

Kunnskapsgrunnlag mobilitet

Innhold

Forord.....	2
Sammendrag.....	3
Status, trender, muligheter og utfordringer.....	6
Bakgrunn	6
Bærekraftig mobilitet	6
Klimaendringer	7
Overordna føringer	8
Fysiske og demografiske forutsetninger	9
Bosettingsmønster og demografi	9
Topografi, by- og tettstedsstruktur	12
Folkehelse og levekår	14
Infrastruktur og trafikk	14
Reisevaner	17
Reisevaneundersøkelse 2022	17
Reisevaner blant eldre.....	18
Reisevaner på skolevei	19
Arbeidspendling.....	20
Kommunens bilpark og reisevaner	22
Trafikktall	23
Kollektivtrafikk.....	25
Myke trafikanter	28
Trafikksikkerhet	29
Parkering.....	31
Dagens og framtidas mobilitet.....	35
Referanser	36

Forord

Dette kunnskapsgrunnlaget er en del av kommunens mobilitetsprosjekt, som slutføres i 2023. I 2020 fikk kommunen tilsagn om midler fra Miljødirektoratets tilskuddsordning Klimasats, til prosjektet Mobilitet og klimaklok arealutvikling. Som en del av prosjektet er det nå utarbeidet et forslag til mobilitetsstrategi for Indre Østfold kommune.

Dette dokumentet ligger til grunn for utarbeidelsen av forslaget til mobilitetsstrategi for Indre Østfold kommune. Mobilitetsstrategien har til hensikt å utdype kommuneplanens samfunnsdel, og gi føringer for organisasjonen på saker som berører mobilitet.

Dokumentet gir en oppsummering av viktige momenter for kommunens arbeid med mobilitet.

Sammendrag

Mobilitet er hvordan mennesker beveger og forflytter seg. Det er en grunnleggende frihet vi mennesker har, og er også fastsatt i FNs erklæring om menneskerettighetene: «Enhver har rett til å bevege seg fritt». Mobilitet er et sammensatt tema, og spenner fra arealplanlegging, til stedsutvikling og folkehelse, og videre til teknologiutvikling og folks vaner i hverdagen.

En stor del av klimagassutslippene fra Norge, og Indre Østfold, kommer fra veitrafikken. For vår kommune er denne andelen 44 %. En del av dette kommer fra gjennomgangstrafikk på de største veiene, men vi vet også at mye kommer fra våre egne hverdagsreiser.

Bosetting og demografi

Per andre kvartal 2022 har Indre Østfold 46 092 innbyggere. Det er ikke jevn utvikling i de ulike delene av kommunen, og høyest vekst har vi hatt i de vestlige delene av kommunen. Når befolkningsutviklinga framskrives, ser vi at veksten blir størst i nord-vest, i tillegg til sentrale deler av Askim. I tre områder lengst øst (Østre Trøgstad, Hærland og Trømborg), i tillegg til delområdet Holterenga i Askim, viser framskrivinger en nedgang i folketallet.

Indre Østfold er en kommune med mange tettsteder av ulik størrelse, og 78 % av innbyggerne i bor i tettsteder. Vi har likevel ganske lav befolkningstetthet, og både tettsteder og innbyggere er spredt rundt i kommunen. I byene og de største tettstedene er det områder med gode bymessige kvaliteter, hvor folk bor tettere, men vi har også mye spredt bosetting. Indre Østfold kan karakteriseres både som en liten bykommune og en stor distriktskommune, og det gir oss særegne utfordringer når vi skal planlegge for bærekraftig mobilitet.

Folkehelse og levekår

Indre Østfold kommune har sammensatte folkehelse- og levekårsutfordringer. Vi scorer gjennomgående dårligere enn landsgjennomsnittet på de alle fleste folkehelseindikatorne. Mange barn vokser opp i familier med vedvarende lavinntekt, og få fullfører videregående skole. Særlig i sentrum av byene er det store utfordringer, og flere faktorer henger sammen. Høy andel leieboliger, aleneforsørgere, lav utdanning og svak tilknytning til arbeidslivet går igjen. Det er også sammenfall mellom steder med høy andel barn i familier med vedvarende lavinntekt og høy andel innbyggere med innvandrerbakgrunn.

Reisevaner

Kommunens reisevaneundersøkelse bekrefter at reisemønsteret i Indre Østfold i stor grad er tradisjonelt og bilbasert. Åtte av ti reiser foregår i privatbil, som sjåfør eller passasjer. Undersøkelsen viser at det er geografiske forskjeller innad i kommunen. Andelen grønne reiser (gåing, sykling og kollektivreiser) er høyere i de mest sentrale områdene. I byene Askim og Mysen er andelen reiser gjennomført som sjåfør i bil 63 %, mens den er 72 % i resten av kommunen. I byene er 24 % av reisene gjennomført av gående eller syklende eller med kollektivtransport, mot 15 % i resten av kommunen. Sykkelandelen er svært lav i hele kommunen, i gjennomsnitt 2 %.

Hver husholdning har i gjennomsnitt tilgang til 1,7 biler. Husholdningene lengst vest i kommunen har noe mindre tilgang til biler enn husholdningene øst i kommunen, og det er også flere biler i de minst sentrale delene enn i de mest sentrale. I kommunen totalt sett har 6 % av husholdningene ikke tilgang til bil i det hele tatt. Når dette er delt opp i soner, er det lengst øst i kommunen (Trøgstad og Eidsberg) vi finner ytterpunktene, her er det både flest som ikke har tilgang til bil (8 %), og flest som har tilgang til tre eller flere biler (23 %).

Hvis vi deler reisene inn etter hvilket formål de har, ser vi at det på arbeidsreiser er en betydelig større andel kollektivreiser enn til andre formål.

Pendling

Det er stor utpendling blant arbeidstakere bosatt i Indre Østfold. Pendlerstrømmen går i hovedsak i retning Follo og Oslo-området, men det er også noe pendling nordover til Romerike og sørover til andre Østfold-kommuner. Innpendling til Indre Østfold kommer i stor grad fra kommunene sør og øst for oss, i gamle Østfold. Aller flest innpendlere er bosatt i kommunene Rakkestad, Skiptvet og Marker. Tallene forteller oss at til tross for Indre Østfolds sterke interaksjon med Stor-Oslo i nordvest, er vi et regionsenter for våre nabokommuner når det kommer til arbeidsplasser. Hvis vi ser på pendlerstatistikken for de fem gamle kommunene, fra 2019, ser vi at det også er stor internpendling i Indre Østfold kommune. Etter kommunesammenslåinga har andelen arbeidstakere som pendler ut av kommunen gått ned, siden pendlinga mellom de fem gamle kommunene da forsvant fra statistikken.

Trafikk

Veinettet i kommunen er mangfoldig. Vi har store hovedferdselsårer i flere retninger gjennom kommunen, og et finmasket nett av lokale veier. Trafikkmengdene varierer mye, også andelen tungtrafikk. Trafikken er størst på E18, og på tilførselsveiene til byene. Vi har begrenset oversikt over trafikkmengder på kommunale veier.

Antall personbiler registrert i kommunen øker mer enn antall innbyggere. Andelen elbiler i bilparken er per 2021 på 12 %. Denne andelen er økende.

Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i kommunen består av tog, buss og bestillingstransport. Østfoldbanens østre linje har åtte stoppesteder i kommunen, og timesavganger begge retninger til og fra Rakkestad. Det er i tillegg halvtimesavganger morgen og ettermiddag, i pendlerretning til og fra Oslo. Passasjertallet på jernbanen har gått ned under koronapandemien. Busstilbudet i kommunen driftes av Viken fylkeskommune gjennom Østfold kollektivtrafikk, og består av ekspressbuss, regionruter, lokalruter, skoleruter og bestillingstransport. Skolerutene står for en dominerende andel av busstransporten i kommunen. 26,3 % av elevene i grunnskolen har tilbud om skoleskyss.

Trafikksikkerhet

I perioden 2012-2021 har det i Indre Østfold kommune vært 10 dødsfall i trafikken. Med så små tall er det vanskelig å si noe om utviklinga år for år. Fire av årene i perioden har vært

helt uten dødsfall i trafikken. Blant de 10 drepte er det to fotgjengere, en syklist, tre førere av personbil og fire passasjerer av personbil.

Antall hardt skadde har gått sakte nedover de siste ti åra, og har ligget under 10 stykk, bortsett fra to år. For lettere skadde har også utviklinga gått i riktig retning. Fra å ligge over 50 lettere skadde i året tidlig på 2010-tallet, har antallet gått ned til mellom 23 og 34 de siste fire årene.

De fleste ulykker med personskaade er utforkjøringer. Når personskader blir delt i aldersgrupper er det tydelig at det er ungdommer i alderen 15 til 19 år som er mest utsatt for skader i trafikken. I mye større grad enn andre aldersgrupper er disse ungdommene involvert i ulykker som fører og passasjer på moped, på lett motorsykkel, og som passasjer i bil.

Hvert år har vi mange viltpåkjørslar i Indre Østfold kommune. Dette har store negative konsekvenser, både med materielle skader på kjøretøy, personskader, og store lidelser for dyra. Antall påkjørslar har gradvis økt, og har økt med nesten 90 % siden 2012. Det er økninga i antall påkjørte rådyr som står for omtrent all veksten. Viltpåkjørslar er spredt geografisk i hele kommunen.

Parkering

Det finnes per i dag ikke oversikt over alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunen. Det er ingen kommunal håndheving av parkering i kommunen.

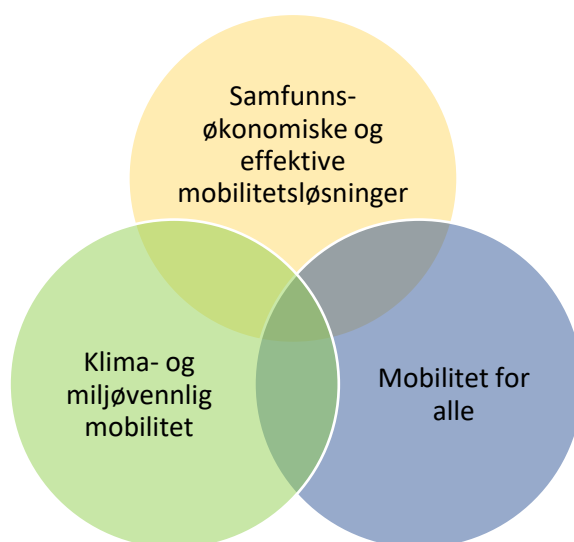
Status, trender, muligheter og utfordringer

Bakgrunn

Bærekraftig mobilitet

Mobilitet er hvordan mennesker beveger og forflytter seg. Det er en grunnleggende frihet vi mennesker har, og er også fastsatt i FNs erklæring om menneskerettighetene: «Enhver har rett til å bevege seg fritt».

For at mobiliteten skal være *bærekraftig*, må den fungere på en måte som gjør at generasjonene som kommer etter oss skal ha de samme mulighetene som oss til å få tilfredsstilt sine behov. Da må mobiliteten være klima- og miljøvennlig, den må ivareta sosiale forhold, og den må være effektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom. De tre dimensjonene av bærekraftig mobilitet er vist i figur 1.



Figur 1 Bærekraftig mobilitet

Sjøl om nullvekstmålet¹ ikke ligger til grunn for transport og planlegging i Indre Østfold, er det bred enighet om at også de mer spredtbygde områdene i landet må bidra til at transporten blir mindre bilbasert, og går i retning av mer kollektive løsninger og gåing og sykling der dette er mulig. Veitrafikk på fossilt drivstoff bidrar til klimaendringene, og stor trafikk fører til støy, luftforurensing og trafikksikkerhetsutfordringer.

Transport i rurale områder får lite oppmerksomhet, sammenlignet med urbane områder. I områder med lav befolkningstetthet og store avstander mellom boliger og tjenester og servicetilbud er det vanskelig å tilby gode kollektivtjenester som er økonomisk bærekraftige. Her er transporten i svært stor grad basert på privatbilen. Kollektivtilbudet er subsidiert i stor grad på grunn av lav etterspørsel, og med kutt i pengebruk blir busstilbudet dårligere, og etterspørselen synker ytterligere. I de tilfellene hvor bilen bruker fossilt drivstoff er dette

¹ Nullvekstmålet gjelder for de ni største byområdene i landet, og lyder «Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» (NTP 2022-2033 side 112).

negativt for klima og miljø, men det er også ekskluderende overfor de innbyggerne som ikke har mulighet til å eie eller kjøre egen bil.

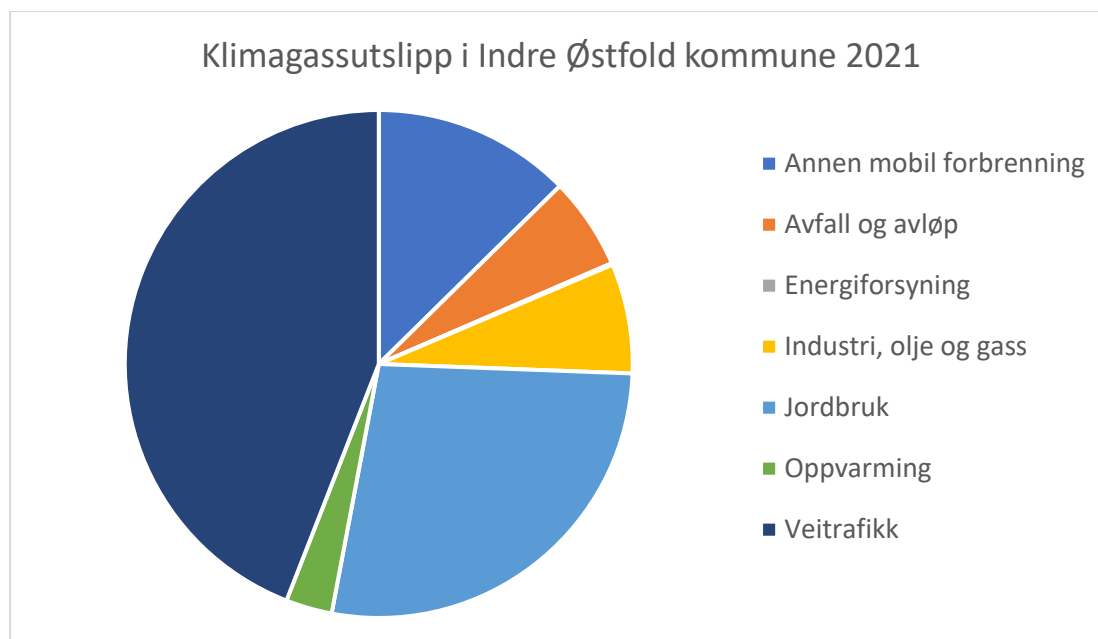
I mange sektorer, også i Indre Østfold, har det over flere tiår vært en sentraliserende tendens. Når offentlige og private tjenester blir samlet i større enheter og på færre steder, får mange innbyggere lenger reisevei til slike tjenestetilbud. Innbyggere med egen bil har bedre mulighet til å tilpasse seg slike endringer enn de som ikke har tilgang på en bil. Dette gjelder for eksempel barn og unge, eldre, funksjonshemmede og andre som av ulike årsaker ikke kan ha eller bør ha bil og førerkort. For disse innbyggerne er kollektivtrafikken vesentlig for at de skal kunne delta i samfunnet på like premisser. Tilgang til transporttjenester er også viktig for å kunne opprettholde, eller også bremse nedgangen, i den spredte bosetting i kommunen.

