

Forenklet rutestruktur med pendellinjer og økt frekvens i Vågsbygd, Kristiansand

Kort oppsummert

I perioden 2013 - 2019 ble linjestrukturen for bussrutene i bydelen Vågsbygd i Kristiansand (med ca. 24 000 innbyggere i Vågsbygd) lagt om fra et system med høy flatedekning og lave frekvenser til et enklere pendelrutesystem med høyere frekvenser. Interne linjer i Vågsbygd og linjer mot sentrum ble omorganisert og forenklet. Linjer ble slått sammen og rettet ut, ringlinjer ble fjernet og lokale pendellinjer ble introdusert. Gangavstand til holdeplasser for kollektivtransport økte for mange. Sammenslåingen av tre linjer til én resulterte i seg selv til 6% vekst det første året. Fra 2015 til 2019 økte antall påstigende passasjerer i Vågsbygd-området med 3,3% per år. Trenden før endringen i Kristiansand var 0,7 % vekst per år i 2011-2014, men vi har ikke informasjon om trender før endring for Vågsbygd. Det var vekst både i områder som fikk høyere frekvens og områder med kun forenkling av rutestrukturen.

Kategori

Endring i rutestruktur for buss, fra høy flatedekning til enklere pendelrutesystem.

Beskrivelse

Vågsbygd: Før endring var systemet preget av mange linjer med lite effektive traseer. Flatedekning var prioritert fremfor reisetid og frekvens. Tiltakene tok utgangspunkt i Ruters prinsipper for linjenettet og etter hvert AKTs egne prinsipper for linjenettet.

Første tiltak ble gjennomført sommer 2013. Første større tiltak ble påtenkt høsten 2013 og gjennomført høsten 2015. Deretter ble tiltakene gradvis innført. I 2018 ble linjestrukturen regnet som fullført. I 2014 ble et nytt veisystem inn i bydelen åpnet.

Ønsket effekt var flere reisende. Forventning om at nye reisende krevde mindre subsidier per reise enn eksisterende reisende (økt effektivitet i tilbudet).

Aktører

Agder kollektivtrafikk AS

By-kontekst

Kristiansand kommune har 112725 innbyggere (2021). Økt fra ca 104000 i perioden (justert for kommunesammenslåing). Byen er regionsenter og landsdelens største.

Byen er preget av spredt bebyggelse. Mye handel (utenom sentrum) og en del arbeidsplasser er lokalisert i bilbaserte områder. Sykehus, offentlige funksjoner og universitet er sentralt lokalisert nær buss. Vågsbygd er en bydel vest for sentrum. Totalt har området 23 543

innbyggere (2020). Bydelen har et nylig oppgradert bydelssenter med offentlige funksjoner, videregående skole og kjøpesenter lokalisert nær buss. Et stort antall reiser gjennomføres internt i bydelen, til Kristiansand sentrum og til handelsområder øst for byen.

Kollektivsystem

Kollektivsystemet i Kristiansand består av bybusser og regionale ruter. Noe regional pendling med tog.

Endring

Endringene var å redusere antall varianter av traseer og også redusere antall linjer.

Som hovedregel skulle bussen kjøre raskeste vei gjennom boligområdene og også til disse områdene. Frekvensen skulle styrkes der det var marked for det og andre steder tilpasses behovet. Det skulle være et mer bevisst forhold til hvilke linjer som hadde lokale funksjoner og hvilke som hadde reiser til Kristiansand og østover som hovedfunksjon. Ved overlappende funksjon måtte disse avveies mot hverandre.

Et nytt veisystem som ble åpnet i 2014 satte premisser og ga nye muligheter.

Det ble bevisst jobbet for å fjerne ringlinjer. 2 nye snuplasser og 3 nye pausebuer for sjåfører er bygget.

Vågsbygd senter (med bydelssenter og videregående skole) er bygget opp som knutepunkt i prosjektet.

For å erstatte servicelinjepreget lokalbuss ble det i 2020 startet et prøveprosjekt med i første omgang aldersvennlig transport kalt AKT Svipp.

Endringen gjelder

Juni 2013:

- Oppgradere linje M1 til Metrostandard, første fase. Fjerne trasekombinasjon M1+M2.

August 2015:

- Slå sammen linjene 10+11+12 til ny linje 12

Februar 2017:

- Endre linje M3 til pendel som kjører raskeste vei. Innstille rushtidslinje D3.
- Oppretting av lokallinjene 51, 52 og 53. Styrke lokaltilbudet og delvis i tidligere trase til M3.

Januar 2018:

- Endre linje M2 fra ringlinje til pendel. Innstille rushtidslinje D2.
- Økt frekvens linje M1, dels som erstatning for tidligere trase på M2.

Juli 2018:

- Endre linje 12 fra ringlinje til pendel. Økt frekvens flere linjer på søndager
- Lokallinjeependelene 51+52 erstattet 51+52+53

August: 2019:

- Økt frekvens på flere linjer på kveld og lørdag
- Mobilitetstilbud (servicelinje 55, i 2021 erstattet av AKT Svipp)

I tillegg er det gjort flere mindre justeringer.

Varighet

Planlegging begynte høsten 2013. Første større endring høsten 2015. Linjestrukturen fullført høsten 2018. Siste endring vår 2021 (erstatte servicelinje 55 med AKT Svipp)

Type data

Her er brukt solgte/validerte billetter/kort i bydel Vågsbygd.

