

Handlingsprogram Bypakke Nedre Glomma 2024 - 2027

Styringsgruppen Bypakke Nedre Glomma
Godkjent - 22. september 2023

INNHALDSFORTEGNELSE

Innholdsfortegnelse.....	2
1 innledning.....	3
2 Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling.....	5
3 Styring og oppfølging av bypakke fase 2	6
3.1 Årshjul i porteføljestyling av bypakken fase 2	6
3.2 Målstyring	6
3.3 Rapportering	7
3.4 Prioriteringskriterier	7
4 Avslutning av bypakke Nedre Glomma fase 1	8
5 Belønningsavtale med staten	10
6 Bypakke Nedre Glomma fase 2.....	12
6.1 Handlingsprogram 2024 - 2027	14
6.2 Store prosjekter	16
6.2.1 Riksvei 22 Hafslund – Dondern.....	17
6.2.2 Fylkesvei 109 Råbekken – Torsbekkdalen	18
6.2.3 Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru	20
6.2.4 Ny bru i Fredrikstad	21
6.3 Mindre tiltak for gående og syklende	22
7 Vedlegg prosjektark	24

1 INNLEDNING

Dette handlingsprogrammet omhandler aktiviteten i Bypakke Nedre Glomma; Bypakke Nedre Glomma fase 2 og belønningsavtale.

Bypakke Nedre Glomma fase 2 avløser fase 1 for å gjøre transportsystemet i Nedre Glomma mer effektivt, robust og bærekraftig. Prop. 41 S (2022-2023) – «Utbygging og finansiering av Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken» ble vedtatt av Stortinget 13. april 2023. Bypakke Nedre Glomma har en økonomisk ramme på 10 771 millioner 2023-kroner. Bypakken er delvis bompengefinansiert i tråd med vedtak fra lokale myndigheter.

Prioriteringen av utbyggingsprosjekter i bypakke fase 2 følger de forutsetningene som lå til grunn ved lokalpolitisk behandling i 2021/2022 og som er vedtatt i stortingsproposisjonen. Prosjektene som inngår i fase 2 er innrettet for bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken og næringstransport, sammen med prioriteringer for å bedre forholdene for gående og syklende. Prosjektene er valgt for å bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»*

I tillegg til bypakken fase 2 omhandler handlingsprogrammet en plan for prioritering av belønningssmidler. Gjeldende belønningsavtale utløper i 2023. Bypakke Nedre Glomma har søkt om en ny avtale for perioden 2024-2027, der det er lagt vekt på å styrke kollektivtilbudet, øke innsatsen på holdningsskapende arbeid og prioritere drift og vedlikehold av sykkelinfrastruktur og infrastruktur for ferje og buss.

Oppfølging av bypakken er en del av «Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma». Organiseringen i Bypakke Nedre Glomma oppfyller den anbefalte forutsetningen fra Stortingsprop. 41 S (2022-2023) om at *«Det bør etableres en organisasjon for porteføljestyling som forankrer samarbeid og finansiering og en klar prioriteringsstrategi for styring av porteføljen.»* Styringsgruppen i bypakken er også styringsgruppe for bypakkens fase 2. Porteføljestylingen gjennomføres i tråd med eget system som er vedtatt av partene i samarbeidet.

Før vedtak i Stortinget har Samferdselsdepartementet gjennomført en kvalitetssikringsprosess (KS2) av finansieringsforutsetningene i bypakke fase 2. Trafikkgrunnlag og finansieringsevnen for pakken samt tiltakene i porteføljen mot konseptvalg og mål ble vurdert.

Bompengeopplegget vurderes som robust, men det vises til at seneste års kostnadsvekst innen veganlegg bidrar til å utfordre robustheten. Fylkeskommunen vil gjennomføre egen kvalitetssikringsprosess av de store prosjektene før disse lyses ut.

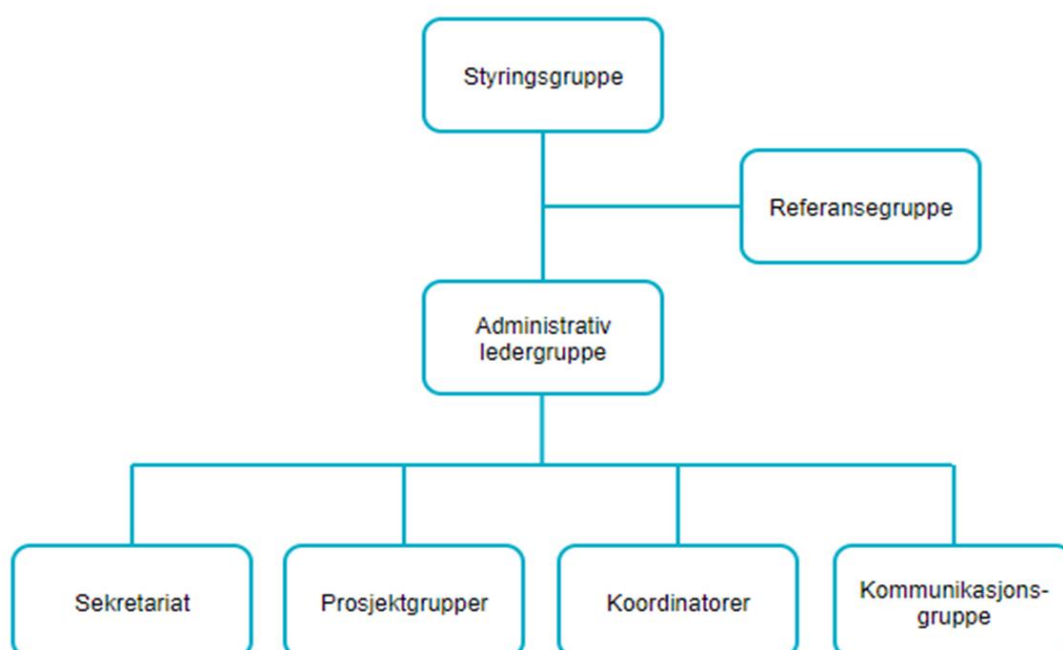
Prosjektene i bypakke fase 2 er finansiert med innkreving av bompenger, kommunale og fylkeskommunale midler. Det er forutsatt at kommunene og fylkeskommunen tilbakefører mva.-kompensasjonen de mottar for tiltakene i pakken som en del av finansieringsmodellen. Planlagt oppstart av innkreving av bompenger er januar 2024.

2 SAMARBEIDSAVTALEN OM AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING

Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma er inngått mellom Viken fylkeskommune, Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Avtalens hensikt er å forplikte partene til å samarbeide om å løse de felles utfordringene og formalisere arbeidet. Avtalen ble første gang inngått i 2011 som en oppfølging av anbefaling fra konseptvalgutredningen (KVU) av transportsystemet i Nedre Glomma-regionen.

Partene i samarbeidet vedtok i 2021 en ny revidert samarbeidsavtale for perioden 2021 – 2026. Det ble utarbeidet en egen visjon, «*Sammen skaper vi Norges beste byer*» og de overordnede målene for samarbeidet bygger på *nullvekstmålet* og *nullvisjonen*.

Bypakke Nedre Glomma har siden 2011 hatt en organisering som er innrettet i tråd med sentrale føringer om porteføljestyling av bypakker. Bypakke Nedre Glomma er etablert som en organisasjon for samarbeidet, og brukes om alt arbeid partene gjennomfører innenfor samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma.



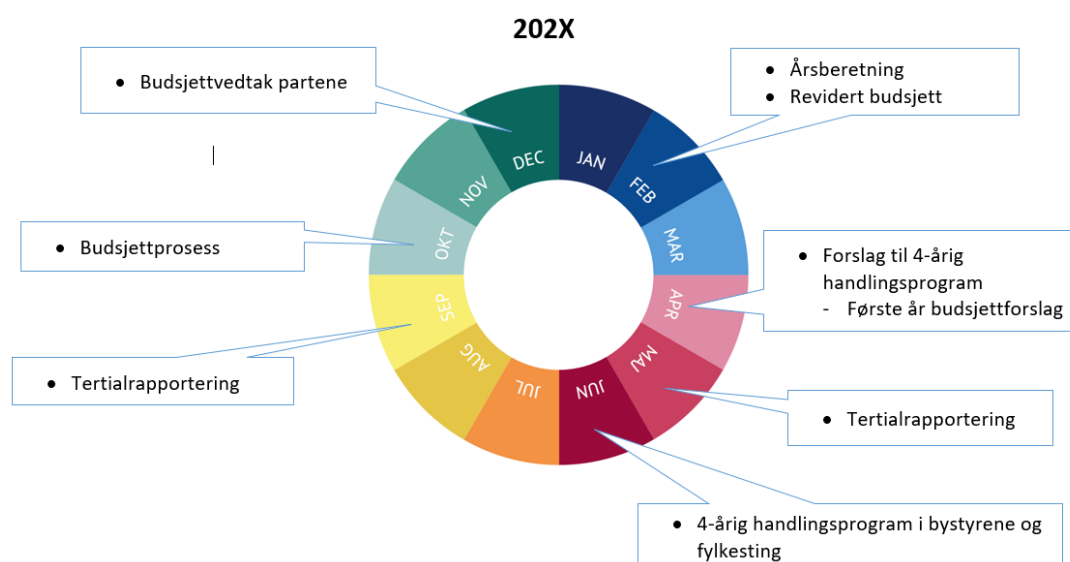
Figur 2-1: Organisasjonskart av Bypakke Nedre Glomma

Det er en politisk styringsgruppe som leder bypakkesamarbeidet. Den politiske styringsgruppen er også porteføljestyre for oppfølging av prosjektene som inngår i bypakken fase 2. Styring av porteføljen skal være i tråd med dokumentet «Porteføljestyling Bypakke Nedre Glomma» som er lokalpolitisk vedtatt.

3 STYRING OG OPPFØLGING AV BYPAKKE FASE 2

Bystyrene og fylkestinget har vedtatt en modell for oppfølging av bypakken i et eget dokument - «Porteføljestyling Bypakke Nedre Glomma». Dokumentet legger opp til at styringen skjer gjennom 4-årige handlingsprogram som rulleres årlig, budsjettprosesser, rapportering og oppfølging på målstruktur og økonomi. Det er utarbeidet et sett med kriterier som legges til grunn ved prioriteringer mellom prosjekter og porteføljen som helhet. Styringsgruppen innstiller på forslag til handlingsprogram og budsjett, som vedtas av bystyrene og fylkestinget.

3.1 Årshjul i porteføljestyling av bypakken fase 2



Figur 3-1: Årshjul i porteføljestyling av bypakken fase 2

3.2 Målstyring

Partene skal kunne iverksette justeringer gjennom rapportering på måloppnåelse, økonomi i enkeltprosjekter og porteføljen som helhet.

Bakgrunnen for styringen er bypakkens overordnede målsettinger:

Nullvekstmålet

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Nullvisjonen

«Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikk, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.»

For å jobbe for disse overordnede målsettingene er det definert en strategi for at;

- Kollektivandelen skal øke.
- Sykkelandelen skal øke.
- Utslippene fra veitrafikken skal reduseres
- Det skal utvikles gode knutepunkter.
- Kollektiv- og næringstransporter skal få bedre framkommelighet.

3.3 Rapportering

Prosjekteier rapporterer på økonomi og fremdrift i egne prosjekter i tråd med årshjulet. Hvert tertial skal det rapporteres på prognose for prosjektet i budsjettåret og for prosjektet samlet. Eventuelle endringer i kostnader, eller fremdrift, skal presenteres til styringsgruppen så snart som mulig når dette blir kjent. For alle avvik skal det følge med forslag til tiltak.

3.4 Prioriteringskriterier

Ved endringer i enkeltprosjekter, eller i porteføljen som helhet, skal de vedtatte kriteriene for porteføljestyling legges til grunn.

- Måloppnåelse
- Økonomi
- Fremdrift
- Kapasitet
- Geografi

Kriteriene er nærmere beskrevet i dokumentet «Porteføljestyling Bypakke Nedre Glomma».

4 AVSLUTNING AV BYPAKKE NEDRE GLOMMA FASE 1

Fase 1 av bypakken ble vedtatt i Prop. 50 S (2014-2015) med en økonomisk ramme på 1,2 mrd. kr (2014-kr.). Bypakken fase 1 er finansiert med statlige midler, fylkeskommunale midler og bompenger. Andelen bompenger var 46 pst. eller 555 millioner (2014-kr.)

Eksempler på prosjekter som er bygget i fase 1 er:



Figur 4-1: Rv. 110 Ørebekk - Simo

- 1 400 meter ny vei med kollektivfelt
- Rundkjøring som lokk i kryss med fv. 117
- Egen sykkelbane i kulvert under rundkjøring
- 2-sidig løsning for gående og syklende
- 2 200 meter sykkelvei med fortau
- Gangkulverter for kryssing av rv. 110
- 6 busstopp universelt utformet
- Ny belysning



Figur 4-2: Rv. 22 ny Årum bru med kollektivfelt

- Ny 2-felts bru, 77 meter
- Nye rundkjøringer med kobling til/fra E6
- 1 050 meter gang- og sykkelvei i tillegg til oppgradering av eksisterende
- Nye underganger for sikker kryssing
- 200 meter kollektivfelt med tilhørende prioritering gjennom rundkjøring
- 4 busstopp universelt utformet
- Ny belysning



Figur 4-3: Fv. 118 Sandbakken – Skjeberg og fv. 599 Sandbakken - Tvetter

- Fellesprosjekt bypakken og fylkeskommunen
- 4 500 meter gang- og sykkelvei
- 840 meter sykkelvei med fortau
- 12 busstopp universelt utformet, inklusive en stor bussholdeplass ved Sandbakken skole
- Ny belysning
- Støytiltak og tilpasninger ved enkelteiendommer



- 2 200 meter gang- og sykkelvei
- 800 meter omlegging og utbedring av fv. 130 i regi av fylkeskommunen
- 3 busstopp universelt utformet
- Undergang ved kryss fv. 113
- Ny belysning

Figur 4-4: Fv. 130 Begby - Borge

Innkrevingen av bompenger i fase 1 startet med åpning av rv. 110 Ørebekk – Simo den 19. november 2019 med estimert nedbetalingstid på 4 år. Fase 1 har hatt lavere drift og finansieringskostnader enn forutsatt. Sammen med noe høyere trafikkgrunnlag har nedbetalingen gått raskere enn forutsatt. Innkrevingen i fase 1 ble avsluttet 31. mai 2023. De seks bomstasjonene i Fredrikstad som inngikk i fase 1 ble samtidig midlertidig stengt ned i påvente av at resterende bomstasjoner som skal inngå i fase 2 er etablert. Vegfinans AS, som er ansvarlig for drifts- og finansieringskostnadene, leverer sluttregnskap i løpet av 2023. Statens vegvesen vil fremme forslag til prioritering av eventuelle gjenværende midler og forutsettes brukt i Fredrikstad kommune, hvor innkrevingen er gjennomført.

5 BELØNNINGSAVTALE MED STATEN

Bypakke Nedre Glomma har siden 2014 fått tildelt statlige belønningsmidler, og fra 2020 også statlige midler til reduserte kollektivtakster. Gjeldende belønningsavtale utløper i 2023 og Bypakke Nedre Glomma har søkt om ny avtale for perioden 2024-2027.

Byindeksen fra Statens vegvesen viser en positiv utvikling for Nedre Glomma-regionen i forhold til målsetting om nullvekst i personbiltrafikken i perioden 2020 – 2023. Dette er nådd ved hjelp av statlige belønningsmidler, økonomiske bidrag fra partene og en restriktiv areal- og transportpolitikk. For å opprettholde nullvekstmålet er det i søknaden om ny avtale lagt til grunn at det er behov for en økt satsing med økte økonomiske ressurser. Den største effekten av en slik økt satsing vurderes å være styrking av kollektivtilbudet og økt innsats på holdningsskapende arbeid, for å endre reisevaner.

Bypakke Nedre Glomma søker om 314 millioner 2023-kroner i belønningsmidler for perioden 2024 – 2027, fordelt som følger:

(Tall i millioner kroner)

År	2024	2025	2026	2027
Areal og Parkering	2	3	3	2
Mobilitetstiltak	12	12	12	12
Kollektivtransport	45	47	50	50
Sykkeltiltak	8	8	8	8
Prosjektkostnader	8	8	8	8
Sum	75	78	81	80

Tabell 5-1: Bypakke Nedre Glommas søknad om belønningsmidler for perioden 2024 - 2027.

I søknaden er det lagt vekt på behovet for økte økonomiske ressurser med forsterket prioritering av mobilitets og trafikksikkerhetstiltak og kollektivtransport. Gjeldene avtale har en økonomisk ramme på 60,9 millioner kroner i 2023.

Økning i belønningsmidler er foreslått med en forsterket satsing på mobilitets- og trafikksikkerhetstiltak for å satse på endring i reisevaner, satsing på økt drift av kollektivtilbudet med utvidet rushperiode og økt frekvens på lokalbussene, samt forsterket tilbud på fergetrafikken. Utbygging av gang- og sykkelveier vil i hovedsak være finansiert gjennom prioriteringene i bypakke fase 2.

I budsjettprosessen for 2024 vil rammene i søknaden foreløpig legges til grunn. Ved inngåelse av ny avtale vil prioriteringene i søknaden for 2024-2027 følges.

De definerte tiltaksgruppene inneholder:

Areal og Parkering er tiltak som gjennom endring av arealbruk eller parkeringsarealer skal forbedre forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikken. Her inngår oppfølging av kommunale arealplaner og etablering av innfartsparkeringer.

Mobilitetskampanjer er tiltak som bidrar til endring av reisevaner til redusert bruk av bil. Den store satsingen er HjemJobbHjem for næringslivet i Nedre Glomma.

Kollektivtransport er tiltak som styrker kollektivtransportens konkurransekraft og får flere til å reise kollektivt. Det handler i hovedsak om økt innsats på drift av kollektivtilbudet med styrking av ruter og frekvens, for både buss og ferge.

Sykkeltiltak skal gjøre det mer attraktivt å sykle. Prioriteringene skal bygge opp under de prioriterte prosjektene i bypakke fase 2. Fra 2024 vil det bli lagt vekt på at partene kan prioritere drift og vedlikehold av eksisterende anlegg, fordelt mellom partene.

Prosjektkostnader er drift av sekretariatet, rapportering og oppfølging, undersøkelser og utredninger, gjennomføring av møter og konferanser og kommunikasjon- og holdningsarbeid.