Klimaendringer

Klimaet på kloden endrer seg på grunn av den menneskeskapte økte konsentrasjonen av CO₂ og andre drivhusgasser i atmosfæren. Drivhuseffekten blir sterkere, og dermed blir jorda varmere. Det endrede klimaet er mer ekstremt, villere og våtere enn det vi kjenner fra før.

Norge står for en liten del av de totale klimagassutslippene, men vi ligger svært høyt i utslipp per innbygger. Å begrense klimaendringene er en global oppgave som alle har et ansvar for å bidra til, sjøl om vårt utslipp synes lite i den store sammenhengen. I Norge har ulike virksomheter og aktiviteter med høye klimagassutslipp ført til høy velstand og rikdom for befolkninga.

En stor del av klimagassutslippene fra Norge, og Indre Østfold, kommer fra veitrafikken. For vår kommune er denne andelen 44 %, se figur 2. Det er ikke enkelt å kutte klimagassutslipp fra noen av sektorene, men teknologiutviklinga for transportsektoren har kommet så langt at det her kan gjøres større kutt på kort sikt enn i de fleste andre sektorer.



Figur 2 Klimagassutslipp i Indre Østfold kommune, 2021, fordelt på sektor. Kilde: Miljødirektoratet 2023.

Overordna føringer

FNs bærekraftsmål

Kommunens plansystem er bygget på FNs bærekraftsmål. For mobilitet og areal er disse målene særlig relevante:

- 3. God helse og livskvalitet
- 10. Mindre ulikhet
- 11. Bærekraftige byer og lokalsamfunn
- 13. Stoppe klimaendringene
- 17. Samarbeid for å nå målene

Nasjonal transportplan (NTP)

Siste versjon av Nasjonal transportplan ble behandla av Stortinget i 2021, i Stortingsmelding nr. 20 (2020-2021). Det overordna målet for trafikksektoren er «et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050» (Meld. St. 20 (2020-2021): 35). [Nasjonal transportplan finner du på regjeringas nettsider.](#)

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2021

Regjeringa vektlegger i sine forventninger bærekraftig areal- og transportutvikling, og byer og tettsteder der det er godt å leve i sine forventninger til kommunal planlegging. Regional og kommunal planlegging skal bygge på FNs bærekraftsmål. [Forventningene kan leses her.](#)

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Retningslinjene har som mål at planlegginga av transportsystem og arealbruk «skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling». Videre skal utbyggingsmønster og transportsystem bidra til kompakte byer og tettsteder, redusere det samla transportbehovet og legge opp til transportformer som er klima- og miljøvennlige. [Retningslinjene kan leses her.](#)

Fylkesplan for Østfold

[«Østfold mot 2050»](#) er gjeldende som fylkesplan for gamle Østfold fram til vedtak av ny plan. I samsvar med regional planstrategi varslet Viken fylkeskommune i juni 2021 oppstart av tre regionale planer: Regional plan for kompetanse og verdiskaping, Regional plan for areal og mobilitet og Regional plan for økt livskvalitet, deltakelse og likeverd.

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategi 2021-2032

Med utgangspunkt i kommunens utfordrings- og mulighetsbilde peker samfunnsdelen ut fem satsingsområder med mål og delmål:

- Levekår
- Klima og natur
- Økonomi - Forsvarlig og framtidsrettet
- Næringsutvikling
- Samskaping – sammen om framtida

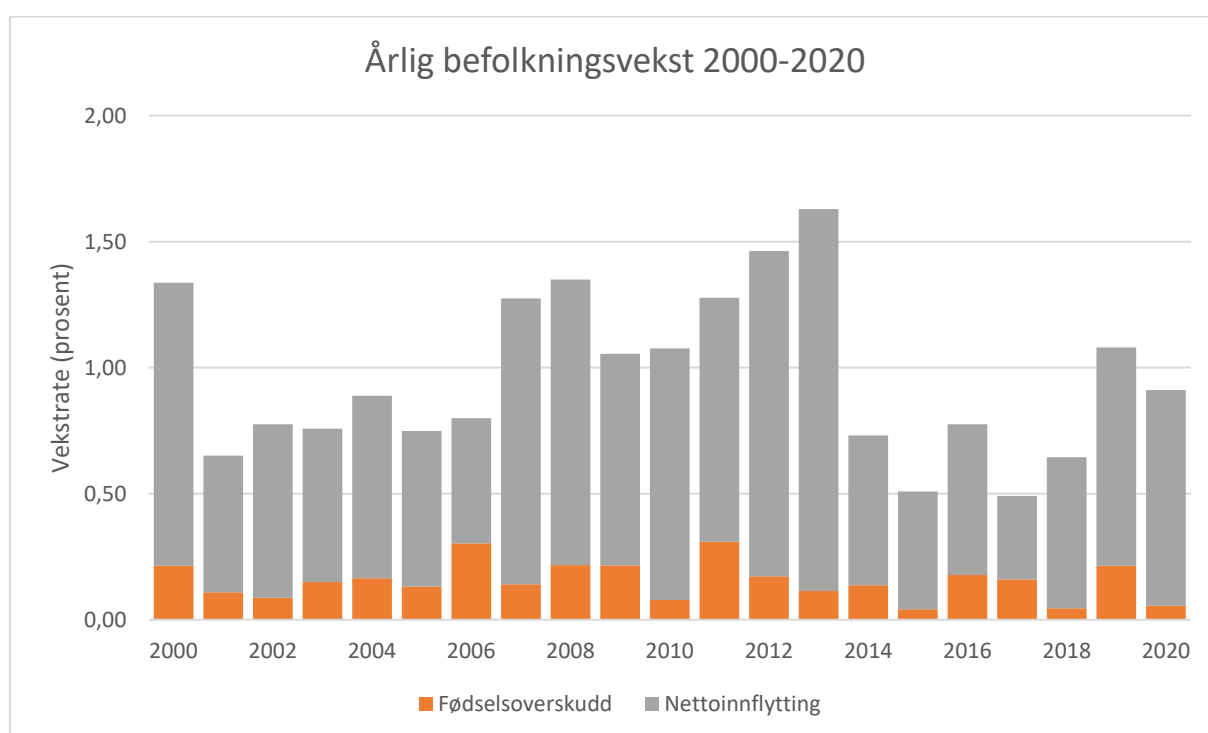
Arealstrategien i samfunnsdelen består av tjue delstrategier som gir føringer for utbyggingsmønsteret, de fysiske omgivelser og hvordan framtidig bruk og vern av arealer i

kommunen skal være. Arealstrategien legger føringer om bærekraftig utvikling i hele kommunen. Gode og inkluderende lokalsamfunn er viktige for alle innbyggerne i kommunen, uavhengig av bosted. Målet er å utvikle attraktive byer, tettsteder og bygder hvor det er godt å bo for alle og lett å leve miljøvennlig. Arealstrategien vektlegger også utfordringer og ansvar knyttet til klima og natur. [Samfunnsdelen med arealstrategi kan du lese her.](#)

Fysiske og demografiske forutsetninger

Bosettingsmønster og demografi

Per andre kvartal 2022 har Indre Østfold 46 092 innbyggere (Statistisk sentralbyrå 2022). Det har, som vist i figuren under, vært befolkningsvekst hvert år siden 2000. Vi ser også at det er innflytting som utgjør den største delen av befolkningsveksten, mens fødselsoverskuddet er beskjedent.



Figur 3 Årlig befolkningsvekst 2000 til 2021, fordelt på fødselsoverskudd og nettoinnflytting.

Det er ikke jevn utvikling i de ulike delene av kommunen, og høyest vekst forekommer i de vestlige delene av kommunen. Tabellen under viser historisk vekst i de ulike stedene. Veksten er beregnet ved hjelp av KOMPAS², og baserer seg på veksthistorikk tilbake til 1995.

² KOMPAS (Kommunenes plan- og analysesystem) framskriver folkemengde og boligmengde med utgangspunkt i detaljert statistikk og lokale planforutsetninger.

Tabell 1 Historisk årlig befolkningsvekst, fra 1995. Kilde: KOMPAS.

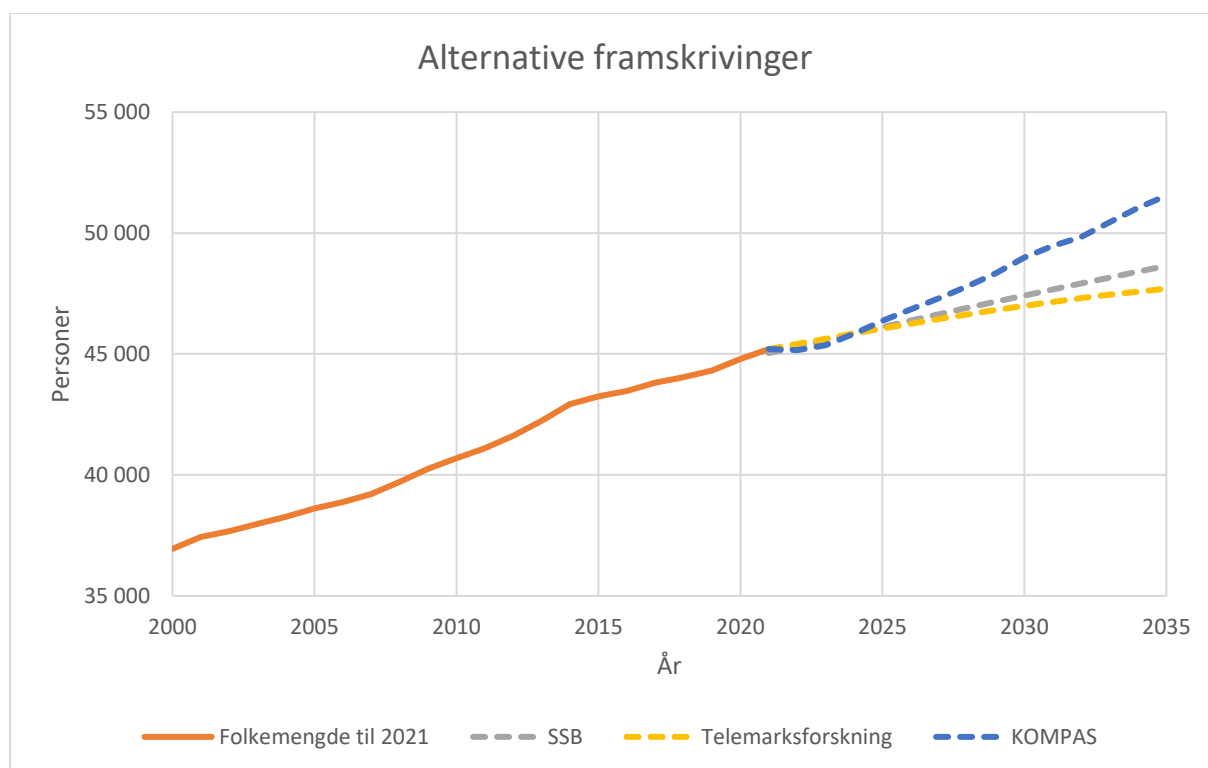
Sted	Historisk prosentvis vekst
Askim	0,9 %
Spydeberg	2,3 %
Mysen	1,2 %
Tomter	2,5 %
Knapstad	3,0 %
Skjønhaug	0,7 %
Båstad	1,0 %
Slitu	1,0 %
Trømborg	1,5 %
Ringvoll	0,8 %
Eidsberg stasjon	1,0 %
Hærland	0,0 %
Havnås	0,7 %

I kommuneplanens samfunnsdel er det lagt opp til en vekst på inntil 1,1 % i perioden fram mot 2050. Den høye stipulerte veksten er begrunnet i erfaringer fra andre kommuner i Oslo-regionen, som med sterkere tilknytning til arbeidsmarkedet i hovedstaden har hatt til dels svært høy vekst, også utover SSB sine framskrivinger. Målet om den høye veksten er også begrunnet i alderssammensettinga i befolkninga. Ved å legge opp til høyere vekst enn SSB framskriver, vil det bli flere nye yngre innbyggere, som kan bidra til å demme opp for eldrebølgen. I SSB sine framskrivinger vil så godt som all vekst skje i den eldste delen av befolkninga.

Befolkningsframskrivinger bygger på anslag om framtidig flytting, innvandring, fruktbarhet og dødelighet. Statistisk sentralbyrå lager framskrivinger for alle landets kommuner. Dette baserer de på historisk statistikk og anslag om framtidig flytting, innvandring, fruktbarhet og dødelighet. Telemarksforskning har en alternativ framskrivingsmodell, som bygger på samme forutsetninger om innvandring, fruktbarhet og dødelighet som SSB, men har en annen metode for å beregne flytting. Hovedalternativene til SSB (oppdatert 2020) og Telemarksforskning (oppdatert 2021) er gjengitt i figur 5.

