



FREDRIKSTAD  
NÆRINGSFORENING

Bypakke Nedre Glomma  
pr e-mail

Deres referanse:

Vår referanse:

Fredrikstad, 5. november 2021

## Tilbakemelding på forslag til bypakke - Fase 2.

Vi viser til tilsendte dokumentasjon og gjennomgang av forslag til nedskalert portefølje, kalt fase 2.

Nedre Glomma sliter med et tilårskomment og underfinansiert transportsystem. Dette gjenspeiler seg både i mangel på investeringer, i vedlikehold og til drift av kollektivløsninger. Samtidig erkjenner vi at forventninger stiger med tilstanden uansett kvalitet.

Bypakke Nedre Glomma har et geografisk avgrenset område som ligger til grunn for valg av tiltak i porteføljen. Dette bidrar til at tilgjengeligheten mot byene får større oppmerksomhet. Det oppfatter vi er en riktig prioritering fordi:

- Det gir best måloppnåelse med å redusere veksten i transportbehovet og svarer på klimautfordringene best
- Det er her trafikken er størst og treffer flest
- Det er her vi har størst mulighet for å endre folks vaner og øke bruken av kollektiv, sykkel og gange.
- Det er mest fremtidsrettet fordi det svarer best på de demografiske endringene hvor befolkningen trekker mot byer og regionale sentre.
- Staten har prioritert stamveinettet, mens det regionale veinettet ikke har fått samme oppgradering, selv om mye av veksten skjer på disse veiene i byområdene.

For Fredrikstad, som ikke ligger inntil E6 slik Sarpsborg gjør, avstedkommer denne strategien at vi har hatt for lite søkelys på adkomsten til stamveinettet. Å kjøre om Sarpsborg er en feilslått tenkning fordi det gir mer transportarbeid og det tar lenger tid enn alternativene.

### Om grepene i bypakken

Vi oppfatter at forslaget tar tak i de mest prekære utfordringene og flaskehalsene som gjør transportsystemet sårbart og lite effektivt.

Det er skuffende at staten ikke bidrar med frisk kapital på riksveiene som RV 22 mot Dondern, eller med oppgraderingskostnader Sarpsborg bru fordi den var nedslitt da fylkeskommunen fikk overført veistrekningen fra staten.

Når situasjonen er som den er, er det riktig å prioritere denne strekningen. Ca. 70 % av Sarpsborg befolkning bor på østsiden av Glomma og mange bruker i dag Sannesundbrua for å komme rundt.

FREDRIKSTAD NÆRINGSFORENING

Postboks 1405, 1602 Fredrikstad / Org.nummer: 985 432 805 / [post@fredrikstad-nf.no](mailto:post@fredrikstad-nf.no) / [www.fredrikstad-nf.no](http://www.fredrikstad-nf.no)



Området rundt Rolvsøysund er kanskje en av de verste flaskehalsene i regionen ved siden av Dondern og Fredrikstad sentrum hvor trafikkb belastningen er aller størst.

Ny bru over Glomma ved Torp/Valle er avgjørende å få opp så tidlig som mulig. Denne vil korte ned tiden for tungtransport til og fra industriområdene på Øra og Tofteberg/Leca. Den vil avlaste trafikken gjennom Fredrikstad sentrum og den vil redusere sårbarheten i transportsystemet i hele Fredrikstad, men også for trafikken over Sannesund bru.

RV 22 fra Rakkestadkrysset og helt opp til Hevingen har for mange hindringer som reduserer transportkapasiteten. Målinger vi har gjennomført viser at hastigheten for tungtransport og buss ligger på 20-45 km/t. Årsaken til dette er:

- Fartsdumper
- Rundkjøringer
- Fotgjengeroverganger i plan
- Mopeder
- Boliger og enkeltbedrifter som er koblet rett på veien

Det er viktig at (sikkerhets-)tiltak settes inn på en slik måte at 60 km/t kan være normalen. Det er derfor riktig at det settes av ca. 1 mrd til «sekkeposttiltak», slik at myke trafikanter og tungtransport/kollektivtransport kan holdes mer adskilt.

Statens byvekstmidler er øremerket til tiltak som skal bistå til at flere velger bort bilen som framkomstmiddel. Det blir alltid en avveining om man skal bruke disse midlene til å bygge varige verdier som sykkelfelt, eller om alt skal gå med til støtte for kollektiv.

Vi opplever at man har funnet en god balanse mellom disse to behovene fordi kollektiv har et større potensiale for å transportere flere enn å øke om antall syklende like mye. Syklende har sitt fortrinn på kortere avstander og derfor er det viktig å prioritere sykkel nærme sentrum enn mer perifert.

Kollektiv transporterer over litt lengre avstander og bidrar til at arbeidsmarkedet får et større geografisk område.

### **Behov for framdrift**

Nasjonal Transportplan (NTP) og Hurdalserklæringen lover begge at de 5 mellomstore byene skal få byvekstavtaler. I NTP ble det skissert 10 mrd til disse 5 byene. Vi støtter daglig leder i Bypakke Nedre Glomma i at det er fordelaktig å være tidlig ute, og i hvert fall ikke sist.

Det er viktig at vi ikke tar omkamper eller setter betingelser vi ikke kjenner reaksjonene for. Samferdselsutfordringene rundt i Norge er store og det er mange andre som også må godta strenge betingelser.

Vi ber derfor om at bystyrene i Fredrikstad og Sarpsborg vedtar det framlagte forslaget.

Med hilsen  
Fredrikstad Næringsforening

Kjell Arne Græsdal  
daglig leder  
sign