6 BYPAKKE NEDRE GLOMMA FASE 2

I 2021 og 2022 fattet kommunene Fredrikstad og Sarpsborg samt Viken fylkeskommune vedtak om Bypakke Nedre Glomma fase 2 med en samlet prosjektportefølje på 8 940 millioner 2021-kroner. Stortinget vedtok Prop. 41 S (2022-2023) – «Utbygging og finansiering av Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken» - 13. april 2023. Samlet økonomisk ramme i proposisjonen er 9 155 millioner 2022-kroner.

Hovedelementene i prosjektporteføljen er:

- Utbedring av rv. 22 mellom Hafslund og Dondern,
- Ny fv. 109 mellom Råbekken og Torsbekkdalen,
- Ny bru for fv. 118 over Glomma i Sarpsborg,
- N y bru over Glomma i Fredrikstad
- Mindre tiltak for å legge til rette for kollektivtransport, gåing og sykling.

Midler til planlegging av prosjekter og tiltak er forutsatt dekket innenfor foreslått kostnadsramme til de ulike prosjektene og tiltakstypene.

Kostnadsrammen i de fire store prosjektene er basert på gjennomførte kostnads- og usikkerhetsanalyser. Kostnadsrammen i alle prosjektene er basert på et estimat på nivå P50. Det innebærer at det er 50 prosent sannsynlighet for at prosjektets kostnader blir vedtatt kostnadsramme. Hvor i planprosessen et prosjekt befinner seg er også vesentlig. Jo nærmere prosjektet er realisering jo sikrere blir estimatene. Prosjekt med vedtatt reguleringsplan har sikrere estimater enn prosjekter der reguleringsplanarbeidet ikke har startet. Det gir et sikrere estimat for rv. 22 Hafslund – Dondern og fv. 109 Råbekken – Torsbekkdalen, i forhold til de to bruene som har vedtatte kommunedelplaner. Reguleringsplanarbeidet for bruene starter i 2023/2024.

Prisjustering av økonomiske rammer

I prisjustering av økonomiske rammer for fase 2 benyttes Statistisk sentralbyrås (SSB) byggekostnadsindeks for veganlegg.

I Stortingets Prop. 41 S (2022-2023) er det lagt til grunn at endelig indeks fra SSB skal benyttes til å prisomregne fra 2021-kr etter hvert som disse foreligger (januar påfølgende år).

I gjeldende kalenderår legges Finansdepartementets forventede indeks til grunn. Når endelig byggeindeks for veganlegg 2022 – 2023 foreligger vil økonomisk ramme for 2023 bli justert i tråd med denne.

På bakgrunn av forutsetningene nevnt over blir beregnet økonomisk ramme 10 771 millioner 2023-kroner. Økningen i økonomisk ramme fra lokalpolitiske vedtak er et resultat av årlige prisjusteringer etter byggekostnadsindeks for veganlegg. Denne indeksen er fra 2021 til 2022, på 14,2 prosent. For 2022 - 2023 forventer Finansdepartementet en endring på 5,5 prosent.

Prisjustert økonomisk ramme fordelt på prosjekt:

(Tall i millioner kroner)

Prosjekt	Økonomisk ramme lokale vedtak, 2021 kroner	Prisjustert økonomisk ramme, 2023 kroner
Etablering av bomstasjoner	40	48
Rv. 22 Hafslund - Dondern	660	795
Fv. 109 Råbekken - Torsbekkdalen	3 400	4 096
Fv. 118 Ny bru over Glomma i Sarpsborg	2 450	2 952
Ny bru over Glomma i Fredrikstad	1 350	1 626
Mindre tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	520	627
Mindre tiltak på riksvei	520	627
Sum	8 940	10 771

Tabell 6-1: Bypakke Nedre Glomma fase 2 - prisjustert økonomisk ramme fordelt på prosjekt.

Økonomisk ramme vil bli justert i tråd med SSB sin indeks ved årlig rullering av handlingsprogrammet.

I de økonomiske rammene for prosjektene inngår ikke tiltak for å redusere klimautslipp. Mulig gjenbruk av materialer, redusert massetransport, evt. bruk av fossilfrie maskiner er foreløpig ikke vurdert, og inngår ikke i anslagene.

Finansieringen av Bypakke Nedre Glomma fase 2 er basert på fylkeskommunale midler, kommunale midler, mva.-kompensasjon og bompenger. Bypakke Nedre Glomma skal i henhold til Stortingsprop 41 S (2022-2023) ha en lokal egenandel på minimum 15 prosent. Endringer i byggekostnadene på grunn av indeksjusteringer, påvirker finansieringsplanen og prisjusteringene medfører at også lokale egenandeler øker.

(Tall i millioner kroner)

	Økonomisk ramme lokale vedtak, 2021 kroner	Prisjustert økonomisk ramme, 2023 kroner
Bompenger	6646	8 007
Fylkeskommunal egenandel	559	674
Kommunal egenandel	372	448
Mva.-kompensasjon	1363	1 642
Sum	8940	10 771

Tabell 6-2: Bypakke Nedre Glomma fase 2 - finansiering fordelt på fylkeskommunale midler, kommunale midler, mva.-kompensasjon og bompenger.

Fylkeskommunen og begge kommunene forplikter seg til å bidra med lokale egenandeler fordelt over 15 årsperioden. I 2023 kroner utgjør dette 1 122 millioner kroner. Fordelt med 674 millioner kroner på fylkeskommunen og 224 millioner kroner på hver av kommunene.

Samferdselsdepartementet godkjente i 2015 søknad fra Bypakke Nedre Glomma om at fylkeskommunen kunne forskuttere kostnader til planlegging av fase 2. Fylkeskommunen har i tillegg forskuttet fylkeskommunale midler før 2023, for å opprettholde fremdriften i prosjektene.

I handlingsprogramperioden 2024-2027 vil Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune gjennomføre dette som konkrete investeringsprosjekter i egen økonomiplan/budsjett og prioritere disse framfor andre prosjekter dersom det er behov for det. Prosjektene kommer frem i tabellen i kap. 6.2 og i egne prosjektark.

6.1 Handlingsprogram 2024 - 2027

Partene har pågående prosesser for å komme i posisjon for gjennomføring så snart som mulig. Forberedende arbeider før byggestart i de store prosjektene er tidkrevende. I det første året i handlingsprogrammet vil det i stor grad pågå prosjektering og grunnnerverv, noe som gir lavere forbruk i det første året. Plan for gjennomføring av prosjektene:

(Tall i millioner kroner)

Navn på tiltak	2024	2025	2026	2027
Rv. 22 Hafslund - Dondern	90,0	200,0	195,0	185,0
Fv. 109 - delparsell 1*	100,0	150,0	250,0	200,0
Fv. 109 - delparsell 2*		50,0	50,0	100,0
Fv. 109 - delparsell 3*			50,0	50,0
Fv. 109 - delparsell 4*		50,0	100,0	150,0
Fv. 109 - delparsell 5*				50,0
Fv. 109 - delparsell 6*	50,0	150,0	150,0	50,0
Fv. 118 Ny Sarpsbru	50,0	50,0	100,0	100,0
Ny bru i Fredrikstad	10,0	30,0	20,0	10,0
Tiltak gående og syklende Fredrikstad	46,5	38,5	37,0	0,0
Tiltak gående og syklende Sarpsborg	29,5	21,5	17,5	35,0
Tiltak gående og syklende - fylkesvei	25,1	33,6	39,8	26,6
Tiltak gående og syklende - riksvei	41,3	41,1	41,2	41,0
Sum	442,4	814,7	1050,5	997,6

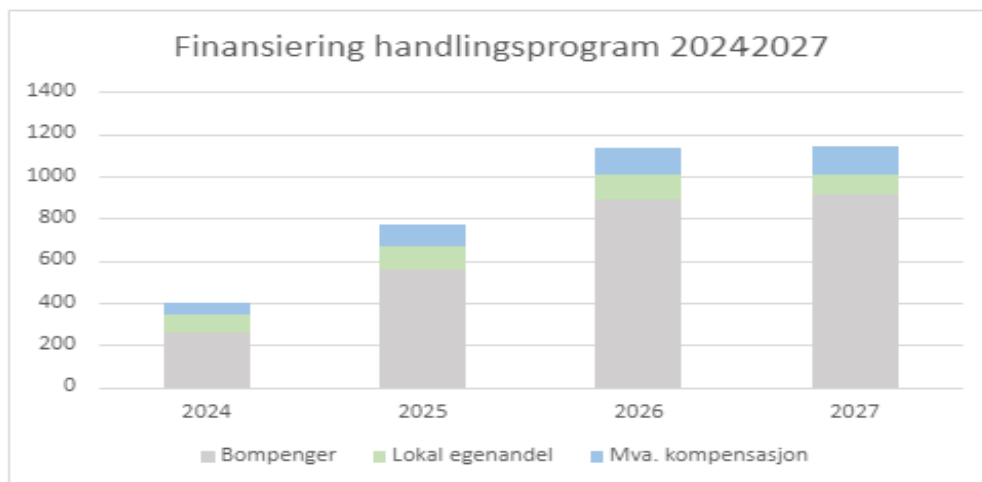
Tabell 6-3: Plan for gjennomføring av prosjekter i Handlingsprogram 2024 – 2027.

Alle tall i handlingsprogrammet er indeksjustert til 2023 kroner.

* *Kostnadsanslagene er basert på splitting av reguleringsplananslagene for hele strekninger av fv. 109 i Fredrikstad og Sarpsborg. Fordelingen mellom parsellene på fv. 109 er et estimat og justeringer inngår i porteføljestylingen.*

Finansiering:

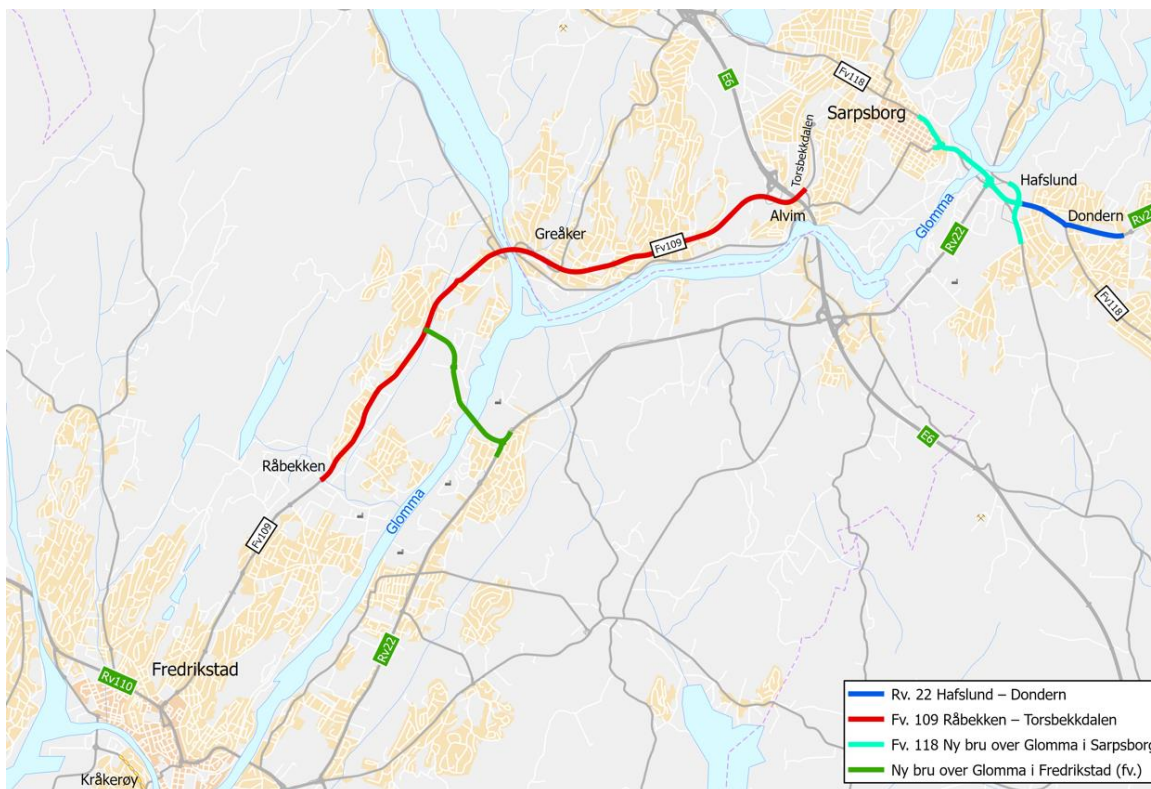
(Tall i millioner kroner)



Figur 6-1: Grafisk fremstilling av finansiering Handlingsprogram 2024 - 2027, fordelt på bompenger, lokal egenandel og mva.-kompensasjon.

6.2 Store prosjekter

Fire store prosjekter inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2, hvor formålet med prosjektene er å legge til rette for bedre framkommelighet for kollektivtrafikken og trafiksikkerhet for gående og syklende.



Figur 6-2: Kart over de fire store prosjektene som inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2.

Prioriteringen i gjennomføringen av disse prosjektene er i stor grad basert på fremdrift i prosessene med reguleringsplanene og prosjektering. Det planlegges for at prosjektene gjennomføres så snart som mulig etter at reguleringsplanene er vedtatt.

Reguleringsplanen for rv. 22 Hafslund – Dondern ble vedtatt i november 2022 og reguleringsplanene for fv. 109 Råbekken – Alvim ble vedtatt i juni 2023. Disse prosjektene vil starte utbyggingen når prosjektering, grunnerverv og kontrahering av entreprenør er gjort. Viken fylkeskommune har startet arbeidet med reguleringsplanen for fv. 118 Ny Sarpsbru i 2023. Det legges til grunn en framdrift der reguleringsplanen vedtas i løpet av 2025.

6.2.1 Riksvei 22 Hafslund – Dondern



Figur 6-3: Skisse over området riksvei 22 Hafslund - Dondern.

Hensikten med prosjektet er å øke fremkommeligheten og trafiksikkerheten for gående, syklende og kollektivtrafikken.

Strekningen er totalt ca. 1 300 meter. Prosjektet omfatter bygging av tosidig kollektivfelt og gang- og sykkelvei mellom Hafslund og Dondern. Mellom Dondern og Rådhusveien bygges det ensidig kollektivfelt inn mot rundkjøringen ved Dondern, samt ensidig gang og sykkelvei langs nordsiden av rv. 22 Iseveien. Prosjektet omfatter også bl.a. ombygging av rundkjøringen på Dondern, bygging av to underganger for gående og syklende, ombygging av holdeplasser og støytiltak. Flere veier og adkomster vil bli permanent stengt eller lagt om. Prosjektet omfatter også tiltak på fv. 118 Skjebergveien og Tors gate, til sammen ca. 225 meter.

Statens vegvesen har i 2023 etablert en prosjektorganisasjon og startet prosessen med prosjektering og grunnerverv.

Gjennomføring i handlingsprogramperioden:

Arkeologiske utgravninger er planlagt gjennomført i 2024. Hovedarbeidene er planlagt som en totalentreprise. Arbeidet med konkurransegrunnlag pågår og gjennomføring av anskaffelsen forventes å skje i 2025. Forventet prosjekterings- og byggefase er fra juni 2025 til august 2028. Prosjekteringsfasen er byggherrens planlegging og tid til anskaffelse. Byggefase starter ved kontrakt med totalentreprenøren, men entreprenøren vil ha behov for noe tid til prosjektering før anleggsarbeidene starter opp.

6.2.2 Fylkesvei 109 Råbekken – Torsbekkdalen



Figur 6-4: Skisse over området fylkesvei 109 Råbekken - Torsbekkdalen

Strekningen hvor det skal bygges langs fv. 109 er ca. 4,2 km i Fredrikstad og ca. 4,2 km i Sarpsborg inkl. Rolvsøysund bru. Det skal bygges et forbedret gang- og sykkelveinett på hele strekningen. I tillegg skal det stedvis bygges 3- og 4-felts veg med kollektivfelt, en rekke nye rundkjøringer, 2 nye lyskryss samt flere nye konstruksjoner.

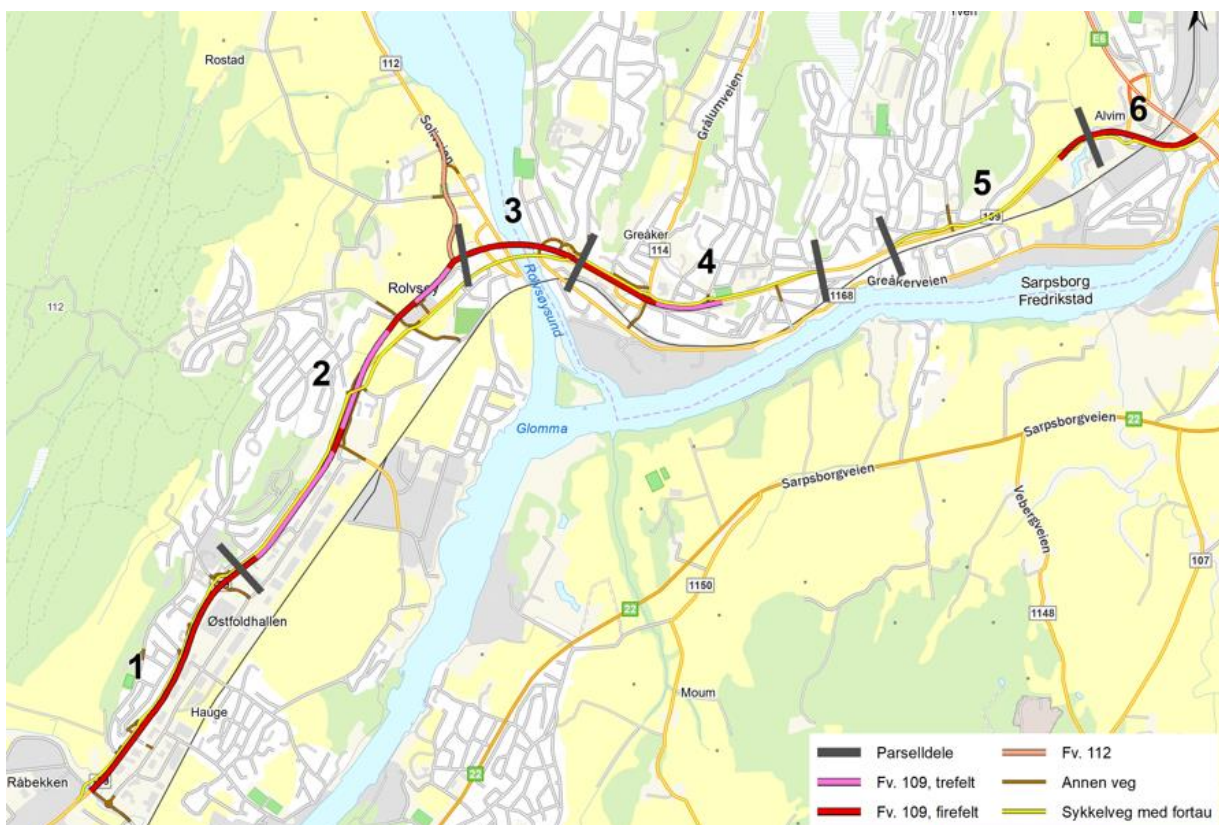
Fordelingen av strekningsvis utbygging mellom Råbekken og Torsbekkdalen skal ivareta flere hensyn som blant annet:

- Kapasiteten hos prosjekteier til detaljplanlegging og grunnerverv.
- Kapasiteten i entreprenørmarkedet til gjennomføring, uten at kostnader drives opp.
- Hensiktsmessige utbyggingsetapper hvor tekniske anleggsutfordringer må vurderes sammen med mulige midlertidige trafikale omlegginger.
- Bompenginntektene kommer gjennom hele perioden. Økte kostnader tidlig i perioden, gir ekstra finanskostnader som må dekkes inn av økte takster.