I tillegg til disse to alternativene, har vi egen framskrivning som er laget i verktøyet KOMPAS. Denne krever et boligprogram, der vi legger inn en forventet utbyggingstakt for alle områder i kommunen. Det gjør det mulig å bruke lokalkunnskap, som ikke de øvrige modellene kan. Det kan gjøre framskrivinga mer presis, gitt at forventningene om boligbygging er realistiske. Modellen bruker forutsetningene til SSB om framtidig fruktbarhet. Gjennom høsten 2021 har kommunen kartlagt vedtatte og igangsatte reguleringsplaner for boligbygging. Basert på dette har vi gjort anslag for hvor mange nye boenheter, og dermed personer, disse planene kan tilføre. Denne metoden har en del usikkerheter. Blant annet er det usikkert om sammensetninga av boligtyper og den geografiske fordelinga av veksten, er i tråd med de overordna føringene fra kommuneplanens samfunnsdel. Resultatene fra KOMPAS

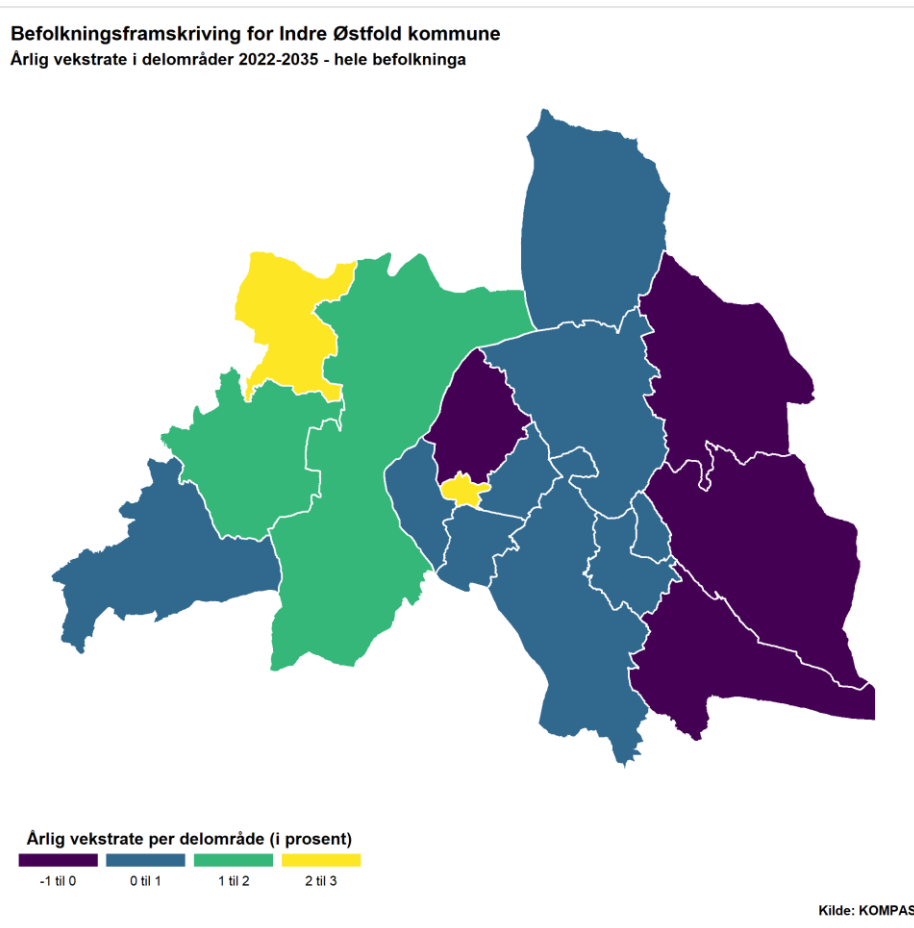
representerer derfor det totale omfanget av de boliger som er planlagt per nå og viser hvordan det kan påvirke befolkningsutviklinga. Det er for tidlig å konkludere med om dette er ei sannsynlig utvikling. Vi behandler derfor kommunens egne beregninger som et «høy-alternativ».



Figur 4 Utvikling og framskriving av folkemengde i Indre Østfold kommune.

I motsetning til de andre alternativene, gir KOMPAS-modellen mulighet for å se hvordan veksten kan fordele seg geografisk. Figur 6 viser den årlige veksten fordelt på delområder³ i kommunen. Veksten er størst i nord-vest, i tillegg til sentrale deler av Askim. De tre delområdene lengst øst (Østre Trøgstad, Hærland og Trømborg), i tillegg til delområdet Holterenga i Askim, får framskrevet nedgang i folketallet. Fordelinga av veksten har sammenheng med hvor det er planlagt flest nye boliger. Det er viktig å understreke at jo mindre områdene/befolkningsgruppene er, jo mer usikre blir framskrivingene.

³ Delområder er en geografisk inndeling av kommunen, og består av flere grunnkretser. SSB har en del statistikk som er brutt ned på delområder.



Figur 5 Kommunens egen befolkningsframskriving brutt ned på delområder. Hentet fra KOMPAS.

Topografi, by- og tettstedsstruktur

Kommunen ligger lengst nord i Østfold, med grenser mot Vestby, Ås og Nordre Follo i vest, Lillestrøm og Aurskog-Høland i nord, Marker i øst, og Rakkestad, Skiptvet og Våler i sør. Kommunen preges av jordbrukslandskap, med mye dyrka mark og skog (totalt ca. 685 km²). Byer, tettsteder og grender ligger spredt rundt om i kommunen.

Kommunen har et areal på 792 km², og dermed 60 innbyggere per km². Vi er en kommune som er ganske stor i folketall (nummer 22 av 356), men har lavere tetthet enn mange kommuner med lignende folketall (nummer 59 av 356 i befolkningstetthet). Til sammenligning er det bare Tromsø og Bodø av kommunene i Norge som både har *større* befolkning og *lavere* befolkningstetthet enn Indre Østfold. Vi har mange tettsteder i relativ kort avstand fra hverandre, og flere av tettstedene er jevnstore. Dette gir noen helt særegne utfordringer for transportplanlegging; Vi er både en liten bykommune og en stor distriktskommune.

78 % av innbyggerne i Indre Østfold kommune bor i tettsteder⁴, dette er noe under landsgjennomsnittet som er 82,4 %. Tettstedene er av ulik størrelse, og med ulik innbyrdes

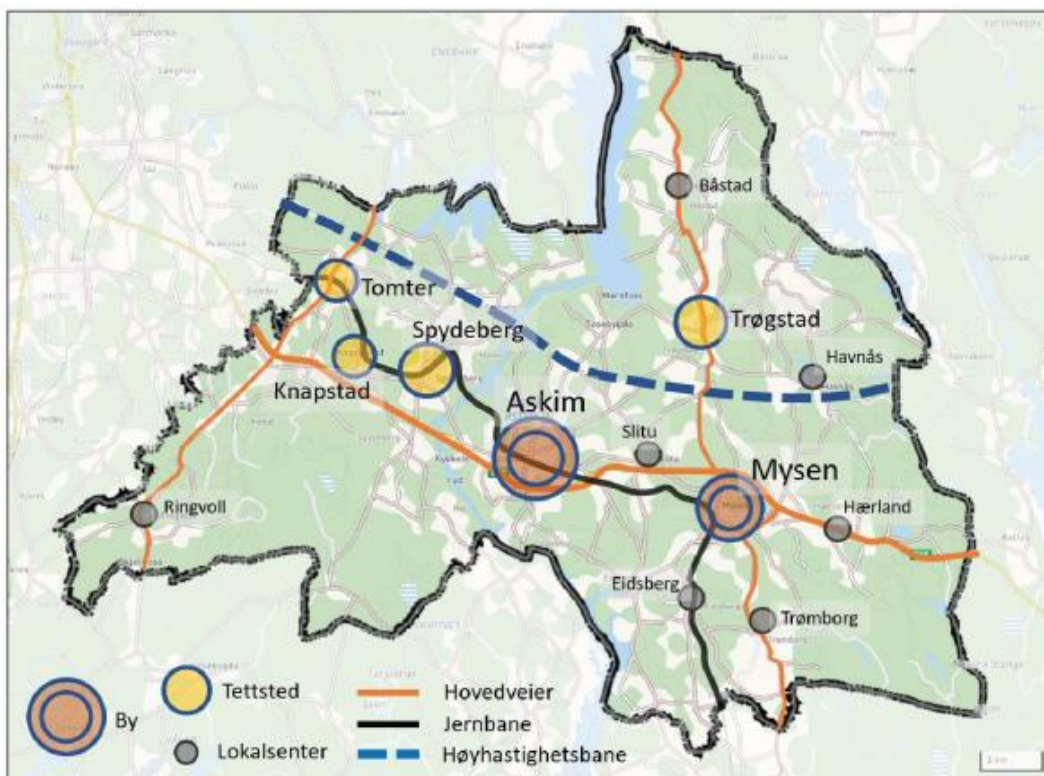
⁴ «Et tettsted er uavhengig av fylkes- og kommunegrenser, og betegner et område der det bor minst 200 personer og der det (med noen unntak) ikke er mer enn 50 meter mellom husene.» Kilde: SSB 2022.

avstand. Det er likevel relativt korte interne avstander i kommunen. Askim ligger omtrent midt i kommunen, og er det klart største tettstedet med nesten 15 000 innbyggere (32 % av kommunens befolkning). Nest største tettsted er Mysen (6759 innbyggere), så følger Spydeberg (inkludert Knapstad) like bak (6340 innbyggere). Tomter og Skjønhaug er jevnstore, med like over 2000 innbyggere hver.

Tabell 2 Innbyggertall i tettsteder 2021. Kilde: SSB.

Tettsted	Innbyggere
Askim	14 755
Mysen	6 759
Spydeberg	6 340
Tomter	2 089
Skjønhaug	2 082
Heiås (Båstad)	861
Slitu	782
Ringvoll	531
Jansberg (Åsen Skog)	251
Trømborg	237
Hamnås	222
Finnestad (Eidsberg Stasjon)	211

I kommuneplanens samfunnsdel er 13 steder i kommunen klassifisert som enten by, tettsted eller lokalsenter:



Figur 6 Kategorisering av stedene i kommuneplanens samfunnsdel, 2021

I arealstrategien i samfunnsdelen betegnes Askim og Mysen som byer. Tomter, Knapstad, Spydeberg og Trøgstad er tettsteder. Ringvoll, Båstad, Havnås, Slitu, Trømborg, Hærland og Eidsberg (Kirkefjerdings) er lokalsentre. Byene skal utvikles som regionale handelssteder og besøksbyer med urbant og variert botilbud. Tettstedene skal utvikles med sine særpreg, med varierte boliger og lokalt handels- og tjenestetilbud. Lokalsentrene har ulike kvaliteter og størrelser, og skal ha den veksten som kreves for å sikre sunn alderssammensetting og bevaring av lokale servicetilbud.

Ved videre utbygging er det i arealstrategien lagt opp til at utbyggingsområder i «stasjonsbybåndet» (fra Tomter til Mysen) skal lokaliseres i sykkelavstand fra togstasjonene. Videre kan inntil 5 % av årlig boligbygging foregå utenfor eksisterende byer, tettsteder og lokalsentre. Dette indikerer en prioritering av fortetting og utvikling rundt etablerte sentra, som vil bidra til å minke behovet for transport.

Folkehelse og levekår

Indre Østfold kommune har sammensatte folkehelse- og levekårsutfordringer. Færre ungdommer er fornøyde med lokalmiljøet, og færre ungdommer er fornøyde med egen helse, sammenlignet med landet ellers (Folkehelseinstituttet 2022). På flere viktige helseindikatorer skårer kommunen dårligere enn landet ellers, både på forekomst av sykdom og forventet levealder.

I 2022 har kommunen gjennomført ei omfattende levekårskartlegging (se kommunestyresak 119/22). Her er kommunen delt opp i 25 soner, med minimum 1500 personer i hver. Resultatene viser at kommunen er mangfoldig og sammensatt, og at det er forholdsvis store variasjoner mellom ulike deler av kommunen. Vi scorer gjennomgående dårligere enn landsgjennomsnittet på de alle fleste indikatorene. Mange barn vokser opp i familier med vedvarende lavinntekt, og få fullfører videregående skole. I flere av sonene er det klar overlapp mellom resultatene på en rekke av indikatorene knyttet til økonomiske og sosiale forhold. Særlig i sentrum av byene er det store utfordringer, og flere faktorer henger sammen. Høy andel leieboliger, aleneforsørgere, lav utdanning og svak tilknytning til arbeidslivet går igjen. Det er også sammenfall mellom soner med høy andel barn i familier med vedvarende lavinntekt og høy andel innbyggere med innvandrerbakgrunn.

Infrastruktur og trafikk

Veinett

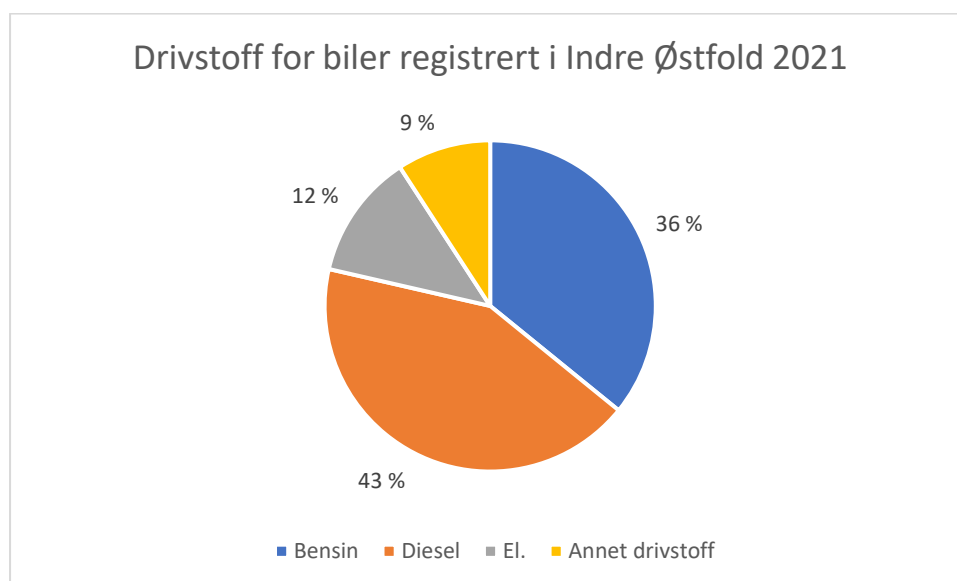
Veinettet i kommunen er mangfoldig. Vi har store hovedferdselsårer i flere retninger gjennom kommunen, og et finmasket nett av lokale veier. Tabellen under oppsummerer klassifiseringa av hovedvegene i kommunen. Resterende veier er klassifiserte som enten lokale samleveger eller lokale adkomstveger.

Tabell 3 Funksjonsklasser på hovedveger. Kilde: Statens Vegvesen, Nasjonal Vegdatabase.

