

**Søknad om midler fra belønningsordningen for bedre
kollektivtransport og mindre bilbruk -
Perioden 2020 – 2023**



INNHALDSFORTEGNELSE

Innholdsfortegnelse.....	2
1 Sammendrag.....	3
2 Grunnlagsdokumenter for ny søknad om belønningstilskudd	4
3 Oppnådde resultater i Bypakke Nedre Glomma	5
3.1 Utvikling i antall personbiler (ÅDT).....	6
3.2 Utviklingen i antall kollektivreiser	7
3.2.1 <i>Utviklingen i antall reiser med buss</i>	7
3.2.2 <i>Utviklingen i antall reiser med ferge</i>	8
3.3 Utvikling i antall sykkelreiser	9
3.4 Andre tiltak for å nå nullvekstmålet	10
4 Planlagt bruk av belønningstilskudd 2020 - 2023.....	11
4.1 Mål og indikatorer	11
4.2 Byvekstavtale	11
4.3 Økonomisk handlingsplan for 2020 – 2023	12
4.4 Bruken av midlene innenfor de ulike tiltaksgruppene.....	13
4.4.1 <i>Areal og Parkering</i>	13
4.4.2 <i>Mobilitetstiltak</i>	13
4.4.3 <i>Kollektivtransport</i>	13
4.4.4 <i>Sykkeltiltak</i>	14
4.4.5 <i>Prosjektkostnader</i>	15

1 SAMMENDRAG

Partene i Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma, søker med dette om belønningsmidler for perioden 2020 - 2023.

Det søkes om totalt 320 millioner kroner for 4-års perioden med følgende fordeling:

År	2020	2021	2022	2023
Areal og Parkering	2.5	3.0	3.0	2.0
Mobilitetstiltak	7.5	8.0	8.0	8.0
Kollektivtransport	22.0	46.0	50.0	60.0
Sykkeltiltak	15.0	16.0	18.0	19.0
Prosjektkostnader	8.0	8.0	8.0	8.0
Sum	55.0	81.0	87.0	97.0

I periodene Nedre Glommaregionen har hatt avtale om belønningsmidler med Samferdselsdepartementet, er det gjennomført en rekke tiltak for å nå målet om nullvekst i biltrafikken. Utviklingen går i riktig retning og de årlige rapportene viser en nedgang i antall turer med personbil samt en vekst i antall kollektivreiser.

Det har altså vært en positiv utvikling i retning av å nå nullvekstmålet. Sammenlignet med 2013 viser tallene for personbiltrafikk (ÅDT) en nedgang på ca. 4 prosent. Samtidig har det vært en betydelig vekst i kollektivtilbudet. En stor andel av belønningsmidlene fra inneværende periode er benyttet til drift av kollektivtilbudet. Det er viktig for oss at denne satsingen kan videreføres også i årene som kommer gjennom belønningsmidler.

Det legges opp til en videreføring av en areal- og parkeringspolitikk som bygger opp under målsettingen om nullvekstmålet. For arealpolitikken innebærer dette bla. transformasjon og høy arealutnyttelse i sentrum og rundt knutepunkt for kollektivtrafikken.

2 GRUNNLAGSDOKUMENTER FOR NY SØKNAD OM BELØNNINGSTILSKUDD

Følgende dokumenter ligger til grunn for søknaden, og vil bli brukt som grunnlag til å fordele de belønningsmidler som blir tildelt Nedre Glomma:

- Nasjonal Transportplan 2018 – 2029
- Bompengepakke for Nedre Glomma, fase 1 (St.prp 50 S (2014-2015))
- Belønningsavtale 2014-2017, og innsendt sluttrapport
- Belønningsavtale 2018-2019 (sluttrapport under utarbeidelse)
- Byutredning for Nedre Glomma (2017)
- Økonomiplan 2020-2023 for belønningsmidler i Nedre Glomma
- Partene i samarbeidet har etter bestilling fra Samferdselsdepartementet gjort politisk vedtak for å følge opp neste fase i Bypakke Nedre Glomma. KS2 for denne fasen ble oversendt Samferdselsdepartementet i mai 2019. Disse føringene vil også ligge til grunn for det videre arbeidet.