Med bakgrunn i dette er det foreslått følgende faseinndeling for etappevis utbygging (ikke i prioritert rekkefølge):

- Delparsell 1 fra Råbekken til Østfoldhallen
- Delparsell 2 fra Østfoldhallen til og med ny rundkjøring med fv. 112 inkl. ny fv. 112.

- Delparsell 3 fra ny rundkjøring med fv. 112 og ny Rolvsøysund bru til og med første ny rundkjøring på Greåker
- Delparsell 4 fra rundkjøring Greåker til Kirkebyveien
- Delparsell 5 fra Yven til Alvim/rundkjøring vest ved Borg amfi
- Delparsell 6 fra Alvim/rundkjøring vest ved Borg amfi til Torsbekkdalen



Figur 6-5: Kart over de seks delparsellene knyttet til etappevis utbygging av fylkesvei 109.

I 2023 og det meste av 2024 vil det foregå arbeid med detaljprosjektering, grunnerverv og fylkeskommunens krav om ekstern kvalitetssikring (KS2). Normalt må det til denne fasen beregnes 1,5-2 år pr. delparsell i prosjekter av denne størrelsen.

Reguleringsplanene for delparsell 6 ble vedtatt i 2014 og 2015. Det er viktig å gjennomføre utbygging av denne parsellen tidlig i handlingsprogramperioden da reguleringsplanens gyldighet er 10 år for grunnerverv.

Inndelingen i delparseller kan bli endret noe ved årlige rullinger. Når delparsellene er detaljprosjektert, vil det gjennomføres nye anslag.

6.2.3 Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru



Figur 6-6: Skisse over fylkesvei 118 - ny Sarpsbru.

Prosjektet omfatter etablering av ny fv. 118 Sarpsbru i ny trase, med tilknytninger i begge ender. Formålet med prosjektet er å legge til rette for bedre framkommelighet for buss/Taxi, gående og syklende over Glomma i Sarpsborg, og byutvikling. I tillegg er det nødvendig å erstatte eksisterende bru med en ny bru, siden dagens bru er i dårlig stand.

Dagens 2-feltsvei gir ingen mulighet for å prioritere verken buss/Taxi eller myke trafikanter bedre enn i dag. I rushtiden oppstår det forsinkelser på strekningen. Fv. 118 er hovedinnfartsåre til Sarpsborg sentrum fra øst, og har også funksjon som omkjøringsvei for E6. Cirka 24.000 kjøretøy passerer over brua per døgn (ÅDT). For kollektivtrafikken medfører dette store forsinkelser i rushtiden. Over brua passerer det i dag ca. 350 busser per døgn, som frakter 1.340.000 passasjerer per år. Samtlige lokale bussruter øst og nord for Sarpsborg, er avhengig av å benytte brua over Glomma ved Sarpsfossen. I tillegg benytter regionale busser til Indre Østfold og Halden, samt mellom bysentra i Sarpsborg og Fredrikstad (østsiden av Glomma), denne brua.

Viken fylkeskommune startet reguleringsplanprosessen i 2023. Det er planlagt at utkast til reguleringsplan kan foreligge i 2024. Dersom reguleringsplan blir vedtatt i løpet av 2025, vil det i årene 2026 og 2027 pågå grunnverv og detaljprosjektering. Byggestart anslås til 2028.

6.2.4 Ny bru i Fredrikstad



Prosjektet kobler fv. 109 vest for Glomma og rv. 22 øst for Glomma, og planlegges som et fylkesveiprojekt. Hensikten med prosjektet er å opprette en ny forbindelse for å redusere barrieren som Glomma utgjør slik at mobiliteten på tvers av Glomma øker og sårbarheten i trafikksystemet reduseres.

Figur 6-7: Kart over området Omberg - Torp og ny bru i Fredrikstad.

Kommunedelplanen ble vedtatt i februar 2019 og båndlegging for reguleringsplanlegging er forlenget til 2027. Planen legger til rette for en ny bru over Glomma mellom Omberg og Torp med tilkobling til hovedveinettet på begge sider. Tilrettelegging for gående og syklende inngår også i planen. Kommunedelplanen tar ikke stilling til standardvalg, herunder antall kjørefelt og om noen av disse skal reserveres kollektivtrafikk. Dette avgjøres først i reguleringsplanleggingen.

Viken fylkeskommune starter reguleringsplanarbeidet i 2024. Fylkeskommunen må ha varslet oppstart av reguleringsplanarbeidet før båndleggingen opphører. Forut for varslingen vil det være behov for et forarbeid/skissefasearbeid for å avklare rammene for reguleringsplanarbeidet. Basert på erfaringene med Sarpsbru-prosjektet vil dette kunne ta minimum 1 år.

6.3 Mindre tiltak for gående og syklende

I tillegg til de store prosjektene inngår mindre tiltak for kollektivreisende, gående og syklende i handlingsprogrammet. Prioriterte strekninger er vist med blått i kartet. Røde punkter i Fredrikstad er fergeleier.



Figur 6-8: Kart over Nedre Glomma med stedsangivelser av planlagte mindre tiltak for gående og syklende.

Prioriterte prosjekter i handlingsprogramperioden:

(Tall i millioner kroner)

Navn på tiltak	Kostnads estimat	Part	2024	2025	2026	2027	Beskrivelse
Gunnelandet	7,5	FK	7,5				Fast dekke på strekning i sykkelrute
Dikeveien	28,5	FK	11,0	17,5			Gang- og sykkelvei
Gamlebyveien, mellom Brohodet og Torsnesveie	26,0	FK	3,0	6,0	17,0		Sykkelvei med fortau
Fergeleier	60,0	FK	25,0	15,0	20,0		Etablere og oppgradere
Varteigveien, Småbergveien til Lundeveien	6,0	SK	6,0				Gang- og sykkelvei
St. Mariegade	0,5	SK	0,5				Etablere sykkelfelt
Lande skole	3,0	SK		3,0			Gang- og sykkelvei og fortau
Vingulmorkveien	19,0	SK	9,0	10,0			Sykkelvei med fortau
Tuneveien øst (fv.118-til bru)	9,0	SK	2,0	3,0	4,0		Sykkelvei med fortau
Pellygata	20,0	SK	12,0				Kollektiv, sykkel og gange
Sarpsborg sentrum	8,0	SK				8,0	Sykkelfelt
Rådmann Dalens vei	6,5	SK		3,5	3,0		Gang- og sykkelvei
Madam Arnesens vei	7,5	SK				7,5	Gang- og sykkelvei
Sverresgate – Hjalmar Wessels vei	13,5	SK				13,5	Sykkelfelt
Greåkerdalen (nordre del)	18,5	SK		2,0	10,5	6,0	Gang- og sykkeltilbud
Fv. 118 ved Tune kirke	55,7	ØFK	15,0	22,0	18,7		Undergang og gang- og sykkelvei
Fv. 114 Greåkerdalen (søndre del)	21,1	ØFK	2,1	2,1	10,6	6,3	Gang- og sykkeltilbud
Fv. 451 Enhusveien	20,0	ØFK	3,2		4,2	5,3	Gang- og sykkelvei
Holdeplasser på fv. 118 Skjeberg	20,8	ØFK	3,2	6,3	4,2		Nye bussholdeplasser
Fv. 130 Begby snuplass linje 5	3,2	ØFK	1,6	1,6			Snuplass for buss
Fv. 108 Fuglevik - Kråkerøybrua	2,1	ØFK			1,1	1,0	Holdeplasser og sykkeltilrettelegging
Fv. 108 Trolldalen - Kjøkkøysund bru	11,0	ØFK				5,3	Gang- og sykkelvei
Fv. 117 Storveien, holdeplasser	2,6	ØFK				2,6	Holdeplasser
Rv. 22 Veberg og Storhaug, holdeplasser	15,0	SVV	8,9				Holdeplasser. Delfinansiert fra fase 1
Rv. 22 Nygårdshaugen - Holmegill	63,3	SVV	28,1	25,2			Gang- og sykkelvei - 10 mill i 2023
Rv. 22 Torp	16,9	SVV		13,1	3,8		Gang- og sykkelvei
Rv. 110 St. Croix til Brohodet vest	19,2	SVV	1,1	2,3	5,3	10,5	Gang- og sykkelvei
Rv. 110 Brohodet øst til Rakkestadsvingen	40,6	SVV	3,2	0,5	28,9	8,0	Gang- og sykkelvei
Fv. 118 Skjeberg	68,5	SVV			3,2	22,5	Gang- og sykkelvei
			142,4	133,1	134,5	103,6	
	Reguleringsplanlegging			Utbygging			

Tabell 6-4: Prioriterte prosjekter i handlingsprogramperioden 2024 - 2027.

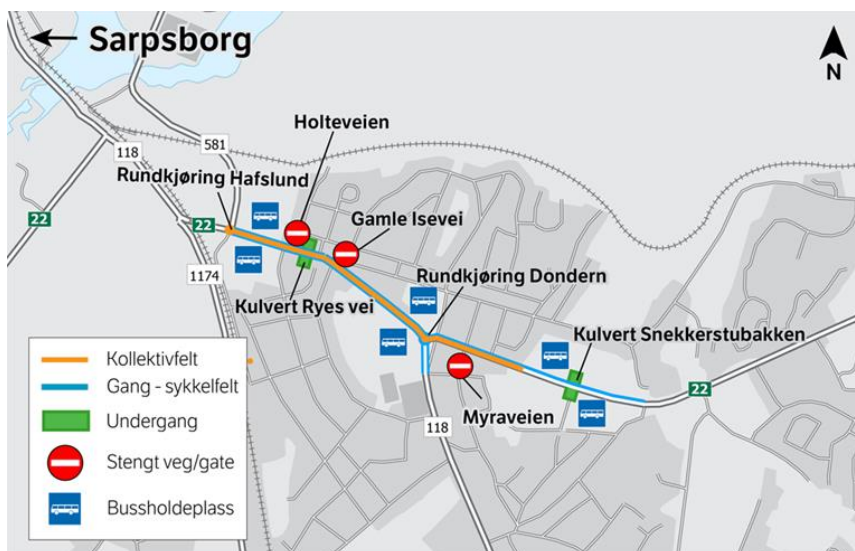
Alle kostnadsestimater av mindre tiltak er i 2023-kroner, inklusiv merverdiavgift.

Detaljert beskrivelse av prosjektene, årstall for kostnadsestimat og plan for gjennomføring er vist i vedlagte prosjektark.

7 VEDLEGG PROSJEKTARK

Prosjektark

Navn:	Rv. 22 Hafslund-Dondern
Tiltaksområde:	Kollektiv, gange – og sykkel
Kommune:	Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Statens vegvesen



Beskrivelse

Strekningen rv. 22 Hafslund–Dondern er en del av prosjektporteføljen som omfattes av fase 2 i Bypakke Nedre Glomma. Bypakke Nedre Glomma er en samarbeidsavtale mellom Viken fylkeskommune, Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Rv. 22 strekker seg fra havne- og industriområdene på Øra i Fredrikstad til Sarpsborg og videre nordover gjennom Ise og Rakkestad mot E18 øst for Mysen. Derfra fortsetter rv. 22 nordover til den møter rv. 4 ved Gjelleråsen. Veien er en nasjonal forbindelse som knytter sammen E6 og E18 i tidligere Østfold fylke, men har også en viktig lokal funksjon for trafikk som skal øst-/sørover fra Sarpsborg.

Mellom Hafslund og Rådhusveien er rv. 22 hovedrute for sykkel og kollektivtransport inn mot Sarpsborg sentrum fra boligområdene sør og øst for Glomma. På strekningen Hafslund–Dondern er ÅDT (trafikkmengde per døgn) 22 300¹ (mens ÅDT øst for kryss med fv. 118 Skjebergveien og til kryss med Rådhusveien, er 14 100).

Formål

Hensikten med prosjektet er å øke fremkommeligheten og trafiksikkerheten for gående, syklende og kollektivtrafikken.

Strekningen er totalt ca. 1300 meter. Prosjektet omfatter bygging av tosidig kollektivfelt og gang- og sykkelvei mellom Hafslund og Dondern. Mellom Dondern og Rådhusveien bygges det ensidig kollektivfelt inn mot rundkjøringen ved Dondern, samt ensidig gang og sykkelveg langs nordsiden av rv. 22 Iseveien. Prosjektet omfatter også bl.a. ombygging av rundkjøringen på Dondern, bygging av 2 underganger for gående og syklende, ombygging av holdeplasser og støytiltak. Flere veier og adkomster vil bli permanent stengt eller lagt om. Prosjektet omfatter også tiltak på rv. 118 Skjebergveien og Tors gate, til sammen ca. 225 meter.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet skal bidra til at følgende effektmål oppnås:

- | | |
|------------------|---|
| Kort sikt | <ol style="list-style-type: none">1. På de viktigste sykkelrutene skal det kunne sykles sikkert i hastigheter opptil 25–30 km/t.2. Reisetid med kollektivtrafikk skal reduseres med 10 % på viktige ruter. |
| Lang sikt | <ol style="list-style-type: none">1. På et sammenhengende hovedsykkelnett skal det kunne sykles sikkert i hastigheter opptil 25–30 km/t.2. Reisetid med kollektivtransport skal reduseres med 20 % på viktige ruter.3. Kjøretid for godstransport mellom terminaler og mellom terminaler og E6 skal være minst like god som i dag.4. Forsinkelse i rush for personbil på hovedveinettet skal ikke være større enn i dag. |

¹ Trafikktallene er hentet fra planbeskrivelsen

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for kollektivtrafikk, gående og syklende øker attraktiviteten for å velge kollektivtilbud, gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Det etableres større boligområder i nærheten til prosjektet som får nytte gjennom adkomst til skole, lokalt næringsliv, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Gang- og sykkelveien til skole og nærbutikk vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.

ØKONOMISKE RAMMER

Ramme	795 millioner 2023 kroner, tilsvarer beløpet oppført i Prop. 41 S (2022-2023), men indeksert til faktisk kr-verdi.
Mva inkl	Ja

Kostnadsvurdering	Godkjent reguleringsplan
Metodikk for kostnadsoverslag	Det er gjennomført et kostnadsoverslag etter <i>Anslagsmetoden</i> der det har deltatt personer med erfaring fra tilsvarende prosjekter. Det er gjort usikkerhetsanalyser for å få riktig nivå på usikkerheten. Det er i kostnadsoverslaget tatt høyde usikkerhetsavsetninger. Siste anslag er datert 30. mars 2023.
Finansiering	Prosjektet inngår i fase 2 i Bypakke Nedre Glomma der 100% av kostnadene i porteføljen skal finansieres av bilistene. Bompengeproposisjonen ble vedtatt i Stortinget 13. april 2023.
Status	Reguleringsplan ble vedtatt i november 2022.
Ramme for fremdrift	Statens vegvesen kan starte prosessen med prosjektering og grunnerverv i løpet av 2023, men dette forutsetter vedtak om prioritering av restmidler fra fase 1 i budsjettprop. for 2023.

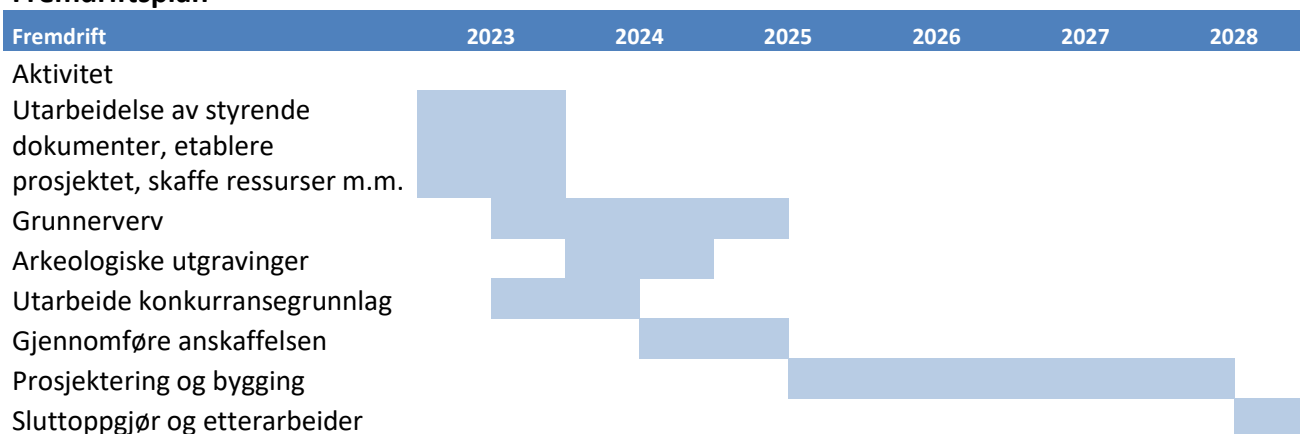
GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		april 2017	nov 2022	feb. 2023	juni 2025	juni 2025	aug. 2028

Merknad

Det planlegges med at hovedarbeidene gjennomføres som en totalentreprise. Prosjekteringsfasen det refereres til i tabellen er byggherrens planlegging og tid til anskaffelse. Byggefase starter ved kontrakt med totalentreprenøren, men entreprenøren vil ha behov for noe tid til prosjektering før anleggsarbeidene starter opp.

