

**Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Østfold fylkeskommune
og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg om belønningstilskudd til
bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.**

Årsrapport for 2019 og sluttrapport for perioden 2018 – 2019



INNHALDSFORTEGNELSE

Innholdsfortegnelse.....	2
1 Innledning	3
2 Årlig transportutvikling i Nedre Glomma	4
2.1 Personbiltrafikken	4
2.2 Reisende med buss	5
2.3 Reisende med ferge	5
2.4 Antallet syklistene	6
2.5 Befolkningsutvikling i Nedre Glomma	7
3 Bruk av Belønningsmidler i 2019.....	8
3.1 Tiltaksgruppe 1. Arealbruk.....	8
3.1.1 <i>Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 1. Arealbruk</i>	8
3.2 Tiltaksgruppe 2. Kollektivtransport.....	9
3.2.1 <i>Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 2. Kollektiv</i>	9
3.3 Tiltaksgruppe 3. Sykkel	10
3.3.1 <i>Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 3. Sykkel</i>	10
3.4 Tiltaksgruppe 4, 5 og 6. Prosjektkostnader	11
3.4.1 <i>Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 4, 5, og 6. Prosjektkostnader</i>	11
4 Evaluering	13
4.1 Transportutvikling	13
4.1.1 <i>Personbiltrafikk</i>	13
4.1.2 <i>Buss</i>	13
4.1.3 <i>Ferge</i>	13
4.1.4 <i>Sykkel</i>	14
4.2 Virkemiddelbruk.....	14
4.2.1 <i>Areal</i>	14
4.2.2 <i>Kollektiv</i>	14
4.2.3 <i>Sykkel</i>	15

1 INNLEDNING

Styringsgruppa for Bypakke Nedre Glomma ga den 11. desember 2019 daglig leder fullmakt til å utarbeide og sende årsrapport for belønningsordningen 2019 og sluttrapport for belønningsordningen 2018 – 2019.

I juni 2018 ble det inngått en avtale om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2018 – 2019 mellom Samferdselsdepartementet og Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg.

Avtalen omfatter utbetaling av tilskudd på i alt 116 millioner kroner i perioden.

I 2019 har Bypakke Nedre Glomma med overføring av ubrukte midler fra tidligere og rentemidler fordelt totalt 113,2 millioner kroner til tiltak som medvirker til at målsettingene i avtalen nås.

Formålet med Belønningsordningen og avtalen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltrafikken og øke antallet kollektivtransportreiser på bekostning av reiser med personbil.

Målene for avtalen har vært:

- Persontrafikken med bil skal ha nullvekst.
- Antall kollektivtransportreiser, samt gang- og sykkelreiser skal øke på bekostning av reiser med privatbil.

Benyttede virkemidler har vært i overensstemmelse med søknad om belønningsmidler og tilhører følgende kategorier:

- Restriktive tiltak for personbiltrafikken.
- Arealpolitiske virkemidler.
- Kollektivtransportfremmende tiltak.
- Tiltak for sykkel og gange

Denne rapporten inneholder i tråd med avtalens kapittel 6:

- Oversikt over transportutviklingen i Nedre Glomma.
- Oversikt over brukte belønningsmidler i 2019 og plan for bruk av ubrukte midler.
- En evaluering av oppnådde resultater og virkemiddelbruken.

2 ÅRLIG TRANSPORTUTVIKLING I NEDRE GLOMMA

I dette kapitlet presenteres en oversikt over transportutviklingen i Nedre Glomma for de ulike reisemidlene og befolkningsutviklingen for kommunene.

2.1 Personbiltrafikken

Personbiltrafikken i Nedre Glomma måles som årsdøgntrafikk (ÅDT) for kjøretøy med lengde mindre enn 5,6 meter i 14 avtalte registreringspunkt.

