

Endring

Mindre traseomlegginger og økt frekvens

Endring gjelder

Fra 2014:

- Linje 169 ble splittet i Lierbyen, i form av endret linje 169 Lierbyen - Oslo, nyopprettet linje 77 Drammen - Lierbyen, som senere lagt inn i linje 61.
- Ruteendring på linje 3 som har blitt byens viktigste busslinje målt i passasjerantall (som oppsto som en sammenslåing av tidligere linje 6 og linje 3), oppstart kjøring med leddbusser, og ny trase til de befolkningstunge områdene på Fjell.
- Linje 102 Drammen - Hokksund - Ormåsen ble splittet ved at linje 117 Ormåsen - Hokksund ble opprettet som egen linje.
- Linje 51 fikk justert trase

Fra 2016:

- Linje 71 Asker - Tranby - Lierbyen - Drammen: Doblet frekvens på helg
- Linje 75 Drammen - Tranby - Lierskogen via motorveien: Lagt ned.

- Linje 51 Mjøndalen - Solbergelva - Drammen: Dobling av frekvens store deler av dagen.
- Linje 3 Fjell - sentrum - Kastanjesletta: Dobling av frekvens lørdager.
-

2018 (R-18): Gjennomført 2018høst /2019 vinter)

- Linje 71: økt frekvens og stive rutetider: 15 min i rush.
- Linjene 3, 4, 5, 51, 71 fikk minimum 30 minutt hele uka igjennom.
- Linje 21 Gulskogen koblet i pendel til Støtvedt
- Linjene 22/24 Konnerud: Økt fra 20 min taktet frekvens til 15 min taktet frekvens.

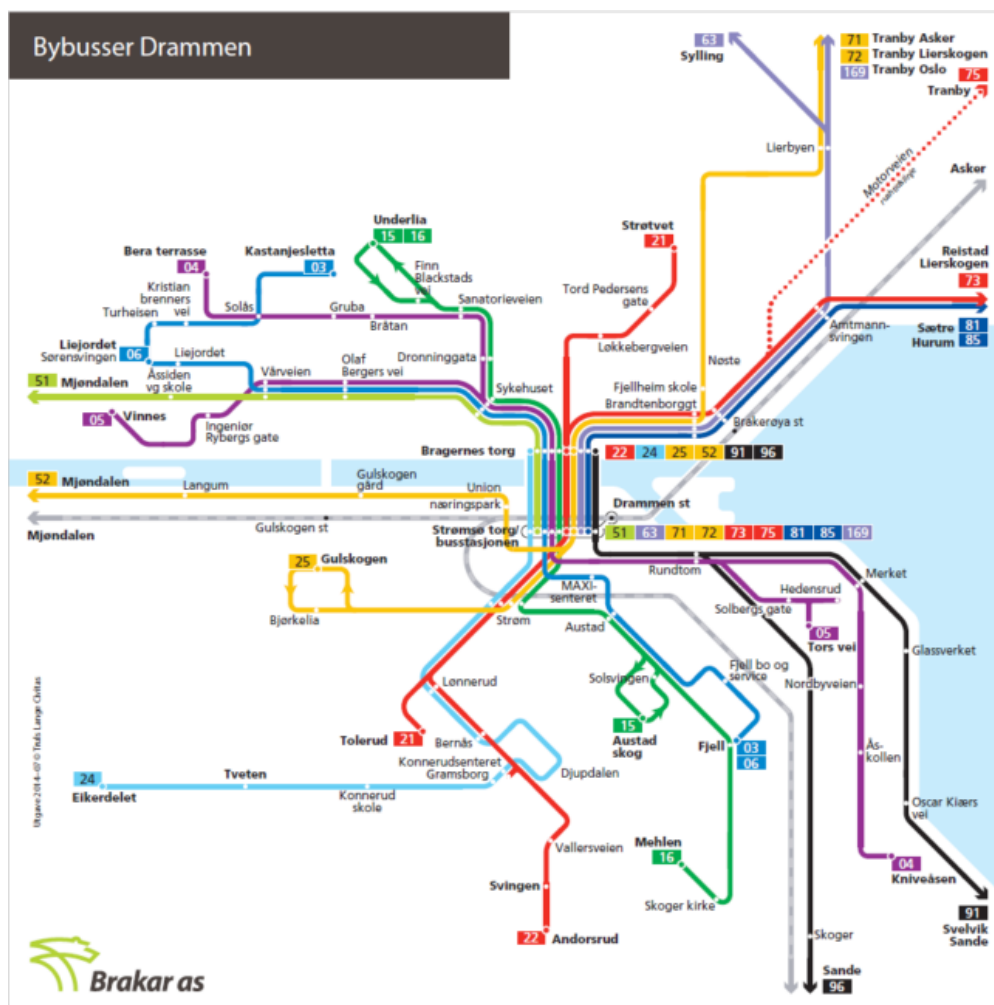
Fra 2019:

- 10 min frekvens L21 våren 2019. (El-buss, kun i rushretning, avgrenset periode)
- Linje 25 bedret kveldstilbud ma-fre og lørdag. (Lengre halvtimesfrekvens / lengre driftsdøgn)