Erfaringer om hvilke tiltak som virker best for å nå nullvekstmålet, vil også benyttes i det videre arbeidet.

3 OPPNÅDDE RESULTATER I BYPAKKE NEDRE GLOMMA

I tillegg til belønningsmidler tildelt Bypakke Nedre Glomma for perioden 2014 til 2019, har de lokale partene benyttet egne midler og ressurser for å bygge opp om målsettingene om nullvekst.

Dette gjelder innen de fleste tiltaksområdene, men innsatsen har vært størst på tiltak knyttet til kollektivtilbud, gange og sykkel. Et konkret tiltak er satsing på byfergene i Fredrikstad, et tilbud som også skal utvides i de kommende årene. Det har også blitt utviklet et nytt busstilbud med økt frekvens på en rekke hovedruter.

Nedenfor vises oppnådde resultater og utvikling for de ulike transportformene for 2013 - 2019.

3.1 Utvikling i antall personbiler (ÅDT)

Reduksjon i biltrafikken målt i ÅDT på 4 prosent

I avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Bypakke Nedre Glomma om belønningsmidler 2014-2017, er det nedfelt at personbiltrafikken skal måles som årsdøgntrafikk (ÅDT) i 14 trafikkregistreringspunkter i Nedre Glomma, og med 2013 som referanseår.

Tall fra tellepunktene, ÅDT for personbiler (< 5,6 m), for perioden 2013 til 2019, viser en nedgang på ca. 4 prosent. Tabellen nedenfor viser utviklingen i trafikk i de ulike tellepunktene og samlet for perioden 2013 til 2019.

Utviklingen i ÅDT for kjøretøy <5,6 meter

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 ferdigstilling av prosjektet rv.110 Ørebekk – Simo

3.2 Utviklingen i antall kollektivreiser

Antall kollektivreiser har økt kraftig med utgangspunkt i 2013.

- Busspassasjerer har økt med 37 prosent
- Fergepassasjerer har økt med 78 prosent

3.2.1 Utviklingen i antall reiser med buss

Passasjerutvikling på buss i Nedre Glomma

	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 %

Tallen viser ordinære reiser, foruten skoletransport.

Det ble i 2017 gjennomført et arbeid med å gjennomgå hele busstilbudet i regionen. Arbeidet resulterte i et nytt kollektivtilbud basert på prinsippene **Enklere-Raskere-Oftere**. Tilbudet ble betydelig forenklet med blant annet overgang til flere pendelruter, prioriteringer i hvilken frekvens for den enkelte rute, samt at det ble ryddet i struktur på holdeplasser.

I tillegg til endringer i rutetilbudet ble det satset på bedre informasjon gjennom visning i sanntid på terminaler og holdeplasser. Endringene i tilbudet ble effektivert i juni 2018. Som forventet gikk passasjertallene ned umiddelbart etter ruteendringer. Etter hvert har utviklingen snudd og det har vært en stor passasjervekst i 2019.

3.2.2 Utviklingen i antall reiser med ferge

Passasjerutvikling på fergene i Fredrikstad

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	1235 906	1336 346	1387 595	1470 076
% Endring		15,89 %	17,48 %	49,79 %	61,96 %	68,17 %	78,17 %

* Ruten til Ålekilen startet opp 28.10.2019

Fredrikstad har i mange år hatt et tilbud med byferge i sentrum og sentrumsnære områder. I 2012 fraktet byfergene 358.000 passasjerer. I 2013 vedtok bystyret i Fredrikstad at fergetilbudet skulle bli gratis og finansieres med inntekter fra sentrumparkering. Tilbudet har i hele perioden blitt forbedret og utviklet og i 2020 er det forventet at antall passasjerer vil passere 1,5 millioner.

Tilbudet med byferger bygger også i betydelig grad opp under sykkelsatsingen i Fredrikstad. De fleste fergerutene er en naturlig del av viktige sykkelruter i og rundt sentrum. Fredrikstad kommune har gjennom budsjettbehandling for 2020 satt av ytterlige midler til videreutvikling av tilbud og investering i nye elektriske ferger. En av fergene som benyttes i dag er elektrisk drevet.