Tabell 1 - ÅDT i de 14 registreringspunktene tilbake til 2013 som referanseår for trafikktutviklingen

Registreringspunkt	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Værstebrua	8 411	9 205	8 895	9 172	9 387	9 553	8 854
Kråkerøy bru	9 968	10 020	10 911	10 514	10 650	10 720	10 831
Fredrikstad bru øst	27 554	27 645	27 234	25 184	25 792	24 868	20 215
Simo	23 820	24 100	23 951	21 892	22 110	21 715	16 609 *
Veumveien	7 590	7 494	7 559	7 401	7 638	7 417	7 351
Glemmen	22 733	23 553	23 855	23 003	23 730	23 843	23 083
Stabburet	25 477	24 841	24 324	23 865	24 482	24 066	23 469
Rolvøysund bru	15 516	15 518	15 392	15 318	15 589	15 594	15 405
Hvitsten	7 937	7 999	8 238	8 228	8 383	8 410	8 566
Sarpsfossen bru	19 873	19 808	19 687	19 627	19 234	18 954	18 597
Tune kirke	12 590	12 872	12 963	13 544	13 189	13 153	13 608
Torsbekkdalen	7 696	7 634	7 597	7 563	7 607	7 495	7 577
Fylkeshuset	5 841	5 758	5 949	5 769	5 608	5 915	6 050
Sandesund sør (E6)	29 712	30 668	32 606	33 635	35 013	35 767	34 786
Sum	224 718	227 115	229 161	224 715	228 412	227 470	215 001

* Registreringspunktet på Simo er reetablert etter åpningen av prosjektet rv. 110 Ørebekk – Simo.

Utviklingen i ÅTD viser en nedgang i trafikkmengden i Nedre Glomma på fire prosent i 2019 sammenlignet med 2013.

Den 15. november 2019 ble bomringen rundt Fredrikstad sentrum startet opp, da det bompengeutløsende prosjektet i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma rv. 110 Ørebekk – Simo ble åpnet for trafikk. Berørte registreringspunkter viser en trafikkavisende effekt på 10 - 15% fra bomringen.

2.2 Reisende med buss

Etter omleggingen av rutetilbudet for buss i 2018 som førte til en nedgang i passasjerantallet, ser vi en vekst i passasjertallet i 2019.

Det er bestilt en egen evaluering av det nye busstilbudet fra kollektivselskapet, men passasjertallene for 2019 er betraktelig høyere enn 2017 som var det siste hele driftsåret med det gamle tilbudet.

Tabell 2 - Passasjerutviklingen på buss i Nedre Glomma tilbake til 2013 og prosentvis endring i forhold til 2013.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Passasjertall	3 228 270	3 284 084	3 393 526	3 700 961	3 805 594	3 491 098	4 414 510
% Endring		1,73 %	5,12 %	14,64 %	17,88 %	8,14 %	36,75 %

Fredrikstad kommune finansierer i perioden fra 11. november 2019 til 9. februar 2020 gratis buss i Fredrikstad. Dette tiltaket kan vise til en passasjervekst på 67 prosent i perioden 11. november 2019 til 31. desember 2019. Det gir omtrent 300 000 nye reisende med buss.

2.3 Reisende med ferge

Fergene i Fredrikstad fortsetter den positive utviklingen i passasjerantall vi har sett siden fergene ble gjort gratis.

Høsten 2019 har det vært brukt belønningsmidler til en testrute fra Ålekilen på Gressvik til Fredrikstad sentrum og bystyret i Fredrikstad har nå valgt å gjøre tilbudet permanent. Satsingen på ferger styrkes ytterligere av bystyret og finansiering av tre nye ferger er vedtatt. De første to fergene er tenkt som erstatning for gammelt materiell, mens den tredje fergen vil gi økt kapasitet.

Tabell 3 - Passasjerutvikling på fergene i Fredrikstad tilbake til 2013 og prosentvis endring i forhold til 2013.

Strekning	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Gamlebyen	674 169	694 871	626 006	685 453	670 977	638 642	617 428
Byferga	107 827	190 402	264 007	424 788	543 090	610 626	672 912
Sellebakk - Lisleby	43 112	70 982	79 361	98 597	106 881	120 347	126 211
Ålekilen*							4625
Innsatsferge				27 068	15 398	17 980	48 900
Sum	825 108	956 255	969 374	1 235 906	1 336 346	1 387 595	1 470 076
% Endring		15,89 %	17,48 %	49,79 %	61,96 %	68,17 %	78,17 %

* Ålekilen er kjørt siden 28. oktober med avganger på hverdager, morgen og ettermiddag.

2.4 Antallet syklist

I 2019 er det registrert en nedgang i antall syklist for nesten samtlige registreringspunkter sammenlignet med 2018. Nedgangen er moderat og ikke større enn tidligere variasjoner fra år til år. For Nedre Glomma med en målsetning om en sykkelandel på 12 prosent gir tallene en indikasjon på at gjennomførte sykkeltiltak ikke har gitt den ønskede effekten.

