

Brukerstyrt bestillingstransport i Kongsberg

- Erstatning for ordinære ruter i et byområde



Terje Sundfjord, administrerende direktør i Brakar

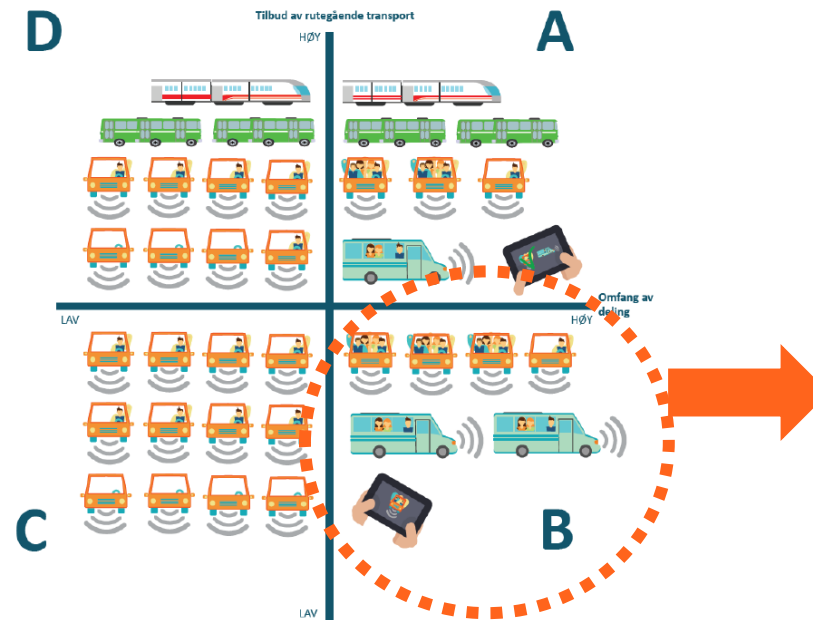


Kort om mobilitetstilbudet i Kongsberg

- 22 000 innbyggere sentrum
- Fire bybusslinjer med varierende frekvens, lite kveldstilbud og ikke tilbud på søndag.
 - Lavt belegg og få reiser utenom skoleskyss
- God sykkelby
 - 9 prosent
- Grønn mobilitet har en god markedsandel:
 - Kongsberg sentrum 38 prosent, bussen kun 4 prosent
 - Kongsberg utenfor sentrum 22 prosent, bussen kun 4 prosent



Utpøving av fremtidens mobilitetsløsninger



Figur 19: Fire scenarier gir fire ulike fremtidsbilder



Driftskonsept virkedager

- ✓ Ordinære og virtuelle holdeplasser
- ✓ Rutebusser i rushtid
- ✓ Erstatter ordinære ruter utenfor rush
- ✓ Direktereiser internt og fra/til en definert indre sone
- ✓ Test med integrering av TT-brukere
- ✓ 1-2 busser



