

Nytt busstilbud i Moss

Enklere, raskere og oftere!

Det er målet med omleggingen av kollektivsystemet i Østfold. Tilbudet i Moss blir behandlet av Fylkestinget i løpet av høsten.

Rapporten som omhandler Moss ligger her:

https://ostfold-kollektiv.no/media/1692/utredning-av-kollektivtilbudet-i-oestfold_ua-rapport-101_2018.pdf

Grunnleggende forutsetninger

Hovedmål: Et enklere tilbud som treffer markedet – som kan videreutvikles

Hovedmålet med utviklingen av kollektivtilbudet er å gjøre tilbudet enklere og mer kundetilpasset slik at flere velger å reise kollektivt. For å treffe markedet må man kjenne hovedmålgruppen som i dette tilfellet er arbeids- og studie-/skolereiser, da det er disse som danner grunnlaget for de største reisestrømmene. Dette er i stor grad reiser langs hovedårer til sentrale målpunkt, hovedsakelig konsentrert til rushtiden morgen og ettermiddag.

Enkelt å bruke – enkelt å videreutvikle – enklere å informere om

Samtidig som tilbudet må være enkelt for brukerne bør det være enkelt å videreutvikle og tilpasses markedsgrunnlaget etterhvert som dette endres, for eksempel ved endring av frekvenser og eventuelle mindre justeringer av traséer, samt gjennom vurdering av sekundær-/suppleringstilbud. Et nytt tilbud må derfor bygges slik at det er mulig å sette det i verk i dag, men også ta hensyn til at det kan justeres når endringer i vegsystemet og ikke minst jernbaneinvesteringene i Østfold er gjennomført, samt ved utviklingen i arealbruken.

Dette er sitater fra hovedmålene i rapporten og det er den som er fulgt opp i kommentarene under, hvor det er foreslått endringer og tillegg til rapporten.

Rutene er søkt samordnet slik at de skal kunne korrespondere med hverandre og bør gjøre det med togene siden det er mange som pendler med dem.

Framtidas system

Siden jernbanen skal bygges ut betyr det en økt belastning på veisystemet de nærmeste fem år. Det gir samtidig en enorm mulighet til å tilrettelegge for og skape nye reisevaner for innbyggerne. Derfor må det settes inn ekstra tiltak i kollektivsystemet som vil gi nye brukere som vi igjen kan søke å beholde etter byggeperioden – samtidig som det tilrettelegges for framtidens behov.

En slik satsing bør bestå både av endringer i frekvens og kostnader. Det bør være hyppige avganger i rush-tida, større fleksibilitet utenom rush-tid og i helger samt en lavere pris.

To eks;

* Flexx til hverdag og fest – bestillingsruter utenom rush-tida og i helga i kombinasjon med siderutene (forklares under siderutene).

* «Buss i hundre» - «Buss til tusen» - Måneds-/årskort til en billig penge for å skape nye vaner. «Buss for en tier» som enkeltbillett.

Det bør absolutt vurderes å benytte mindre busser/maxi-taxi på sideruter i kombinasjon med Flexx. Det vises til kommentarer under de enkelte sideruter. Samtidig må et helhetlig system sikre så stor korrespondanse som mulig mellom hovedruter og sideruter. Siden det er antall kjørte kilometer har stor betydning, er siderutene satt opp som pendel-/rundruter.

Fra avisartikkel i Moss Avis er nå passasjerene tilbake til det antallet som var før omleggingen til Metrolinjer:

<https://www.moss-avis.no/nyheter/moss/buss/flere-tar-buss-og-na-skal-moss-fa-sitt-store-bussloft/s/5-67-643041>

877.845 passasjerer tok bussen i Moss før omleggingen i 2015 mens tallene for 2017 var 884.096. Servicelinjene har siden omleggingen gått ned fra 211.740 passasjerer til 129.105, en nedgang på ca 82.000 passasjerer. Det tyder på at Metrolinjene har hatt en vekst på ca 88.000 passasjerer. Det betyr at det er et stort potensiale for ytterligere økning gjennom enda bedre Metrolinjer (nye hovedruter) og bedre tilpassede servicelinjer (nye sideruter) som foreslått i dette innspillet. Det kan også vurderes ekspressruter i rush-tida.

Hovedruter i Moss (s58)

H1: Kambo- Sentrum- Jernbanestasjonen - Øreåsen

H1 består av en pendel på hver side av sentrum, noe som gjør det relativt enkelt å betjene de to viktigste målpunktene Sentrum/bussterminalen og Jernbanestasjonen (både dagens og fremtidig stasjon).