Antallet registreringspunkter øker og gir et stadig bedre datagrunnlag. Det er en målsetning om at all fremtidig bygd sykkelinfrastruktur av en vis størrelse skal få et registreringspunkt. Det er samtidig ønskelig med en bedre registrering av syklist i sentrum av Fredrikstad og Sarpsborg hvor det i dag er en mangel på registreringer.

Tabell 4 - Utviklingen i gjennomsnittlig antall daglige syklist i sykkeltellesløyper.

Registreringspunkt	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Borregårdsbakken	208	225	208	212	92	180	170
Kalnessletta					83	74	74
Tunevannet					101	108	94
Tune kirke nord					21	22	20
Tune kirke sør					21	41	37
Opsund bru							67
Hafslund Øst						123	105
Simo							74
St.Hansfjellet				46	39	41	37
Steffensjordet	203	223	244	212	197	381	193
Rakkestadsvingen				72	108	117	107
Habornveien						73	70

Tabell 5 - Utviklingen i gjennomsnittlig antall daglige syklist i sykkeltellesøyler.

Registreringspunkt	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Alvim	112	90	86	82	89	72
Borregårdsbakken	255	242	239	215	251	216
Mosseveien	453	309	379	341	368	393
Nygaardsgate	530	475	426	286	417	396
Wilberg Atrium		103	92	99	105	95

2.5 Befolkningsutvikling i Nedre Glomma

Kommunene i Nedre Glomma har hatt en årlig befolkningsvekst siden 2013. Det er ønskelig at veksten kommer i sentrumsområdene og i tilknytning til kollektivtilbudet. Arealplanene i Sarpsborg og Fredrikstad som revideres nå, tilrettelegger for en kompakt arealutvikling.

Tabell 6 - Befolkningsutvikling for kommunene i Nedre Glomma, tall fra SSB

	2013K4	2014K4	2015K4	2016K4	2017K4	2018K4	2019K3
Sarpsborg	54 049	54 187	54 539	55 150	55 421	55 892	56 363
Fredrikstad	77 481	78 094	78 834	79 742	80 867	81 580	82 206
Sum	131 530	132 281	133 373	134 892	136 288	137 472	138 569

SSB sine framskrivninger av befolkningstallene viser en videre vekst i innbyggertallene for begge kommuner frem mot 2030. SSB sitt MMM alternativ viser at Sarpsborg kommune i 2030 vil ha 59 576 innbyggere og Fredrikstad kommune 90 553 innbyggere.

3 BRUK AV BELØNNINGSMIDLER I 2019

I dette kapittelet presenteres bruken av belønningsmidler i 2019 med en forklaring på tiltakene og forskjeller mellom budsjett og faktisk forbruk.

Tiltak som ikke ble avsluttet i 2019 eller hvor oppstart er utsatt til 2020 har fått tildelte midler overført til 2020. For tiltak med et mindreforbruk og tiltak som ikke gjennomføres som planlagt er midlene foreslått omdisponert for 2020 og forslag til omdisponering skal vedtas av styringsgruppa for Bypakke Nedre Glomma i møte 28. februar 2020.

3.1 Tiltaksgruppe 1. Arealbruk

Tabell 7 - Økonomisk oversikt over tiltaksgruppe 1. Arealbruk. Tall i millioner kroner.

1. Arealbruk	Budsjett 2019	Forbruk 2019	Forventet forbruk i 2020	Omdisponeres for 2020
1.A Gatebruksplanlegging og fysiske tiltak for færre biler/flere folk	1,900			
1.A.1 Sarpsborg	0,000	0,000	0,000	0,000
1.A.2 Fredrikstad	1,900	0,000	1,900	0,000
1.B Mobilitetsplanlegging	5,060			
1.B.1 HjemJobbHjem	3,600	1,403	0,000	2,197
1.B.2 Miljøvennlige arbeidsreiser - cHverdagen	0,420	0,260	0,160	0,000
1.B.3 Smart Mobility Grålum	1,040	0,578	0,462	0,000
1.C Innfartsparkering ved knutepunkt	16,300			
1.C.1 Fredrikstad	16,300	6,668	9,632	0,000
1.D Gjennomføring av felles Parkeringspolitikk i Sarpsborg	1,165			
1.D.1 Langtidsparkering i Torsbekkdalen	0,265	0,265	0,000	0,000
1.D.2 Langtidsparkering i Østre bydel/boligsoneparkering	0,500	0,108	0,392	0,000
1.D.3 Utredning av parkeringshus i sentrum	0,400	0,170	0,230	0,000
1.E Annet	0,400			
1.E.1 Bussvei Ambjørnrød - Gluppe	0,400	0,082	0,318	0,000
Sum tiltaksgruppe 1. Arealbruk	24,825	9,534	13,094	2,197

