



## Tilleggsinnkalling for Kommunestyret

Møtedato: 31.10.2018  
Møtested: Kommunestyresalen  
Møtetid: 18:00

Forfall meldes til telefon 69681600 .  
Varamedlemmer møter bare etter nærmere innkalling.

### Saksliste

Saksnr	Tittel
--------	--------

---

77/18	Høring - Utredning av kollektivtilbudet i Østfold
-------	---

# Saksframlegg

<b>Saksbehandler</b>	<b>Arkiv</b>	<b>ArkivsakID</b>
Marit Lillegraven Haakaas		18/1268

## Høring - Utredning av kollektivtilbudet i Østfold

<b>Saksnr</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Type</b>	<b>Dato</b>
77/18	Kommunestyret	PS	31.10.2018

### Rådmannens innstilling:

1. Det må utarbeides en ny utredning av kollektivtilbudet i Østfold samlet sett der kollektivtilbudet ses i sammenheng med Follo, Oslo og Nedre Romerike og i lys av etablering av ny Indre Østfold kommune og Viken.
2. Billettsystemet til Østfold kollektivtrafikk må knyttes sammen med Ruters billettsystem.
3. Arbeidet for å få busstilbudet til å korrespondere med togavgangene støttes.
4. Ruters busstilbud rute 490 mellom Trøgstad og Lillestrøm/Oslo kan ikke erstattes av lokalbuss til Mysen og tog herfra til Oslo.
5. Rute 490/490E bør i stedet forlenges til Mysen og styrkes for å øke tilgjengeligheten til Lillestrøm/Gardermoen/Oslo og fleksibiliteten i reisevei.
6. Ekspressbussen linje 9 (T9) er et viktig alternativt kollektivtilbud til toget for reisende langs E18 mot Oslo og kan ikke kuttes ut.
7. Direktebussene mellom Trøgstad og Askim må opprettholdes med tanke på skolereiser til Askim vgs og for å binde sammen tettsteder og byer i ny Indre Østfold kommune
8. De foreslåtte endringene for lokalrutene i Askim støttes
9. Rute 473 Moss-Elvestad-Askim er en viktig bussrute. Foreslåtte endringer må ikke forlenge reisetiden Elvestad-Moss.
10. Flexopplegget bør opprettholdes, og rutesystemet og informasjonen rundt det bør forenkles. Rutene bør legges inn i en fungerende reiseapp slik at det kommer opp som alternativ.

### Saksopplysninger:

#### Bakgrunn

Kommunene mottok brev med høring av utredning av kollektivtilbudet i Østfold i epost 12. september 2018 fra Østfold fylkeskommune.

Rapporten 101/2018 «Utredning av kollektivtilbudet i Østfold» er utarbeidet av konsulentselskapene Urbanet Analyse AS og Asplan Viak AS på vegne av Østfold fylkeskommune. Rapporten er vedlagt saken.

Rapporten ble behandlet av Samferdselskomiteen i møte 11. september. Komiteen vedtok å sende rapporten på høring til aktuelle kommuner og andre interessenter sammen med fylkesrådmannens

merknader.

Høringsfristen for tilbudet i Moss og Rygge er satt til 15. oktober, mens tilbudet i øvrige kommuner og mellom regionene er satt til 30. november 2018. Det er søkt og innvilget utsatt høringsfrist til etter fellesnemndas møte 4. desember.

Østfold fylkeskommune understreker at foreliggende rapport er konsulentenes forslag til nytt rutetilbud i Østfold.

Rapportens anbefalinger for Moss og Rygge vil etter planen behandles av Fylkestinget i desember 2018, mens tilbudet i andre deler av Østfold først vil behandles i februar 2019. Høringsuttalelsene vil vedlegges saken.

### **Saksopplysninger**

Oppdraget har vært å utarbeide et helhetlig kollektivtilbud som ser dagens tilbud og nye tilbud i sammenheng og som tar utgangspunkt i kundenes reisebehov slik de faktisk er i dag, og slik de forventes å være i et lengre perspektiv (2030).

