

Etablering av ny ekspressbussrute Larvik - Tønsberg

Oppsummert

Det ble etablert en ny ekspressbussrute mellom Larvik og Tønsberg i 2015, som er rettet inn mot pendlingsreiser. Ruten går parallelt med en annen (men tregere) bussrute og med Vestfoldbanen. Bussruten hadde 48 000 passasjerer det første året, og passasjertallene økte med ytterligere 6% det påfølgende året. Ruten er en reell konkurrent til Vestfoldbanen. Den bidrar også til å fjerne biltrafikk på E18 og veiene inn til sentrumsområdene i Larvik og Tønsberg.

Rapport/offentlig dokument

Rapport Evaluering av ekspressbussrute Larvik-Tønsberg av Norconsult, oktober 2016

Kategori

Etablering av ny ekspressbussrute

Beskrivelse

En ny ekspressbussrute 011 EKSPRESS direkte mellom Larvik og Tønsberg via E18 ble etablert i januar 2015, som et prøveprosjekt. En evaluering i 2016 viste gode resultater, og ekspressruten eksisterer fortsatt per 2021.

Linje 011 EKSPRESS har 6 avganger (tidligere 8) i hver retning på virkedager (mandag-fredag), til sammen 12 avganger hver virkedag hvorav halvparten om morgenen (06-08) og halvparten om ettermiddagen (14-16). Ifølge rapporten anvendes det busser med noe høyere komfort enn det øvrige tilbudet i Vestfold. Reisetiden er 45 minutter, en halvering sammenlignet med det eksisterende busstilbudet på strekningen (via Fv303). Ruten er konkurransedyktig på tid med toget Larvik-Tønsberg, har bedre flatedekning (per 2021 er det 17 stopp underveis) og prisen er vesentlig lavere enn med tog.

Studien undersøkte i hvilken grad ekspressbussruten førte til overgang av reisende fra bil til buss, fra Vestfoldbanen til buss, eller om reisende med ekspressbussruten representerte ny trafikk. Den fant blant annet at 2/3 av de reisende hadde førerkort. Fire av 10 reisende med ekspressbussruten hadde førerkort og tilgjengelig bil, men valgte likevel buss. Videre at ekspressbussruten hadde mange faste kunder: mer enn 9 av 10 reisende reiste flere ganger ukentlig, hvorav om lag 7 av 10 daglig. Reisetiden fremheves som den viktigste årsaken til bruk av ekspressbussruten Larvik-Tønsberg. Andre grunner inkluderer passende avgangs- og ankomsttider, (rimelig) billettpris, samt (for en litt lavere andel) lokalisering av stoppesteder (flatedekningen).

Ifølge rapporten er ekspressbussruten Larvik-Tønsberg en reell konkurrent til Vestfoldbanen og bidrar til å fjerne biltrafikk på E18 og veiene inn til sentrumsområdene i Larvik og Tønsberg. Samtidig er det en svært liten andel som vil slutte å reise hvis ekspressbussruten

blir lagt ned.

Aktører

Vestfold fylkeskommune (nå Vestfold og Telemark fylkeskommune), Vestfold kollektivtrafikk

Kontakt ang. data

Vestfold og Telemark fylkeskommune

Bykontekst

Tønsberg, Sandefjord og Larvik ligger i gamle Vestfold fylkeskommune, nå Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Tønsberg er den største byen i Vestfold. Byen har 50 806 innbyggere per 2015 (43 579 i hele kommunen, www.ssb.no). Byen har flere innbyggere enn kommunen da byområder dekker bl.a. deler av Færder kommune. Tønsberg har flere viktige arbeidsplasser, deriblant Sykehuset i Vestfold og Sør-øst-politidistrikt, og det er en del arbeidspendling fra omliggende/nære kommuner.

Larvik by ligger i Larvik kommune og hadde 23 715 innbyggere per 2015 (36 889 i hele kommunen, www.ssb.no). Det er en viss grad av arbeidspendling ut av kommunen, hovedsakelig mot Sandefjord, samt Tønsberg, Oslo og Porsgrunn. Larvik sykehus er en av større arbeidsplasser. Thor Heyerdahl videregående skole samler mange elever fra regionen.

Kollektivsystem

Kollektivsystemet i Vestfold og Telemark består av lokale og regionale bussruter, flere ekspressbussruter, samt Vestfoldbanen (tog) mellom Skien og Drammen (per 2021 er dette R11 Eidsvoll-Skien).

Endring

Kart som viser den nye ekspressbussruten Larvik-Tønsberg, faksimile fra rapport Norconsult oktober 2016



Figur S.1: Stilisert linjekart for 011 EKSPRESS Larvik-Tønsberg (kilde: vkt.no).

