

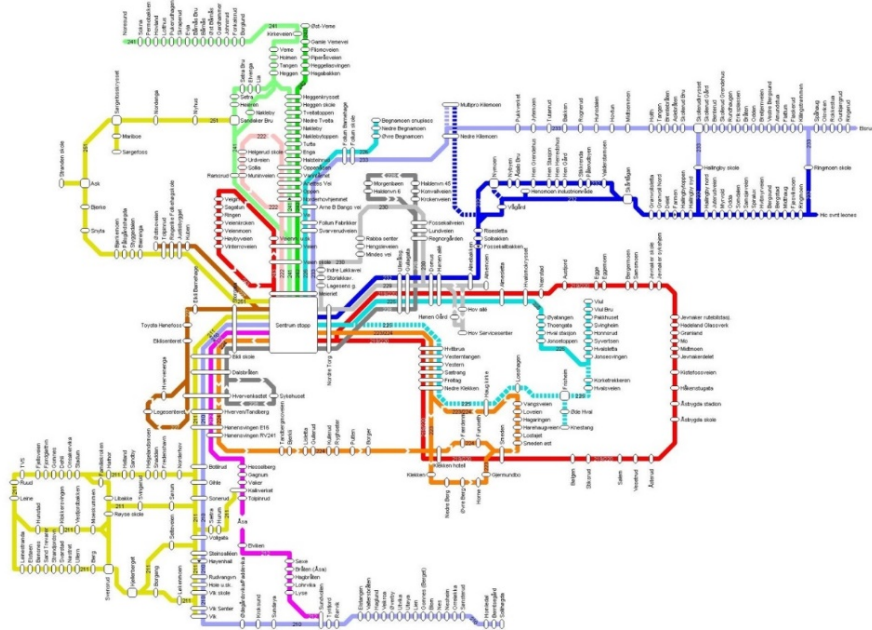
<b>Tiltak</b>	<b>Hønefoss</b> <b>Endret rutestruktur til færre linjer, pendellinjer og høyere frekvens</b>
<b>Oppsummert</b>	I Hønefoss ble bylinjene lagt om fra et tilbud med lav frekvens og høy flatedekning, til et mer høyfrekvent bybusstilbud med færre linjer, pendellinjer og høyere frekvens. To ringlinjer ble lagt ned. Fra 2016 til 2019 økte passasjertallet på bylinjene i Hønefoss med 12% (4% per år over tre år). Det har også vært vesentlig passasjerøkning, på 7%, i området for øvrig.
<b>Rapport/offentlig dokument</b>	Brakars strategiplan 2015-2040 <a href="https://www.brakar.no/wp-content/uploads/2017/10/strategiplan-2015-2040.pdf">https://www.brakar.no/wp-content/uploads/2017/10/strategiplan-2015-2040.pdf</a> Brakars årsrapporter med passasjer- og produksjonstall: <a href="https://www.brakar.no/om-brakar/arsrapporter/">https://www.brakar.no/om-brakar/arsrapporter/</a>
<b>Kategori</b>	Ruteendring
<b>Beskrivelse</b>	Ny rutestruktur der flatedekning ofres for et enklere bytilbud med høyere frekvens. I perioden 2015-2017 ble det iverksatt flere tiltak utledet fra strategiplanen som gikk langt i å antyde et nytt rutetilbud basert på: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendyrking av bybusslinjene: enklere trasé, tydeligere frekvens og en sentral forlenget stamlinje</li> <li>- Reduksjon av linjer med få passasjerer og styrking av bybussene</li> </ul> I perioden 2018 – 2019: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedre samordning mellom bybussene og Osloekspresen (linje 200) med mulighet for overgang i sentrum</li> <li>- Fjernet skoleavganger på bybuss til Heradsbygda</li> <li>- Reduksjon av distriktsruter og sommerproduksjon</li> <li>- fortsatt styrking av bybussene i rush og på helg</li> </ul>
<b>Aktører</b>	Brakar AS, administrasjonsselskap for kollektivtrafikk i tidligere Buskerud fylke, overtok planleggingsansvaret fra Nettbuss i 2015.