I fylkeskommunens sak til samferdselskomiteen 11. september har fylkesrådmannen følgende vurdering vedrørende Indre Østfold:

*Driftsavtalene i Indre Østfold utløper sommeren 2020, og innføring av nye tilbud bør derfor i all hovedsak utsettes til dette tidspunkt. Fylkesrådmannen vil imidlertid anbefale en gjennomgang av tilbudene med linje 9 Mysen-Askim-Oslo og linje 490 Trøgstad-Lillestrøm-Oslo med en eventuell omlegging allerede fra sommeren 2019. Det bør samtidig vurderes en omlegging av linje 640 Østfoldringen mellom Mysen-Askim-Skiptvet-Sarpsborg i tråd med anbefalingene i rapporten. Årsaken er at disse tilbudene er svært kostbare pr reise og fylkesrådmannen mener at en omlegging vil gi rom for en styrking av lokale tilbud og tilbringertilbud inn til jernbanestasjonene og andre knutepunkt i Indre Østfold. Fylkesrådmannen ønsker også å bemerke at enkelte forslag i rapporten vil være vanskelig å gjennomføre siden tilbudene i stor grad benyttes av skoleelever med skysstrett.*

I rapporten er det brukt følgende prinsipper for utvikling av kollektivtilbudet

#### Prinsipper for utvikling av kollektivtilbudet:

- Ta utgangspunkt i markedet – satse der det er størst potensial
  - Tydelige prioriteringer; noen kan oppleve å få et dårligere tilbud på bekostning av mange som får et bedre
- Bygge rutehierarki
  - Etablere hovedlinjer/stamlinjer med full fremkommelighet og så høy frekvens som det er markedsgrunnlag for
  - Etablere gode knutepunkt som letter overgang mellom ruter og transportmidler, og øker tilgjengeligheten til «alle steder» i regionen
  - Etablere sekundærruter og supplerende tilbud med større flatedekning, som kobles mot stamrutene
- Gjøre tilbudet enklere og lettere tilgjengelig
- Satse på kvalitet og frekvens framfor lavere takster
- Tenke langsiktig planlegging og satsing (ting tar tid)
- Prinsippene for linjeføring
  - Mest mulig rettlinjede traséer – dette gir kortere reisetid
  - Takting for å skape høyest mulig frekvens på fellesstrekninger
  - Reduksjon i antall holdeplasser for å øke hastigheten på bussene

### Arealutvikling som bygger opp under kollektivtilbudet

- Lokalisere målpunkter sentralt
- Lokalisere boligområder i knutepunkter og ved holdeplasser langs de tyngste kollektivrutene
- Fortette der kollektivtilbudet er godt slik at markedsgrunlaget for et bedre tilbud styrkes

En helhetlig gjennomgang av kollektivtilbudet har ifølge utredningen ikke vært gjort på mange år og har resultert i et omfattende tilbud med høy flatedekning, men samtidig lav frekvens og lav fremføringshastighet. Dette har gitt et tilbud som «ikke passer til noen», uten fordeler på noen av konkurranseområdene og man sitter dermed igjen med de tvungne trafikantene, de som ikke har bil eller førerkort.

Om rutetilbudet i Indre Østfold står det (s 73):

Regionale ruter har ujevn frekvens og varierende trasé, noe som gjør det vanskelig å få oversikt over tilbudet. Generelt har rutene lavt belegg.

Lokalrutene har generelt lav og ujevn frekvens, mange trasévarianter, og kjøres som ringruter som tar lang tid. Rutene korresponderer heller ikke med togavgangene. Lokalrutene egner seg således dårlig for lengre reiser til/fra arbeid der det er behov for overgang til/fra tog. Passasjerstatistikken viser at de fleste lokale ruter i praksis fungerer som skoleruter, i tillegg til det ordinære skolerutetilbudet som til sammen er 32 ruter. Unntaket er rutene 460 og 461 Askim sentrum nord, som i all vesentlig grad frakter ordinære reisende.

Flexx-tilbudet i Indre Østfold omfatter både flatedekkende ruter og TT-tilbud, og gir et tilbud i områder med svært lavt kundegrunnlag. Flexx-rutene har generelt lavt belegg, og flere av rutene benyttes nesten ikke i det hele tatt.