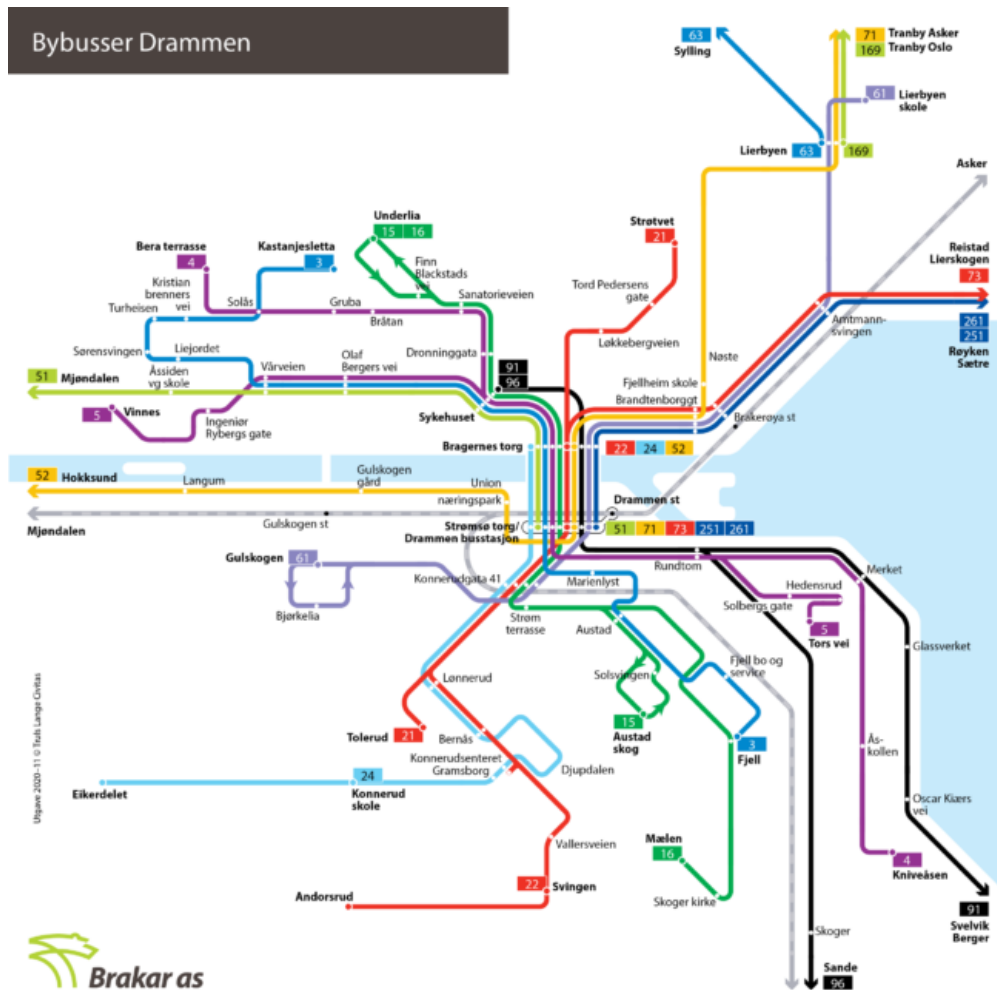
2020:

- Linje 61 koblet til Lierbyen

Rutestruktur før (2014):



Rutestruktur etter (2020):



Varighet

Permanente endringer innført gradvis i perioden 2014-2020.

Type data

Automatisk passasjertelling (APC) side høsten 2017 for bylinjene, fra Brakar AS.

Metode datainnsamling

Passasjerstatistikk, APC fra høsten 2017, billettmaskin før det.

Målbare effekter

Passasjertallene viser en sterk årlig passasjervekst på bussene i Drammen (6,5% per år), som er vesentlig større en passasjerveksten de foregående år (2,5% per år) langt overstiger den underliggende befolkningsveksten. Dette indikerer at bussene tar markedsandeler i perioden.

Grunnet sammenslåinger i markedsområder presenteres her kun rapportert passasjerutvikling for buss i Drammen by, sammenlignet med 2014. Mer detaljerte tall for produksjon og passasjerer foreligger i årsrapportene:

I 2019 var antall passasjerer 5,4 millioner i Drammen, 1,7 millioner i Lier, 1,2 millioner i Nedre Eiker, og 1,3 millioner i Øvre Eiker og Midtfylket.

Brakar trekker fram følgende forklaringsårsaker til utviklingen (kilde: Årsrapport 2019):

- Økte midler fra belønningsmidler i Buskerudbyen.
- Omprioritering av avganger med svært få reisende til områder og tider hvor det er potensiale for flere reiser.
- Smart ruteplanlegging basert på faglige prinsipper med fokus på marked og kundebehov.
- Buskerudbyen - flere reiser og økt kollektivandel

Økonomi

Økte midler fra belønningsmidler i Buskerudbyen.

Takstendring i 2019: Bytakst Drammen 25 kr.

Bompenger avviklet våren 2020, da Buskerudbypakke 2 falt.

Usikkerhet

Passasjertall rapporteres fra APC, som normalt øker datakvaliteten sammenlignet med billettmaskin og manuell registrering.