3.3 Utvikling i antall sykkelreiser

Antall syklistar som er registrert i tellesløyfer og tellesøyler har ikke økt.

Det er vedtatt en felles plan i de to byene for utvikling av hovedsykkelveier. Målet for den fremtidige sykkelsatsingen er å oppnå en sykkelandel på 12 prosent. Dagens sykkelandel ligger på ca. 5 prosent.

Det er benyttet betydelige midler på å utvikle sykkeltilbudet i de senere årene, uten at ønskede resultater er oppnådd. Styringsgruppen for samarbeidet har vedtatt at det i den videre sykkelsatsingen i større grad skal satses på mindre investeringstiltak og økt innsats på vedlikehold og drift av det eksisterende tilbudet.

Utviklingen i ÅTD for sykkeltellesløyfer

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

Utviklingen i ÅTD for 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

3.4 Andre tiltak for å nå nullvekstmålet

- Den 15. november 2019 ble bomring rundt Fredrikstad sentrum åpnet. Dette er en del av første fase av Bypakke Nedre Glomma vedtatt i St.prop 50S(2014-15). Strekningen Simo – Ørebekk (Rv.110) var det bompengeutløsende prosjektet i fase 1. På veistrekningen er det lagt opp til prioritering av fremkommelighet for buss og tilrettelegging for gående og syklende. Styringsgruppen har vedtatt at det i 2020 skal gjøres et forsøk med tungbilfelt på strekningen.
- Det ble gjennomført flere andre tiltak for å få flere til å endre reisevaner fra bil i forbindelse med innføringen av bomring. Bystyret i Fredrikstad kommune bevilget kr. 10 millioner til gratis buss i Fredrikstad i tre måneder fra 15. november 2019 til 10. februar 2020. Det ble i denne perioden satt inn ekstra materiell i kollektivtrafikken for å håndtere økt etterspørsel. Det ble også anlagt fem gratis innfartsparkeringer med sykkelparkering og ladestasjoner for el-bil like utenfor bomringen. Nedgangen i biltrafikken er på omtrent 15%.
- Styringsgruppen for Bypakka har vedtatt at en politisk og administrativ gruppe skal gjennomgå alle større prosjekter (over 200 millioner) for å vurdere mulighetene til å gjennomføre prosjektene enklere og rimeligere. Generelt har styringsgruppen også vedtatt nøkternhet i alle prosjekter for å redusere kostnader.
- Det ble i 2019 gjennomført et pilotprosjekt med mobilitetsordningen HjemJobbHjem. Tre bedrifter med ca. 1500 ansatte deltok i ordningen. Bypakkas styringsgruppe har vedtatt å jobbe videre med dette konseptet og åpne for at alle bedrifter i Nedre Glomma regionen kan søke om å delta i ordningen (mer informasjon om prosjektet under punktet Mobilitetsiltak).
- Arbeidet med revidering av arealplanene i Sarpsborg og Fredrikstad er igangsatt, og det er stort fokus på kompakt arealutvikling som bidrar til å nå nullvekstmålet.
- I tillegg er det gjennomført en rekke tiltak knyttet til parkering. Eksempler er innføring av boligsoneparkering, det er anlagt langtidsparkering utenfor bysentra (utenfor avgiftssonen i sentrum) og parkeringsareal er omregulert til andre formål. Dette har ført til færre parkeringsplasser.
- Partene har innført parkeringsavgift/reduserte parkeringsareal for ansatt ved utvalgte arbeidssteder.

4 PLANLAGT BRUK AV BELØNNINGSTILSKUDD 2020 - 2023

4.1 Mål og indikatorer

Det er målene i regionens samarbeidsavtale om å utvikle Nedre Glomma som en attraktiv og konkurransedyktig region, som ligger til grunn for det videre arbeidet. Det samme gjelder dagens nullvekstmål, eller et videreutviklet mål, slik det er signalisert gjennom bompengeforliket.

