

Forenklet rutestruktur med pendellinjer og økt frekvens, Nedre Glomma

Oppsummert

Rutestrukturen i Sarpsborg og Fredrikstad var i førsituasjonen preget av høy dekning og generelt lave frekvenser. Den var komplisert med mange linjer, hvorav mange hadde kort driftstid eller bare gikk i rushtiden og på skoledager. Rutene hadde mange stopp, og hastighetene var generelt lave. Det var kun en klart definert stamlinje med høy frekvens gjennom hele dagen. Fra 2018 ble rutestrukturen forenklet til et klart definert rutehierarki av stamlinjer og lokale bylinjer. De to byene er nå forbundet med tre stamlinjer, og hver by betjenes internt av fire hovedbylinjer organisert som radiale pendellinjer. Nye kollektivknutepunkter kobler stamlinjene og bylinjene. Frekvensene ble økt på stamlinjene og de tyngste linjene i byene. Tilbudet ble redusert i mindre brukte deler av systemet, og gangavstander til holdeplasser økte i flere områder. Endringene ble etterfulgt av en passasjervekst på 5,1% per år de påfølgende årene (skolelinjene unntatt). I førsituasjonen var veksten på 4,1% per år fr 2013-2016.

Rapport/offentlig dokument

<https://bypakkenedreglomma.no/kollektivutredning-nedre-glomma/>

Kategori

Ruteendring (rutestrukturendring)

Beskrivelse

Utredningen fra 2017 pekte på flere utfordringer med tidligere tilbud:

- Tilbudet bestod av mange ruter med ulike varianter og karakter.
- Det var kun Glommaringen (linje 200) som fremstod som en stamlinje, med fast trase og høy frekvens.
- Flere av rutene gikk kun i rushtiden. I tillegg gikk et flertall av disse kun på skoledager.
- Mange av rutene hadde et relativt kort driftsdøgn, trafikkerte kun på dagtid, eller hadde siste avgang på ettermiddagen/tidlig kveld. Kun 20 av de 52 rutene hadde fullt driftsdøgn.
- Mange av rutene hadde ulike trasevarianter.
- Frekvensen var relativt lav, i tillegg til at den var ujevn (driftsoptimert)
- De fleste av rutene hadde stor flatedekning med mange stopp underveis, og lav fremføringshastighet

Følgende prinsipper ble lagt til grunn i arbeidet med nye tilbud:

- Tilbudet skulle ta utgangspunkt i markedet og satse der det er størst potensial. Det

betydde prioriteringer; er noen fikk et dårligere tilbud på bekostning av mange som fikk et bedre.

- Det ble etablert et rutehierarki:
 - Stamlinjenett med full fremkommelighet og høy frekvens
 - Nye knutepunkt som lettet overgang mellom ruter og økete tilgjengeligheten til flere steder i regionen.
 - Sekundærruter med større flatedekning som ble koblet mot stamrutene.
- Tilbudet skulle forenkles og gjøres enklere å kommunisere.
- Det ble satset på kvalitet og frekvens framfor lavere takster.
- Langsiktig planlegging og satsing (det tar lang tid å innarbeide nye tilbud).
- Prinsippene for linjeføring.
- Mest mulig rettlinjete linjer.
- Takting for å skape høyest mulig frekvens på fellesstrekninger.
- Reduksjon i antall holdeplasser for å øke hastigheten på bussene.

Estimatet fra utredningene i forkant var at 70 % skulle få et bedre tilbud.

Aktører

Østfold Kollektivtrafikk (ØKT), nå del av Viken fylkeskommune.

Kontakt ang. data

Kjetil Gaulen, kontraktssjef, kjetilg@viken.no

Bykontekst

Nedre Glomma er en storbyregion bestående av kommunene Sarpsborg og Fredrikstad i Viken fylke. Den bymessige bebyggelsen i Nedre Glommaregionen er sammenhengende på vestsiden av Glomma mellom de to bysentrene, praktisk talt sammenhengende også på østsiden. Byregionen har et samlet folketall på ca. 140.000 innbyggere (SSB, 2021). I 2019 hadde Sarpsborg og Fredrikstad en befolkningsvekst på hhv. 1,3 og 0,75 prosent. Befolkningsprognoser 2019-2039 estimerer en total vekst på 19 prosent i Fredrikstad og 11 prosent i Sarpsborg.

