

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 | Befolking, Ant. 2018 ¹ | Ant. pass. før | Ant. pass. etter | Endring (absolutt) | Endring per år etter | Endring per år (%) før | Endring per år (%) etter | Årlig bef. vekst (%) ² | Publisert |
|---|---------------------------|--------------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------------|--|-----------|
| Rutestruktur og frekvens | | | | | | | | | | |
| Slått sammen og forenklet linjer, økt frekvens på bostamlinjene | Drammen ³ | 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) | |

| | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|---------|------------------|------|-----|---|
| <u>Forenkling av rutestruktur, pendellinjer, gateterminal, økt frekvens, markedsføring, bompassenger</u> | Bodø | 41 000 | 1 306 379 (2012) | 1 977 084 (2016) | 670 705 | 10,9 | -5,4 | 1,2 | 2021, basert på Nielsen (2016) |
| <u>Forenkling av rutestruktur, forlenging av bussruter for å nå pendlere, økt frekvens, forlenging av driftsdøgn, markedsføring</u> | Hamar | 28 000 | 480 6341 (2012) | 905 239 (2016) | 424 605 | 17,1 | 6,1 | 1,0 | 2021 |
| <u>Forenkling av rutestruktur, pendellinjer, økte frekvenser, gateterminal, redusert tilbud i områder med lav bruk</u> | Mo i Rana | 19 000 | 281 843 (2016) | 205 805 (2019) | -76 038 | -10 ⁴ | - | - | 2021 |
| <u>Omlegging av bylinjer fra et tilbud med lav frekvens og høy flatedekning, til et mer høyfrekvent bybusstilbud med færre pendellinjer</u> | Hønefoss | 16 000 | 289 957 (2016) | 397 202 (2019) | 107 245 | 8,2 | -2,1 | 1,2 | 2021 |
| <u>Forenkling fra fire linjer til to pendellinjer, økt frekvens, korrespondanse mot tog</u> | Kongsvinger | 12 000 | 124 283 (2014) | 158 146 (2016) | 33 863 | 12,8 | 0,7 | 0,1 | 2021 |
| Takstendring og kampanje | | | 4 465 293 (2016) | 5 398 000 (2019) | 932 707 | 6,5 | 2,5 | | |
| <u>Reduserte takster og kampanje</u> | Levanger⁵ | 10 000 | 795 173 (2017) | 878 749 (2019) | 83 576 | 5,1 | 4,1 | | 2021 |
| Ekspressbusslinje | | | | | | | | | |
| <u>Ny ekspressbusslinje mellom Tønsberg og Larvik</u> | Tønsberg - Larvik | 52 000 24 000 | 0 | 57 600 | 57 600 | - | - | - | 2021, basert på Norconsult AS (2016) |
| Ny infrastruktur | | | | | | | | | |
| <u>Åpning av bybanen, høyere frekvens på stambusslinjene, omlegging av systemet, høyere bompassenger</u> | Bergen | 255 000 | Koll. 2008: 13% | Koll. 2014: 17% | - | - | - | - | 2021, basert på Engebretsen mfl. (2017) |
| | | | Bil 2008: 58.8% | Bil 2014: 50.7% | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|--|-----------|-----------|-----------|-----|---|------------------------------------|
| | Oslo | 1 000 000 | | | | | |
| <u>Forbud mot elbil uten passasjer i kollektivfelt i rushtimene</u> | 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 | - | |
| <u>To av fire kjørefelt omgjort til gjennomgående kollektivfelt</u> | 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)

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

³ Passasjerutvikling for linjer i Drammen by.

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

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

⁶Andelen 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).