3.1.1 Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 1. Arealbruk

1.A - Gatebruksplanlegging og fysiske tiltak for færre biler/flere folk.

Oppstarten av arbeidet med nett- og gatebruksplan for Fredrikstad sentrum og industriområdet på Øra er utsatt til 2020.

1.B – Mobilitetsplanlegging

HjemJobbHjem har vært kjørt som en pilot i 2019 med tre deltagende bedrifter. Pilotperioden er nå avsluttet og tiltaket blir gjort permanent og det åpnes for deltagelse fra alle bedrifter i Nedre Glomma.

cHverdagen er en kampanje for reisevaneendring og en del av leveransen er forskjøvet til 2020. På prosjektet Smart Mobility Grålum gjenstår det midler til arbeidet med en reguleringsplan for området.

1.C – Innfartsparkering ved knutepunkt

Det etableres innfartsparkeringer i tilknytning til kollektivknutepunkt i forbindelse med oppstarten av bomringen rundt Fredrikstad sentrum. Det var opprinnelig avsatt 9,0 millioner kroner til tiltaket men for å dekke utgifter til sykkeltilrettelegging på innfartsparkeringene er det overført 5,969 millioner fra 3.A.2 og 1,331 fra 3.C.2. Arbeidet med etableringene ble ikke avsluttet i 2019 og slutfaktura vil komme i 2020.

1.D – Gjennomføring av felles parkeringspolitikk i Sarpsborg

Skilt og fundamenter for langtidsparkering i Østre bydel og boligsoneparkering er bestilt, men ikke mottatt og fakturert. Slutfaktura for utredningen av parkeringshus i sentrum er ikke mottatt.

1.E – Annet

Bom og styringssystem er montert for etableringen av en bussvei mellom Ambjørnrød og Gluppe men slutfaktura er ikke mottatt.

3.2 Tiltaksgruppe 2. Kollektivtransport

Tabell 8 - Økonomisk oversikt over tiltaksgruppe 2. Kollektiv

2. Kollektiv	Budsjett 2019	Forbruk 2019	Forventet forbruk i 2020	Omdisponeres for 2020
2.A Driftstilskudd til buss	14,000			
2.A.1 Økt frekvens og ruteproduksjon	14,000	14,000	0,000	0,000
2.B Fremkommelighet, infrastrukturtiltak for buss	8,982			
2.B.1 Holdeplasser langs Rv. 22	6,121	4,521	1,600	0,000
2.B.2 Holdeplasser langs veier i Fredrikstad	1,010	0,000	1,010	0,000
2.B.3 Holdeplasser langs veier i Sarpsborg	0,560	0,000	0,560	0,000
2.B.4 Holdeplasser langs riks- og fylkesveier	1,000	0,000	1,000	0,000
2.B.5 Udisponert	0,291	0,000	0,000	0,291
2.C Tiltak for passasjerer på buss	9,000			
2.C.1 Tiltak for passasjerer på buss	9,000	0,000	9,000	0,000
2.D Økt bruk av fergene i Fredrikstad	9,100			
2.D.1 Driftstilskudd	6,000	6,000	0,000	0,000
2.D.2 Investeringer, ferger og fergeleier	3,100	0,792	2,308	0,000
Sum tiltaksgruppe 1. Arealbruk	41,082	25,313	15,478	0,291

3.2.1 Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 2. Kollektiv

2.A – Driftstilskudd til buss

Økt frekvens og ruteproduksjon på rute 1 og rute 2.