<b>Kontakt ang. data</b>	Johan Sigander, Brakar AS, <a href="mailto:Johan.Sigander@brakar.no">Johan.Sigander@brakar.no</a>
<b>Bykontekst</b>	Hønefoss er en by i Ringerike kommune, som ligger i Viken fylkeskommune. Byen er kommune- og regionsenter og har ca 15.000 innbyggere pr 2020 (Ringerike kommune, 2020). Hønefoss er et viktig knutepunkt for både tog og buss. En handels-og-byutviklingsanalyse fra 2012 viste at 60 % av befolkningen bor i eller rett utenfor Hønefoss sentrum. Ringerike kommune har fokus på å styrke sentrum gjennom fortetting med boliger og arbeidsplasser. Ringeriksbanen er prioritert i NTP og utbyggingen vil realisere et nytt høyfrekvent InterCity-tilbud mellom Oslo og Hønefoss, med en reisetid på om lag en time. Ringeriksbanen gjør det også mulig å øke frekvensen i togtilbudet mellom Oslo og Bergen. Som følge av Ringeriksbanen forventes det en befolkningsvekst i Hønefoss på nærmere 10.000 innbyggere frem mot 2030. En ny jernbanestasjon i Hønefoss forutsettes planlagt som et godt integrert kollektivknutepunkt i byen for å kunne realisere veksten.
<b>Kollektivsystem</b>	Buss
<b>Endring</b>	Omlagging av bybusstilbudet fra et tilbud med lav frekvens og høy flatedekning, til et mer høyfrekvent bybusstilbud med færre linjer, pendellinjer og høyere frekvens.
<b>Endring gjelder</b>	<b>Omlagging 2015:</b> Distriktslinjer: I samråd med Opplandstrafikk ble to ringlinjer lagt ned, linjene 219 og 220: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opplandstrafikk (nå Innlandstrafikk): Jevnaker – Eggemoen – Hønefoss.</li> <li>- Brakar: Hønefoss – Åsbygda – Jevnaker (få reisende).</li> </ul> Sentrum: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linje 222 Heradsbya – Sentrum, Endret til forutsigbar frekvens fra driftstilpasset frekvens</li> <li>- Linje 223 Haugsbygd – Sentrum</li> </ul>