*Konsulentenes forslag innebærer å målrette tilbudet der hvor reisebehovet er størst, med kortere og mer effektive ruter, noe som vil redusere kostnadene. Resterende reisebehov må dekkes på annen måte. Skoletransport er lovpålagt og der det ordinære tilbudet ikke dekker behovet for skoletransport, må egne skoleruter, som skal være åpne for alle, tilpasses og dekke dette reisebehovet. Skoleruter vil også kunne dekke noe av reisebehovet i mer spredt befolkede områder. Det er derfor viktig å se skoleruter og ordinære ruter i sammenheng.*

Forslag til nytt ruteopplegg for Indre Østfold er basert på følgende hovedprinsipper (s 73-78):

- Legge bedre til rette for mating til tog
- Effektivisere regionrutene, tilpasset områder med største reisebehov
- Effektivisere og spisse lokalrutetilbudet
- Rendyrke skolerutetilbudet, men åpne for allmenn bruk
- Tilby Flexx i områder med svært lavt kundegrunnlag
- Mulighet for innfartsparkering ved tog og langruter

## Foreslåtte hovedendringer i Indre Østfold

- Den regionale ruta Østfoldringen som går på strekningen Sarpsborg-Rakkestad-Mysen-Askim-Skiptvet foreslås delt i to med en rute på strekningen Askim-Mysen-Rakkestad-Sarpsborg (Ø1) og en rute på strekningen Skiptvet-Askim-(Mysen). I tillegg foreslås endrede avganger og bedre korrespondanse med toget.
- Endringer i rutene 473 Moss-Elvestad-Askim og 580 Moss-Våler-Svinndal for å tape mindre tid på å kjøre innom Folkestad i Våler.
- Rute 490 Trøgstad-Lillestrøm-(Oslo) erstattes av en rute Trøgstad-Mysen-(Askim) langs rv 22 for korrespondanse med tog. Denne ruta vil ifølge Urbanet erstatte dagens ruter mellom Trøgstad og Mysen og Trøgstad og Askim.
- Ekspressbussen linje 9 (T9) foreslås kuttet ut. Det står at et bedre matetilbud til tog på Mysen og Askim vil føre til at denne ruta, som allerede har passasjeredgang, blir lite relevant.
- Om rutene 482 Ørje-Kroksund-Ydersbond-Mysen og 563 Ørje-Mysen står det at de burde kunne slås sammen til en rute som kjører raskeste vei mellom Ørje og Mysen.
- Lokalrutene i Askim rettes mot sentrum og jernbanestasjonene, med faste avgangstider tilpasset korrespondanse med tog.
- To ringruter foreslås rendyrket som enkeltruter med korrespondanse til tog og utvidede avgangstider slik:
  - Rute 460 Bergerkrysset Fv115 – Trøgstadveien – Askim stasjon
  - Rute 461 Bergerkrysset – Korsegårdsveien – Museumsveien – Kronprinsens gate – Henstad allé – Askim stasjon
- Rute 462 som betjener Ihlen-feltet forsterkes både morgen og ettermiddag for å tilpasse til arbeidspendling
- Flexx brukes som supplerende tilbud som kan tilbys dersom det er midler igjen når de primære satsingsområdene (arbeidsreiser og skolereiser) er dekket.

## **VURDERING**

### Indre Østfold og Oslo-regionen

For Indre Østfold er samhandling med Follo, Oslo og Nedre Romerike svært viktig. Utredningen tar i liten grad høyde for at Oslo, Follo og Nedre Romerike er et viktig reisemål for innbyggerne i Indre Østfold, både for arbeid, handel, fritid og helseærend. Raskere tog til Oslo ved oppgradering av Follobanen og ny bru over Glomma ved Fetsund er ikke tatt med i oversikt over infrastrukturiltak av betydning for kollektivtrafikken.

### Viken

Det er litt over et år til Østfold og Akershus, som har 40% eierskap i Ruter, går sammen til Viken og kollektivtrafikken vil antakelig bli vurdert i et annet lys når sammenslåingen er et faktum. For Indre Østfold vil det nye regionale forvaltningsnivået bety endringer og muligheter vi ikke kjenner i dag. I denne perioden er det naturlig å øke samarbeidet og for eksempel ikke trekke seg ut av Ruters rute 490 fra Lillestrøm/Oslo til Skjønhaug. Takstsystemene i Østfold kollektivtrafikk og NSB/Ruter bør også samkjøres slik at Østfoldpassasjerer får samme overgangsordninger som i Ruter.

