

Database - Effekter av endringer i kollektivsystemene



Dette er en database for deling av kunnskap og erfaringer knyttet til effekter av endringer i kollektivsystemene på passasjertall, fremkommelighet og annet. Slik kunnskap er av stor verdi for alle som jobber med å utvikle kollektivsystemene i norske byer. Erfaringer og resultater presentert er i hovedsak innhentet fra kollektivmyndigheter i fylkene. I noen tilfeller har vi hentet beskrivelser og data fra evalueringer gjennomført av konsulenter og forskere.

Vi håper at alle aktører som ser nytten av en slik database vil bidra til at den vokser og blir bedre ved å rapportere resultater av tiltak i faktaark som vi kan legge inn i databasen.

Type endring	Byområde	Befolkning, 2018 ¹	Ant. pass. før	Ant. pass. etter	Endring (absolutt)	Endring per år (%) etter	Endring per år (%) før	Årlig bef. vekst (%) ²	Publisert
Rutestruktur og frekvens									
Slått sammen og forenklet linjer, økt frekvens på bystamlinjene	Drammen³	118 000	4 465 293 (2016)	5 398 000 (2019)	932 707	6,5	2,5	-2,1	2021
Pendellinjer, nye knutepunkter, økt frekvens på stamlinjene	Fredrikstad/Sarpsborg	112 000	795 173 (2017)	878 749 (2019)	83 576	5,1	4,1	1,1	2021
Lagt om busslinjene fra høy flatedekning til enklere pendelrutesystem, økt frekvens på flere linjer	Kristiansand, Vågsbygd	63 000	1 198 977 (2015)	1 367 436 (2019)	168 549	3,3	-	1,4	2021
Økt frekvens på linjer med høyt belegg og reduksjon av tilbud på lite brukte linjer, lavere takst	Haugesund	45 000	711 665 (2015)	1 143 375 (2019)	431 710	12,6	-1	0,6	2021, basert på Norconsult AS (2017)

	Oslo	1 000 000						
Forbud mot elbil uten passasjer i kollektivfelt i rushtimene	Antall elbiler	5000	3000	-2000	-40	-		2021, av Ruter AS
	Kjøretid median	1100 sek.	700 sek.	-400 sek.	-36	-		
	Kjøretid 90% persentiler	1500 sek.	850 sek.	-650 sek.	-43	-		
To av fire kjørefelt omgjort til gjennomgående kollektivfelt								
	Trondheim⁶	183 000						
	Gjennomsnittshastighet buss i morgenrush	16 km/t	18,6 km/t	2,6 km/t	16	-		2021, basert på Asplan Viak (2008)
	Gjennomsnittshastighet buss i ettermiddagsrush	13 km/t	16,3 km/t	3 km/t	25	-		

¹Data for tettsteder, SSB (2021)

² Årlig befolkningsvekst for de samme årene som passasjerendringene er målt for, SSB (2021).

³ Passasjerutvikling for linjer i Drammen by.

⁴ Passasjertallene i Mo i Rana økte fra 2018 til 2019, etter en tydelig nedgang fra 2016 til 2018.

⁵ For Levanger sammenligner vi tall fra august - desember i 2015 og i 2016.

⁶ Andelen busspassasjerer til og fra sentrum (samlet for morgen og ettermiddag og begge retninger) i Trondheim økte fra 44% til 48%, mens bilandelene gikk ned fra 51% til 46%.

Det er nyttig å få rapporter både fra endringer som har gitt forventede effekter og fra de som ikke har gjort det. Mal og instruksjoner for rapportering kan lastes ned fra lenken under.

[Mal for deg som vil rapportere](#)

(Illustrasjonsfoto: Knut Opeide/Statens vegvesen).