2.B – Fremkommelighet, infrastrukturtiltak for buss

Holdeplasser ved Torpeberget og Vesten langs rv. 22 er utført med et merforbruk, holdeplass ved Kjølstad har behov for 1,6 millioner i 2020. De 0,521 som nå mangler grunnet merforbruket omdisponeres fra 2.B.5 (0,099) og fra 6 (0,422). Holdeplasser i Fredrikstad ved Lisleby snippen, Kråkerøy ungdomsskole og St. Croix er utsatt til 2020. Det er bestilt lehus til holdeplass på

Grålum i Sarpsborg, ikke mottatt og fakturert. Holdeplasser langs riks- og fylkesveier er gjennomført men faktureres først i 2020.

2.C – Tiltak for passasjerer på buss

Tiltakene er gjennomført men ikke fakturert. Redusert pris på månedskort, markedsføring av kollektivtilbudet, beredskapsavtale med VY, belysning på bussterminal i Sarpsborg, og investeringer i sanntidsinformasjonssystemet.

2.D – Økt bruk av fergene i Fredrikstad

Det gjenstår 2,308 millioner som i 2020 skal brukes til å etablere et reservefergeleie ved Cicignon.

3.3 Tiltaksgruppe 3. Sykkel

Tabell 9 - Økonomisk oversikt over tiltaksgruppe 3. Sykkel

3. Sykkel	Budsjett 2019	Forbruk 2019	Forventet forbruk i 2020	Omdisponeres for 2020
3.A Oppfølging av hovedsykkelplanen	22,622			
3.A.1 Sykkeltiltak i Sarpsborg	7,700	0,708	5,292	1,700
3.A.2 Sykkeltiltak i Fredrikstad	0,022	0,022	0,000	0,000
3.A.3 G/S-vei langs Lisleby Allé	14,900	0,414	14,486	0,000
3.A.4 Sykkeltiltak på fylkesveier	0,000	0,000	0,000	0,000
3.B Tilskudd til sykkelsenter ved Inspiria Science Center	1,000			
3.B.1 Tilskudd til sykkelsenter ved Inspiria Science Center	1,000	1,000	0,000	0,000
3.C Oppgradering av eksisterende sykkelnett	6,009			
3.C.1 Sarpsborg	3,340	3,152	0,511	-0,323
3.C.2 Fredrikstad	2,669	0,784	1,885	0,000
3.D Sykkelsatsing - øvrige tiltak i sykkelgruppa	2,400			
3.D.1 Sykkelsatsing	2,400	1,307	0,000	1,093
3.E Bysykkelordning	3,500			
3.E.1 Bysykkelordning	3,500	0,000	2,000	1,500
Sum tiltaksgruppe 3. Sykkel	35,531	7,387	24,174	3,970

3.3.1 Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 3. Sykkel

3.A – Oppfølging av hovedsykkelplanen

I Sarpsborg er det igangsatt regulering av hovedsykkelplanens rute 3 Hafslundsøy – Hasle og det er behov for arkeologiske utgravninger. Sykkelfeltene i Pellygata i Sarpsborg sentrum er planlagt malt røde i 2020. Planene om sykkelparkering i Pellygata og sidegater lar seg ikke gjennomføre i 2020. For Fredrikstad er midlene til oppfølging av hovedsykkelplanen flyttet til etableringen av innfartsparkering og brukes til tilrettelegging for syklistene med sykkelparkering og sykkelhoteller på innfartsparkeringene. Prosjektet med G/S-vei langs Lisleby Allé er lyst ut og det er forventet at kontrakt med entreprenør inngås tidlig i 2020.

3.B – Tilskudd til sykkelsenter ved Inspiria Science Center

Inspiria Science Center er en viktig samarbeidspartner for å spre sykleglede og kompetanse til

befolkningen i Nedre Glomma. I tillegg til sitt arbeide inn mot skoler i regionene drifter Inspiria et eget sykkelanlegg hvor det tilbys gratis utlån av elsykler.

3.C – Oppgradering av eksisterende sykkelnett

I Sarpsborg er det gjennomført flere mindre oppgraderingstiltak og etablert sykkelparkeringer i sentrum. I Fredrikstad er det gjennomført noen oppgraderings og sykkelparkeringstiltak i 2019 men noen av tiltakene er utsatt til 2020.