Nasjonale hovedveger	Regionale hovedveger	Lokale hovedveger
E18 RV22	FV120 (Ringvoll-Mjær) FV128 (Gamle E18) FV115 (Vamma-Skjønhaug-Aurskog-Høland grense) FV124 (Rakkestadveien sørover fra Askim)	FV122 (Mjær-Spydeberg-Skiptvet grense) FV211 (Tomter-Knapstad) FV692 (Mysen-Eidsberg kirke) FV129 (Vandugbakken og Smedgata) FV1240 (Finnestadveien) FV123 (Homstvetkrysset-Havnås-Aurskog-Høland grense)

Bilhold

Statistikk fra SSB viser at antall personbiler registrert i kommunen øker mer enn antall innbyggere. Antall biler per innbygger har økt med 13 %, fra 0,52 til 0,59 de ti siste årene. Dette er ikke en stor økning, men det er likevel en trend kommunen bør være klar over. Figur 8 viser fordeling av drivstoff for kjøretøy registrert i Indre Østfold per 2021.



Figur 7 Drivstoff i kjøretøybestanden. Biler registrert i Indre Østfold, 2021. Kilde: SSB 2023.

Ladestasjoner for elbil

Det finnes mange leverandører av elbillading i kommunen, inkludert kommunens egne ladestolper. Det finnes ikke et sentralt register over ladetilbudet, men ulike aktører forsøker å tilby en oversikt over tilgjengelige ladesteder. Elbilladere finnes i flere av tettstedene i kommunen, og ved ulike destinasjoner og langs viktige ferdselsårer. Skjønhaug, Knapstad, Spydeberg, Askim, Brennemoen og Mysen har alle flere ladepunkt med ulik effekt.

Hurtigladere er tilgjengelig på YX Jaren, ved Extra i Askim sentrum, på Circle K Sekkelsten, og på Shell Momarken (ifølge [Elbilforeningens ladekart](#)).

Kommunen eier og drifter flere elbilladere. Flere av disse er tiltenkt offentlig bruk, se tabell 4. For elbilladere ved kommunens arbeidssteder og som er reservert for egne ansatte, se kapittel om kommunens bilpark og reisevaner.

Tabell 4 Elbilladere til offentlig bruk, eid og driftet av Indre Østfold kommune. Intern kilde.

Sted	Antall
Askim helsehus	10 stykk
Mysen kulturtorg	8 stykk
Skjønhaug kommunehus	2 stykk
Aarsten p-plass	18 stykk
Heggin	2 stykk
Edwin Ruuds Hospital	6 stykk
Spydeberg rådhus	2 stykk
Trøgstad torg	4 stykk
Spydeberg torg	2 stykk
Trøgstad ungdomsskole	4 stykk
Rom Skole	2 stykk
Hovin skole	2 stykk
Askim rutebilstasjon	4 stykk
Holt p-plass	8 stykk
Sommerrogata 9	2 stykk
Askim ungdomsskole	2 stykk

Reisevaner

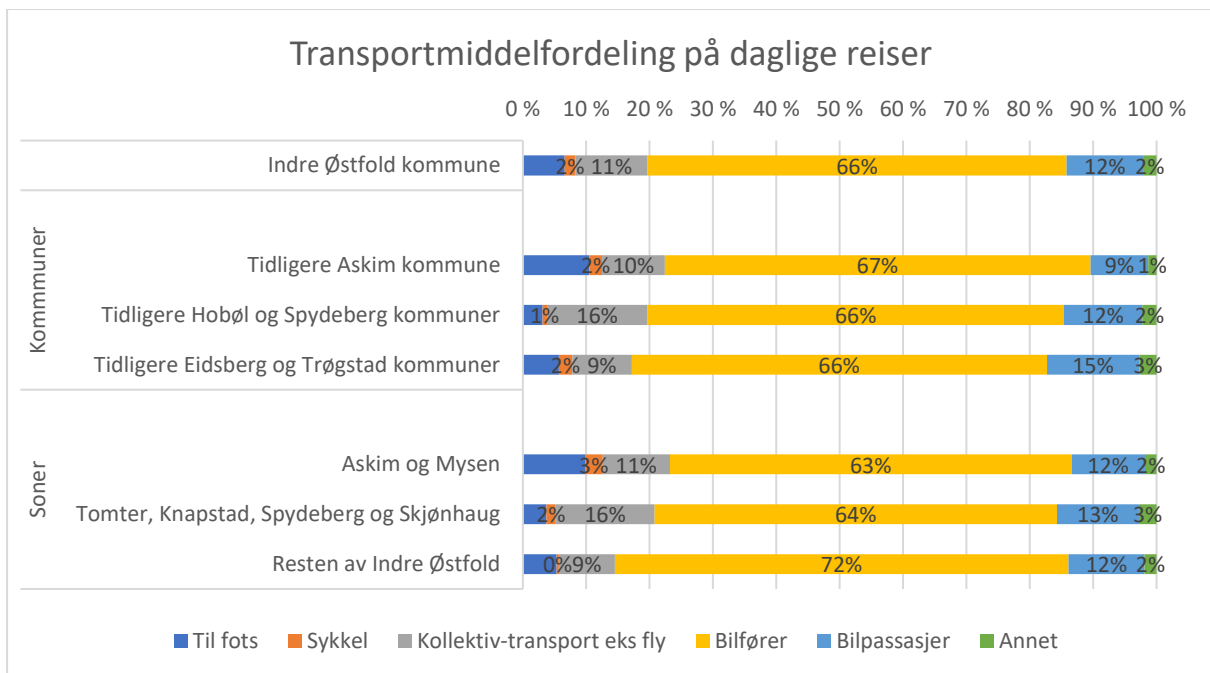
Reisevaneundersøkelse 2022

I 2022 ble det gjennomført en lokal reisevaneundersøkelse i kommunen. Denne ble gjort som en forenklet versjon av den nasjonale reisevaneundersøkelsen som transportmyndighetene har gjennomført i flere tiår. Resultatene fra undersøkelsen er samlet i en kartfortelling⁵ og en rapport (Strætkvern og Ma 2022). Her følger et sammendrag av funnene, mens alle resultat kan sees i kartfortellinga og rapporten.

Resultatene fra undersøkelsen viser at transportsystemet i Indre Østfold i stor grad er tradisjonelt og bilbasert. Transportmiddelfordeling er vist i figur 9. Åtte av ti reiser foregår i bil som sjåfør eller passasjer. Undersøkelsen viser at det er geografiske forskjeller innad i kommunen. Andelen grønne reiser (gåing, sykling og kollektivreiser) er høyere i de mest sentrale områdene. I byene Askim og Mysen er andelen reiser gjennomført som sjåfør i bil 63 %, mens den er 72 % i resten av kommunen. I byene er også 24 % av reisene gjennomført av gående eller syklende eller med kollektivtransport, mot 15 % i resten av kommunen. Sykkelandelen er lav i hele kommunen, i gjennomsnitt 2 %. Dette ligger langt bak det nasjonale målet i Nasjonal transportplan 2022-2033, som sier at sykkelandelen i byområder skal være 20 %, og 8 % på landsbasis.

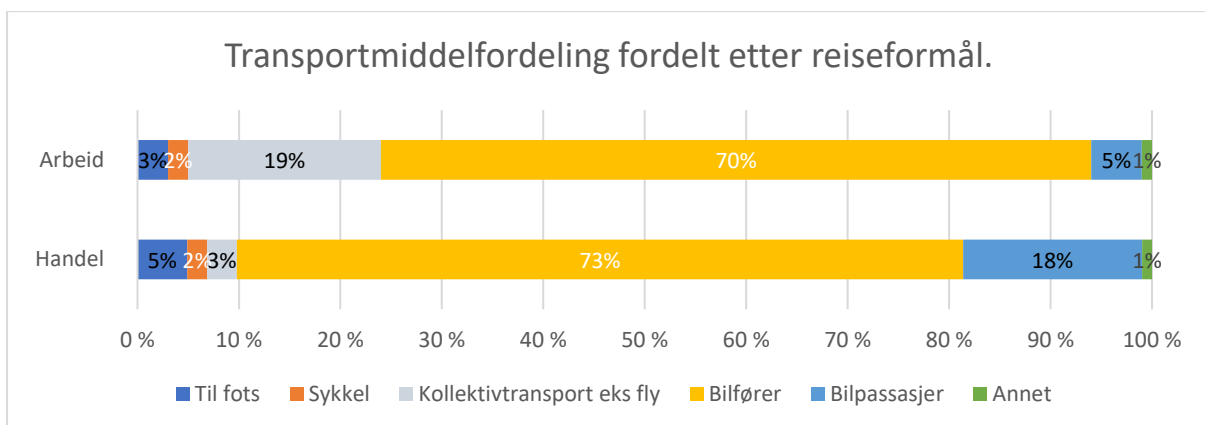
Hver husholdning har i gjennomsnitt tilgang til 1,7 biler. Husholdningene lengst vest i kommunen har noe mindre tilgang til biler enn husholdningene øst i kommunen, og det er også flere biler i de minst sentrale delene enn i de mest sentrale. I kommunen totalt sett har 6 % av husholdningene ikke tilgang til bil i det hele tatt. Når dette er delt inn i soner, er det lengst øst i kommunen vi finner ytterpunktene, her er det både flest som ikke har tilgang til bil (8 %), og flest som har tilgang til tre eller flere biler (23 %). 67 % av innbyggerne oppgir å ha tilgang til sykkel i brukbar stand.

⁵ Digital framstilling av resultat i kart- og figurform. Tilgjengelig på <https://storymaps.arcgis.com/stories/5a34cb40b82b40f99bda07e98ca3e43e>



Figur 8 Transportmiddelfordeling på daglige reiser. Kilde: Strætkvern og Ma 2022

Hvis vi deler reisene inn etter hvilket formål de har, ser vi at det på arbeidsreiser er en betydelig større andel kollektivreiser enn til andre formål. Figur 10 under viser oss at særlig kollektivandelen på arbeidsreiser er mye høyere enn på handelsreiser. Vi vet også at en arbeidsreise i gjennomsnitt er lenger enn andre typer reiser. Dette bekreftes av bildet fra pendlerstatistikken til SSB, som forteller at en stor andel av de sysselsatte bosatt i Indre Østfold pendler ut av kommunen.

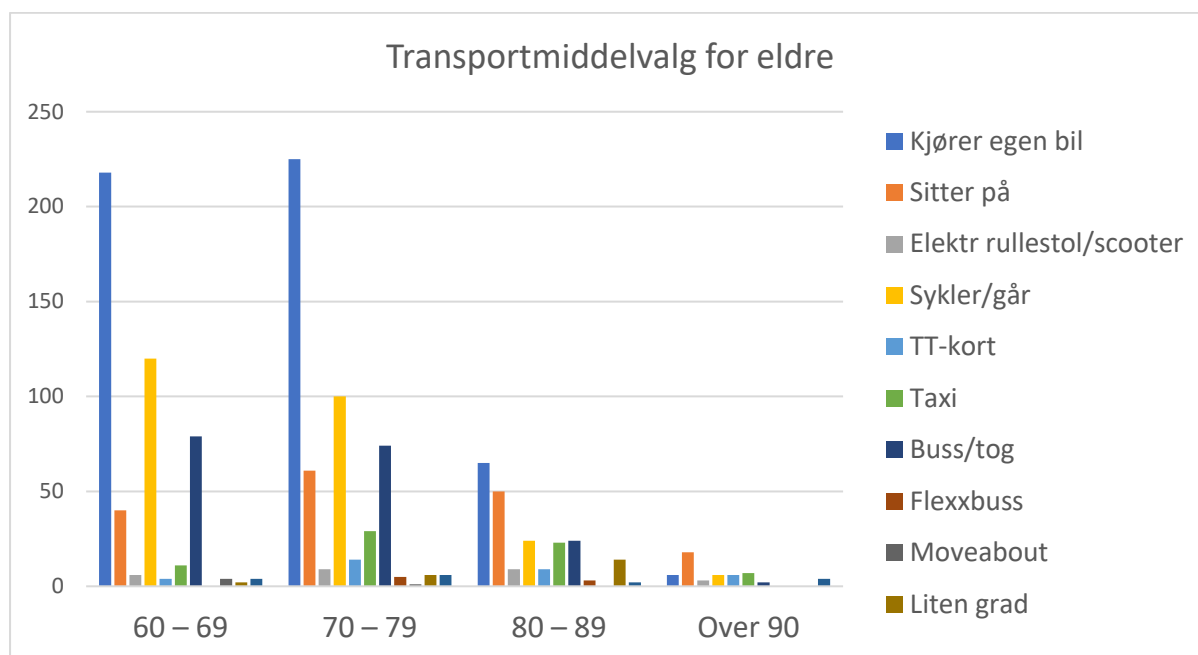


Figur 9 Transportmiddelfordeling på arbeids- og handelsreiser. Kilde: Strætkvern og Ma 2022.

Reisevaner blant eldre

Leve hele livet-reformen er fulgt opp i kommunen blant annet i en spørreundersøkelse for eldre. Her har 673 eldre over 65 år svart på spørsmål om transport. Figur 11 viser resultatene for hvilket transportmiddel respondentene helst velger, med inntil tre valg. Resultatene er i absolutte tall, og det er viktig å merke seg at antallet respondenter er skjevfordelt mellom aldersgruppene (37 % er 60-69 år, 41 % er 70-79 år, 18 % er 80-89 år og 5 % er over 90 år). Å kjøre egen bil er valgt av flest respondenter i alle aldersgrupper bortsett

fra for dem over 90 år, hvor flest oppgir at de sitter på med andre. I de to yngste gruppene er egen bil dominerende, mens det for dem som er i åttiåra nesten er like vanlig å sitte på med andre som å kjøre egen bil. For de to yngste gruppene er gåing/sykling nest vanligste transportmiddel, mens buss/tog er tredje vanligst. Svært få oppgir at de benytter seg av bestillingstransport (Flex) eller bruker kommunens bildelingsordning (Move About).



Figur 10 "Hvordan kommer du deg dit du vil?" Fra spørreundersøkelse Leve hele livet. Fordelt på aldersgrupper, inntil 3 svar. n=673. Intern kilde, 2022.