- Linje 228 Morgenbøen – Sentrum – Sykehuset, forlenget til Hvervenmoen (største linje) Styrket i rush, forlenget driftsdøgn. Skalert ned ferietilbud. Timefrekvens lørdag fra 40 min. Innført søndagstilbud.
- Linje 227 Hvervenenga ble lagt ned
- Linje 230 ble endret til bestilling
- Linje 229 lagt ned Almemoen (vært noe støy der)

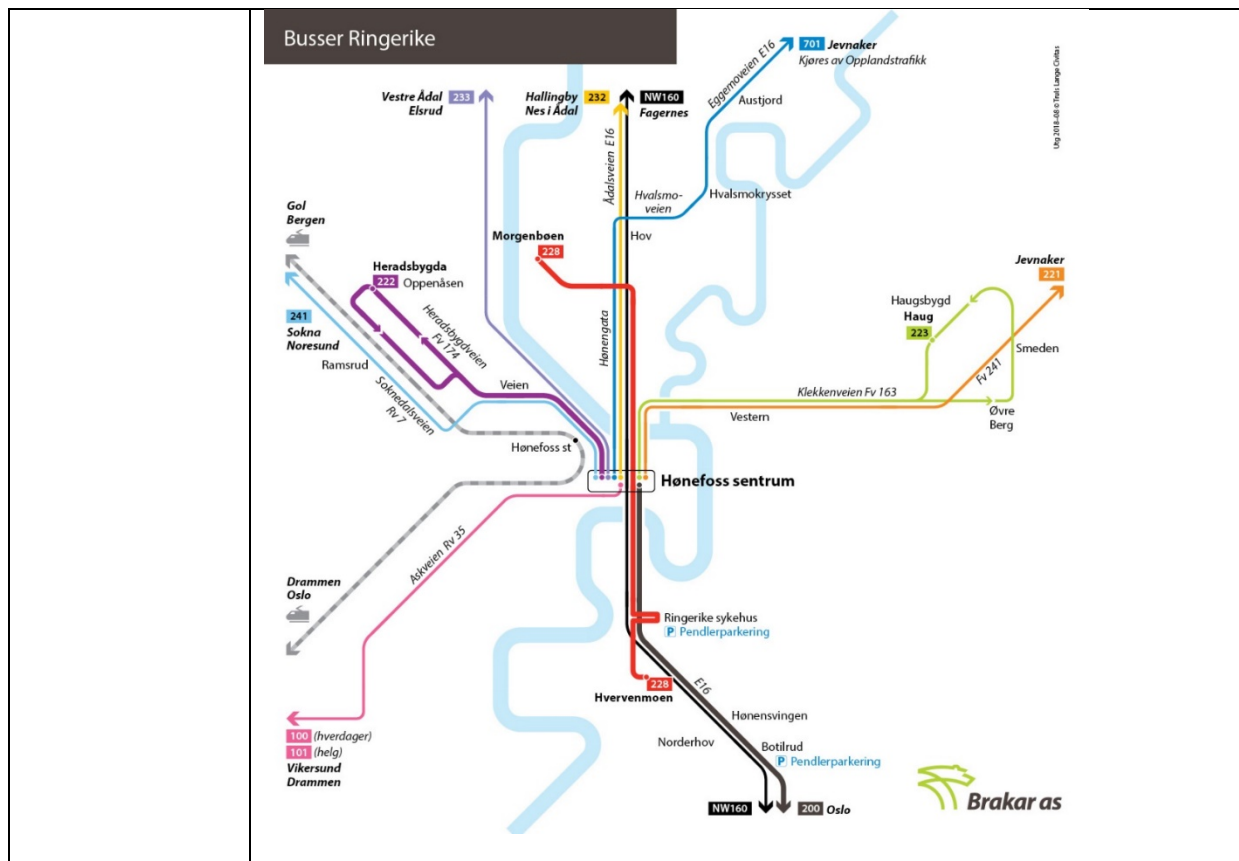
**Etter 2015:**

- Linjene 221, 225, 226 – kutt, overført produksjon til 223.
- Linje 223 Haugsbygd – Sentrum. Høyere frekvens. (2016)
- Linje 224 Ny trase, blitt endret til kun skoleturer.
- Linjene 228/222 – mer «strigling» på disse rutene, kvartersfrekvens