Ny kollektivforbindelse (kun for kollektiv og sykkel/gange) mellom Skredderåsen og Peer Gynts vei kan gjennomføres (tiltak 10 i KVVU for hovedvegssystemet i Moss) så sant tiltaket utredes og utformes (i samarbeid med Moss kommune) samt betales av fylkeskommunen.

Tilsvarende mulighet kan utredes i området krysset Bukkespranget/gangbru i Peer Gynts vei til Tigerplassen på østsiden av næringsområdet med Contiga/Stena – parallelt med eller som en del av dagens gang/sykkelvei. Med vendepunkt ved barnehagen ev eldresenteret (som kommer) i Bukkespranget, kan H3 også kobles med H1.

Mellom Øreåsen og sentrum er det flere mulige traséer. Siden det kan være vanskelig å prioritere og ev velge ulike traseer til ulike tider, kan ruta legges med en vei til og en vei fra rundkjøringen i krysset Varnaveien/Ryggveien. Til Øreåsen går ruta i Ryggveien (siden det delvis er anlagt kollektivfelt der allerede) mens på returen mot sentrum går den i Varnaveien/Dyreveien. Det betyr at det kun er behov for enkeltsidig bussfelt, noe som gjør det enklere å få plass innenfor tilgjengelig veiareal.

Lages det en kollektivrute gjennom området Rosenvinge (Statsingeniør Stabells vei- Høydaveien ev gjennom Skanemområdet) kan ruta legges der (ev den ene veien – om det ikke er plass eller formålstjenlig med dobbel kollektivtrase totalt sett).

H2: Refsnes – Jernbanestasjonen – Sentrum/bussterminalen

Jernbanen prioriteres høyest og det lages et stoppunkt i Kransen ved Rådhuset.

Det lages kollektivfelt mellom Gimle og rådhusbrua som er midtstilt (ligger i midten av kjørebanen slik at bussene kan bruke dette som sambruksfelt og vike for hverandre når de møtes) hvor det ikke er tillatt for andre kjøretøy som drosjer og elbil. Kollektivfeltet kan legges rett fram gjennom midten av rundkjøringene ved Glassverket og kanalen.

H3: Moss sykehus – Sentrum – Jernbanestasjonen

Ruta legges via Thorbjørnsrødveien-Bjørnåsveien-Solgård skog (i alle fall i en retning) for å fange opp arbeidsreisende og det store boligområdet. Den bør ende i Bukkespranget for vending og kobling med H1 (som omtalt under H1).

Sideruter i Moss

S1: Framnes

Ruta legges som en ringrute sammen med S2 som korresponderer med H2 (færre kjørte km og dermed lavere drift eller økt frekvens). Den går fra Gimle til Hoppern via Framnes og vil dermed dekke Hoppern skole, Reier skole og Jeløy folkehøyskole. Om den skal gå en eller begge veier må man se nærmere på.

S2: Orkerød

Ruten legges som en ringrute fra Hoppern til Gimle via Orkerød som korresponderer med S1 og H2. Om den skal gå en eller begge veier må man se nærmere på.

S1 og S2 kan man kombinere med bestillingsrute utenom rush-tida og i helger. Det kan man også gjøre, ev forlenge ruta, når den skal innlede/avslutte den faste «rush-ruta» slik at man ikke kjører med tom buss til «koblingspunktene» med H2 som blir Hoppern og Gimle.

S3: Øre

Ruten legges som en pendel/ringrute som korresponderer med S4, H3 og H1. Ruten går fra Høyda (S4/H1) nedom Øre til Krapfoss skole (H3) hvor den kan snu via Svingen som eks.

S4: Ekholt

Ruten legges som en pendel/ringrute som korresponderer med S3 og H1. Ruten går fra Høyda (S3/H1) rundt Ekholt til Varnaveien (H1). Om den skal gå en eller begge veier må man se nærmere på.

S3 og S4 kan man kombinere med bestillingsrute utenom rush-tida og i helger. Det kan man også gjøre, ev forlenge ruta, når den skal innlede/avslutte den faste «rush-ruta» slik at man ikke kjører med tom buss til «koblingspunktet» med H1 som blir på Høyda.

De øvrige rutene går det ikke nærmere inn på. Her er kun «lokalrutene» kommentert.