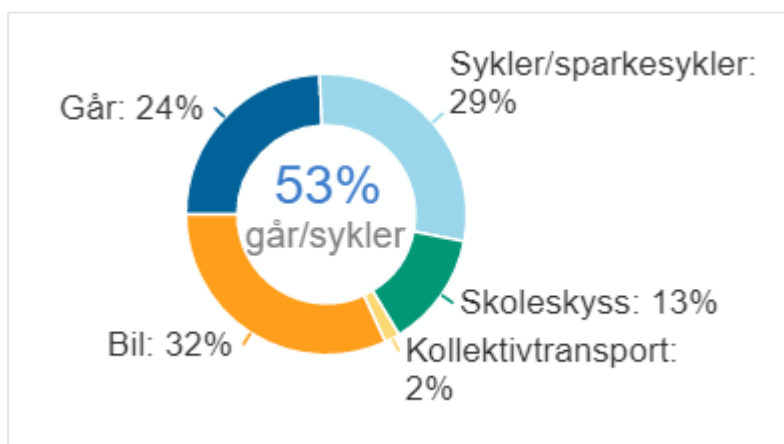
Reisevaner på skolevei

I 2022 har Viken fylkeskommune gjennomført en reisevaneundersøkelse ved barneskolene i fylket⁶. I Indre Østfold har 16 skoler deltatt, med til sammen 912 svar. Tre skoler har ikke samlet inn svar i det hele tatt, dette er Båstad, Skjønhaug og Mortenstua skoler. De innsamlede svarene gir en responsrate på 25 %. Oppslutningen på den enkelte skole varierer fra 7 % til 58 %, og det er derfor viktig å være forsiktig med å generalisere resultatene fra skolene med lavest svarandel. Undersøkelsen er sendt fra Viken via skolene. Det er foreldre og barna som har svart i samarbeid. Resultatene viser at det er til dels store forskjeller mellom skolene våre i hvordan reiser foregår og trafiksikkerhet oppleves.

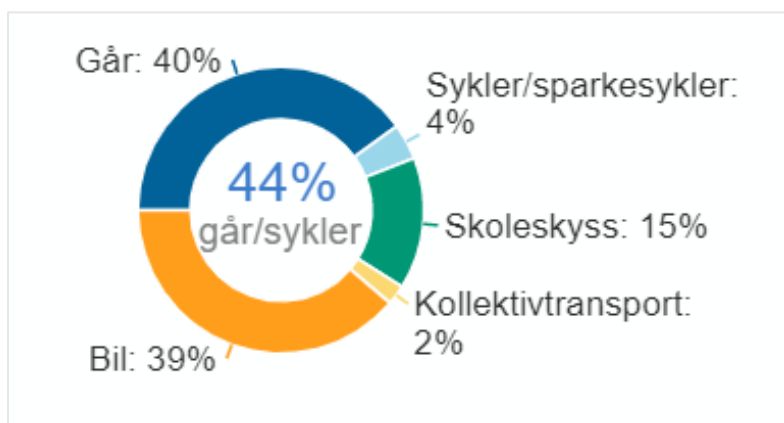
De mest vanlige reisemåtene til skolen i sommerhalvåret er vist i figur 12, vinterhalvåret i figur 13. I sommerhalvåret er det litt over halvparten, 53 %, som går eller sykler til skolen. I vinterhalvåret synker denne andelen til 44 %. Forskjellene mellom sesongene er størst for sykkelandelen, som faller fra 29 % om sommeren til 4 % om vinteren. Det kan se ut til at mange som sykler om sommeren heller går om vinteren, da andelen som går øker fra 24 %

⁶ Undersøkelsen er gjennomført av Opinion på oppdrag fra Viken fylkeskommune. Resultatene kan vises i dette dashbordet: <https://app.displayr.com/Dashboard?id=b8b43d88-e472-4756-b925-d702f93c5a44#page=e16a5a31-69d9-4228-9064-09f17a46a85f>

om sommeren til 40 % om vinteren. Det er også flere som blir kjørt i bil om vinteren, og en liten økning i andelen som bruker skoleskyss.



Figur 11 Transportmiddelfordeling på skolevei, sommerhalvåret. Kilde: Vikens reisevaneundersøkelse på skolevei 2022.

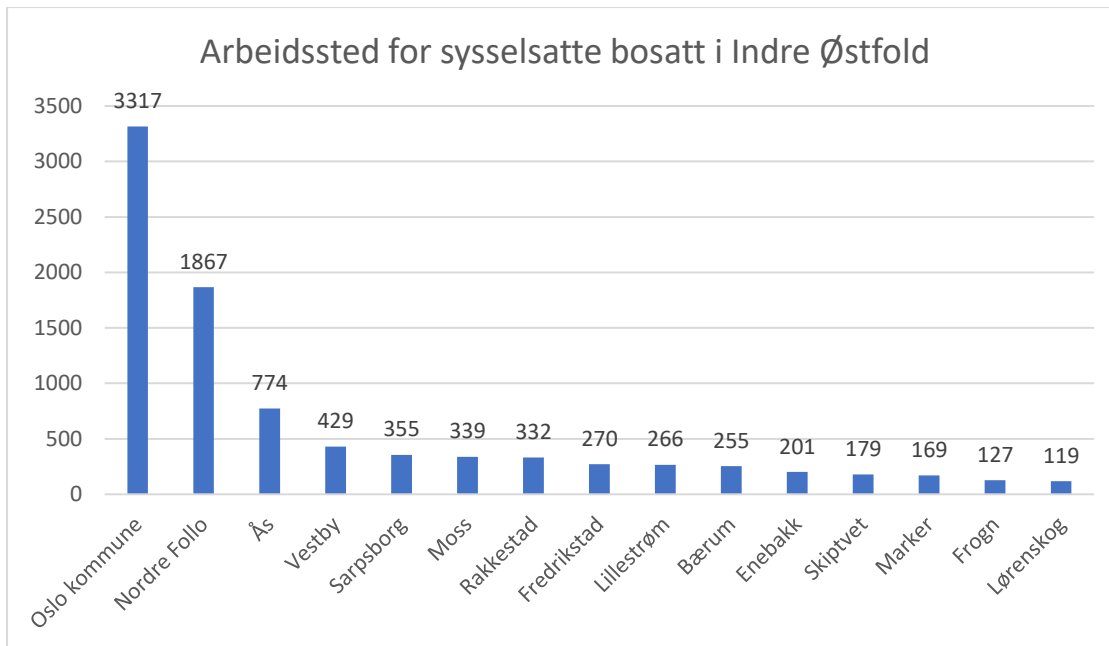


Figur 12 Transportmiddelfordeling på skolevei, vinterhalvåret. Kilde: Vikens reisevaneundersøkelse på skolevei 2022.

Arbeidspendling

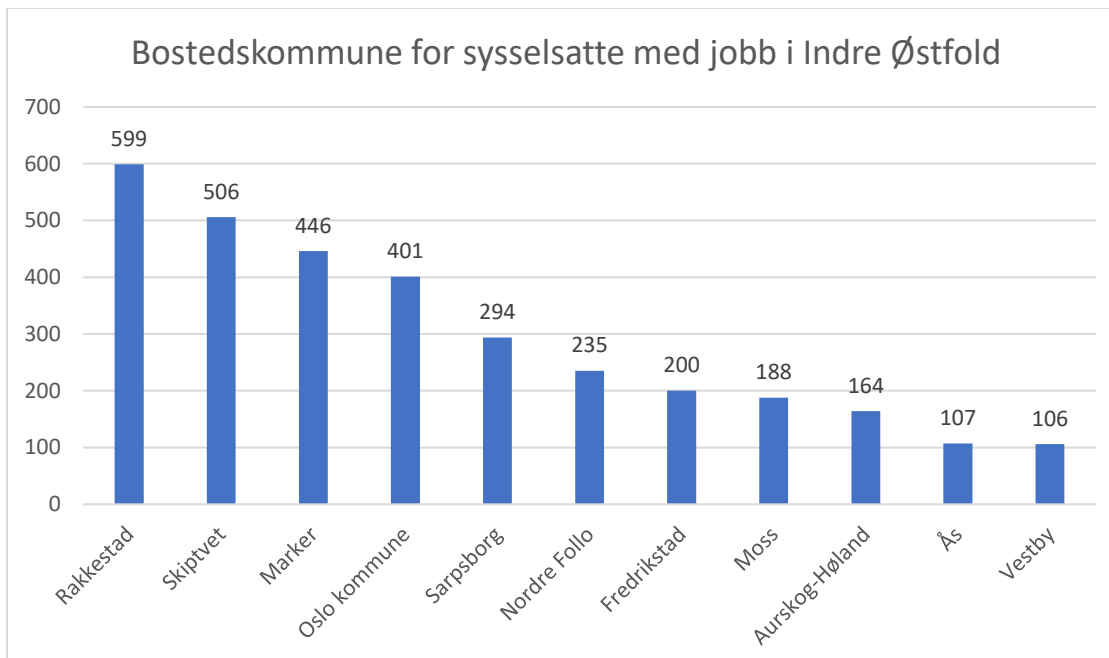
Det er stor utpendling blant arbeidstakere bosatt i Indre Østfold. Pendlerstrømmen går i hovedsak i retning Follo og Oslo-området, men det er også noe pendling nordover til Romerike og sørover til andre Østfold-kommuner.

Av 21 973 sysselsatte bosatt i kommunen, pendler 10 112 personer ut av kommunen. 4081 personer pendler inn i kommunen (Tall fra 2022, SSB).



Figur 13 Utpendleres arbeidssted, 2022. Kilde: SSB.

Innpending til Indre Østfold kommer i stor grad fra kommunene sør og øst for oss, i gamle Østfold. Til sammen var det i 2022 1551 personer bosatt i kommunene Rakkestad, Skiptvet og Marker som hadde arbeidssted i Indre Østfold. Fra disse kommunene er det også en del som pendler til Oslo, og som sannsynligvis enten kjører bil gjennom Indre Østfold, eller reiser kollektivt med buss eller jernbane via Indre Østfold.



Figur 14 Innpendleres bosted, 2022. Kilde: SSB.

SSBs data for inn- og utpendling har kommune som laveste nivå. Det vil si at interne forskjeller i Indre Østfold om pendling ikke finnes i statistikk fra 2020 og utover. Data fra 2019 finnes derimot for dem fem gamle kommunene. Å bruke tall fra 2019 krever særlige

forholdsregler, både på grunn av at tallene ikke er ferske, og fordi de ikke reflekterer endringer i folks arbeidssituasjon som følge av koronapandemien.

Når det gjelder utpendling, er det forskjeller mellom de fem gamle kommunene. I Hobøl hadde kun 19 % av de sysselsatte arbeidssted i egen kommune i 2019. I Spydeberg var det 30 %, i Trøgstad 38 %, i Askim 42 % og i Eidsberg 47 %. Tallene viser at det i alle de fem gamle kommunene var flere som pendla ut, enn som hadde jobb i egen kommune, og at det er et geografisk mønster som skiller øst og vest i kommunen. Trenden later til å være at jo lenger fra Oslo man bor, jo større er sjansen for at man jobber i egen kommune. I Indre Østfold kommune, i 2020, hadde 55 % av de sysselsatte også arbeidssted i kommunen. Tallene fra 2020 skjuler altså både den betydelige interne pendlinga mellom de fem gamle kommunene, og forskjellen mellom dem.

Innpendling fra andre kommuner var noe jevnere fordelt i de fem tidligere kommunene, her varierer andelen innpendlere mellom 47 % og 54 %.

Indre Østfold kommune er senterkommune i bolig- og arbeidsmarkedsregionen⁷ (BA-regionen) Indre Østfold. I denne BA-regionen er også Marker, Rakkestad og Skiptvet kommuner med, fordi innbyggere i disse kommunene i stor grad er funksjonelt integrert med Indre Østfold kommune. Indre Østfold er et sterkere senter for sine omlandskommuner enn det Oslo/Bærum og Fredrikstad/Sarpsborg er for Indre Østfold, dermed blir Indre Østfold senterkommune i en egen BA-region til tross for sterk integrasjon med større byområder. Tallene forteller oss at til tross for Indre Østfolds sterke interaksjon med Stor-Oslo, er vi et regionsenter for våre nabokommuner når det kommer til arbeidsplasser.

Kommunens bilpark og reisevaner

Indre Østfold kommune eier og leaser mange biler. Disse brukes av de ulike kommunalområdene. Bilparken spenner fra små og større personbiler, via varebiler og minibusser til lastebiler, ATV-er og traktorer. Per 2022 er ingen av de større kjøretøyene fossilfrie. For biler under 3500 kg disponerer vi 42 elektriske biler og 130 fossile biler (tall per desember 2022).

Kommunen har også ei ordning hvor 20 elektriske tjenestebiler deles med innbyggere på kveldstid og i helger. Bilene er plassert på fire arbeidssteder: Askim rådhus, Hegg in i Mysen, Trøgstad kommunehus og Spydeberg kommunehus. Denne ordninga organiseres av firmaet Move About. Bilene er svært mye brukt på dagtid, av kommunens ansatte. I 2022 har ansatte kjørt bilene totalt 222 128 km. Bruk av innbyggere har vokst gradvis siden ordninga åpna for publikum sommeren 2021. I 2022 har innbyggere brukt bilene 586 ganger, og kjørt totalt 52 074 km.

Det er i [forskrift om energi- og miljøkrav ved offentlig anskaffelse av kjøretøy til veitransport](#) bestemt at det fra 1. 1. 2022 kun har vært mulig å anskaffe personbiler med nullutslipp. Samme krav ble innført for lette varebiler fra 1. 1. 2023. Dette bidrar til at

⁷ BA-regioner er funksjonelle regioner med «felles markeder for arbeidskraft og arbeidsplasser, der innbyggerne ikke trenger å flytte eller bruke vesentlig tid på å reise for å arbeide» (Gundersen, Holmen og Hansen 2019: 1).

klimagassutslippet fra kommunens bilpark gradvis vil synke, i takt med at bilene skiftes ut. I kommuneplanens samfunnsdel er det fastsatt at vi skal jobbe for å ha fossilfri kommunedrift i 2030.

På en del av kommunens eiendommer er det plassert elbilladere til intern bruk. De lader opptil 7,4 kW. Oversikt i tabell 5.

Tabell 5 Elbilladere til intern bruk ved kommunale eiendommer, desember 2022. Intern kilde.