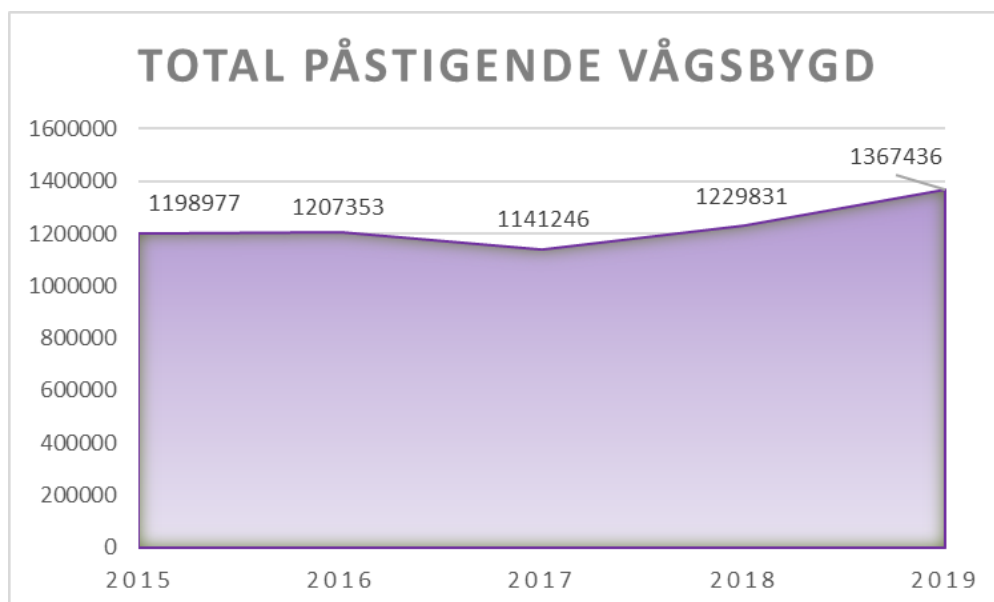
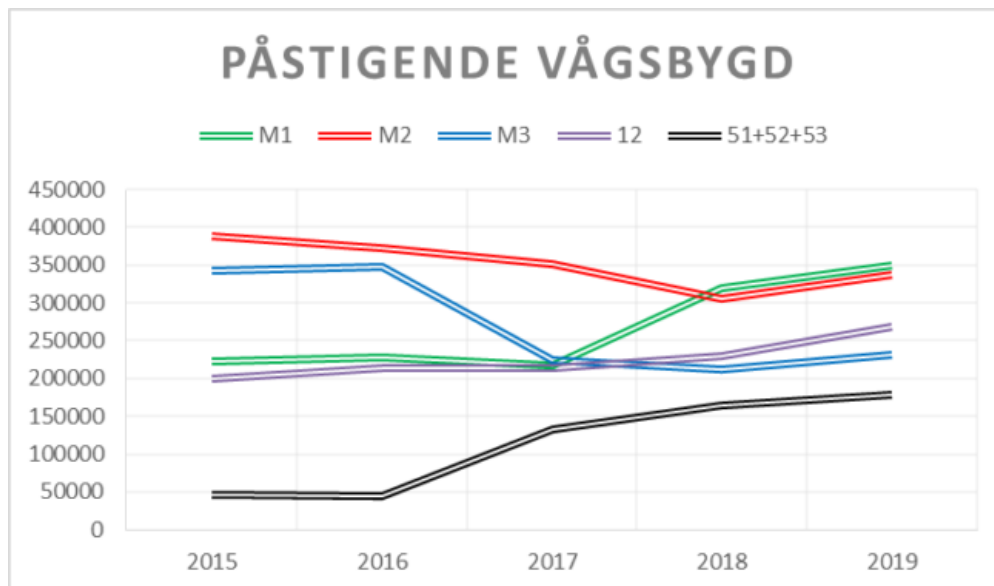
AKT har byttet tellemåte i 2018/2019, fra solgte og validerte billetter til data fra automatisk passasjertelling. For å unngå brudd er det i denne sammenligningen kun brukt gammel tellemåte. Alle tall har derfor en viss usikkerhet.

Metode datainnsamling

Tallene er hentet fra AKTs datavarehus eller AKTs interne statistikker

Målbare effekter

Fra 2015 til 2019 økte antall påstigende passasjerer i Vågsbygd-området med 14% (168549 passasjerer). Sammenslåingen av linjene 10, 11 og 12 til linje 12 ga i seg selv 6% vekst første året. Det var vekst både i områder som fikk flere avganger og områder med kun forenkling av rutestrukturen. Det var betydelige økninger i lokalruteområder som Andøya og Bråvann.



På grunn av skifte av datasystemer har vi ikke sammenlignbare tall for perioden før 2015.

Andre/ikke målbare effekter

Det antas at tilbudsforandringen har redusert passasjerbortfallet en bedre og mindre køutsatt veiforbindelse kunne forventes å gi. Endringene fikk en del oppmerksomhet i media og hos velforeninger av både positiv og negativ karakter.

Usikkerhet

Bytte av passasjertellemåte gir en usikkerhet. Det vil si at tallene for 2018 og 2019 kan være høyere enn angitt. Mobilbillett er i varierende grad validert og derfor ikke alltid med i tallene. Det at prosjektene går over lang tid gir en usikkerhet i forhold til hva som er årsaken til endringene. Takstsystem er endret i 2017. Har gjort lokale reiser dyrere og lengre reiser billigere.