Fremdriftsplan



Finansieringsplan

(Tall i millioner kroner)

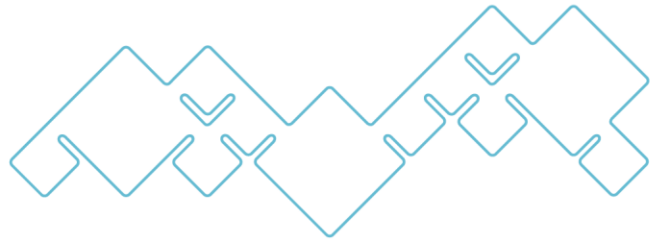
Alle tall i mill. kr. 2023	Totalt	Påløpt t.o.m. 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Sum	795	22	20	90	200	195	185	105

Dato	Endring
28.02.2023	Dokument opprettet
01.06.2023	Lagt inn detaljert fremdriftsplan og årlig finansieringsbehov. Kostnadsramme til 2022-kroner.
22.08.2023	Kostnadsramme til 2023-kroner

Prosjektark

Navn:	Fv. 109 Råbekken - Torsbekkdalen
Tiltaksområde:	Kollektiv, gang/sykkel og bru
Kommune:	Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Viken fylkeskommune (Østfold fylkeskommune)





Beskrivelse

Fylkesvei 109 er en sentral transportåre mellom Fredrikstad og Sarpsborg og den viktigste kollektivstrekningen i Nedre Glomma. Veien fra Råbekken til Torsbekkdalen skal utbedres for å gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk og bedre tilrettelegging for gående og syklende. Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma.

Det planlegges nye underganger og gangbruer. På én side av fylkesvei 109 planlegges det en hovedsykkelvei utformet som sykkelvei med fortau. I planene inngår kollektivfelt, bussholdeplasser, kryssutbedringer støyskjermer, og det skal etableres grønne rabatter mellom gang-/sykkelveier og fylkesvei 109.

Det er planlagt ny bru over Rolvsøysund, og eksisterende veibru blir en del av gang-/sykkelveisystemet. Det er også planlagt ny Alvim bru.

På strekningen Råbekken – Alvim medfører planen innløsning av ca. 100 boligeiendommer og ca. 15 næringsbygg. En del av boligene er blitt innløst parallelt med planarbeidet.

Planstatus

For strekningene Råbekken - Rolvsøysund i Fredrikstad kommune og Rolvsøysund - Alvim i Sarpsborg kommune ble det vedtatt detaljreguleringsplaner med konsekvensutredning (KU) 15.06.2023. For strekningen Alvim - Torsbekkdalen ble det vedtatt reguleringsplaner i 2014 og 2015.

Formål

I tillegg til overordnede samfunns mål og bypakkemål er det satt følgende prosjektmål:

- Tilgjengelighet, framkommelighet, attraktivitet og sikkerhet for kollektivtransport, gående og syklende er prioritert.
- Fylkesvegen skal ikke utgjøre en større barriere enn i dag.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med buss, ferge eller tog på bekostning av privatbil, vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet og nullvisjonen. Fv. 109 er den viktigste traseen for kollektivtrafikken i Nedre Glomma.

Tiltaket bidrar til å øke andelen kollektivreiser og andelen sykkel og gange ved en stor forbedring av tilretteleggingen for disse trafikantgruppene.

I tillegg er Alvim bru i dårlig stand og har en begrenset restbrukstid med dagens trafikkbelastning før det kan bli aktuelt med restriksjoner for bruk.



Støttekriterier

Tiltaket bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

En generell forbedring av veitraseen vil gi forbedring for næringstrafikken. Støytiltak vil bidra til bedring av bomiljøer.

Tiltakene på strekningen Alvim – Torsbekkdalen vil forbedre avviklingen i veisystemet i tilknytning til E6.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Vedtatt kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad følger Bjørnengveiens trasé inn mot fv. 109.

Prosjektet inngår i fase 2 for Bypakke Nedre Glomma.

Samfunnsnytte

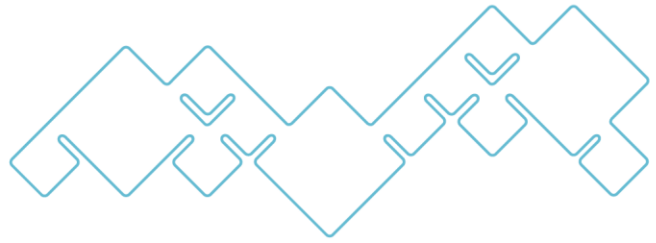
Prosjektet skal bidra til å gi en økt andel av gående, syklende og kollektivreisende.

ØKONOMISKE RAMMER

(Tall i millioner kroner)

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	4 090	150	450	600	600	
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	

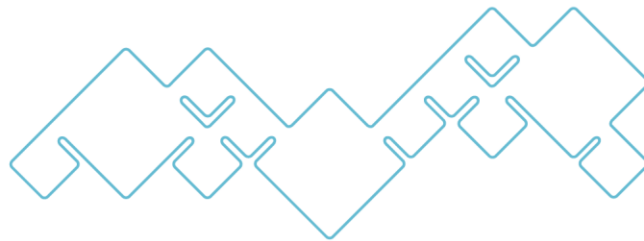
Kostnadsvurdering	Foreløpig 4 090 millioner 23 kr (sum avsatt som ramme i Bypakka)
Begrunnelse	
Finansiering	Bypakke fase 2
Status	Reguleringsplaner for hele strekningen ble vedtatt i juni 2023 Grunnerverv og detaljprosjektering er startet
Fremdrift	Tidligste byggestart: 2025



GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
-	-		06/2023	startet		../2025	

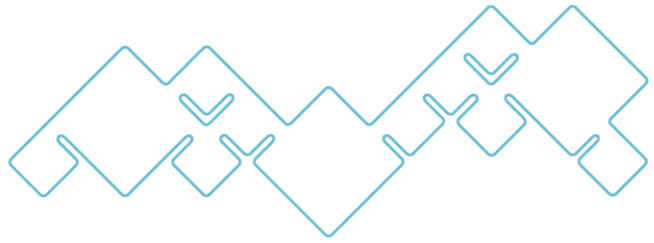
Dato	Endring
August 2023	Dokument opprettet



Prosjektark

- Navn:** Fv. 118 Ny Sarpsbru
- Tiltaksområde:** Kollektiv, gang/sykkel og bru
- Kommune:** Sarpsborg kommune
- Ansvarlig:** Viken fylkeskommune (Østfold fylkeskommune)





Beskrivelse

Dagens Sarpsbru(er) gir ingen mulighet for å prioritere myke trafikanter og kollektiv. Det er ikke tillatt for gående på dagens kjørebru, og myke trafikanter er henvist til egen gang- og sykkelbru nord for jernbanen. I tillegg er brua i dårlig stand og det er en mulighet for at det må innføres restriksjoner for bruk for tyngre kjøretøy fra 2026/27. Ny bru er en prioritet i Viken fylkeskommune. Prosjektet inngår i Bypakke Nedre Glomma, fase 2.

Formål

Hensikten med prosjektet er å bedre forholdene for kollektiv og myke trafikanter. I tillegg er det behov for ny Sarpsbru.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med buss, ferge eller tog på bekostning av privatbil, vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet og nullvisjonen. Tiltaket bidrar til å øke andelen kollektivreiser og andelen sykkel og gange ved en stor forbedring av tilretteleggingen for disse trafikantergruppene. En ny og oppgradert trasé for sykkel over Glomma vil bidra til å binde sentrums- og stasjonsområdene i Sarpsborg bedre sammen med boligområdene øst for Glomma og på Hafslundsøy.

I tillegg er dagens Sarpsbru(er) i dårlig stand, og har anslått levetid igjen til 2026/27 før det kan bli aktuelt med bruksrestriksjoner for tyngre kjøretøy. Ny bru skal sikre fremkommeligheten over Glomma for kjøretøy/kollektiv. Traséen over Glomma er en av de viktigste rutene for kollektivtrafikken i Nedre Glomma, i tillegg er fylkesvei 118 omkjøringsvei for E6 Sandesundbrua.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med kommunedelplanen for Borg Bryggerier-Klavestad, MIDT-7, vedtatt oktober 2021 av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Prosjektet inngår i fase 2 for Bypakke Nedre Glomma.

Samfunnsnytte

Prosjektet skal bidra til å gi en økt andel av gående og syklende. I tillegg skal ny bru sikre framtidig fremkommelighet for kollektivtrafikk og privatbilister over Glomma.



ØKONOMISKE RAMMER

(Tall i millioner kroner)

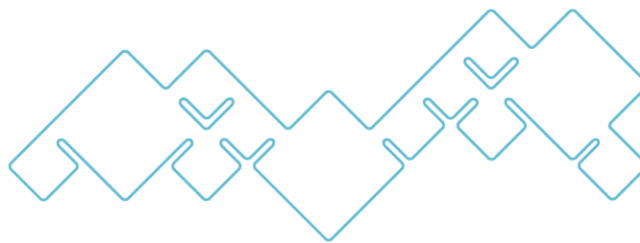
	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	2 950	50	50	100	100	
Mva inkl	Ja					

Kostnadsvurdering	Foreløpig 2 095 millioner 23 kroner (sum avsatt som ramme i Bypakka)
Begrunnelse	
Finansiering	Bypakke fase 2
Status	Kommunedelplan Borg Bryggerier-Klavestad vedtatt 08.10.2021
Fremdrift	Tidligste byggestart: 2027 Forventet byggetid: 3-4 år

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
-	-	08/2022	10/2025	10/2025	../2027	../2027	../2031

Dato	Endring
August 2023	Dokument opprettet



Prosjektark

Navn: Ny bru over Glomma i Fredrikstad

Tiltaksområde: Ny vei

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Viken fylkeskommune (Østfold fylkeskommune)





Beskrivelse

Ny bru over Glomma i Fredrikstad er planlagt med tilkobling til fv. 109 i vest og rv. 22 i øst. Veiforbindelsen planlegges som fylkesvei.

Korridor for bruplassering er fastsatt gjennom vedtak av kommunedelplanen i 2019. Foreliggende kostnadsanslag er utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanen. Arbeidet med reguleringsplan er ikke påbegynt.

Formål

Målet med bruprojektet er å redusere Glommas barriereeffekt ved å opprette en ny forbindelse på tvers av byen. Sårbarheten i trafikksystemet reduseres, og mobiliteten øker. Ny bru vil avlaste dagens Fredrikstadbru på rv. 110. Dette blir særlig viktig dersom det blir nødvendig å innføre vektbegrensninger på Fredrikstadbrua, noe som foreløpig er antatt at vil kunne skje rundt 2036. Når dagens rv. 110 Fredrikstadbrua er stengt for trafikk, er E6 Sandesundbrua nærmeste mulighet for å krysse Glomma. Dette gir en omvei på om lag 3 mil for en reise fra Fredrikstad sentrum på vestsiden av Glomma til Gamlebyveien på østsiden. Siden Fredrikstadbrua er en viktig transportåre for buss og næringstransport er en så lang omvei lite heldig.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Den nye bruforbindelsen fører til at bilandelen øker og at antallet gangturer og sykkelturen går ned sammenlignet med dagens situasjon uten denne forbindelsen. Beregningene av trafikkgrunnlag for Bypakke Nedre Glomma viser likevel at tiltakene i bypakka totalt sett vil gi redusert biltrafikk, dvs. at øvrige tiltak i pakka oppveier trafikkveksten bruforbindelsen medfører. Det er i beregningene lagt til grunn en bomstasjon på den nye brua.

Støttekriterier

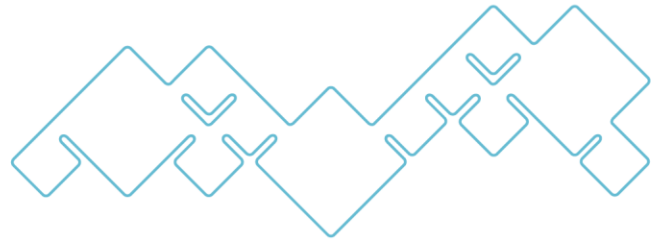
Selv om prosjektet gir økt biltrafikk, er det beregnet at det gir en liten nedgang i det samlede trafikkarbeidet, dvs. at det kan gi en liten reduksjon i CO₂-utslipp. Bruforbindelsen gir noe avlastning av dagens rv. 110 Fredrikstadbrua, som er en viktig transportåre for buss. Prosjektet kan derigjennom bidra til noe bedret framkommelighet for buss. Det vil også potensielt være mulig å opprette busslinjer som bruker den nye brua. Videre er det forventet at bruprojektet vil bedre forutsigbarhet og framkommelighet for gods- og næringstransport.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Det foreligger en vedtatt kommunedelplan som fastsetter korridor for veiprojektet. Prosjektet er i samsvar med kommuneplanens arealdel. Prosjektet inngår i fase 2 for Bypakke Nedre Glomma.

Samfunnsnytte

Prosjektet vil redusere sårbarheten i transportsystemet gjennom opprettelse av en ny bruforbindelse over Glomma mellom rv. 110 Fredrikstadbrua og E6 Sandesundbrua. Dette vil bidra til økt forutsigbarhet og bedret framkommelighet for næringstransport og privatbilister over Glomma.



ØKONOMISKE RAMMER

(Tall i millioner kroner)

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	1 626	10	30	20	10	
Mva inkl	Ja					

Kostnadsvurdering	Foreløpig 1 626 millioner 23 kroner
Begrunnelse	
Finansiering	Bypakke fase 2
Status	Kommunedelplan vedtatt 07.02.2019. Båndlegging gjennom kommunedelplanen er forlenget til 07.02.2027.
Fremdrift	Tidligste byggestart: etter 2027 Forventet byggetid: 2-3 år

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
-	-	../2024	../2027	../2028	../2029	../	../

Dato	Endring
21.08.2023	Dokument opprettet



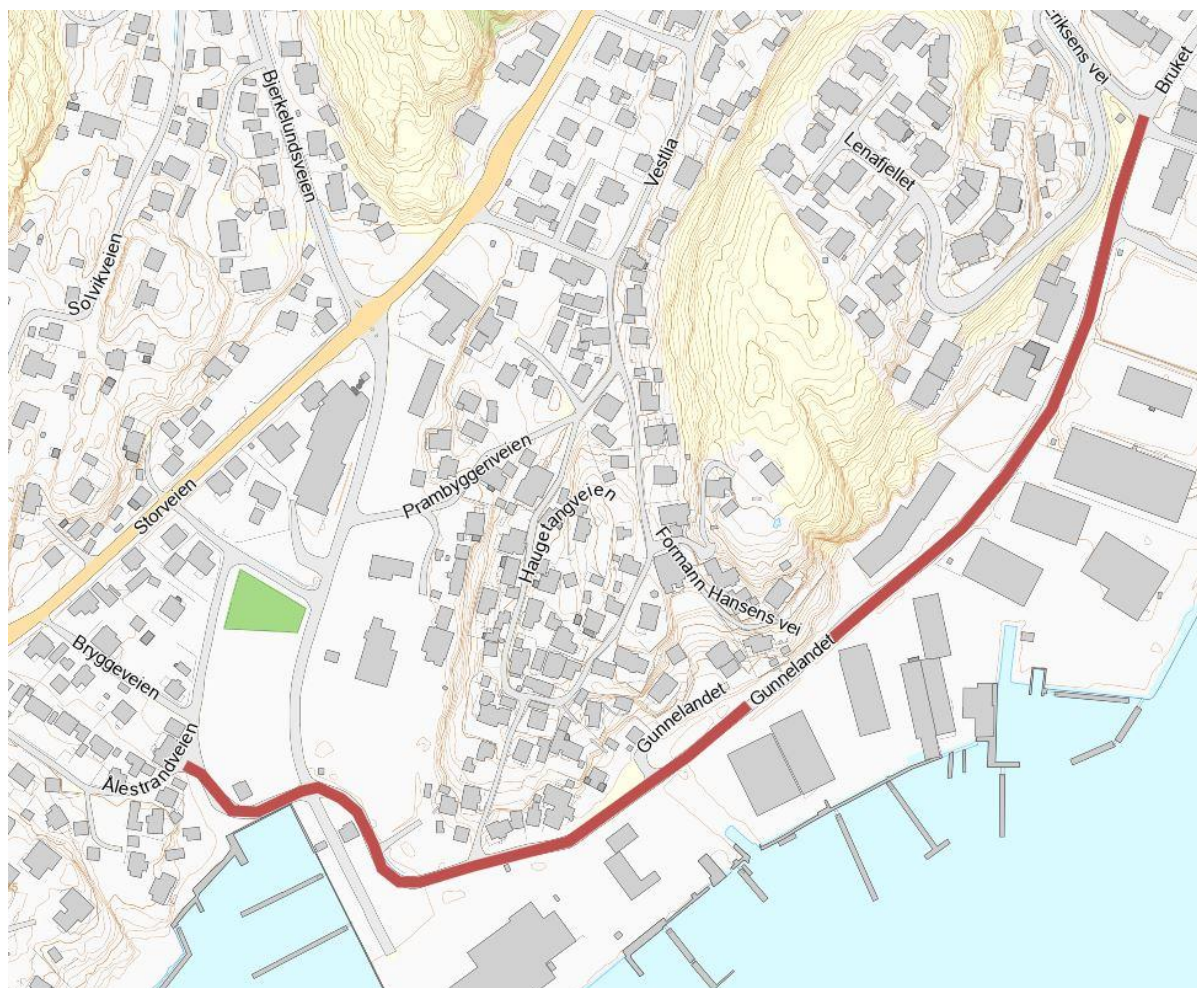
Prosjektark

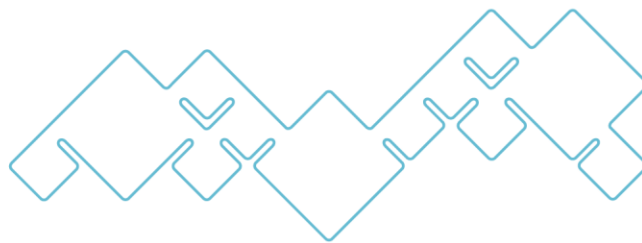
Navn: Gunnelandet, etablere gang-sykkelvei

Tiltaksområde: Gange- og sykkel

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Fredrikstad kommune





Beskrivelse

Etablering av tilbud for gående og syklende langs Gunnelandet på Gressvik, 700 meter lang gang-sykkelvei. Tiltaket er en del av Hovedsykkelplan fra 2016 for Sarpsborg og Fredrikstad. Prosjektet gir bedre adkomst for gående og syklende mot sentrum og fergeleie. Tiltaket er ferdig regulert og det er ikke behov for grunnverv. Prosjektering er i påbegynt.