Sted	Antall
Sela	18 stykk
Liveien	4 stykk
Løkentunet	6 stykk
Heggin	8 stykk
Rådhuset Askim	10 stykk
Spydeberg rådhus	4 stykk
Trøgstadheimen	2 stykk
Hobøl bo og behandlingssenter	1 stykk
Mysen renseanlegg	1 stykk
Nordmyrstubben	1 stykk
Grinitun	6 stykk
Mysen Brannstasjon	4 stykk
Kløverveien	2 stykk

Trafikktall

Årsdøgntrafikk (forkortet ÅDT) er en vanlig måte å beskrive hvor mange kjøretøy det i gjennomsnitt kjører per døgn, i begge retninger, på en gitt strekning. Her presenteres trafikktall på de største veiene, samt viktige ferdselsårer i tettstedene. Statens vegvesen samler statistikk over trafikken på veiene ved hjelp av trafikktellere. I Indre Østfold finnes det et tjuetalls slike trafikktellere for biler, og én for sykkel.

E18 fra kommunegrensa mot Nordre Follo i vest til Laslettkrysset (ved Momarken) har årsdøgntrafikk mellom 14500 og 11000. Her er det motorveistandard⁸, med fartsgrense 100 km/t, to felt i hver retning og midtdeler. Fra Laslettkrysset til Marker-grensa er ÅDT mellom 5000 og 5800. Mellom Laslettkrysset og Dal/Østbyveien i Hærland er det motortrafikkvei og fartsgrense 90 km/t, mens videre østover fram til grensa mot Marker er det 80 km/t og ingen midtdeler. Andelen lange kjøretøy på E18 gjennom kommunen varierer mellom 11 og 22 %. Høyest andel lange kjøretøy er det øst for Laslettkrysset, og aller mest mellom Homstvetkrysset og Melleby. Dette skyldes trolig at det her er relativt liten andel lokal trafikk, og mye gjennomgangstrafikk av lange kjøretøy som skal til og fra Sverige.

Riksvei 22 går gjennom kommunen i nord-sør-retning, fra grensa mot Lillestrøm i nord, via Båstad, Skjønhaug, rundt Mysen og Trømborg til Rakkestad-grensa i sør. Veien har

⁸ Motorveg og motortrafikkveg: Motorveg har minst to kjørefelt i hver retning, midtdeler, og kan ikke ha kryss i plan med annen vei eller jernbane. Motortrafikkveg ligner på motorveg, men kan ha kryss i plan med andre veier, trenger ikke midtdeler, og har vanligvis et felt i hver retning.

årsdøgntrafikk mellom 3500 og 4000. På denne veien ligger andelen lange kjøretøy mellom 10 og 15 %. Veien har ikke midtdeler, og ett felt i hver kjøreretning. Fartsgrensa varierer mellom 40 km/t og 80 km/t.

Fylkesvei 120 går gjennom kommunen i nord-sør-retning, fra grensa mot Enebakk ved Mjær i nord, til Ringvoll og grensa mot Våler i sør. Her ligger årsdøgntrafikken mellom 2300 og 4600. Andelen lange kjøretøy ligger mellom 6 og 14 %.

Fylkesvei 128, gamle E18, går parallelt med nye E18 gjennom kommunen i retning øst-vest. Veien har mye trafikk fra Krosbykrysset til Askim sentrum, med årsdøgntrafikk fra 7400 til 13200. Andelen lange kjøretøy ligger mellom 8 og 10 %. Det er fartsgrense 50 og 70 km/t, og tilrettelagt for gående og syklende med gang- og sykkelfelt eller fortau på hele strekningen.

Fylkesvei 115 går gjennom kommunen fra grensa mot Skiptvet kommune ved Vamma, via Askim, Tosebygda og Skjønhaug og til grensa mot Aurskog-Høland i nord-øst. 8000 ÅDT mellom E18 og krysset med Fv. 128 i Askim, 1540 siste stykket mot grensa mot Aurskog-Høland. Mest trafikk er det i og rundt Askim, mindre fra Tosebygda, gjennom Skjønhaug og videre nordøstover.

Et annet sentralt veisegment med høy trafikk er Vandugbakken i Mysen, på fylkesvei 129. Dette er hovedadkomst til Mysen sentrum fra nord og vest på E18. Her er årsdøgntrafikken på 8500, og 10 % er lange kjøretøy. Det er fartsgrense 50 km/t, og veien har fortau på én side.

Tabell 6 Trafikkmengder på utvalgte steder. Kilde: Statens Vegvesen/Nasjonale Vegdatabank

Sted	Vei	Årsdøgntrafikk	Andel lange kjøretøy (%)	Fartsgrense
Tomter	Hobølveien, Fv. 120	3300	10 %	40 km/t
Ringvoll	Elvestadveien, Fv. 120	4500	13 %	60 km/t
Spydeberg	Stasjonsgata,	5100	9 %	40 km/t
Knapstad	FV 211, Tomterveien	1600	10 %	50 km/t
Skjønhaug	Rv. 22	3590	10 %	40/50 km/t
Trømborg	Rv. 22	3500	14 %	60 km/t
Askim	Klara Skoglunds gate	3300	10 %	50 km/t
Mysen	Vandugbakken	8500	10 %	50 km/t
Mysen	Smedgata	6000	8 %	40 km/t

Vi har begrenset oversikt over trafikkmengder på de kommunale veiene. Dette kartlegges sporadisk, for eksempel ved utarbeidelse av reguleringsplaner.

Beskrivelse av kollektivtilbudet

Kollektivtilbudet i kommunen består av tog, buss og bestillingstransport.

Østfoldbanens østre linje har åtte stoppesteder i kommunen, og timesavganger begge retninger til og fra Rakkestad. Det er i tillegg halvtimesavganger morgen og ettermiddag, i pendlerretning til og fra Oslo. I tabellen under vises passasjertall (både på- og avstigninger) for 2019 og 2020. Merk at stasjonene Eidsberg og Heia har vesentlig færre avganger enn resten i denne oversikten, da en stor andel av togene på Østre linje tidligere har snudd i Mysen.

Tabell 7 Passasjertall for jernbanestasjonene i Indre Østfold i 2019, 2020 og 2021. Kilde: Jernbanedirektoratet.

Stasjon	2019	2020	2021
Tomter	141 067	78 955	84 921
Knapstad	104 242	58 889	60 248
Spydeberg	213 469	120 801	130 730
Askim	470 138	270 178	300 812
Slitu	23 478	15 477	10 096
Mysen	243 994	155 008	176 335
Eidsberg	1 507	854	390
Heia	1 313	823	350

Busstilbudet i kommunen består av ekspressbuss, regionruter, lokalruter, skoleruter og bestillingstransport. Linje 9 er ei ekspressbusslinje som går fra Mysen til Oslo, via Askim, Spydeberg, Knapstad og Tomter. Andre viktige linjer i Indre Østfold er linje 640 (ringrute mellom Mysen, Askim og Sarpsborg, på begge sider av Glomma), linje 641 (Askim-Moss) og linje 634 (Mysen-Halden). I Askim finnes også tre bybusslinjer som betjener sentrum og omliggende boligområder. Alle disse linjene drives av Østfold kollektivtrafikk (ØKT). I tillegg betjenes rute 490 mellom Trøgstad og Lillestrøm av Ruter. Det er per 2022 ikke billettsamarbeid mellom Vy, Østfold kollektivtrafikk og Ruter, bortsett fra noen overgangsordninger mellom tog og enkeltbillett på buss. Viken fylkeskommune arbeider for å få på plass et billettsamarbeid på buss.

Alle skolerutene som kjøres av Østfold kollektivtrafikk er åpne også for andre passasjerer. De fleste av dem kjører bare på skoledager, som er ca. 190 dager i året. 26,3 % av elevene i grunnskolen har tilbud om skoleskyss (SSB 2022). For å kvalifisere til skoleskyss må de bo minst to km (førsteklasse) eller fire km (andre klasser) unna skolen, eller ha særlig farlig skolevei.

Andelen elever med skoleskyss varierer mellom skolene, og spenner fra 2 % ved Askimbyen skole til 77 % ved Hærland skole (tallene er hentet fra Skolebehovsplanen fra 2020). Ved ti av skolene har over 20 % av elevene tilbud om skoleskyss. Det er ikke synliggjort i tabellen under hvor stor andel av skyssvedtakene som er kommunale vedtak på grunn av særlig farlig skolevei, og hvor mange som er «vanlig» skyss i henhold til avstandsgrensene på to og fire

km. Ved de åtte skolene hvor under 20 % av elevene har tilbud om skoleskyss bør kommunen ha som ambisjon å oppnå målet i Nasjonal transportplan, som sier at åtte av ti barn med skolevei opp til fire km skal gå eller sykle til skolen.

Tabell 8 Skoleskyss ved barneskolene. Kilde: Skolebehovsplan Indre Østfold kommune 2020

Skole	Vedtak om skoleskyss	Antall elever ved skolen	Andel elever med skyss
Ringvoll	35	87	40 %
Knapstad	23	141	16 %
Tomter	49	238	21 %
Hovin	65	340	19 %
Spydeberg	63	187	34 %
Rom	23	266	9 %
Askimbyen	7	298	2 %
Moen	26 ⁹	199	13 %
Grøtvedt	25	275	9 %
Korsgård	28	299	9 %
Tenor	27	91	30 %
Kirkefjerdings	73	100	73 %
Trømborg	78	142	55 %
Hærland	66	86	77 %
Mysen	23	468	5 %
Havnås	34	64	53 %
Skjønhaug	64	231	28 %
Båstad	45	145	31 %

Flex er ØKTs bestillingstransport, og betjenes med drosje eller maxitaxi. I Indre Østfold er det flere faste ruter og rutetider, som betjener ulike deler av kommunen. Bestilling må skje innen en time før avgang, via telefon. I tettstedene er det faste flex-holdeplasser, mens man ellers kan hentes hjemme, opptil to km fra bussens rute. Tilbudet er for alle, men markedsføres særlig for eldre, og transporten har et høyere servicenivå enn det ordinære busstilbudet. Systemet virker noe uoversiktlig, og til tross for at alle er definerte målgrupper framstår tilbudet som særlig rettet mot eldre. Det er lav kjennskap til ordninga, viser tall fra reisevaneundersøkelsen fra 2022.

Tilfredshet og konkurranseevne

I 2018 ble det gjennomført ei større utredning av kollektivtilbudet i daværende Østfold fylke, gjennomført av Asplan Viak og Urbanet Analyse (Kjørstad, Dalen, Berglund og Resell 2018). I rapporten kommer det fram at bare 5 % av påstigninger på ordinære bussruter i Østfold skjer i regionen Indre Østfold (som omfatter Indre Østfold, Våler, Skiptvedt, Rakkestad, Aremark, Marker og Rømskog kommuner), til tross for at 25 % av befolkninga bor her. Dette gir en svært lav kollektivandel i dette området, noe som bekreftes av

⁹ Noen elever har bare vinterskyss

kommunens lokale reisevaneundersøkelse fra 2022 (Strætkvern og Ma 2022). Her oppgir 60 % av respondentene at de sjelden eller aldri reiser med kollektivtransport.

I Viken fylkeskommunes folkehelseundersøkelse fra 2021¹⁰ oppgir 33 % av innbyggerne i Indre Østfold kommune at de er fornøyd eller svært fornøyd med kollektivtilbudet i nærmiljøet (N=3453). Dette er betydelig lavere enn gjennomsnittet i Viken, hvor 61 % er fornøyd eller svært fornøyd. Tallet er likevel mye høyere enn i de andre medlemskommunene i Indre Østfold regionråd, hvor tallet varierer fra 2 % i Marker, via 7 % i Rakkestad til 9 % i Skiptvedt.

Tilfredshet med kollektivtilbudet i lokalmiljøet er undersøkt blant ungdomsskoleelevene i Ungdataundersøkelsene. Lokalmiljøet er presisert som «områdene rundt der du bor». Siste tall fra Indre Østfold er fra 2022. Det foreligger også tall fra de gamle kommunene fra 2018 og 2019. Disse tallene kan man med forsiktighet sammenligne. Det har ikke vært store endringer i kollektivtilbudet, og ingen av datainnsamlingene har vært gjort under nedstenging på grunn av koronapandemien. Som tabell 9 viser, er det til dels store forskjeller i tilfredshet med kollektivtilbudet blant ungdom i ulike deler av kommunen. Det ser ut til å være sammenheng mellom nærhet til jernbanen og tilfredshet med kollektivtilbudet.

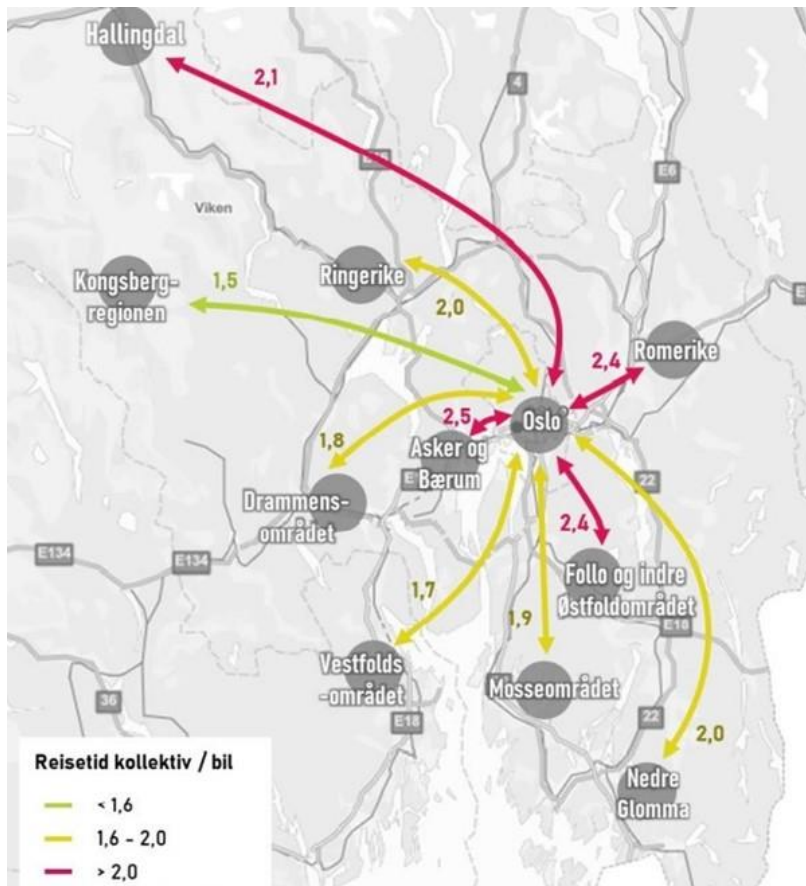
Tabell 9 Ungdoms tilfredshet med kollektivtilbudet i lokalmiljøet. Kilde: Ungdata 2018, 2019 og 2022

Sted	År	Svært dårlig	Nokså dårlig	Verken eller	Nokså bra	Svært bra
Trøgstad	2018	33	19	19	22	7
Hobøl	2018	23	13	11	33	20
Spydeberg	2019	9	8	25	36	23
Askim	2018	7	7	20	37	30
Indre Østfold	2022	12	9	22	33	23

Figur 16 viser konkurranseevnen til kollektivtrafikken i områder rundt Oslo, sammenlignet med privatbil. Vi ser at for Follo og Indre Østfold er reisetid med kollektivtrafikk 2,4 ganger lenger enn tilsvarende reise med privatbil. Utregninga har tatt høyde for transport til og fra holdeplass, tid til parkering og lignende. Høy standard på veinettet og lav frekvens på kollektivtilbudet bidrar til dette.