Endring

gjelder

Etablering av ny ekspressbusslinje mellom Larvik og Tønsberg, hverdager i rushtiden (06-08 og 14-16)

Varighet

Rapporten beskriver endring som skjedde i 2015 og ble evaluert etter halvannet år.

Type data

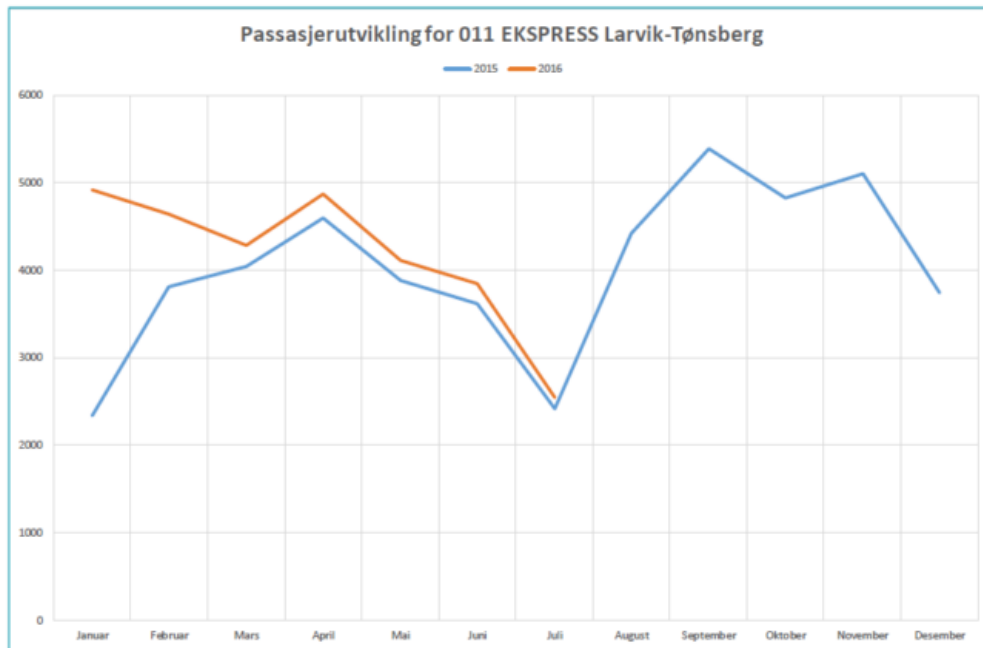
Passasjertellinger og svar på spørreundersøkelse. 225 svar, reisende 12 år og eldre. Det tilsvarer 82% av antall reisende på de aktuelle avgangene, og 16% av reisende den uken.

Metode datainnsamling

- Spørreundersøkelse i form av postkortintervju blant reisende i en trafikkmessig normal periode (september 2016),
- Passasjertellinger

Målbare effekter

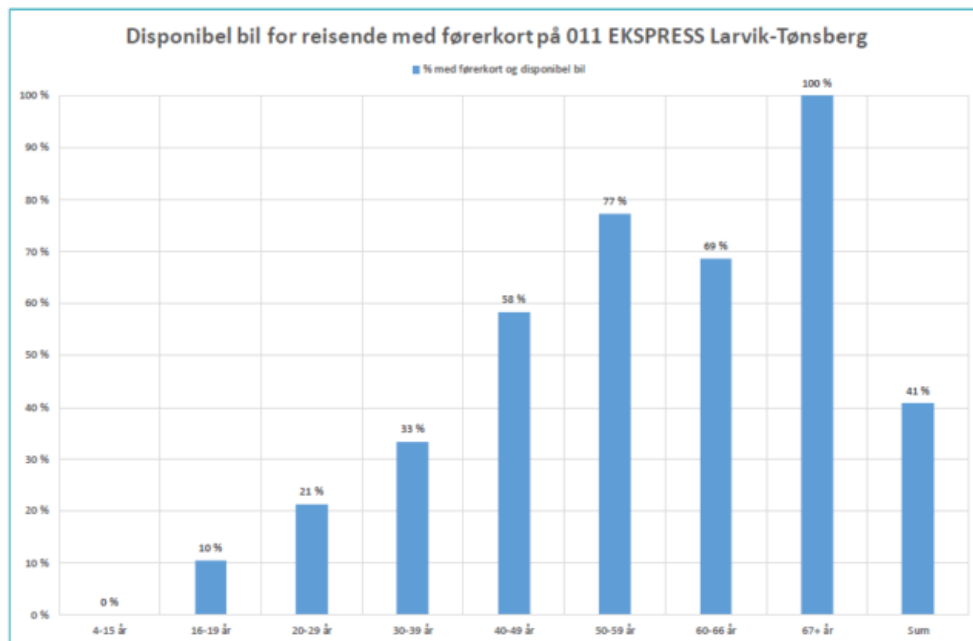
Den nyopprettede ruten var populær fra start, og hadde 48 000 passasjerer det første året den var i drift (2015). Passasjerveksten var på 6% det påfølgende året (kun sammenlignet tall fra januar til juli). Hoveddelen av de reisende anvender linjen til arbeid og skole, og antall passasjerer varierer med ferieperiodene gjennom året, se figur under.