De fleste bor og jobber i samme kommune. Samtidig er det rundt 4.300 personer pendler fra Sarpsborg til Fredrikstad mens det er ca. 6.300 personer som pendler fra Fredrikstad til Sarpsborg (SSB pendlerstrømmer). Byene har den høyeste arbeidsplass tettheten i regionen, etterfulgt av sykehusområdet på Kalnes og næringsområdet på Grålum. Videre er det en del arbeidsplasser på Råbekken og Glemmen i Fredrikstad, og i tilknytning til handelsområdene på Tunejordet i Sarpsborg og Dikeveien i Fredrikstad.

Biltilgangen er høy (93 prosent) og tilgjengeligheten med bil er stor i Nedre Glomma, noe som er en utfordring for kollektivtilbudet.

Kollektivsystem

Buss, båt, samt tog. Kartleggingen fokuserer på buss.

Endring

Omlegging av rutestrukturen fra et flatedekkende tilbud til et rutehierarki med stamlinjer og lokale linjer. Kraftig forenkling av rutenettverket med innføring av pendellinjer og nye knutepunkter.

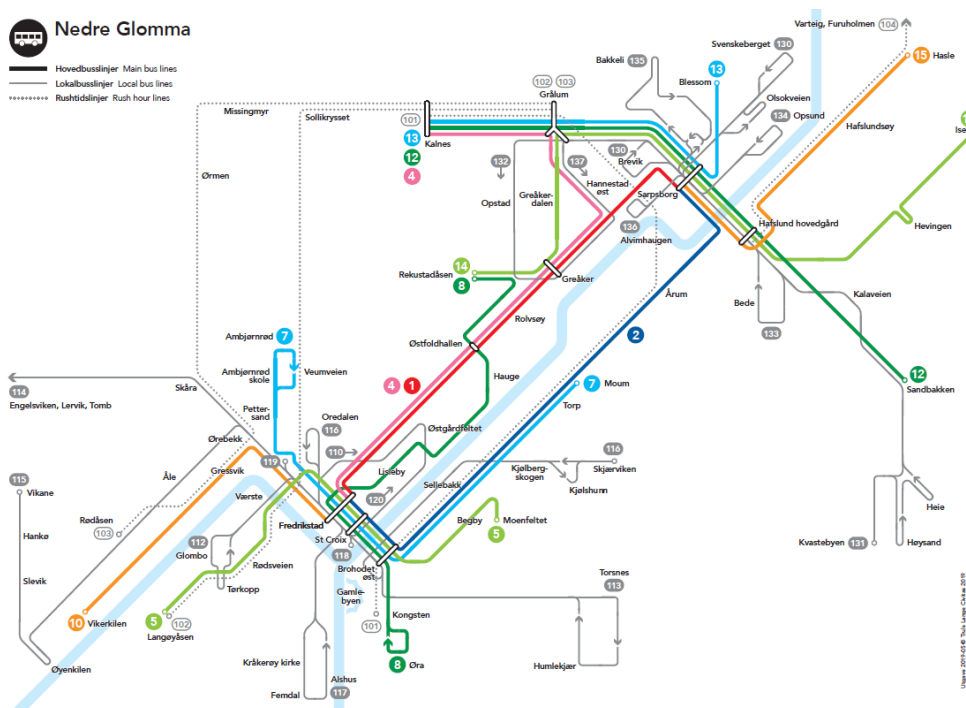
Endring gjelder

Byene Sarpsborg og Fredrikstad bindes nå sammen av 3 hovedlinjer på henholdsvis østsiden (linje 2) og vestsiden (linje 1) av Glomma, samt et direkte tilbud fra Fredrikstad til sykehuset på Kalnes (linje 4).

