

Tiltak	Vågsbygd, Kristiansand Forenklet rutestruktur med pendellinjer og økt frekvens
Kort oppsummert	I perioden 2013 – 2019 ble linjestrukturen for bussrutene i Vågsbygd i Kristiansand lagt om fra høy flatedekning til et enklere pendelrutesystem, og frekvensene økte på flere linjer. Fra 2015 til 2019 økte antall påstigende passasjerer i Vågsbygd-området med 14% (ca 3,5% per år over fire år). Sammenslåingen av tre linjer til én ga i seg selv 6% vekst første året. 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 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 sjåførere er bygget. Vågsbygd senter (med bydelssenter og videregående skole) er bygget opp som knutepunkt i prosjektet. For å erstatte servicelinje-preget lokalbuss ble det i 2020 startet et prøveprosjekt med i første omgang aldersvennlig transport kalt AKT Svipp.
Endringen gjelder	<p><i>Juni 2013:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Oppgradere linje M1 til Metrostandard, første fase. Fjerne trasekombinasjon M1+M2. <p><i>August 2015:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Slå sammen linjene 10+11+12 til ny linje 12 <p><i>Februar 2017:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p><i>Januar 2018:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Endre linje M2 fra ringlinje til pendel. Innstille rushtidslinje D2. - Økt frekvens linje M1, dels som erstatning for tidligere trase på M2.

	<p><i>Juli 2018:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Endre linje 12 fra ringlinje til pendel. Økt frekvens flere linjer på søndager - Lokallinjependelene 51+52 erstattet 51+52+53 <p><i>August: 2019:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Økt frekvens på flere linjer på kveld og lørdag - Mobilitetstilbud (servicelinje 55, i 2021 erstattet av AKT Svipp) <p>I tillegg er det gjort flere mindre justeringer.</p>																																																
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	<p>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.</p> <div data-bbox="427 846 1394 1406" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>PÅSTIGENDE VÅGSBYGD</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>M1</th> <th>M2</th> <th>M3</th> <th>12</th> <th>51+52+53</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>220000</td> <td>390000</td> <td>340000</td> <td>200000</td> <td>50000</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>230000</td> <td>370000</td> <td>350000</td> <td>210000</td> <td>40000</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>220000</td> <td>350000</td> <td>220000</td> <td>220000</td> <td>130000</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>320000</td> <td>310000</td> <td>210000</td> <td>230000</td> <td>160000</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>350000</td> <td>340000</td> <td>230000</td> <td>270000</td> <td>180000</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="427 1438 1394 2011" data-label="Figure"> <table border="1"> <caption>TOTAL PÅSTIGENDE VÅGSBYGD</caption> <thead> <tr> <th>År</th> <th>Totalt antall passasjerer</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2015</td> <td>1198977</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>1207353</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>1141246</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>1229831</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>1367436</td> </tr> </tbody> </table> </div>	År	M1	M2	M3	12	51+52+53	2015	220000	390000	340000	200000	50000	2016	230000	370000	350000	210000	40000	2017	220000	350000	220000	220000	130000	2018	320000	310000	210000	230000	160000	2019	350000	340000	230000	270000	180000	År	Totalt antall passasjerer	2015	1198977	2016	1207353	2017	1141246	2018	1229831	2019	1367436
År	M1	M2	M3	12	51+52+53																																												
2015	220000	390000	340000	200000	50000																																												
2016	230000	370000	350000	210000	40000																																												
2017	220000	350000	220000	220000	130000																																												
2018	320000	310000	210000	230000	160000																																												
2019	350000	340000	230000	270000	180000																																												
År	Totalt antall passasjerer																																																
2015	1198977																																																
2016	1207353																																																
2017	1141246																																																
2018	1229831																																																
2019	1367436																																																

	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.