Det er i dag et godt statistikkgrunnlag for måling av biltrafikk og passasjerer i kollektivtilbudet. Arbeidet med å forbedre statistikkgrunnlaget med hovedvekt på sykkel og gange blir videreført.

I samarbeid med Næringsforeningen i Fredrikstad ser Bypakka på muligheten for å utnytte eksisterende statistikk om sentrumsutviklingen i Fredrikstad sett i sammenheng med de tiltakene vi har gjennomført.

4.2 Byvekstavtale

Gjennom målrettet satsing og midler fra belønningsordningen har det vært en positiv utvikling i reisemiddelfordelingen i Nedre Glommaregionen. Utviklingen er et resultat av satsning på kollektiv, sykkel og gange i kombinasjon og bilrestriktive tiltak. Skal stadig flere velge bort bilen, må satsingen på alternativer også være fokus fremover. Det er ikke tilstrekkelig å videreføre tilbudet på dagens nivå.

Med bakgrunn i de signalene som er gitt gjennom Nasjonal Transportplan ser Nedre Glomma frem til å komme i gang med forhandlinger om en byvekstavtale. Inntil en slik avtale er på plass vil avtale om belønningsmidler, minst på nivå med nivåene i denne søknaden, sikre en videre satsning og finansiering av de tiltakene som bidrar til å nå nullvekstmålet.

4.3 Økonomisk handlingsplan for 2020 – 2023

Styringsgruppen for samarbeidet i Nedre Glomma har lagt til grunn følgende rammer for neste økonomiplan 2020 - 2023. Midlene er prioritert med bakgrunn i erfaringer om hvilke tiltak som virker best, oppnådde resultater, vedtatte planer og politiske føringer. Tall i millioner kroner.

År	2020	2021	2022	2023	Sum
Belønningsmidler	55,0	81,0	87,0	97,0	320,0

Fordelingen mellom de ulike tiltaksområdene er vist i tabellen nedenfor. Tall i millioner kroner.

År	2020	2021	2022	2023
Areal og Parkering	2,5	3,0	3,0	2,0
Mobilitetstiltak	7,5	8,0	8,0	8,0
Kollektivtransport	22,0	46,0	50,0	60,0
Sykkeltiltak	15,0	16,0	18,0	19,0
Prosjektkostnader	8,0	8,0	8,0	8,0
Sum	55,0	81,0	87,0	97,0

4.4 Bruken av midlene innenfor de ulike tiltaksgruppene

4.4.1 Areal og Parkering

Arbeidet med tiltak innenfor areal- og parkeringspolitikk vil videreføres gjennom en streng arealpolitikk med fortetting og bygging rundt viktige kollektivakser. Det er utarbeidet en felles parkeringspolitikk. Arbeidet med å redusere gateparkering i sentrum av byområdene vil fortsette, og i dette arbeidet vil det bli fokus på å utnytte de frigjorte arealene til å bedre tilbudet for gående og syklende.

I samarbeidet med bedrifter i mobilitetsordningen HjemJobbHjem vil også omfanget av gratis parkering for ansatte drøftes.

4.4.2 Mobilitetstiltak

Mobilitetsordningen for arbeidsreiser HjemJobbHjem (HJH) er et samarbeid med bedrifter der ansatte tilbys alternativ og insentiv for å velge bort personbilen. Arbeidsreiser er et viktig innsatsområde for å nå målsettingene om nullvekst i biltrafikken. Ordningen finnes også andre steder i Norge og har gitt gode resultater blant annet i Rogaland.

Bypakke Nedre Glomma gjennomførte et pilotprosjekt i 2019. Piloten ga gode resultater og flere bedrifter utover pilotbedriftene har ønsket å delta. Styringsgruppen besluttet derfor at HjemJobbHjem innføres som en ordinær ordning fra 2020. Det er inngått avtale med Kolumbus AS om rettigheten til å benytte konseptet, og det er inngått avtale med en aktør som skal drifte ordningen i Nedre Glommaregionen.