I hver av byene er det i tillegg 4 stamlinjer i hver av byene organisert som radielle eller pendel mellom de største boligfeltene og sentrum:

- Fredrikstad: linje 5,7,8,10
- Sarpsborg: linje 12,13,14,15

Stamlinjetilbudet suppleres med lokallinjer for å gi et basistilbud utenfor stamlinjenettet:



Togstasjonene i byene ligger noe perifert i forhold til hovedknutepunktene i sentrum for buss. Passasjervolumet som bytter mellom buss og tog anses som lite. Toget har først og fremst en regional funksjon mellom Østfoldbyene og Oslo.

Fredrikstad har innført et gratis båttilbud på Glomma som frakter passasjerer over elva på

steder som mangler broforbindelse (delvis grunnet skipstrafikk til Sarpsborg):

- Ålekilen - Gamlebyen
- Cicignon - Gamlebyen
- Sellebakk - Lisleby

Varighet

Permanent endring, gjennomført 2018.

Type data

MS Excel passasjerstatistikk, mottatt fra ØKT.

Metode datainnsamling

Billettmaskin / APC.

Målbare effekter

Totalt har endringene gitt en passasjervekst på 7,2% totalt i hele området fra 2017 til 2019. Det er ikke mulig å måle effekten linjevis, fordi ruteendringen var omfattende og altomgripende. Nedenfor er hentet ut statistikk for 27 ulike områder for å vise passasjerutviklingen mellom 2017 og 2019. Resultatet viser stor økning i flere store boligområder, og noe nedgang i mer befolkningstynne områder som fikk et noe redusert tilbud, i tråd med utredningen i forkant og forventningen:

Ikke målbare

effekter

Design og kommunikasjon har hatt effekt, men er ikke mulig å måle.

I tillegg har det blitt etablert sanntid på hovedlinjene gjennom bypakken.

Designprogram er inspirert av Ruter/Brakar. Linjekart var ikke tilgjengelig tidligere. Synliggjøring med sanntid, økt forutsigbarhet og øvrig informasjon.

Økonomi

Utvvidelsen utgjorde ca 11,5 mill kr pr år, med tillegg av senere utvidelser. Denne kostnadsøkningen er i sin helhet finansiert av fylkeskommunen og ikke Bypakka.

(Bypakka er inne med ca. 17 mill kr til driften av tilbudet i dag, men dette har lagt fast uavhengig av ruteomleggingen.)

Usikkerhet

	2017			2019			Differanse		
	Ordinære	Skole	Totalt	Ordinære	Skole	Totalt	Ordinære	Skole	Totalt
1 Skjelsberg, Kvæstøyen, Høyland	4 825	2 130	6 955	4 129	2 061	6 190	-696	533	-355
2 Sandbakkren, Borgen, Bede, Næstestad	21 988	8 118	30 106	28 052	8 126	36 178	6 064	8	6 072
3 he/Hevringen/Vatnsland	9 538	7 875	17 413	19 733	6 828	26 561	10 195	-547	9 648
4 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
5 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
6 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
7 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
8 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
9 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
10 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
11 Kjøpsvik, Høyland, Høyland	10 422	10 422	20 844	10 422	10 422	20 844	0	0	0
SUM SARPSBORG	294 429	100 349	394 578	353 598	97 777	451 375	59 169	-2 372	56 797
2 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
3 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
4 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
5 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
6 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
7 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
8 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
9 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
10 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
11 Rulv, Rulv, Rulv, Rulv	10 497	7 111	17 608	27 611	8 869	36 480	8 114	1 758	9 872
SUM FREDRICKSTAD	466 483	118 719	585 199	518 425	111 825	630 250	51 945	-6 894	45 051
SUM NEDRE GLØMMA	769 009	218 868	987 777	872 023	209 602	1 081 625	111 114	-9 366	101 748
SUM ALLE HOLDEPLASSER (kontroll)	795 173	244 073	1 039 246	878 749	235 680	1 114 427	83 576	-8 385	75 191