Formål

Strekningen er en manglende forbindelse gjennom store boligområder og mot fergeleie til byfergen. Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å bedre tilbudet for myke trafikanter og bidra til økt andel som går og sykler.

Det er blandet trafikk gjennom boligområde, industriområde og båthavn i dette området i dag. Veien *Gunnelandet* blir oppgradert og rehabilitert og det er ønskelig å etablere en god løsning for gående og syklende samtidig.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. At flere går eller sykler på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet og trygge anlegg bidrar mot nullvisjonen.

Støttekriterier

Prosjektet bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

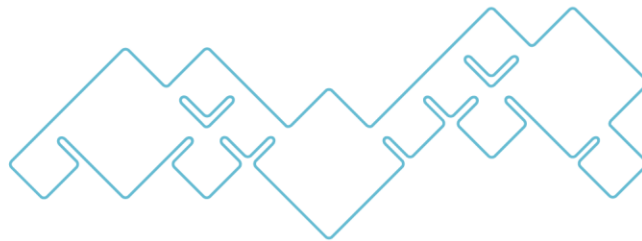
Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Gunnelandet blir rehabilitert og oppgradert grunnet dårlig standard og det er ønskelig å etablere løsning for gående og syklende samtidig.

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, hovedsykkelplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil bli lagt til rette for en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket gir et bidrag til å oppfylle målene i hovedsykkelplanen. Store boligområder i nærheten



til prosjektet får nytte gjennom tryggere adkomst til skole, lokalt næringsliv, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter og ferge.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	7.500.000	7.500.000				0
Mva inkl	ja	ja				

Kostnadsvurdering	Erfaringstall inkludert administrasjonskostnader. Innbefatter alle interne og eksterne administrasjonskostnader.
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall og vurderinger i planprosess.
Finansiering	Byggeplan og gjennomføring finansieres med kommunal egenandel fase 2 – 7,5 millioner.
Status	Ferdig regulert
Fremdrift	Fredrikstad kommune starter prosess med prosjektering i løpet av 2023.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2023	2023	2024	2024

Merknad

Dato	Endring
17.08.2023	Dokument opprettet



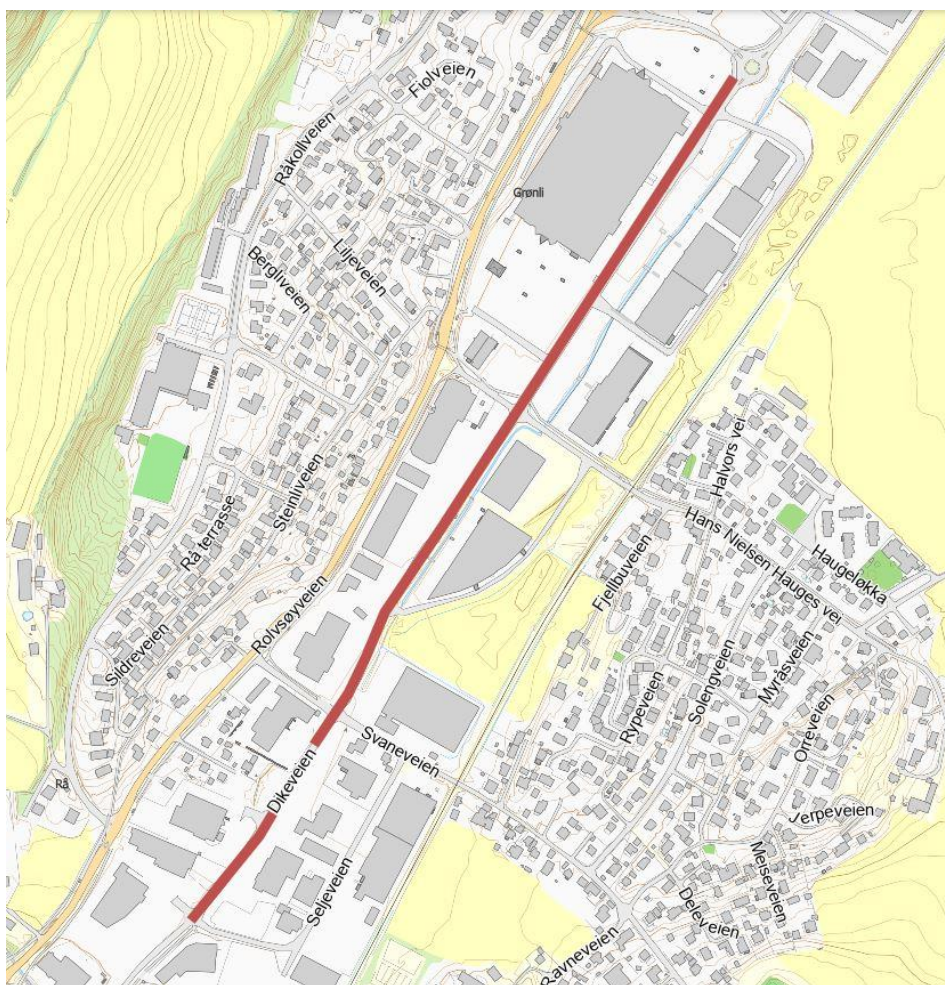
Prosjektark

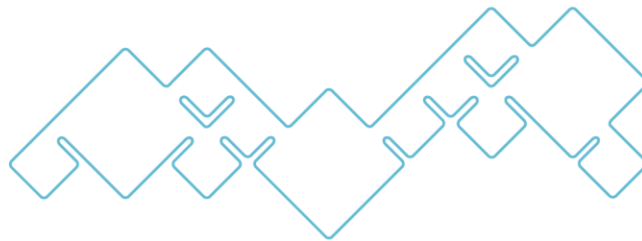
Navn: Dikeveien, etablere GS-vei

Tiltaksområde: Gange og sykkel

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Fredrikstad kommune





Beskrivelse

Etablering av gang- og sykkelvei langs stort handelsområde med blant annet Østfoldhallene ved Dikeveien. Det er lagt opp til utstrakt bruk av personbil og det finnes ikke noe tilbud til myke trafikanter langs denne strekningen i dag. Tiltaket vil gjøre det mulig for gående og syklende å benytte området på en trygg måte, da det med dagens trafikkbilde er uryddige forhold med vikeplikt fra sideveier og avkjørsler. Tiltaket kobler seg sammen gang-/sykkelvei i begge ender og det vil bli lagt til rette for å kunne benytte sykkel som handlevogn. Tiltaket bør være etablert før utbygging av Fv. 109 starter for å sikre myke trafikanter i anleggsperioden for ny Fv.109.

Tiltaket er ferdig regulert.

Formål

Strekningen langs Dikeveien mangler et tilbud til gående og syklende. På grunn av stor trafikkmengde og uoversiktlige forhold føles ikke dette området trygt for myke trafikanter. Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler. Prosjektet skal også gi bedret tilgang for alle reisende med kollektiv gjennom å oppgradere holdeplasser til å være universelt utformede. Tiltaket vil også øke trygghet ved ferdsel på sykkel og vil således kunne ha en positiv effekt mot null-visjonsmålet.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud ved at det kompletterer hovedsykkelplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelbruk og sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Økt trafiksikkerhet vil også bidra positivt mot nullvisjonsmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO₂-utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Gang- og sykkelvei langs Dikeveien bør være ferdig bygget før arbeidene på denne delen av fv. 109 starter. Da vil løsning for gående og syklende være opprettholdt uten at midlertidig GS-vei må etableres på denne strekningen. Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.



Det vil bli lagt til rette for økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Dikeveien er et stort handelsområde og har mange arbeidsplasser der det med dagens veiløsning er lagt opp til utstrakt bruk av personbil. Tiltaket vil bidra til sikrere skolevei-kryssing for barn og unge.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	28.500.000	11.000.000	17.500.000			0
Mva inkl	ja	ja	ja			

Kostnadsvurdering	Erfaringstall inkludert administrasjonskostnader. Innbefatter alle interne og eksterne administrasjonskostnader
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall og vurderinger i planprosess.
Finansiering	Grunnerverv er finansiert med TS midler. Byggeplan og gjennomføring finansieres med kommunal egenandel i fase 2 – 28,5 millioner.
Status	Ferdig regulert
Fremdrift	Fredrikstad kommune starter prosess med prosjektering og grunnerverv i løpet av 2023.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2023	2023	2024	2025

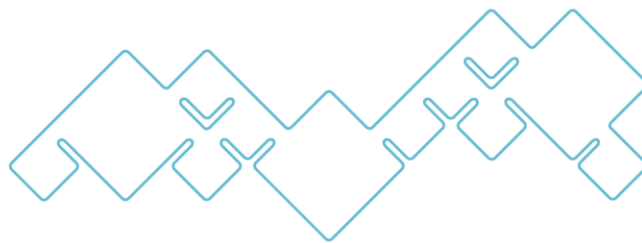
Dato	Endring
17.08.2023	Dokument opprettet



Prosjektark

- Navn:** Gamlebyveien, etablere sykkelvei med fortau mellom Brohodet og Borg Havn
- Tiltaksområde:** Gange og sykkel
- Kommune:** Fredrikstad kommune
- Ansvarlig:** Fredrikstad kommune





Beskrivelse

Prosjektet består i å etablere sykkelvei med fortau mellom Brohodet på østsiden av Fredrikstadbrua og Borg Havn. Deler av strekningen inngår i «Plan for hovedsykkelveier i Nedre Glomma» og er beskrevet som del av Rute 12, strekning 12.1. Regulere og etablere en sammenhengende løsning for gående og syklende mellom Brohodet og Borg Havn. Hele strekningen kan reguleres i ett, og løsningen vil koble seg til forbindelsen mot Selbak og Begby når Statens vegvesen vil regulere for sykkelløsning langs rv. 110.

Formål

Den nordlige delen av strekningen har i dag ingen tilbud til gående og syklende og den sørligste delen mangler tilbud til syklende. Den midterste delstrekningen har en miks av blandet trafikk og gang- og sykkelvei av gammel standard. Prosjektet skal etablere et sammenhengende og helhetlig trafikksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler i dette området. På strekningen etableres det for tiden enkelte strakstiltak som er vurdert til å kunne inngå i den endelige løsningen.

MÅLOPPNÅELSE

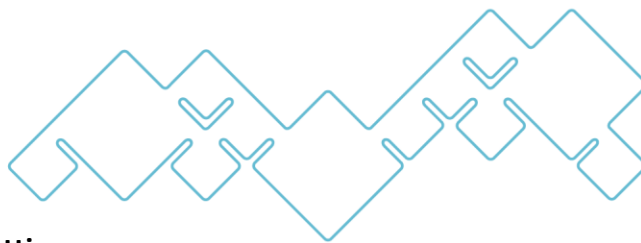
Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafikksikkert tilbud på en strekning med potensiale for å nå både arbeidsreisende og fritidsreisende syklistene. Strekningen inngår delvis i Hovedsykkelplanen fra 2016 og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for sykkel. Sammen med andre prosjekt i fase 2 vil strekningen koble viktige målpunkt som Gamlebyen og Kongstenanlegget med sykkelforbindelsen over Fredrikstadbrua, fergeforbindelsene til Kråkerøy og sentrum og sykkelveinettet nordøstover langs rv. 22 og fv. 130 til områder som Sellebakk, Sorgenfri, Haugsten, Begby, etc. + Nabbetorp. Prosjektets beliggenhet når boligområder på østsiden av Glomma med over 11 000 innbyggere innenfor en avstand på 5 km.

At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. En tryggere og mer trafikksikker løsning vil også bidra mot nullvisjonen.

Støttekriterier

Prosjektet vil bidra til redusert CO₂-utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå både nullvisjonen og nullvekstmålet.



Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Statens vegvesen planlegger regulering av gang- og sykkelvei langs rv. 110 på sørsiden av veien med oppstart reguleringsarbeid 2026. Det er ikke nødvendigvis krav om samtidig utbygging med sykkelanlegg langs rv.110.

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, Hovedsykkelplanen fra 2016, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

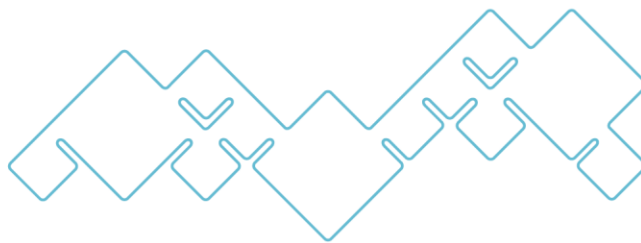
Samfunnsnytte

Etablering av prosjektet vil bidra til økt andel av gående og syklende. Tiltaket vil også bidra til å oppfylle målene fra hovedsykkelplanen. Store etablerte boligområder i nærheten til prosjektet får stor nytte gjennom adkomst til skole, lokalt næringsliv, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Gang- og sykkelvei til skole, idrettsanlegg/svømmehall og nærbutikk vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	26.000.000	3.000.000	6.000.000	17.000.000		0
Mva inkl	ja	ja	ja	ja		

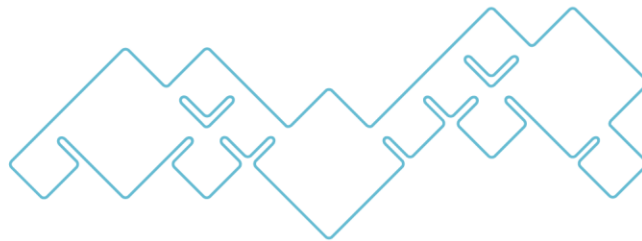
Kostnadsvurdering	Erfaringstall inkludert administrative kostnader. Innbefatter alle interne og eksterne administrasjonskostnader
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall og vurderinger i planprosess.
Finansiering	Regulering og gjennomføring finansieres med kommunale egenandel fase 2 – 26 millioner.
Status	Behov for regulering.
Fremdrift	Prosess med regulering starter i løpet av 2024.



GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2024	2025	2025	2025	2026	2026

Dato	Endring
17.08.2023	Dokument opprettet



Prosjektark

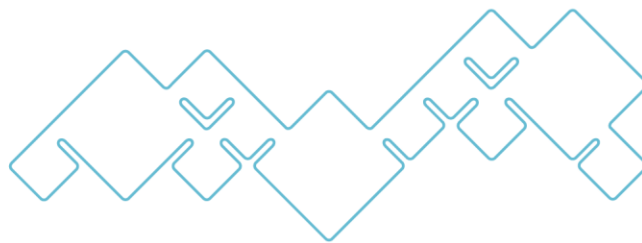
Navn: 2.17 Fergeleier

Tiltaksområde: Kollektiv/ferge

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Fredrikstad kommune





Beskrivelse

Etablere fergeleier, ladeinfrastruktur og servicebygg ved eksisterende fergeleier.

Smertu og Lisleby fergested har behov for servicehus for reisende med fergene. Her er det også behov for å bytte deler av fergeleiet til en mer effektiv pontong. Det er behov for å etablere nytt fergeleie på Gressvik. Sentrum fergeleie har behov for servicehus med toalett og ny dobbel pontong.

Formål

Formålet er å utvikle fergetilbudet i Fredrikstad kommune slik at vi kan tilrettelegge enda bedre for gange og bruk av sykkel. Ferge fungerer som forlengelse av gang- og sykkeltraseer og på den måten er fergedriften i Fredrikstad et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Tilretteleggingen for gående og syklende bidrar til å nå nullvekstmålet.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

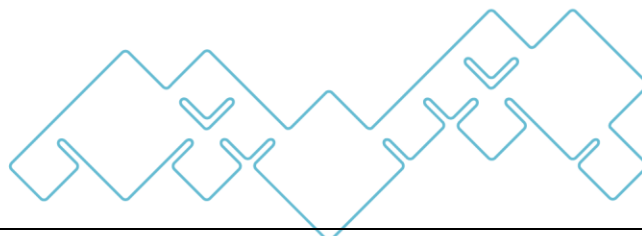
Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Å oppnå en økt andel av gående og syklende er et av målene som kan oppnås gjennom dette tiltaket. Det etableres større boligområder i nærhet til eksisterende og planlagte nye fergeleier. Dette er boligområder som vil få bedre adkomst til skole, lokalt næringsliv, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Gang- og sykkelveier til skole og nærbutikk vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.

ØKONOMISKE RAMMER

Anslått kostnad	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Lisleby		3.000.000				
Ålekilen		2.000.000				
Smertu		10.000.000				
Gressvik		10.000.000	15.000.000			
Sentrum				20.000.000		
Total	60.000.000	25.000.000	15.000.000	20.000.000		
Mva inkl	ja	ja	ja	ja	ja	



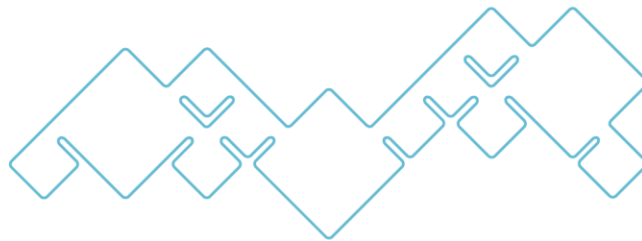
Kostnadsvurdering	Erfaringstall der alle kostnader, inkludert administrasjonskostnader er medregnet. Innbefatter alle interne og eksterne administrasjonskostnader
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på vurderinger gjort i 2021
Finansiering	Gjennomføring finansieres med kommunal egenandel i fase 2 – 60 millioner ink. mva.
Status	Må prosjekteres
Fremdrift	I henhold til gjennomføringsplan

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2023	2026	2024	2027

Merknad: Prosjekter gjennomføres i følgende prioritetsrekkefølge: Lisleby, Ålekilen, Smertu, Gressvik og Sentrum hvor sistnevnte vil ha aktiviteter når det gjelder regulering.