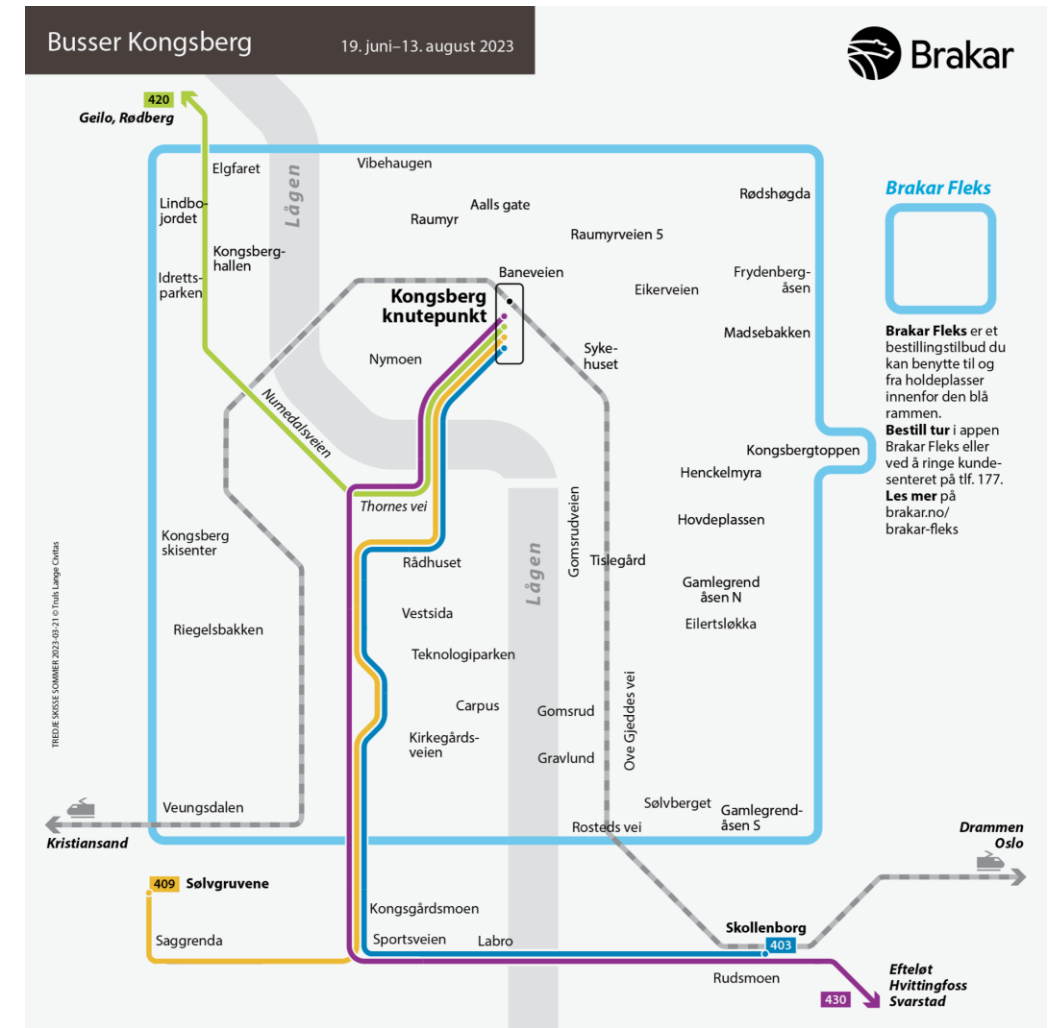
Driftskonsept helg og sommer

- ✓ Ordinære og virtuelle holdeplasser
- ✓ Seriebestilling er mulig
- ✓ Direktereiser fra/til alle (100) holdeplasser i Kongsberg by
- ✓ Tilbud til TT-brukere
- ✓ 1-3 elektriske bybussar
- ✓ Fra 2 500 → ca. 9 000 påstigninger per uke



Læring av Brakar Fleks

- Brakar Fleks kan integreres i en by
Kongsberg har riktige forutsetninger:
 - Kompakt og lavt belegg på bussen
 - Utfordrende, men mulig å separere tilbud
- Brakar Fleks krever litt mer og gir litt mer
 - Kan differensieres mot målgrupper
 - Forenkle så langt det er mulig
- Demokratisk transport = samme rett til transport
 - Effektiv kapasitetsutnyttelse
 - God sporbarhet av reisemønstre gir mulighet til individuelle tilpassinger



Brukerstyrt bestilling

- + Fleksibelt med mange direkteiser
- + Kan dekke et stort geografisk område med samme tilbud
- + Kompakte Kongsberg gir høy samkjøring
- + God balanse mellom etterspørsel og kapasitet (størrelse på og antall kjøretøy)
- + Mulighet til å differensiere tjenester, f.eks. servicetransport og reiser til Kongsberg skisenter.
- + God data og sporbarhet av reisemønstre
- Krever mer innsats av passasjerer og Brakar
- Passer dårligere for de som vil til/fra stasjonen til faste tider ofte
- Lavere makskapasitet enn en rutebuss
- Ikke tilgjengelig i rush, forvirrende å blande med rutebusser

VS. Rutebuss

- + Forutsigbart og enkelt tilbud (trasé, tider)
- + Godt innarbeidet hos Brakar, operatør og passasjerer
- + Lett å kommunisere
- + (Altfor) Høy makskapasitet (80-100 passasjerer per time og buss med halvtimesfrekvens)
- + Billig i drift når det er mye brukt
- + Infrastruktur (veier, knutepunkt og holdeplasser) er tilpasset store busser
- Begrenset opptaksområde
- Få direkteiser innenfor Kongsberg
- Lite kundedata om reisemønstre
- Dårlig tilpassing til etterspørsel → lav kapasitetsutnyttelse



Takk for
oppmerksomheten!

terje.sundfjord@brakar.no