### Ny Indre Østfold kommune

Etablering av ny Indre Østfold kommune vil øke kollektivbehovet innad mellom kommunene Trøgstad, Eidsberg, Askim, Spydeberg og Hobøl. Dette gjelder både arbeidsreiser, ærend til kommunale tjenester og fritidsreiser. Det er i dag for eksempel ikke mulig å reise kollektivt mellom

Trøgstad og Askim eller Mysen etter skole- og arbeidstid.

#### Hovedprinsippene for nytt ruteopplegg

Det støttes fullt ut at bussrutene skal bidra til mating av togene. Dette vil gjøre kollektivreisene mer attraktive både for arbeid- og fritidsreiser. Innfartsparkering ved tog og langruter er også viktige tiltak for å øke kollektivandelen i Indre Østfolds til dels spredtbygde område. Bussruter som korresponderer med toget vil være med på å redusere trykket på pendlerparkeringa ved togstasjon, som ved flere stasjoner har et svært høyt belegg og dermed presser pendlere til å benytte også andre ordinære langtidsplasser i sentrum. Dette medfører både unødig søketransitt inn i sentrumskjernene, trafikale utfordringer i sentrum morgen og ettermiddag og dermed økte utslipp.

Rendyrking av skolerutetilbudet kan være bra, men dette bør også gjelde elever til de to videregående skolene. For eksempel kan ikke da den direkte bussruta mellom Trøgstad og Askim legges ned. At skolebussene er åpne for allmen bruk, bør være en selvfølge.

Effektivisering av region- og lokalrutene er selvfølgelig riktig og bra, men dersom det kun skal tas hensyn til områder med størst reisebehov, vil ikke Indre Østfold kommune lykkes med å knytte sammen byene og tettstedene i den nye kommunen. Det bør drøftes hva som skal være minimumsnivå for kollektivtrafikk for ulike tettsteder.

#### Regionale ruter

Bussene mellom Trøgstad og Fetsund/Lillestrøm/Oslo er et viktig busstilbud for pendlere og andre, som snarere bør utvides enn fjernes. Reisetid med bil fra Skjønhaug til Lillestrøm er 45 minutter. Fra Lillestrøm går det tog hvert 10. minutt som tar 10 minutter til Oslo. Da sier det seg selv at buss til Mysen og en times tog herfra vil være en omvei. En bedre løsning vil være å strekke rute 490/490E til Mysen jernbanestasjon. På den måten vil også innbyggere i Mysen og omegn ha en alternativ og enkel tilgang til Lillestrøm/Romerike via bussrute 490.

Linje 9 foreslås fjernet. Dette er et fleksibelt og fullgodt alternativ for de som ønsker å reise med buss langs E18-aksen mot Oslo, uten å reise til stasjonene og benytte tog. Tilbudet har blitt gradvis redusert. Av-/påstigninger underveis er fleksibelt for de som ikke bor i sentrum. Ustabilitet i togtilbudet og perioder med «Buss for tog» har medført at flere trolig har valgt egen bil. Det er i dag 3 typiske pendleravganger på morgenen fra Mysen/Askim til Oslo og 3 avganger på ettermiddagen fra Oslo. Dette er å anse som et minimum og må ikke reduseres ytterligere. Det står i utredningen at T9 har en passasjeredgang. Statistikk fra Østfold kollektivtrafikk viser at passasjerantallet har variert mye fra år til år uten entydig trend siden 2014. Statistikken er ikke sammenholdt med antall avganger.

Utfordringen i Hobøl er gode kollektivløsninger for Ringvoll. Rute 473 Moss-Elvestad-Askim er en viktig bussrute, som er en kombinasjon av lokalrute og skolebuss. Denne har ikke mange avganger, men er viktig for Ringvoll. Bussen går ikke på kveldstid.. Dersom foreslått endring av rute 473 Moss-Elvestad-Askim (kjøre om Sperrebotn og Folkestad) innebærer vesentlig øking i reisetid, vil dette være uheldig. Regionruta vil ved slik endring få mer preg av å være lokalrute i Våler.