Dato	Endring
22.08.2022	Dokument opprettet



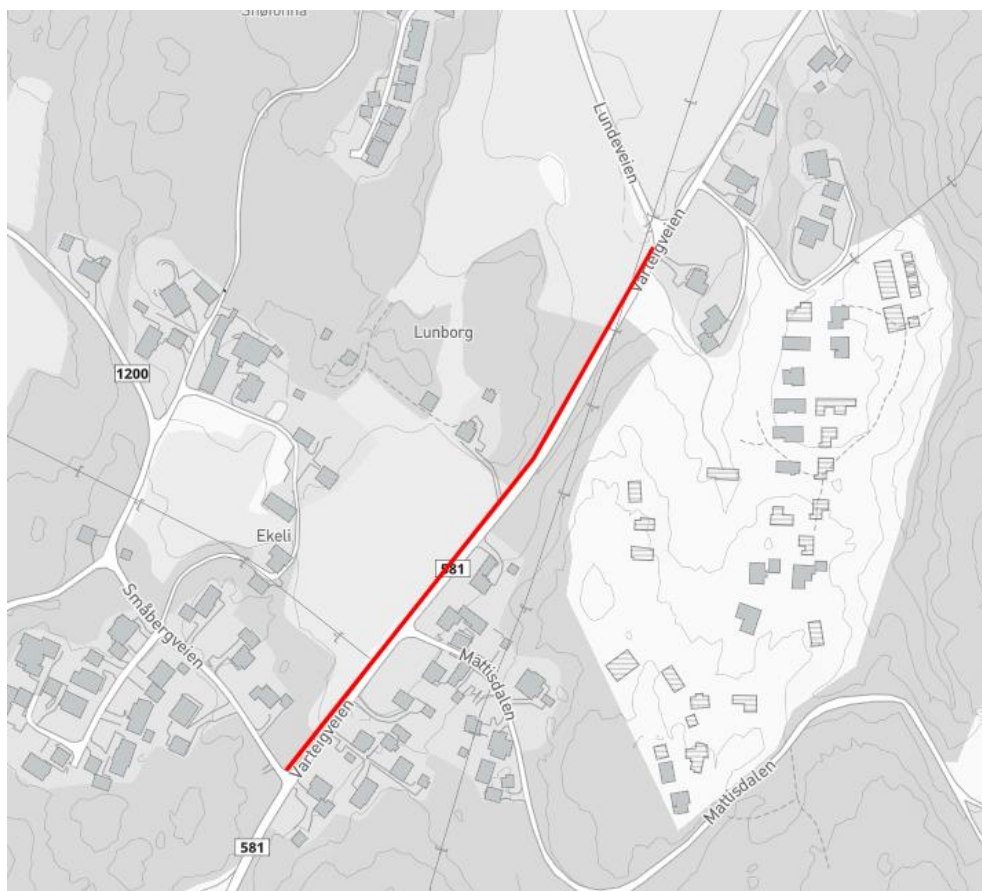
Prosjektark

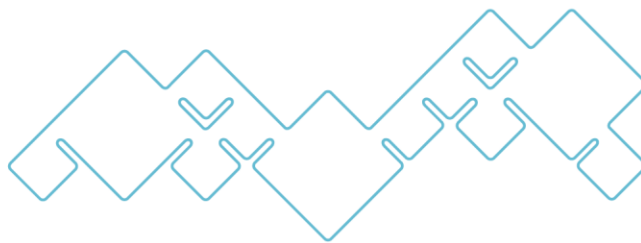
Navn: Varteigveien, fra Småbergveien til Lundeveien, etablere GS-vei

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune





Beskrivelse

Sarpsborg kommune har regulert og skal bygge 500 meter med gang- og sykkelvei langs fylkesvei 581, fra Småbergveien til Lundeveien.

Formål

Strekningen langs fylkesvei 581 fra Småbergveien til Lundeveien i Varteig mangler et effektivt tilbud til gående og syklende. På grunn av høy fartsgrense anses ikke fylkesvei 581 trygt for gående og syklende. Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler. Prosjektet skal også gi bedre tilgang for alle reisende med kollektiv gjennom å oppgradere holdeplasser til å være universelt utformede.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud og at flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

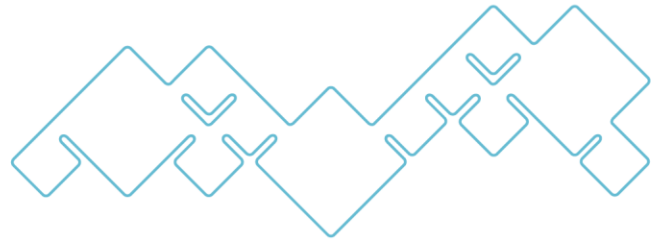
Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Det etableres større boligområder i nærheten til prosjektet som får nytte gjennom adkomst til skole, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Gang- og sykkelveien til skole vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	6 000 000	6 000 000				
	2023 kroner	2023 kr				
Mva inkl	Ja	Ja				



Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på utførelse er gjort av Sarpsborg kommunes prosjektavdeling.
Begrunnelse	
Finansiering	Grunnerverv og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Byggeplantegninger er godkjent av Viken fylkeskommune. Grunnerverv gjenstår. Det må skrives en gjennomføringsavtale med Viken fylkeskommune. Prosjektet er overført til kommunens prosjektavdeling for gjennomføring. Forventet byggestart i 2024.
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2021	2023	2024	2024

Merknad

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



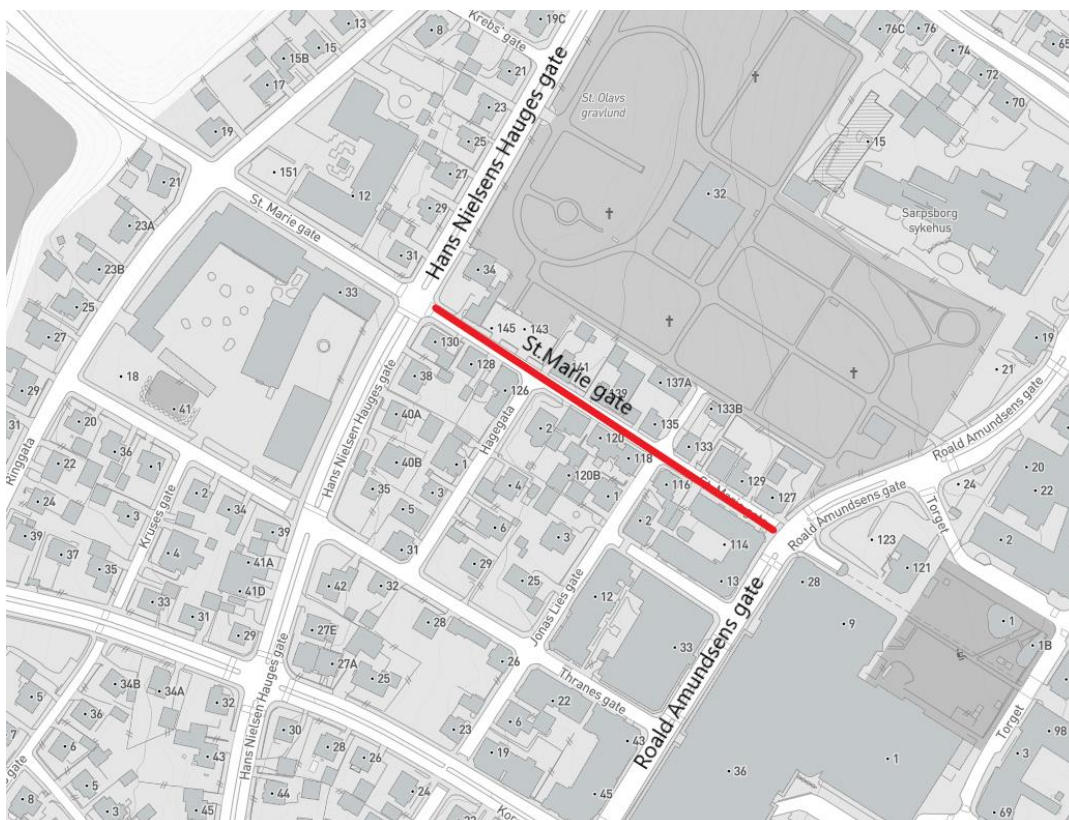
Prosjektark

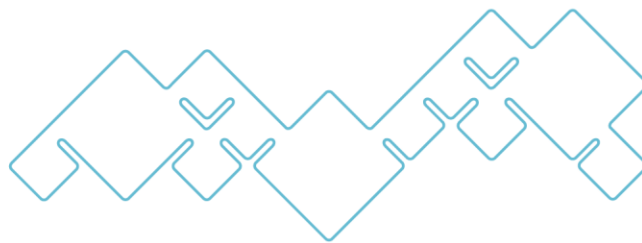
Navn: St. Mariegade, etablere sykkelfelt

Tiltaksområde: Sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune





Beskrivelse

Tiltaket består av oppmerking og skilting av sykkelfelt i en retning, samt fjerne eksisterende parkeringsplasser i St. Marie gate, fra Hans Niensens Hauges gate og til Roald Amundsens gate. Denne strekningen er en del av hovedsykkelplanen i Sarpsborg sentrum.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet.

Strekningen inngår som en del av hovedsykkelplanen og binder sammen et til en helhetlig sykkelløsning som kan bidra til en økt sykkelandel.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte sykkelløsninger til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

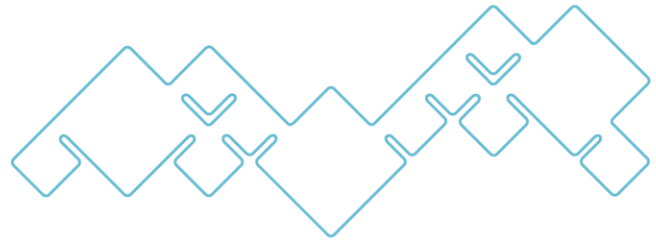
Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å oppfylle hovedsykkelplanen.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	500 000	500 000				
	2023 kroner	2023 kr				
Mva inkl	Ja	Ja				



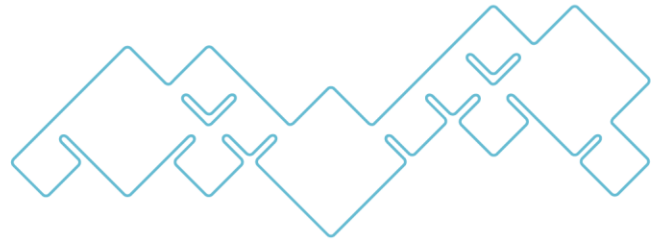
Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag er basert på erfaringstall fra Sarpsborg kommune.
Begrunnelse	
Finansiering	Gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Detaljprosjektering er startet 2023.
Fremdrift	Det er planlagt byggefase i 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2023	2024	2024	2024

Merknad

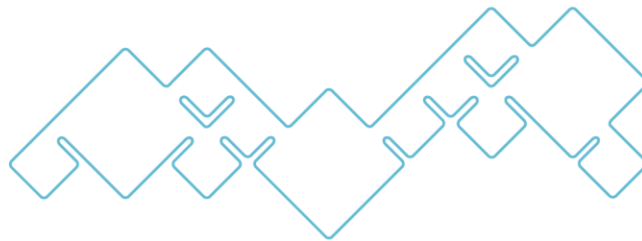
Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



Prosjektark

- Navn:** Lande skole, etablere GS-vei
- Tiltaksområde:** Gange – og sykkel
- Kommune:** Sarpsborg kommune
- Ansvarlig:** Sarpsborg kommune





Beskrivelse

Det skal etableres en gang- og sykkelveikobling fra Råkilveien og frem til Statsminister Kolstadsvei, samt etablere sykkelparkering på Lande barneskole. Denne strekningen mangler et tilbud for gående og syklende i dag.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet.

Strekningen inngår som en del av hovedsykkelplanen og binder sammen rute 25 til en helhetlig sykkelløsning som vil bidra til bedre fremkommelighet og en økt sykkelandel.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i hovedsykkelplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi en mer trafiksikker løsning i Sarpsborg. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

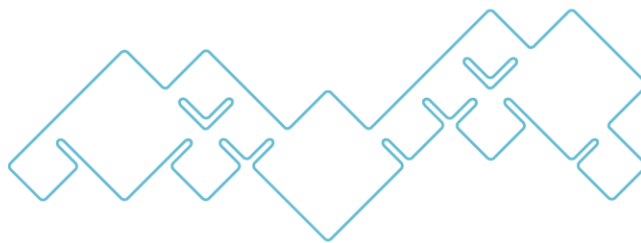
Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Tiltaket er å etablere en manglende kobling, så fremkommeligheten vil øke betraktelig. Det vil bidra til å gi myke trafikanter et bedre tilbud og forhåpentligvis øke andel gående og syklende. Tiltaket bidrar også til å oppfylle hovedsykkelplanen.

Gang- og sykkelvei til skoler vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.



ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	3 000 000		3.000.000			
			2023 kr			
Mva inkl	ja		ja			

Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	
Finansiering	Byggeplan og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Detaljprosjektering starter 2024 sammen med VA-prosjektering for området. Forventer byggestart 2025
Fremdrift	Byggeplan påbegynnes i 2024, byggestart er planlagt i 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2024	2024	2025	2025

Merknad

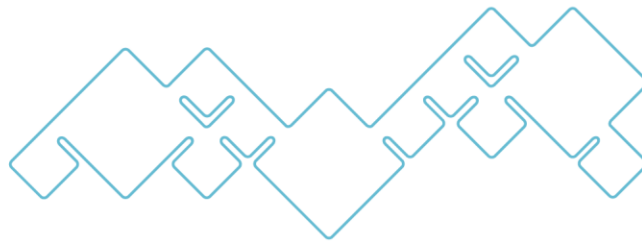
Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



Prosjektark

Navn:	Parsell 2, Vingulmorkveien, etablere sykkelvei med fortau
Tiltaksområde:	Gange – og sykkel
Kommune:	Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Sarpsborg kommune





Beskrivelse

Det skal etableres 370 meter sykkelvei med fortau i forlengelsen av sykkelløsningen i Vingulmorkveien og frem til ny undergang under fylkesvei 118, ved Tune kirke. Sykkelveien med fortau vil ligge mellom gravlunden og områdene med dyrket mark.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet. Strekningen er definert som prioritet 2 og med standard sykkelvei med fortau.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning i Sarpsborg, og at flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

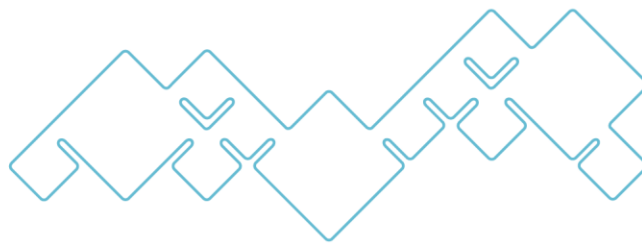
Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

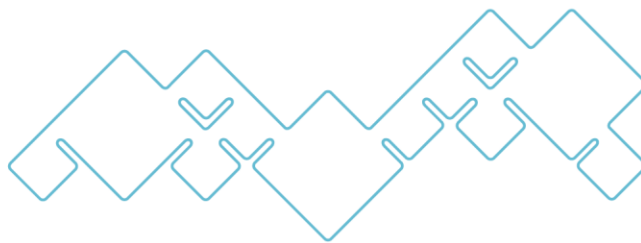
Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å oppfylle hovelsykelplanen.



ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2023	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	19.000.000	5 000 000*	9 000 000	10 000 000			
	2023 kroner	2023 kr	2023 kr	2023 kr			
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja			

Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	
Finansiering	Ytterligere utgravninger av kulturminner og grunnerverv er finansiert av belønningsmidler i 2023. Byggeplan, resterende grunnerverv og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2. * Det er avsatt 5 millioner i belønningsmidler til gjennomføring av grunnerverv, arkeologiske undersøkelser og grunnundersøkelser i 2023. Det vil ev. redusere behovet i fase 2.
Status	Sarpsborg kommune og Viken Fylkeskommune planlegger å prosjektere og bygge dette prosjektet sammen med prosjektet undergang Fv118 ved Tune kirke og sykkelvei med fortau langs Tuneveien.
Fremdrift	Sarpsborg kommune og Viken Fylkeskommune bestiller utgravninger av kulturminner og starter grunnerverv 2023.