Figur 1.2: Passasjerutvikling for ekspressbuss Larvik-Tønsberg pr. måned (januar 2015 - juli 2016).

Figur 1 : Utvikling i passasjertall ekspressbussruten Larvik-Tønsberg, faksimile fra rapport Norconsult oktober 2016.

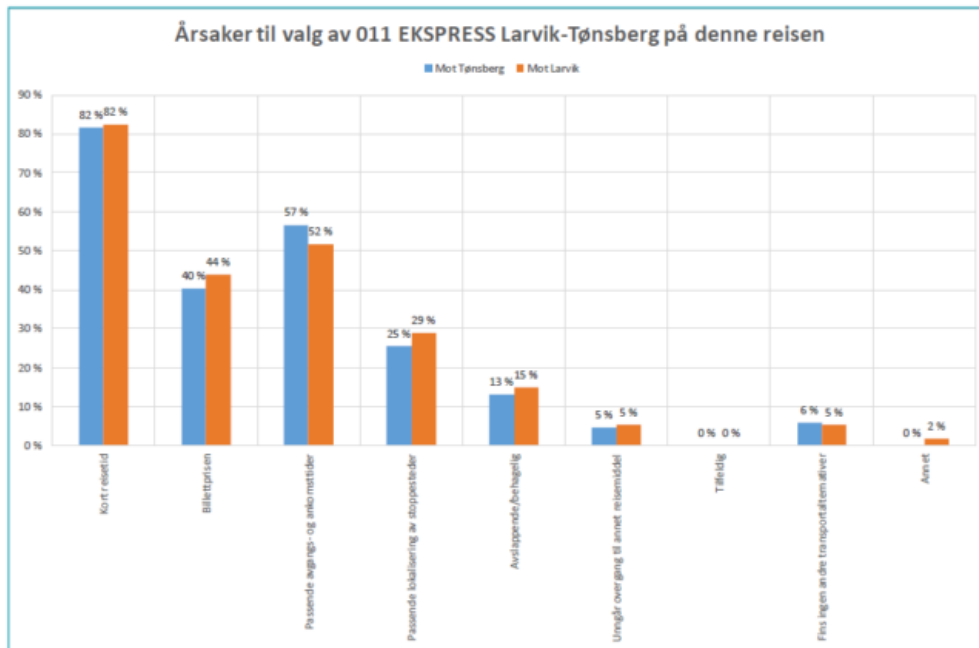
Ekspressbussruten ser ut til å være konkurransedyktig med bil da flertallet at de som reiser har førerkort og tilgang på bil, men velger likevel bussen.



Figur 3.5: Andel reisende med førerkort (klasse B) og disponibel bil på ekspressbussruten Larvik-Tønsberg.

Figur 2: Andel passasjerer med førerkort og disponibel bil, faksimile fra rapport Norconsult oktober 2016.

Passasjerene på ekspressbussen uttrykker stor grad av tilfredshet med busstilbudet. Rapporten finner at ekspressbussruten er en konkurrent til Vestfoldbanen og at den fjerner biler fra E18 Larvik-Tønsberg. Samtidig var det få som oppga at de ville slutte å reise dersom linjen ble lagt ned.



Figur 3.15: Årsaker til valg av ekspressbussruten Larvik-Tønsberg.

Figur 3: Årsaker til valg av

ekspressruten som reisemiddel, faksimile fra rapport Norconsult oktober 2016.

Andre/ikke målbare effekter

Rapporten så også på prising og takstpolitikk. Det var en forutsetning for Vestfold fylkeskommune at tilbudet ikke skulle ha for høy tilskuddsandel. Kostandene knyttet til å drive ruten er oppgitt til nesten 4 millioner kroner per år, mens billettinntektene er oppgitt til ca. 1 million kroner per år. Tilbudet eksisterer fortsatt, og det kan tyde på at dette har blitt løst, eller man har endret på denne forutsetningen.

Billettprisene på ekspressbussen er per 2021 vesentlig lavere enn på samme strekning med tog.

Usikkerhet

Det er noe usikkerhet i datainnsamlingen, se rapporten.

Innføring av bompenger på E18 i omtrent samme periode kan ha bidratt til antall reisende, det ble ifølge rapporten brukt i markedsføring av det nye reisetilbudet. I hvilken grad dette faktisk bidro til antall passasjerer har ikke rapporten undersøkt.