Nettbuss stoppet tidligere i Elvestadkrysset, men har nå stoppested på E18. Det er gangavstand fra Elvestad opp til stoppested, men løsningen innebærer likevel noe dårligere tilgjengelighet helt lokalt. Det er asylmottak på Elvestad, og mange her er avhengig av buss for å komme seg til andre steder/byer. Sett i det perspektivet er ruten Askim/Moss/Askim viktig å opprettholde, og flere avganger ville bedre kollektivtilbudet i området Elvestad – Ringvoll.

### Lokalruter

Å styrke lokalrutene i Askim (bybussen) med tidligere og hyppigere avganger om morgenen vil gjøre lokalrutene til et reelt alternativ for pendleren som reiser ut av Askim med tog. Dagens rutetilbud er ikke tilpasset denne kundegruppen og nyttes således ikke.

Forslaget om å styrke tilbudet og dermed korrespondere med togavgangene er viktig, men dette må løses slik at pendlere som ankommer Askim stasjon på ettermiddagene, også med innsatstogene, kan velge lokalbuss for å avslutte reisen kollektivt.

Lokalrutene for sentrum av Askim er samtidig et viktig tilbud for eldre uten egen bil og gir denne gruppen et rimelig og godt transporttilbud for å gjøre innkjøp og sosialisere.

Boområdet Ihlen / Tovengen er Askim kommunes største boligutbyggingsområde og utvikling av feltene Romskollen og Kråkåsen 2 er igangsatt og gir en markant økning av kundegrunnlaget for dette området, som i hovedsak er arbeidspendlere ut av byen. Dagens busstilbud ivaretar ikke arbeidspendlerne som velger å kjøre til Askim stasjon eller benytte privatbil frem til arbeidsplass. Askim kommune har sommeren 2018, ved å forlenge vegen Schuckertlinna frem til Fv-128/E-18 aksene, lagt til rette for ring-trasé med holdeplasser, sykkelparkering og busstur. Ved å tilpasse ruten for arbeidspendlere er man med på å forlenge den kollektive delen av arbeidsreisen, og reduserer søketrafikken i Askim sentrum. Dette er et svært positivt tiltak for å øke kollektivandelen.

Den direkte bussruta mellom Trøgstad og Askim er viktig for skoleelever til vgs og brukt av arbeidspendlere og andre. Ny Indre Østfold kommune har uttrykt et sterkt ønske om å knytte byer og tettsteder sammen gjennom et godt kollektivtilbud. Å legge ned denne ruta og sende kollektivreisende via Mysen når de skal til Askim, vil være et tilbakesteg som kun vil bli brukt av de som ikke kommer seg fram på annen måte.

### Supplerende tilbud/Flexx

Boområder uten et fast rutetilbud bør sees i sammenheng med Flexx-ruter/ordning. Det vises i Urbanet-analysen at rutene har et svært lavt belegg. Ordningen er i prinsippet god og har et uløst potensiale. Det er prisverdig at Flexx-ordningen (med unntak av nattilbudet for ungdom) nå er gjort gratis i en prøveperiode.

Flexx-systemet er krevende å orientere seg i. Dette er nok en viktig årsak til manglende oppslutning. Brukergruppene bør trekkes med i planleggingen for å optimalisere rutene og informasjonen rundt disse. Det må tas høyde for at ikke alle eldre som ønsker å bruke Flexx er aktive internettbrukere. Samtidig bør Flexx legges inn i ruteplanleggeren, slik at disse kommer opp som alternativ til ordinære bussruter. Ungdom som skal på fritidsaktiviteter, jobb eller være med venner bør også ses på som en målgruppe for dette tilbudet. Det savnes en mer målrettet strategi for å opplyse innbyggerne om Flexx-ordningen som er et svært godt tilbud. Det bør skreddersys egne kampanjer for å nå de kundegruppene som man trolig ikke når på for eksempel sosiale medier.

### Andre tiltak

Det siste kapittelet i utredningen (6.9) heter Viktige tiltak for å bygge opp under kollektivtransporten. Her pekes det på arealplanleggingens betydning for blant annet å lokalisere publikumsrettede målpunkt og fortetting langs allerede godt etablerte kollektivakser. Kommunene i Indre Østfold har gjennom arealplaner lagt til rette for fortetting rundt knutepunkter i byene og i tettstedene. Tilrettelegging for kollektivtrafikk må fortsatt ha høyt fokus.

**Vedlegg:**

Høring - Utredning av kollektivtilbudet i Østfold