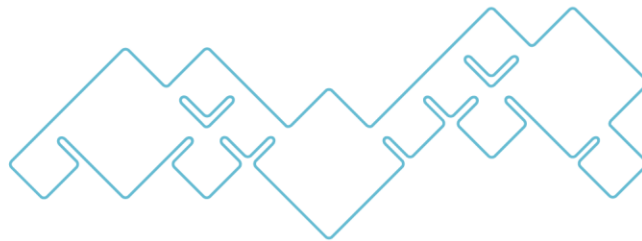


GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2023	2024	2024	2026

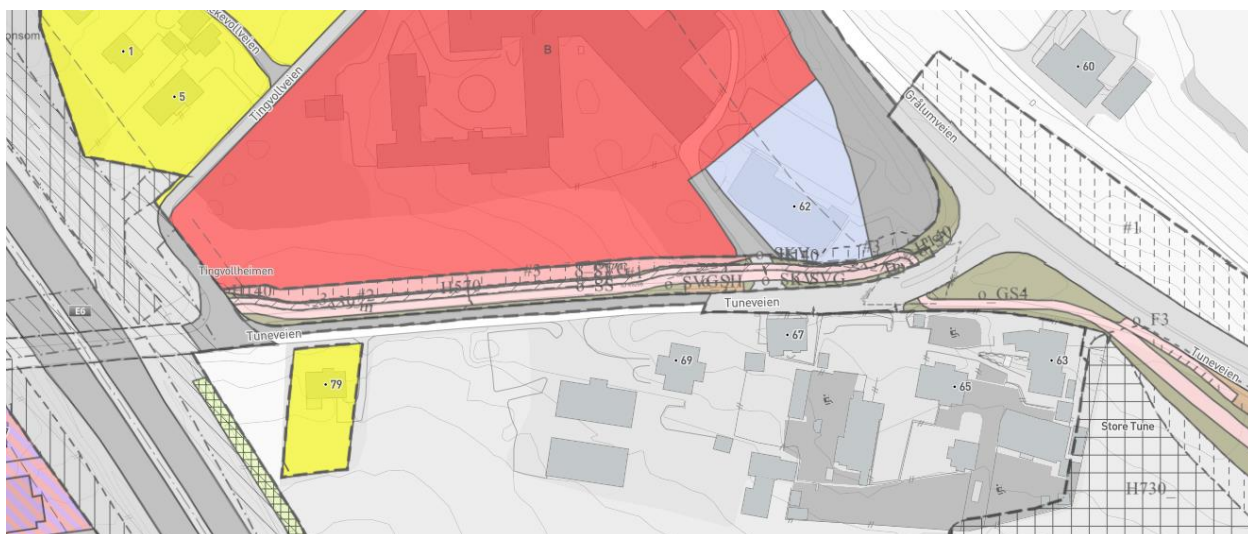
Merknad

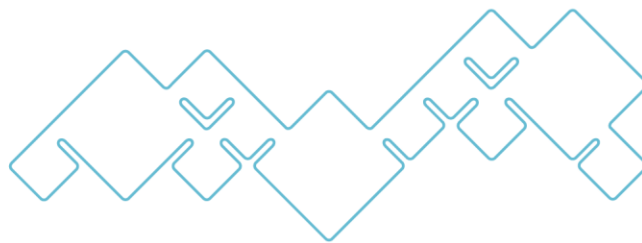
Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



Prosjektark

- Navn:** Sykkelvei med fortau langs Tuneveien fra fv. 118 til bro over E6
- Tiltaksområde:** Gange – og sykkel
- Kommune:** Sarpsborg kommune
- Ansvarlig:** Sarpsborg kommune





Beskrivelse

Det skal etableres 230 meter sykkelvei med fortau i Tuneveien fra lyskrysset med fylkesvei 118 i øst og frem til bro over E6 i vest, for å få samme sykkelveisystem fra Vingulmorkveien. Det er i dag en gang og sykkelvei på strekningen.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet. Strekningen er definert som prioritet 2 med standard sykkelvei med fortau.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning i Sarpsborg, og at flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

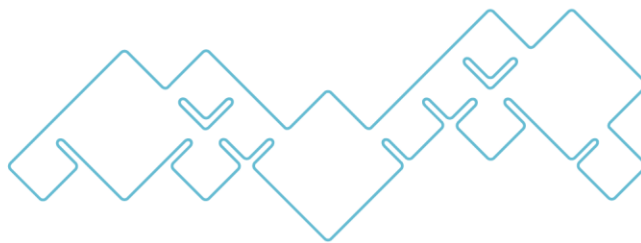
Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å oppfylle hovelsykelplanen.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	9 000 000	2 000 000	3 000 000	4 000 000		
	2023 kroner	2023 kr	2023 kr	2023 kr		
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja		



Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	
Finansiering	Ytterligere utgravninger av kulturminner og grunnerverv er finansiert av belønningsmidler 2023. Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Sarpsborg kommune og Viken Fylkeskommune planlegger å prosjektere og bygge dette prosjektet sammen med prosjektet undergang Fv118 ved Tune kirke og sykkelvei med fortau langs Tuneveien.
Fremdrift	Sarpsborg kommune og Viken Fylkeskommune bestiller utgravninger av kulturminner og starter grunnerverv 2023.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2023	2024	2024	2026

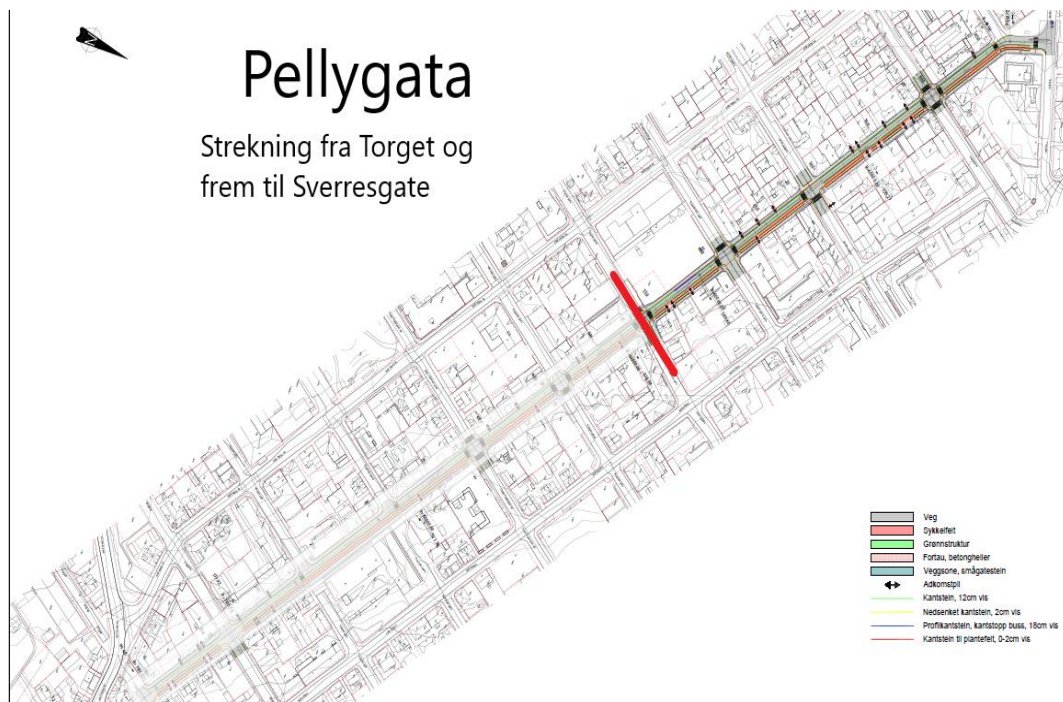
Merknad

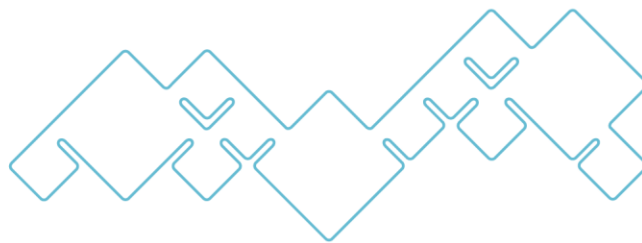
Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



Prosjektark

Navn:	Pellygata; etablere fortau, plantefelt, sambruksfelt og enveisregulert sykkelvei
Tiltaksområde:	Gange – og sykkel, kollektiv
Kommune:	Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Sarpsborg Kommune





Beskrivelse

Prosjektet omfatter en oppgradering av Pellygata. Løsningen som er valgt for Pellygata er tosidig fortau, møbleringsfelt/plantefelt, sambruksfelt for sykkel, kollektiv og bil i retning ut av sentrum og enveisregulert sykkelvei i retning Sarpsborg sentrum. Det er bevilget 20 millioner kroner til oppgraderingen og det er antatt at kommunen får oppgradert fra krysset med Torggata og frem til krysset med Sverresgate.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Strekningen inngår i hovedsykkelplanen. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi en mer trafiksikker løsning i Sarpsborg kommune. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil som vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

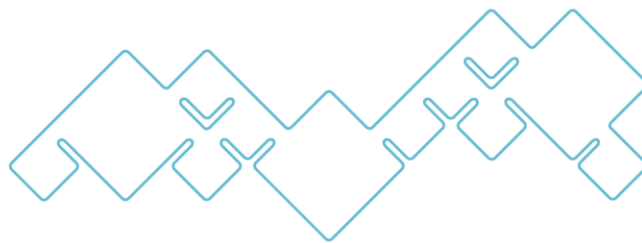
Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, hovedsykkelplanen og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende ved å etablere tiltaket.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	20.000.000	12.000.000				
	2023	2023 kr				
Mva inkl	ja	ja				



Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag er basert på tilbud fra entreprenør.
Begrunnelse	Byggefase pågår
Finansiering	Byggeplan og byggefase er finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Bygging pågår. Forventer ferdigstillelse i slutten av 2024.
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2022	2023	2023	2024

Merknad

Dato	Endring
August 2023	Dokument opprettet



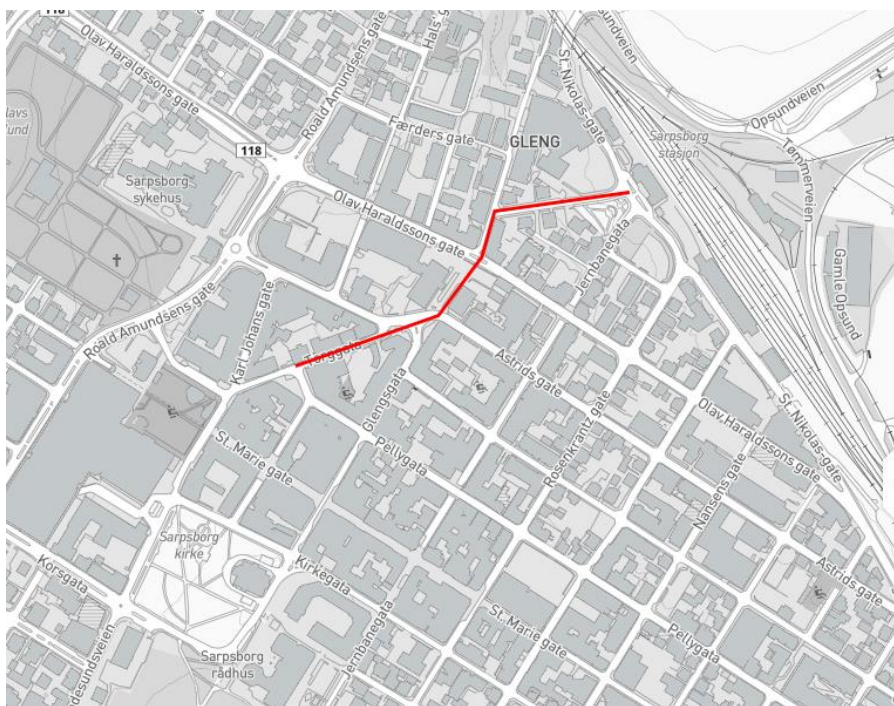
Prosjektark

Navn: Sarpsborg sentrum, etablere sykkelfelt

Tiltaksområde: Sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune





Sarpsborg kommune skal etablere sykkelløsning/sykkelfelt på strekningen fra jernbanestasjon – Aarlandsgate – Glengsgata - Torggata frem til Pellygata. Denne strekningen er en del av hovedsykkelplanen i Sarpsborg sentrum.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet.

Strekningen inngår som en del av hovedsykkelplanen og binder sammen til en helhetlig sykkelløsning som kan bidra til en økt sykkelandel.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte sykkelfelt til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning i Sarpsborg sentrum og at flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

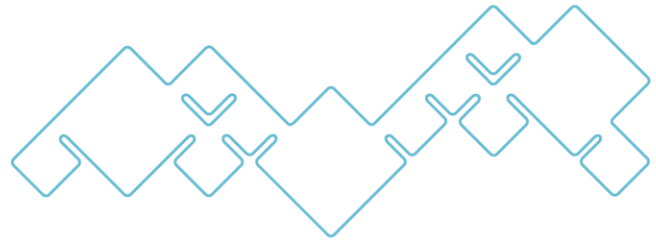
Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å oppfylle hovedsykkelplanen.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	8.000.000				8.000.000	
	2023 kroner				2023 kr	
Mva inkl	Ja				Ja	



Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	
Finansiering	Byggeplan og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2027	2027	2027	2027

Merknad

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



Prosjektark

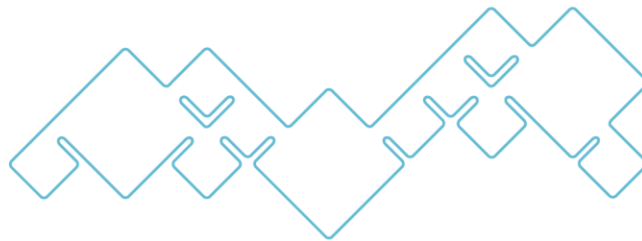
Navn: Rådmann Dalens vei, etablere gang- og sykkelvei

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune





Beskrivelse

Det skal etableres 250 meter med gang og sykkelvei fra eksisterende gang- og sykkelvei ved Tune rådhus og frem til Østadveien.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet.

Strekningen inngår som en del av hovedsykkelplanen og binder sammen en helhetlig sykkelløsning som kan bidra til en økt sykkelandel. Strekningen er definert som prioritet 3 i hovedsykkelplanen.

Strekningen langs Rådmann Dalens vei mangler i dag et tilbud til gående og syklende. Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning mellom Sarpsborg og Fredrikstad.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å oppfylle hovelsykkelplanen.



ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	6.500.000		3.500.000	3.000.000		
	2023 kr		2023 kr	2023 kr		
Mva inkl	ja		Ja	ja		

Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på byggeplan, grunnerverv og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	Reguleringsplanen ble vedtatt 2021. Utarbeidelse av byggeplan og utførelse gjenstår. Det er planlagt å gjennomføre grunnerverv og utgravninger av kulturminner i 2023/2024 med belønningmidler.
Finansiering	Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Mulig oppstart på utgraving av kulturminner og grunnerverv i 2023.
Fremdrift	Sarpsborg kommune starter å byggeplanlegge og gjennomføre grunnerverv i 2023. Fremdrift forutsetter vedtak om prioritering av midler i fase 2.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2023	2025	2025	2026

Merknad

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



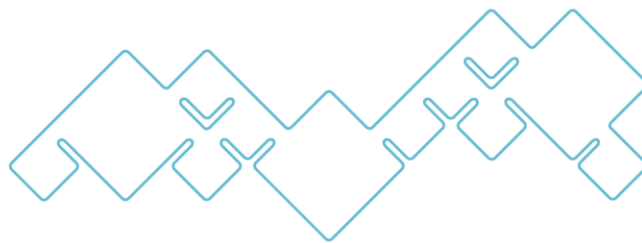
Prosjektark

Navn:	Madam Arnesens vei, etablere GS-vei
Tiltaksområde:	Gange – og sykkel
Kommune:	Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Sarpsborg kommune



Beskrivelse

Sarpsborg kommune ønsker å etablere 700 meter med gang- og sykkelvei fra Lundgårdsvei og frem til Tunevannveien.



Formål

I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet.

Madam Arnesensvei er i dag en vei med blandet trafikk for både bil, sykkel og gående på store deler av strekningen. Strekningen inngår som en del av hovedsykkelplanen og blandet trafikk-løsning er i utgangspunktet ansett som en ok løsning. Vurderinger som er gjort viser at det er behov for en separat gang- og sykkelvei. Dette for å få en helhetlig løsning da det er gang- og sykkelvei i begge ender av strekningen. I tillegg er dette en strekning som benyttes mye av myke trafikanter til og fra Tunevannet som utfartssted. Dagens Madam Arnesensvei er relativt bred, og det bør være mulig å etablere gang- og sykkelvei uten å foreta grunnerverv. Denne strekningen binder sammen til en helhetlig sykkeløsning som kan bidra til en økt sykkelandel.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i hovedsykkelplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning Sarpsborg kommune.

Støttekriterier

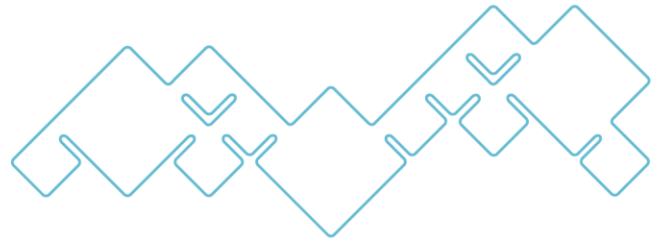
Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Prosjektet bidrar til å oppfylle hovedsykkelplanen.



ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	7.500.000				7.500.000	
	2023 kroner				2023 kr	
Mva inkl	ja				ja	

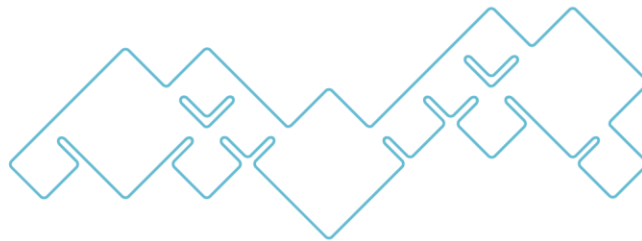
Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	Antar at det ikke er behov for å regulere og erverve.
Finansiering	Byggeplan og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Ikke startet utarbeidelse av byggeplan.
Fremdrift	Finansiering i 2027.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2026	2027	2027	2027

Merknad

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



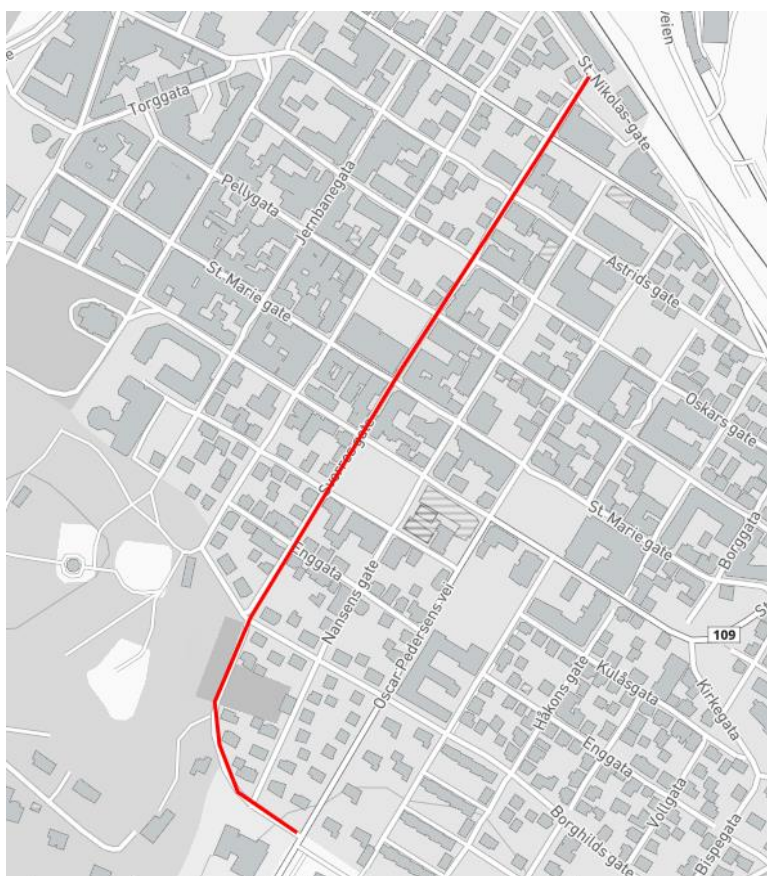
Prosjektark

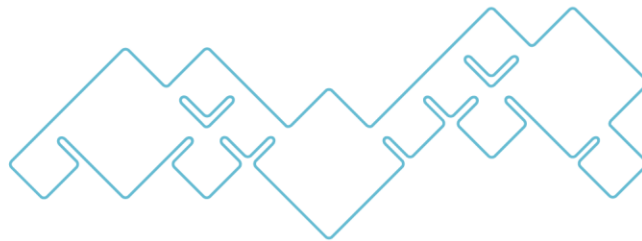
Navn: Sykkelfelt Sverresgate – Hjalmar Wessels vei,
fra St. Nikolas gate til Oskar Pedersensvei

Tiltaksområde: Sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune





Beskrivelse

Tiltaket omfatter ca. 900 meter med sykkelfelt i Sverres gate og Hjalmar Wessels vei, fra St. Nikolas gate og frem til Oscar Pedersens vei. Denne strekningen er en del av hovedsykkelplanen i Sarpsborg sentrum.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet.