3.D – Sykkelsatsing – øvrige tiltak i sykkelgruppa

Sykelgruppa besluttet å støtte Interreg prosjektet Fossilfri 2030 for å kunne levere sykkel-service til elever på skoler i Nedre Glomma. Det har vært utprøvd en tilskuddsordning for bedrifter som ønsket å tilrettelegge for ansatte og besøkende med sykkel-parkering. Det har vært arrangert en sykkeluke i Nedre Glomma, hvor en hel uke var fylt med gratis sykkelaktiviteter for alle.

3.E – Bysykelordning

Det er inngått kontrakt med en leverandør av en bysykelordning og oppstart er satt til April 2020. Etableringen vil være rimeligere enn budsjettet.

3.4 Tiltaksgruppe 4, 5 og 6. Prosjektkostnader

Tabell 10 - Økonomisk oversikt over tiltaksgruppe 4, 5, og 6. Prosjektkostnader

Prosjektkostnader	Budsjett 2019	Forbruk 2019	Forventet forbruk i 2020	Omdisponeres for 2020
4 Kommunikasjonsarbeid, holdningskampanjer, mm.	4,300			
4.1 Kommunikasjonsarbeid	4,300	2,511	0,000	1,789
5 Prosjektledelse, lønn og personal, møteutgifter, kurs, og utstyr.	5,500			
5.1 Prosjektledelse	5,500	6,061	0,000	-0,561
6 Annet	2,000			
6.1 Testferge Ålekilen	1,000	1,031	0,000	-0,031
6.2 Prosjekt snarveier til bussholdeplasser	1,000	0,536	0,464	0,000
Sum tiltaksgruppe 4, 5 og 6	11,800	10,139	0,464	1,197

3.4.1 Kommentarer til regnskapet for tiltaksgruppe 4, 5, og 6. Prosjektkostnader

4 – Kommunikasjonsarbeid, holdningskampanjer, mm

Kommunikasjonsarbeidet i 2019 har hatt fokus på holdningsarbeid, informasjon og kommunikasjon ut til innbyggerne i forbindelse med etablering av bomring rundt Fredrikstad sentrum.

5 – Prosjektledelse, lønn og personal, møteutgifter, kurs, og utstyr

Det har vært en økning av årsverk i sekretariatet i 2019 fra 4,35 til 4,75 og i perioden januar til august har det vært innleid prosjektleder. Det kjøpes inn sekretær- og økonomiressurser fra vertskommunen. Utgifter til gjennomføringen av RVU.

6 – Annet

Etter forslag fra Fredrikstad kommune ble det testet ut en ny fergerute fra Ålekilen til sentrum. Det ble etablert et prosjekt for å etablere nye og sette i stand snarveier til bussholdeplasser.

4 EVALUERING

Bypakke Nedre Glomma gjennomførte et styreseminar 11. desember 2019 hvor styringsgruppa evaluerte arbeidet som er gjort og de oppnådde resultatene.

I styreseminaret var også fremtidige satsinger, prioriteringer og innretning på tiltakene et tema som ble diskuterte.

4.1 Transportutvikling

Her presenteres styringsgruppas evaluering av transportutviklingen for reisemidler i Nedre Glomma.

4.1.1 Personbiltrafikk

Styringsgruppa mener at en nedgang i trafikkmengden på fire prosent i 2019 sammenlignet med 2013 er et bra resultat. Den største nedgangen er registrert i punktene Fredrikstad bru øst og Simo, på Simo har det vært anleggsarbeider fremt til åpningen av strekningen rv. 110 Ørebekk – Simo den 15. november.

I november 2019 startet bomringen rundt Fredrikstad sentrum opp og i etterkant er det registrert en trafikkavisende effekt i de berørte registreringspunkter på mellom 10 og 15 prosent. Helårseffekten av bomringen vil i 2020 vil bidra til en videre god trafikkutvikling målt opp mot målet om nullvekst.

4.1.2 Buss

Styringsgruppa er svært fornøyd med passasjerutviklingen på buss i Nedre Glomma og de effektene som ruteomleggingen sommeren 2018 har gitt. I 2019 var det 37 prosent flere passasjerer på bussene enn i 2013.

Styringsgruppa er enige om at det er busstilbudet som vil måtte håndtere den største andelen av reiser som i fremtiden ikke skal utføres med privatbil.

4.1.3 Ferge

Styringsgruppa er svært fornøyd med passasjerutviklingen på fergene i Fredrikstad. I 2019 var det 78 prosent flere passasjerer på fergene enn i 2013.