Gode erfaringer fra pilotprosjektet, nytt og forbedret kollektivtilbud og en generell positiv utvikling i etterspørselen etter kollektivreiser, gjør at tidspunktet er riktig for å innføre en mobilitetsordning som HjemJobbHjem i Nedre Glomma nå.

4.4.3 Kollektivtransport

Nytt busstilbud og et betydelig forbedret fergetilbud i Nedre Glomma-regionen har bidratt til en betydelig passasjervekst. Det skal i første halvår 2020 gjennomføres en grundig evaluering av det nye tilbudet med gratisbuss. For fergetrafikken skal det startes et arbeid med å vurdere mulighetene for en ytterligere utvikling av tilbudet og i den forbindelse se på mulige løsninger for et bedre tilrettelagt tilbud i henhold til buss og sykkel og gange (sømløse reiser).

Selv om den siste reisevaneundersøkelsen for Nedre Glommaregionen viser en positiv utvikling i reisemiddelfordelingen, er det fortsatt stort potensiale for å øke bruken av buss og ferge.

En videre satsing både på drift og investering er derfor nødvendig. På driftssiden er det behov for å vurdere nye tilbud, men også for å øke frekvensen på eksisterende tilbud. Det er også behov for å videreføre satsingen på sanntidsinformasjon og forenklede løsninger for informasjon om tilbudet, samt enklere og samordnet billettering.

Den totale reisetiden for en reise er en konkurransefaktor mellom bil og kollektivtrafikk. Det blir derfor sentralt å fortsette arbeidet med å redusere kollektivtrafikantenes reisetid. I påvente av at nye store veiprojekter som bedre ivaretar kollektivtrafikkens fremkommelighet blir ferdigstilt, er det behov for mindre fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken på den eksisterende infrastrukturen.

Det ble i 2019 igangsatt et prosjekt hvor man så på mulige forenklede løsninger for snarveier (gangveier) mellom boligområder og holdeplasser for buss. Dette ga gode resultater og bør følges opp videre.

Det har vært en forutsetning for utviklingen av kollektivtilbudet at jernbanen skal ha en rolle i persontransporten mellom byene. At tidspunktet for en slik utbygging stadig skyves ut i tid, gjør at behovet for en større satsing på andre kollektive transportmidler i regionen (buss/ferge) øker.

4.4.4 Sykkeltiltak

Det er utarbeidet og vedtatt en hovedsykkelplan som angir satsingene på bygging av infrastruktur for sykkel i Nedre Glommaregionen.

De største satsingene på sykkel og gange kommer derfor først i forbindelse med utbyggingen av de store veiprojektene som i all hovedsak kommer i neste fase av en bypakke i Nedre Glomma.

Selv med en betydelig satsing på ulike sykkeltiltak har ikke utviklingen i antall sykkelreiser vært som forventet. Det er nå tatt en gjennomgang av de satsingene som er gjort. Med bakgrunn i dette vil videre satsing på sykkel i hovedsak skje gjennom mindre tiltak i by og bynære områder, oppgradering, skilting og økt innsats på drift og vedlikehold av eksisterende sykkelinfrastruktur.

Som nevnt under satsingene på kollektivtilbudet og spesielt fergetilbudet gjennomføres det mange reiser som er en kombinasjon av bruk av både sykkel og ferge. Det vil derfor prioriteres sykkeltiltak som bygger opp under fergetilbudet. Dette kan være bedre skilting og merking, oppgradering av eksisterende infrastruktur, ny infrastruktur ved å omprioritere bruken av gateareal mv.

Tiltakene vil i størst mulig grad ha fokus på bruker gruppene arbeidsreiser og barn- og unge knyttet til skolereiser og fritidstilbud.

I tillegg skal satsingen på holdningsskapende tiltak videreføres og knyttes opp mot satsingen innenfor mobilitetsordningen HjemJobb Hjem.

4.4.5 Prosjektkostnader

Prosjektkostnader dekker drift av sekretariatet, lisenser, reisevaneundersøkelser og holdningskampanjer og markedsføring av ulike tiltak knyttet til kollektivtrafikk og sykkel og gange. Det legges videre opp til økt satsning på statistikk og data og styrke gjennomføringskraften i Bypakka.