¹⁰ Folkehelseundersøkelsen i Viken for 2021, tall publisert 2022:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNmMxZDA5ZWVtOTFiNy00OTI2LThhODAtM2M3ZTQzNzU1ZDEwIiwidCI6IjNkNTBkZGQOLTAwYTEtNGFiNy05Nzg4LWRIY2YxNGE4NzI4ZiIsImMiOiJh9>



Figur 15 Reisetidsforhold mellom kollektiv og bil. Kilde: Viken fylkeskommune 2022.

Myke trafikanter

Sykkel og gange

I de mest tettbygde delene av kommunen er det et relativt greit utbygd veinett for gående og syklende, med både fortau og gang- og sykkelveier. Flere sentrumssoner og boligområder har fartsgrense 30 km/t, men det er også tettsteder med mye trafikk og høyere fartsgrenser.

Det finnes ikke separat sykkelinfrastruktur i kommunen, altså må syklistene til enhver tid dele arealer med enten motortrafikk i veibanen eller gående på gang- og sykkelvei eller fortau.

Kartlegging av gang- og sykkelveinettet i kommunen ble gjennomført i 2020. [Du kan finne oversikten på kommunens nettsider](#). I tillegg til gang- og sykkelveg består tilrettelegginga for mye trafikanter av fortau, som er mest vanlig i tettbygde strøk og langs gater og veier med lav fart og relativt lite trafikk, og stier og snarveier som ikke er universelt utforma og som mangler vinterdrifting.

SSB fører statistikk over hvor stor andel av bosatte i tettsteder som har trygg tilgang til rekreasjonsareal og nærturterreng. For Indre Østfold er disse tallene henholdsvis 53 % og 49 % (tall fra 2022). Rekreasjonsareal er arealer som skog, fjell, park- og idrettsområder (og noen kategorier ti) på minst 5 daa, mens nærturterreng er slike områder som er større enn 200 daa.

Vi har lav andel syklistar i Indre Østfold kommune, 2 % av daglige reiser foregår med sykkel. Det er også lite infrastruktur som er direkte rettet mot syklistar. Statens vegvesen har én sykkelteiler installert i kommunen, øst i Smedgata i Mysen. Her ligger årsgongtrafikken de siste årene på rundt 30, altså passerer det i snitt ca. 30 syklistar forbi punktet hver dag.

Mikromobilitet

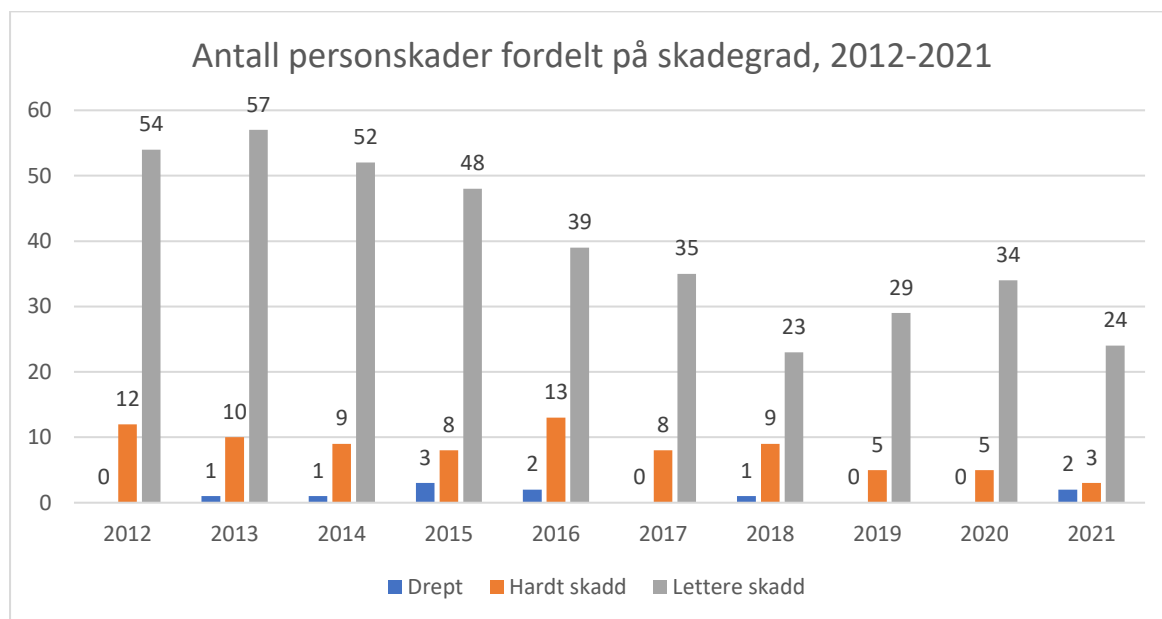
I 2022 vedtok samfunnsutvalget ei forsøksordning med utleie av elsparkesykler på offentlig grunn (sak 22/22). Det ble laget et sett vilkår, som tilbydere ble bedt om å akseptere i en frivillig avtale. Firmaet Bird drev som eneste tilbyder utleie av elsparkesykler i Askim sommeren 2022. Da nye krav om forsikring av kjøretøyene inntraff fra 1. september 2022, avsluttet Bird sin virksomhet i Norge på grunn av dårlig lønnsomhet.

Ordninga i Askim ble organisert med fri flyt i boligområdene rundt sentrum, hvor kunder kunne sette fra seg elsparkesykkelen hvor de ville. I sentrum ble det laget faste parkeringssoner, slik at leie av elsparkesyklene bare kunne avsluttes på forhåndsgodkjente steder. Parkeringssonene ble avklart og merket opp av kommunen før utleie ble igangsatt.

Tall fra Bird viser at det hver dag i perioden i snitt var 88 elsparkesykler tilgjengelig for leie. Totalt har det blitt gjennomført 7585 turer. Bird har ikke registrert noen ulykker.

Trafikksikkerhet

Figur 17 viser utviklinga for personskader fordelt på skadegrad¹¹ i trafikken i Indre Østfold de siste ti åra.



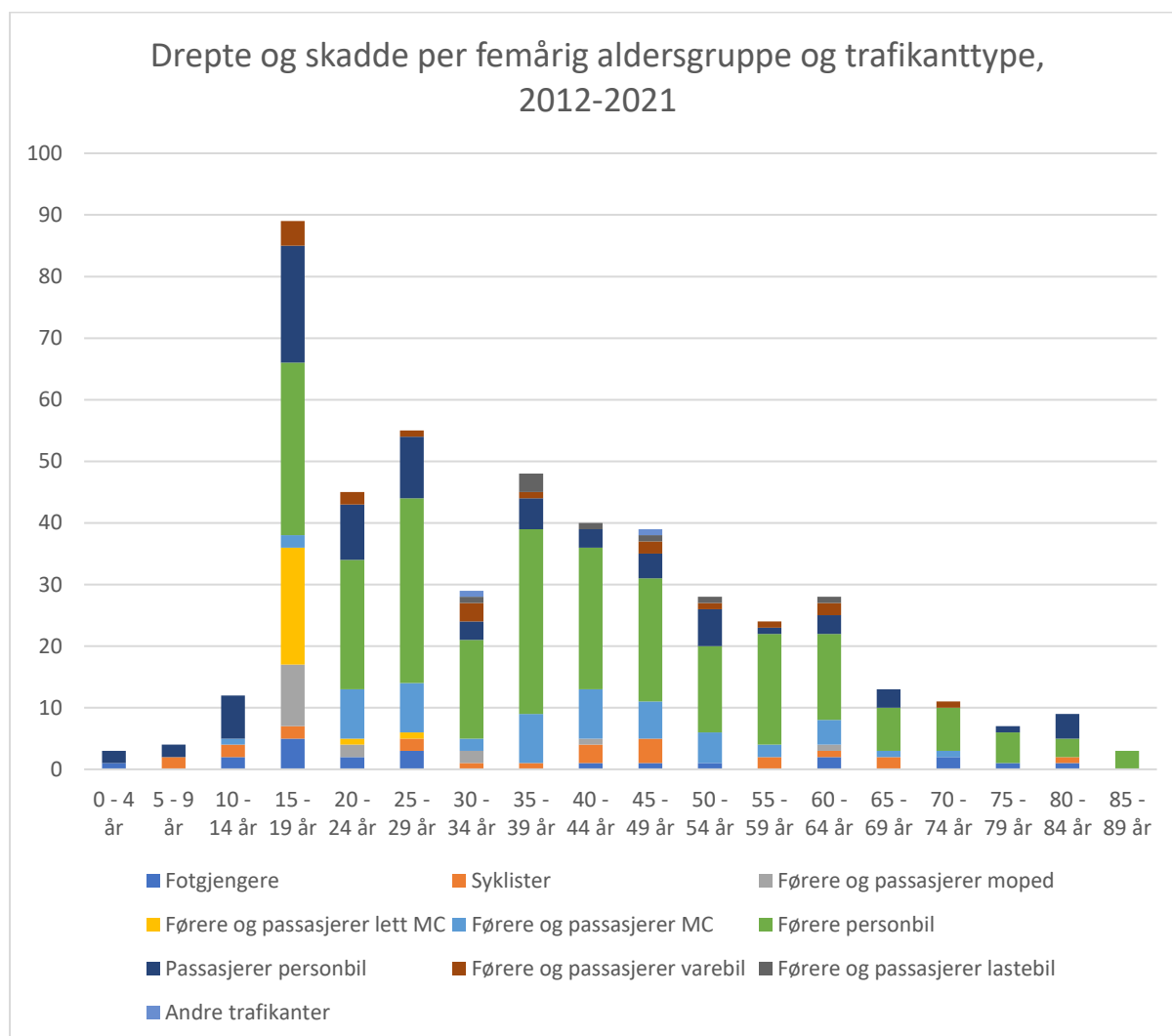
Figur 16 Antall personskader fordelt på skadegrad i Indre Østfold 2012-2021. Kilde: Statens vegvesen, <https://trine.atlas.vegvesen.no/>.

¹¹ *Drept* gjelder personer som dør som følge av ulykken inntil 30 dager etter ulykkestidspunktet. *Hardt skadd* gjelder skader som enten truer pasientens liv eller fører til varige mén (meget alvorlig skadd), eller større, men ikke livstruende skader (alvorlig skadd). *Lettere skadd* gjelder personer med mindre brudd, skrammer og skader som ikke krever sykehusinnlegging. Kilde: Statens vegvesen, Trafikkulykkesregisteret.

I perioden 2012-2021 har det i Indre Østfold kommune vært 10 dødsfall i trafikken. Med så små tall er det vanskelig å si noe om utviklinga år for år. Fire av årene i perioden har vært helt uten dødsfall i trafikken. Blant de 10 drepte er det to fotgjengere, en syklist, tre førere av personbil og fire passasjerer av personbil.

Antall hardt skadde har gått sakte nedover de siste ti åra, og har ligget under 10 stykk, bortsett fra to ganger, i 2012 (1,2 hardt skadde) og 2016 (13 hardt skadde).

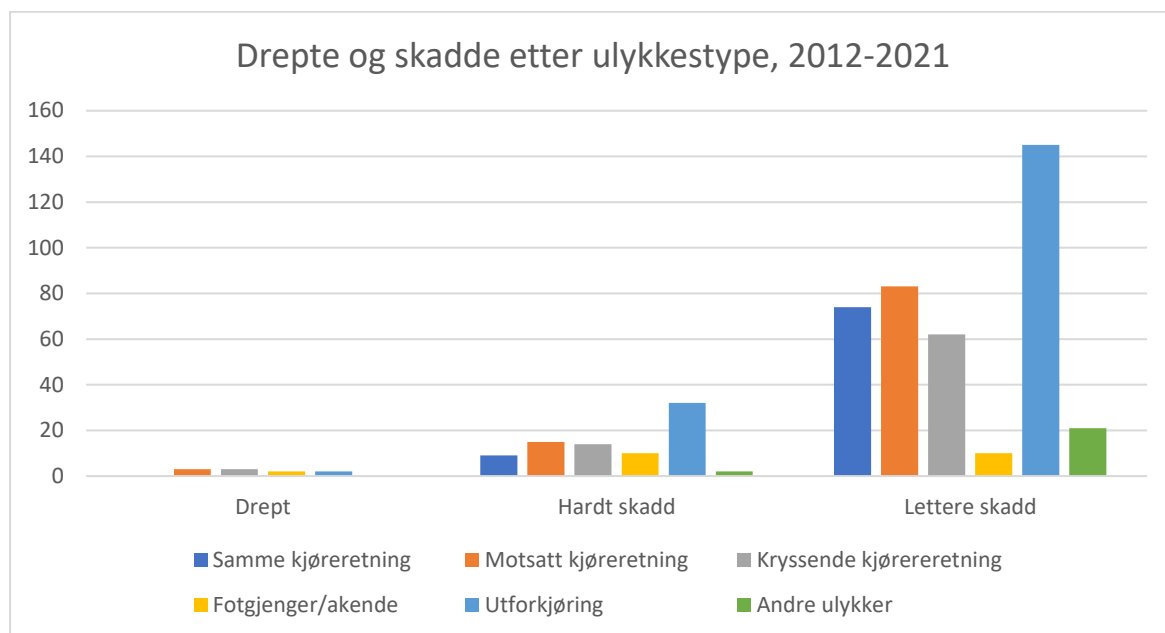
For lettere skadde har også utviklinga gått i riktig retning. Fra å ligge over 50 lettere skadde i året tidlig på 2010-tallet, har antallet gått ned til mellom 23 og 34 de siste fire årene.



Figur 17 Drepte og skadde (hardt skadde og lettere skadde) per femårig aldersgruppe og trafikanttype, 2012-2021, Indre Østfold kommune. Kilde: Statens vegvesen, <https://trine.atlas.vegvesen.no/>.