Det arbeides med å forbedre tilbudet og styringsgruppa er positive til at ruta som er testet ut til Ålekilen nå blir permanent og vil få et normalisert driftsdøgn. Den nye ruta vil gi mange innbyggere et godt alternativ til å benytte privatbil inn til sentrum.

4.1.4 Sykkel

Styringsgruppa er ikke fornøyd med utviklingen for antallet syklende i Nedre Glomma. Det er ikke ønskelig å dramatisere variasjonene fra år til år og de moderate nedgangene som er registrert fra 2018 til 2019, men det er heller ingen tegn til at satsingen som er gjort har lyktes med å få flere til å sykle. At resultatene har uteblitt er et tydelig tegn på at Bypakke Nedre Glomma må endre virkemiddelbruken for å få flere innbyggere til å velge sykkel som alternativ til privatbilen.

4.2 Virkemiddelbruk

Bypakke Nedre Glomma skal bli bedre på å se reisen i sammenheng og tiltak skal bygge oppunder og forsterke hverandre for en enhetlig mobilitetsstrategi.

Evaluering av virkemiddelbruken for den enkelte tiltaksgruppe og ønsker for arbeidet fremover presenteres her.

4.2.1 Areal

Det kan ta lang tid før man registrerer effekten fra gjennomførte arealtiltak. Sarpsborg og Fredrikstad arbeider med revidering av sine arealplaner og det er stort fokus på kompakt arealutvikling som bidrar til å nå nullvekstmålet.

Det har i både Fredrikstad og Sarpsborg vært gjennomført tiltak knyttet til parkering. I Sarpsborg er boligsoneparkering innført og det er en plan for videre utrulling av tiltaket til flere soner. I Fredrikstad er det etablert innfartsparkering i tilknytting til kollektivknutepunkter i forbindelse med oppstart av bomringen.

Styringsgruppa ønsker å vurdere gjennomføringen av flere bilrestriktive tiltak hvor man samtidig oppnår tilgjengelighet for sykkel og gange og tilrettelegger for byliv i det videre arbeidet.

Det er samtidig viktig at partene fortsatt vurderer antallet tilgjengelige parkeringsplasser ved egne virksomheter.

I det videre arbeidet er det ønskelig å skille ut mobilitetsarbeid fra arealtiltak som det har vært sortert under til nå, da det fremover vil være en økt satsing på mobilitetsarbeid.

4.2.2 Kollektiv

Innbyggere i Nedre Glomma har et rimelig kollektivtilbud. I Fredrikstad har fergene vært gratis siden 2013 og bussene mellom 11. november 2019 og 9. februar 2020.

Gitt positivt svar på søknad om midler til reduserte kollektivpriser fra regjeringens bompengeforlik, vil prisene i Nedre Glomma på månedskort for buss bli kroner 300,- og enkeltbillett kroner 25,- fra og med 10. februar 2020.

Ungdom til og med 19 vil kunne reise gratis med buss på hverdager etter klokken 17 og hele dagen alle lørdager og helligdager.

Styringsgruppa mener at med det prisnivået det er på kollektivreiser i Nedre Glomma må den videre satsingen være på rutetilbud og frekvens for å få flere kollektivpassasjerer. Det er et forbedringspotensial for å koordinere ferge og busstilbud bedre.

4.2.3 Sykkel

Styringsgruppa er ikke fornøyde med at gjennomførte sykkeltiltak ikke gir en målbar effekt på antallet syklister som registreres. Inntil en videreføring av Bypakke Nedre Glomma er vedtatt og en byvekstavgift er fremforhandlet er det ønskelig at det rettes mer fokus på den infrastrukturen som allerede er der og dens tilstand.

Videre innsats på sykkeltiltak skal gjøres mer målrettet og prosjekter med en forventet høyere måloppnåelse skal prioriteres. Det innebærer at sentrumsnære prosjekter, prosjekter i nærhet til store arbeidsplasser, og manglende lenker i sykkelnettverket prioriteres.

Det prioriteres å finne gode løsninger for å dokumentere effekten av sykkeltiltak i sentrum. Dagens registreringspunkter måler sykkeltrafikken inn mot sentrum, men ikke sykkeltrafikken i sentrum.