**Før-situasjonen:**

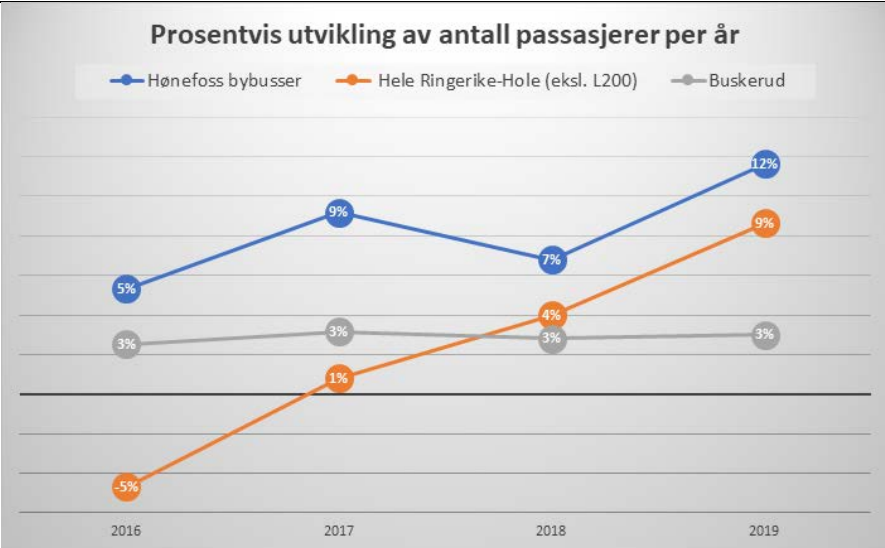


**Ettersituasjonen (pr sept. 2021):**



<b>Varighet</b>	Perioden 2015-2019
<b>Type data</b>	Passasjertelling, spesielt linjene 228 og 223 har godt tallgrunnlag
<b>Metode datainnsamling</b>	Billettmaskin

<b>Målbare effekter</b>	<p>En langsiktig trend med vedvarende fall i årlig passasjerantall for buss i Ringerike/Hole ble snudd til en liten vekst i 2017, og deretter har passasjerveksten vært kraftig. Fra 2016 til 2019 økte passasjertallet på bylinjene i Hønefoss med 12%. Det har også vært vesentlig økning i området for øvrig.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2016</th> <th>2017</th> <th>2018</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Antall passasjerer</td> <td>1 146 829</td> <td>1 172 576</td> <td>1 204 000</td> <td>1 282 853</td> </tr> <tr> <td>Endring</td> <td></td> <td>2 %</td> <td>3 %</td> <td>7 %</td> </tr> <tr> <td>Ending bylinjene</td> <td></td> <td>n/a</td> <td>7 %</td> <td>12 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ringerike hadde i 2019 for tiden størst passasjervekst av alle områder i Buskerud, dog fra et relativt svakt utgangspunkt. Bybussene i Hønefoss øker mest av alle tettstedstilbud i Buskerud i 2019:</p>		2016	2017	2018	2019	Antall passasjerer	1 146 829	1 172 576	1 204 000	1 282 853	Endring		2 %	3 %	7 %	Ending bylinjene		n/a	7 %	12 %
	2016	2017	2018	2019																	
Antall passasjerer	1 146 829	1 172 576	1 204 000	1 282 853																	
Endring		2 %	3 %	7 %																	
Ending bylinjene		n/a	7 %	12 %																	

	<p style="text-align: center;"><b>Prosentvis utvikling av antall passasjerer per år</b></p>  <table border="1" data-bbox="432 188 1321 734"> <caption>Data for Prosentvis utvikling av antall passasjerer per år</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Hønefoss bybuss</th> <th>Hele Ringerike-Hole (eksl. L200)</th> <th>Buskerud</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016</td> <td>5%</td> <td>-5%</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>9%</td> <td>1%</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>7%</td> <td>4%</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>12%</td> <td>9%</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table>	År	Hønefoss bybuss	Hele Ringerike-Hole (eksl. L200)	Buskerud	2016	5%	-5%	3%	2017	9%	1%	3%	2018	7%	4%	3%	2019	12%	9%	3%
År	Hønefoss bybuss	Hele Ringerike-Hole (eksl. L200)	Buskerud																		
2016	5%	-5%	3%																		
2017	9%	1%	3%																		
2018	7%	4%	3%																		
2019	12%	9%	3%																		
<b>Ikke målbare effekter</b>	Effekten av forenklet tilbud er en driver for etterspørsel, men krevende å måle. Design og kommunikasjon har hatt effekt, men ikke målbar. Linjekart har ikke vært enkelt tilgjengelig tidligere. Økt attraktivitet i tilbudet.																				
<b>Økonomi</b>	Finansieringen skjedde innenfor en omfordeling av eksisterende budsjetter for Ringerike, eksklusive linje 200 (Oslo) som inngår i egen kontrakt.																				
<b>Usikkerhet</b>	-																				