Når personskader blir gruppert i femårige aldersgrupper er det tydelig at det er ungdommer i alderen 15 til 19 år som er mest utsatt for skader i trafikken. Når vi ser på hvilke trafikanttyper som er involvert i ulykkene ser vi også et særegent mønster for ungdommene. I mye større grad enn andre aldersgrupper er disse ungdommene involvert i ulykker som fører og passasjer på moped, på lett motorsykkel, og som passasjer i bil.

Oversikt over ulykkestyper (figur 19) viser at det er utforkjøringer som står for flest personskader.



Figur 18 Drepte og skadde etter ulykkestype, 2012-2021, Indre Østfold kommune. Kilde: Statens vegvesen, <https://trine.atlas.vegvesen.no/>.

Hvert år har vi mange viltpåkjørsler i Indre Østfold kommune. Dette har store negative konsekvenser, både med materielle skader på kjøretøy, personskader, og store lidelser for dyra. Tall fra hjorteviltregisteret viser at i perioden 2012-2021 ble 2316 dyr påkjørt av motorvogn. Dette inkluderer dyr som er drept på stedet, avlivet på stedet eller etter ettersøk, funnet døde eller ikke funnet etter ettersøk, antatt uskadde dyr og ukjente utfall. Dyreslaget som blir påkjørt (og drept) desidert flest ganger, er rådyr. Rådyrpåkjørsler står for 80 % av påkjørslene. Antall påkjørsler øker også gradvis, og har økt med nesten 90 % siden 2012. Det er økninga i antall påkjørte rådyr som står for omtrent all veksten. Denne økninga kommer av to forhold – økte bestander og økt trafikk. Viltpåkjørsler er spredt geografisk i hele kommunen. Det er likevel noen mønstre, for eksempel at det er en viss sammenheng mellom antall viltpåkjørsler og steder hvor det er skiltet med fare for vilt.

Parkering

Kommunens regulering av parkering for bil

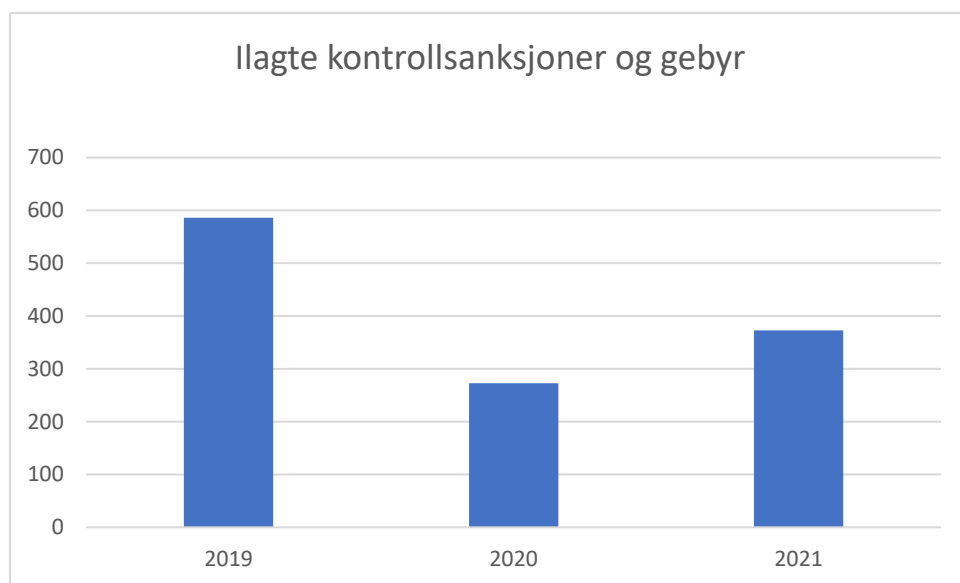
Det er ikke vedtatt felles parkeringsnorm for Indre Østfold kommune, dette vil avklares ved behandling av kommuneplanens arealdel. Fra de tidligere kommunene ligger parkeringsnormene i de respektive versjonene av kommuneplanens arealdel. Her er det ulike løsninger for parkeringsnorm, hvor noen har minimumskrav til antall plasser ved boligbygging, og andre har maksimumskrav.

I gjeldende kommuneplanens arealdel for Askim er det fastsatt en bestemmelse om at det ved utbygging innenfor sentrumsformål kan betales inn en gitt sum til kommunen i stedet for at utbygger sørger for parkering i henhold til bestemmelsene, såkalt frikjøp. Disse midlene skal gå til bygging av parkeringsanlegg. Også Eidsberg kommune har lignende

formulering i kommuneplanens arealdel. En eventuell videreføring av disse bestemmelsene avklares i behandling av ny kommuneplanens arealdel.

Askim kommune vedtok å søke om å bli parkeringskommune tidlig på 2000-tallet. Det vil si at Askim kommune i egen regi kontrollerte og skrev ut bøter for parkeringsovertredelser. I budsjettvedtaket i kommunestyret i Indre Østfold i desember 2021 ble det bestemt at handhevinga av parkering i kommunal regi skulle opphøre. Bakgrunnen for avviklinga var at det ikke er lov å handheve parkering bare i en begrenset del av kommunen, og at det ville være for ressurskrevende å kontrollere hele kommunen. Etter at de kommunale parkeringsvaktene sluttet, har flere næringsaktører i Askim sentrum sjøl sett behov for og innført parkeringsregulering på sine plasser, med automatisk betalingsløsning ved overtredelse av tidsbestemmelsene.

Figur 20 viser antall ilagte sanksjoner og gebyr fra parkeringsbetjentene i Askim fra 2019 og fram til ordninga ble lagt ned i 2021. Tallene inkluderer både kontrollsanksjoner (overtredelse av parkeringsvilkår) og gebyr (andre overtredelser ved parkering, som brudd på trafikkregler). Disse tallene må brukes med forsiktighet, av flere grunner. Ingen av årene er «normalår», på grunn av tidvis lav bemanning og endringer i reisemønstre på grunn av koronapandemien.



Figur 19 Ilagte kontrollsanksjoner og gebyr for parkering i Askim. Intern kilde.

Det finnes per i dag ikke oversikt over alle offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i kommunen. Mysen sentrum ble kartlagt i 2019, og der konkluderte rapportforfatterne med at Mysen har tilstrekkelig parkeringsdekning (Multiconsult 2020). Parkering i Askim sentrum ble kartlagt av Norconsult i 2014, og det ligger til grunn for de tre store områdereguleringene i Askim sentrum at det totale omfanget av parkering i bykjernen skal reduseres, for å fremme byliv og grønne løsninger.

Parkering på togstasjonene

Bane NOR har innfartsparkeringsplasser på alle jernbanestasjonene i Indre Østfold kommune, se oversikt i tabell 10. Det er gratis parkering ved alle stasjoner, bortsett fra ved

Mysen stasjon. Her koster det 100 kr per måned å stå på pendlerparkeringa, og det kreves periodebillett på jernbanen for å kunne parkere. Dette er den laveste satsen Bane NOR opererer med på sine parkeringsplasser. Det er i tillegg 13 plasser forbeholdt dagreiser, mot avgift. Mellom 17.00 og 05.00 er det gratis og fritt fram for alle å bruke alle plassene på Mysen stasjon.

Dekningsgrad på pendlerparkeringsplassene ble vurdert i 2014, da Rambøll konkretiserte parkeringsstrategien til Jernbaneverket. Særlig i Spydeberg, Askim og Mysen var det da ofte fullt på parkeringsplassene. I juni 2014 ble det gjennomført nummerskiltregistrering på disse tre pendlerparkeringene. Den viste at det står mange biler der som hører hjemme mindre enn to km fra stasjonen. For Spydeberg og Askim gjaldt det halvparten av dem som bruker parkeringa, og i Mysen var det en tredjedel. Dette indikerer at det er stort potensiale for at flere kan gå eller sykle til stasjonene. Togpendlere fra nabokommunene har også behov for parkeringsplasser på togstasjonene i Indre Østfold.

Merk at det ved flere av stasjonene er betydelig flere fritt tilgjengelige parkeringsplasser for togreisende, men som ikke eies av Bane NOR.

Tabell 10 Bane NORs innfartsparkeringer. Det reelle tallet tilgjengelige parkeringsplasser er høyere ved flere stasjoner. Kilde: Bane NOR 2022.

Stasjon	Antall plasser
Tomter	44
Knapstad	36
Spydeberg	100
Askim	30
Slitu	30
Mysen	169
Eidsberg	10
Heia	10

Bane NOR har sykkelhotell ved togstasjonene i Spydeberg og Askim, med henholdsvis 50 og 90 plasser. Dette er blant landets minst brukte sykkelhotell. I Spydeberg viser tall fra juni 2022 at det er 34 % belegg (antall abonnenter / antall plasser), mens det i Askim var 36 % belegg. Tilgang til sykkelhotellene krever registrering, bruk av en egen app, og koster 50 kr for 30 dager. I Spydeberg og Askim er det med andre ord avgiftsbelagt å bruke Bane NORs sykkelparkering, mens parkeringsplassene for bil er uten avgift.

Parkering for forflytningshemmede

Tilrettelegging for forflytningshemmede er forskriftsfestet for vilkårsparkering¹², og også påkrevd ved utbygginger gjennom bestemmelser i kommuneplanens arealdel.

¹² Vilkårsparkering er parkering hvor enten tidsbruk, pris eller andre forhold er regulert. Dette er altså parkering hvor flere regler enn trafikkreglene gjelder.

Parkering for forflytningshemmede ble kartlagt av kommunen i 2022. Det er flyfoto, kart og lokalkunnskap som er bakgrunnene for tallene, og de er derfor ingen eksakt vitenskap. Det finnes ikke noe sentralt register over denne type parkeringsplasser. Det er ikke gjort en gjennomgang av om plassene er av riktig størrelse eller om de er korrekt merka opp. Tabellen under gir derfor en grov oversikt heller enn en detaljert gjengivelse av tilgangen på parkering for forflytningshemmede. Det er ikke registrert HC-parkeringsplasser i tettstedene som ikke er nevnt i tabellen under.

Tabell 11 Oversikt over parkeringsplasser for forflytningshemmede. Intern kartlegging 2022.

Sted	Antall HC-plasser
Askim	103
Mysen	39
Slitu/Brennemoen	39
Tomter/Elvestad	12
Knapstad	14
Spydeberg	21
Skjønhaug	20
Båstad	3

Dagens og framtidens mobilitet

Grønn mobilitet i distriktene krever omstilling fra dagens transportsystem. Fossilbilens hegemoni må utfordres hvis vi skal klare å stanse klimaendringene. For å få det til, må vi finne balansen mellom klimavennlige individuelle og økonomisk effektive kollektive løsninger. Struktur og geografi i Indre Østfold tilsier at vi fortsatt trenger individuelle transportformer, men disse må i mye større grad enn i dag være utslippsfrie. Mobilitet er et fagområde hvor overordna føringer og rammebetingelser stadig endres, og hvor den teknologiske utviklinga går fort. Det er vanskelig å se for seg hvordan vi skal bevege oss i 2034, når vi tar i betraktning endringer i samfunnet, for eksempel for bosetting, digitalisering, automatisering og klimaendringer.

I de områdene i kommunen hvor avstandene mellom målpunkt tilsier det, må det tilrettelegges, oppfordres og påvirkes til overgang til aktiv transport, altså sykling og gåing. Dette er transportformer som er bra for klimaet, svært billige å bruke, og tilgjengelige for mange. Men, det må tas hensyn til at ikke alle har like muligheter til å bevege seg for egen maskin. Transport over lenger avstander innad i kommunen og over kommunegrensene må skje med lave utslipp.

Kunnskapsgrunnlaget har vist at det er store oppgaver som ligger framom oss. Det er viktig å ha i mente at utviklinga ikke skal gi *mindre* mobilitet, men *smartere* mobilitet. Smart mobilitet i distriktene er ikke bare ny teknologi og automatikk (Gjertsen, Bragtvedt og Meland 2022), det er også arealpolitikk, helsepolitikk, næringslivspolitik, utvikling av gode lokalsamfunn og tjenester for innbyggerne.

Referanser

Bane NOR. 2022. «Stasjonene A-Å». Tilgjengelig på

<https://www.banenor.no/reisende/stasjonsoversikt/Stasjonsok/>

Gjertsen, Arild, Stian Bragtvedt og Solveig Meland. 2022. «Smart mobilitet i distriktene: Erfaringer fra et læringsnettverk». NF-rapport nr.: 14/2022, Nordlandsforskning. Tilgjengelig på https://www.regjeringen.no/contentassets/ba6c874e807f4ce88034bcfc2c831c48/nf-rapport-14_2022-smart-mobilitet-i-distriktene152904.pdf

Folkehelseinstituttet. 2022. «Folkehelseprofil 2022. Indre Østfold kommune». Tilgjengelig på <https://www.fhi.no/hn/folkehelse/folkehelseprofil/>

Kjørstad, Katrine Næss, Øyvind Dalen, Gun nar Berglund og Marte Bakken Resell. 2018. «Utredning av kollektivtilbudet i Østfold». Rapport 101/2018, Urbanet Analyse. Tilgjengelig på <https://www.asplanviak.no/prosjekter/utredning-av-kollektivtilbudet-i-oestfold/>

Miljødirektoratet. 2023. «Utslipp av klimagasser i kommuner. Indre Østfold». Tilgjengelig på <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=527§or=-2>

Multiconsult. 2020. «Gatebruks- og parkeringsplan for Mysen sentrum».

Statistisk Sentralbyrå. 2022. «Kommunefakta Indre Østfold». Tilgjengelig på <https://www.ssb.no/kommunefakta/indre-ostfold>

Strætkvern, Aurora B. og Winnie Ma. 2022. «Reisevaner i Indre Østfold». UA-Rapport 167/2022, Asplan Viak. Tilgjengelig på <https://www.io.kommune.no/tjenester/vann-avlop-vei-og-renovasjon/vei-og-trafikk/reisevaneundersokelse-2022/>

Ungdata. 2018, 2019 og 2022. «Kommunerapport». Tilgjengelige på <https://www.ungdata.no/rapporter/>

Viken fylkeskommune. 2022. «Transportanalyse av reiser i Viken». Tilgjengelig på <https://mobilitet-og-samfunn-viken.hub.arcgis.com/apps/c9862e379465445cb3710575a54e1a8d/explore>