Strekningen inngår som en del av hovedsykkelplanen og binder sammen til en helhetlig sykkelløsning som kan bidra til en økt sykkelandel.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte sykkelfelt til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning i Sarpsborg sentrum og at flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

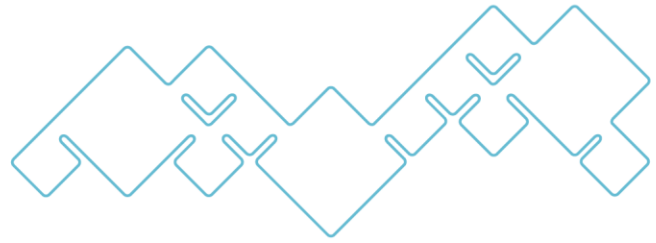
Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken fordi et sammenhengende og bedre tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å oppfylle hovedsykkelplanen.



ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	13 500 000				13 500 000	
	2023 kroner				2023 kr	
Mva inkl	Ja				ja	

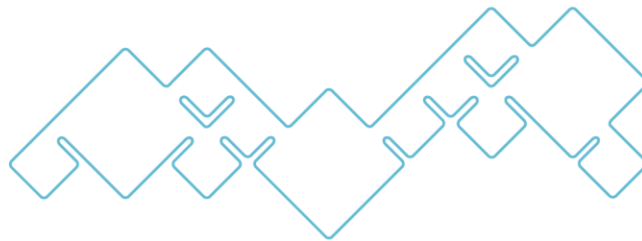
Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	
Finansiering	Byggeplan og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				2027	2027	2027	2028

Merknad

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.



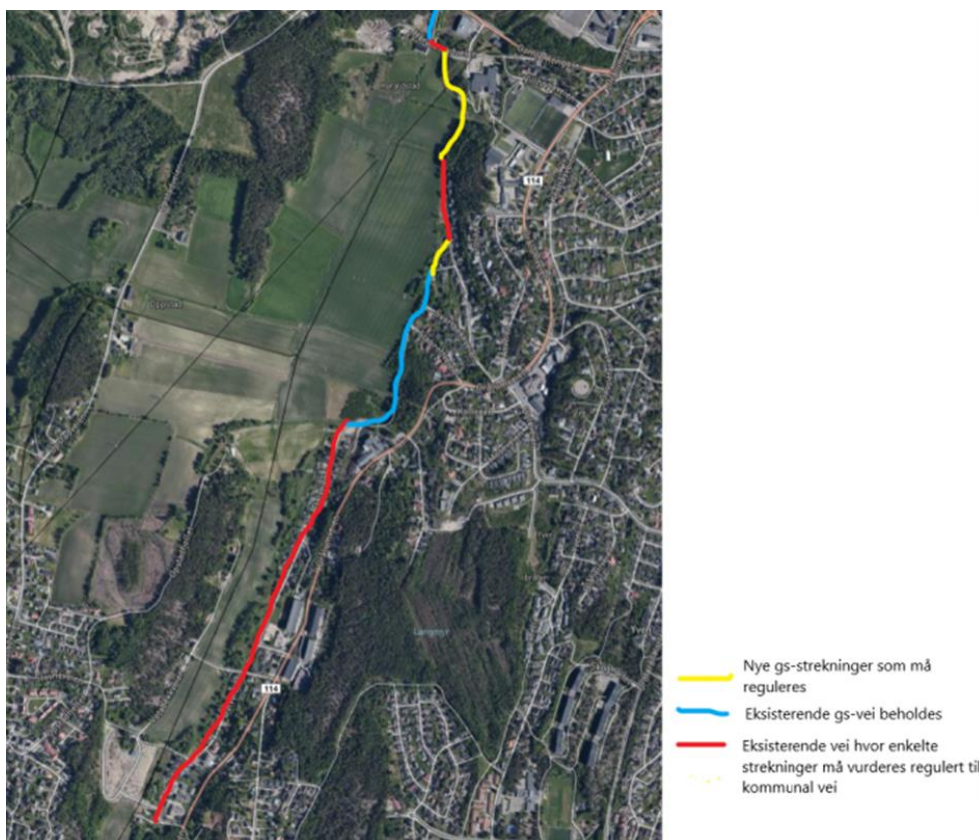
Prosjektark

Navn: Greåkerdalen (Nordre del), etablere GS-vei

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg Kommune



Beskrivelse

Prosjektet omfatter en sammenhengende gang- og sykkelveiløsning fra Gamle Kongevei/Haraldstadveien og frem til Dalveien, hvor man benytter eksisterende tilbud. Og regulerer de strekningene som mangler for å få sykkeltrasé langs hele strekningen.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. I hovedsykkelplanen for sykkel "Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad" er et av hovedmålene at hovedsykkelveinettet skal "invitere" til sykling ved å være sammenhengende og gi god fremkommelighet. Strekningen Greåkerdalen nord er definert som prioritet 2 og med standard sykkelvei med fortau. Nye premisser er lagt til grunn med hensyn til jordvern, gjør at det nå er ønskelig å få til en sammenhengende gang- og sykkelveiløsning fra Gamle Kongevei/Haraldstadveien og til Dalveien, hvor man benytter eksisterende tilbud og regulerer de strekningene som mangler.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Strekningen inngår i hovedsykkelplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning, for å gi økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi en mer trafiksikker løsning mellom Sarpsborg og Fredrikstad. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil som vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, hovedsykkelplanen og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende ved å etablere tiltaket.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	18.500.000		2.000.000	10.500.000	6.000.000	
	2023		2023 kr	2023 kr	2023 kr	
Mva inkl			Ja	Ja	Ja	

Kostnadsvurdering	Kostnadsoverslag på reguleringsplanen er basert på foreløpig tilbud, kontraktsform er medgått tid og er derfor noe usikkerhet. Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra Viken.
Begrunnelse	Arbeidet med reguleringsplan pågår.
Finansiering	Reguleringsfase i 2024 er finansiert av belønningsmidler. Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring er planlagt finansiert som kommunal egenandel i Bypakke Nedre Glomma fase 2.
Status	Detaljregulering pågår. Forventer vedtak høsten 2024.
Fremdrift	Sarpsborg kommune har startet prosessen med å regulere strekningen i 2023. Forutsetter vedtak i 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

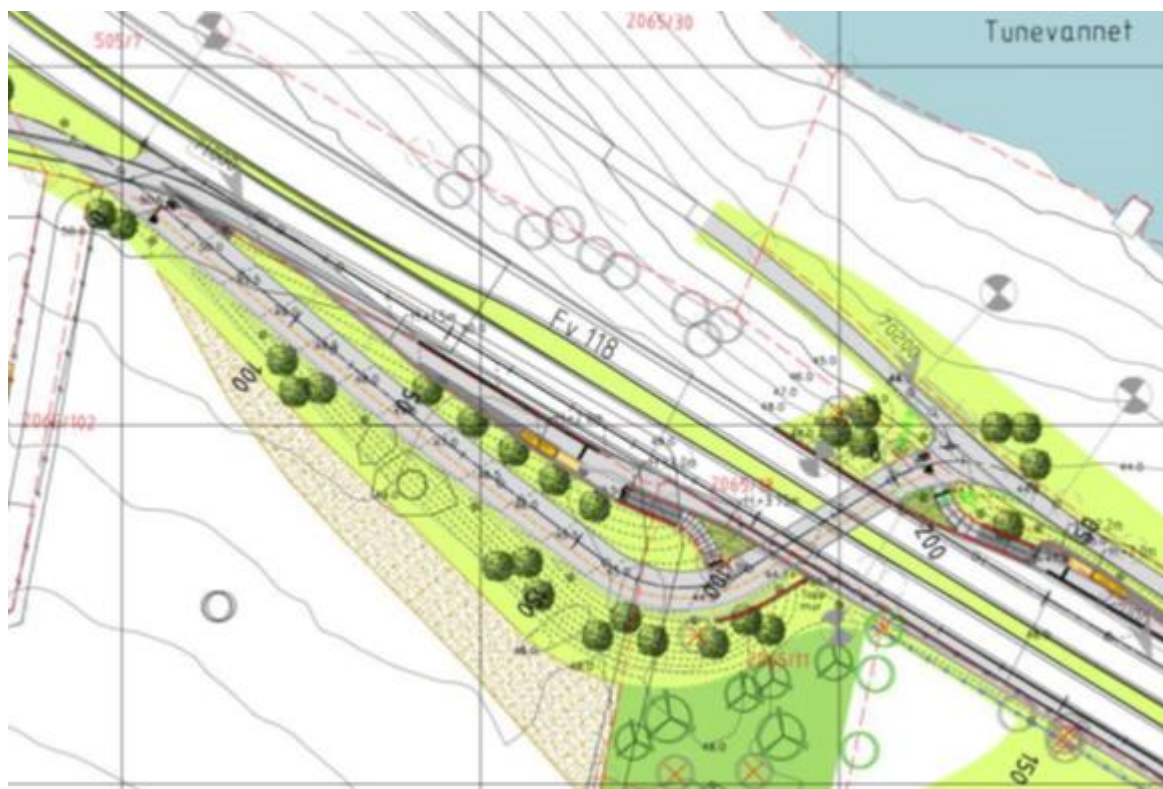
Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2023	2024	2025	2025	2025	2027

Merknad

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner.

Prosjektark

Navn:	Fv. 118 Undergang ved Tune kirke
Tiltaksområde:	Sykkel og gange
Kommune:	Sarpsborg Kommune
Ansvarlig:	Viken Fylkeskommune (Østfold Fylkeskommune)



Beskrivelse

Tiltaket er å bygge en undergang under Fv.118 og nye holdeplasser i tilknytning til undergangen. Både gang/sykkelveien og holdeplasser blir universelt utformet.

Formål

Prosjektet legger til rette for en bedre sammenkobling av sykkelveinettet og for en mer trafiksikker kryssing av fv. 118 gjennom bygging av undergang samt universelt utformede holdeplasser for å sikre tilgjengelighet for alle.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med buss, ferge eller tog på bekostning av privatbil, vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet og nullvisjonen. Tiltaket bidrar til å øke andelen kollektivreiser ved å bedre standard på holdeplasser og knutepunkter. Universelt utformede holdeplasser forbedrer kollektivtilbudet for alle.

Sykkelandelen i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur vil bidra til både nullvisjon og nullvekstmålet.

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Det er større boligområder i nærheten til prosjektet som får nytte gjennom adkomst til skole, lokalt næringsliv, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Gang- og sykkelveien til skole og nærbutikk vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.

Målet med universell utforming er å gjøre samfunnet enklere å orientere og bevege seg i for så mange som mulig. Å klare seg selv og ta aktiv del i samfunnet blir for de aller fleste sett på som et viktig gode. Det er en menneskerett å få delta i samfunnet. Universell utforming er en måte å oppnå dette på.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	55.700.000	15.000.00	22.000.000	18.700.000		
Mva inkl	ja	ja	ja	ja		

Kostnadsvurdering	55,7 mill. kr. Anslag fra 2016 på 41,35 mill. kr. (P50) indeksjustert blir 55,8 mill. kr i 2022. Anslått kostnad er indeks regulert til 58,7 mill. 23 kr. Prosjektet bruker 3 mill 23 kr i 2023 fra belønningsmidler. Anslått kostnad som i fase 2 er 55.7 mill. 23 kr
Begrunnelse	
Finansiering	Bompenger - programområdetiltak Bypakke fase 2
Status	Reguleringsplan vedtatt 2017 Inngår i Vikens HP 2022-2025, byggeprogrammet Arkeologiske utgravinger høsten 2023
Fremdrift	Tidligste byggestart [2024] Forventet byggetid [2 år] Vil være aktuelt å bygge sammen med prosjektet ny sykkelvei i forlengelse av Vingulmorkveien og/eller sykkelprosjektene langs Tuneveien i regi av Sarpsborg kommune

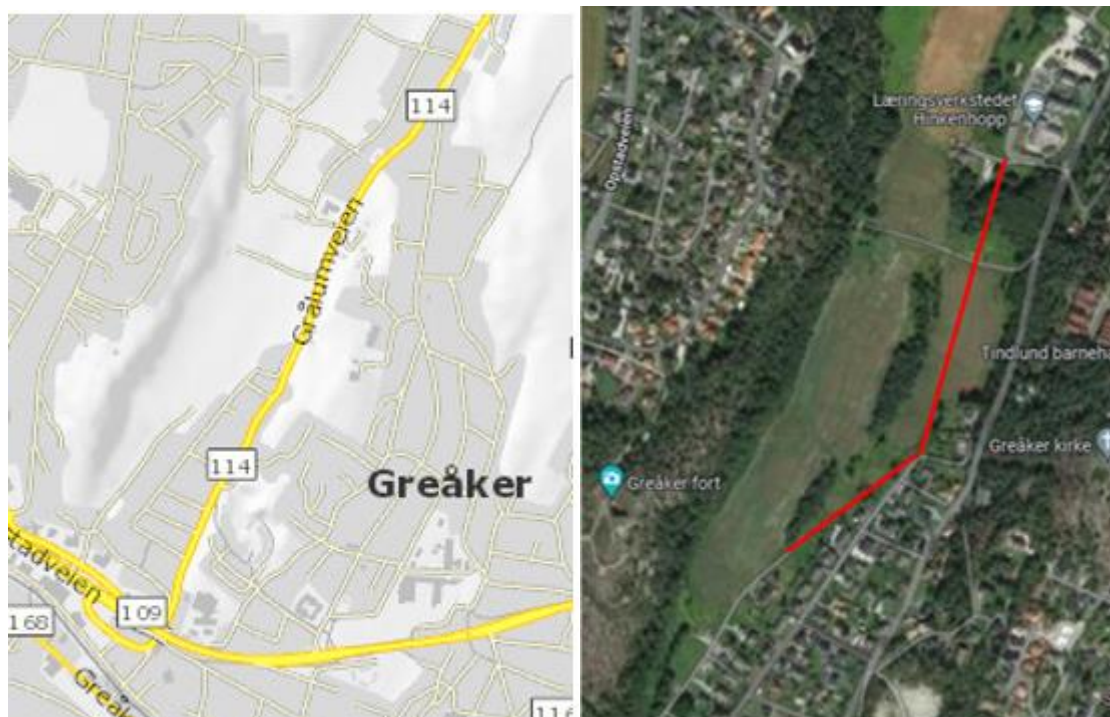
GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
	 2017	.. .. 2023	.. .. 2024	.. .. 2024	.. .. 2026

Dato	Endring
	Dokument opprettet
August 2023	Prisindeksjustert til 23 kroner og hensyntatt bruk av belønningsmidler til prosjektet i 2023 for å holde fremdriften ift arkeologiske utgravinger.
Osv	osv

Prosjektark

Navn:	Fv. 114 Gang og sykkelvei Greåkerdalen (Søndre del)
Tiltaksområde:	Gang og sykkel
Kommune:	Sarpsborg Kommune
Ansvarlig:	Viken Fylkeskommune (Østfold Fylkeskommune)



Beskrivelse

Tiltaket er å bygge et gang/sykkeltilbud på manglende lenker i Greåkerdalen.

Det er vanskelig å etablere et gang-/sykkeltilbud langs fv. 114 pga. lite tilgjengelig areal langs veien samt utfordrende stigningsforhold. Det er derfor ønskelig å legge sykkeltilbudet i egen trasé i Greåkerdalen i stedet for langs fylkesveien. I Greåkerdalen er det allerede et tilbud i lokale bolig-gater, men dette henger ikke sammen. Prosjektet omfatter å bygge et gang-

/sykkeltilbud på en av disse manglende lenkene, samt å sikre tilgang/rettigheter der det framtidige tilbudet skal benytte eksisterende lokalveier.

Formål

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Sykkelandelen i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur vil bidra til både nullvisjon og nullvekstmålet.

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer.

Sarpsborg Kommune har eget prosjekt for manglende lenke i Greåkerdalen nordre del.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Det er større boligområder i nærheten til prosjektet som får nytte gjennom adkomst til skole/barnehage, lokalt næringsliv, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Prosjektet vil også tette en «missing link».

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	21.100.000	2.100.000	2.100.000	10.600.000	6.300.000	
Mva inkl	ja	ja	ja	ja	ja	

Kostnadsvurdering	21,1 mill. 23 kroner
--------------------------	----------------------

Begrunnelse	Forenklet anslag gjennomført 2021 ifm handlingsprogram arbeidet for 2022-2025. Anslag gjort for hele strekningen på 710 meter. Anslag for denne delen er korrigert til lengde 520 meter og justert for en prisvekst til 2023. Antatt 3 m bred normal standard gang-/sykkelvei. Reguleringsplankostnader utgjør 2,1 mill. kr og er inkludert i kostnadsoverslaget over.
Finansiering	Programområdetiltak Bypakke Fase 2
Status	Behov for reguleringsplan. Antatt planoppstart 2024
Fremdrift	Forventet vedtak reguleringsplan tidligst 2025. Inngår i Vikens HP 2022-2025, byggeprogrammet. Tidligste byggestart 2026 Forventet byggetid 1 år

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		...2024	.. .. 2025	.. .. 2025	.. .. 2026	.. .. 2026	.. .. 2027
Dato				Endring			
21.09.2022				Dokument opprettet			
August 2023				Prisindeks justert anslag og justert antatt oppstart regulering og byggefase			
Osv				osv			

Prosjektark

Navn:	Fv. 451 Gang og sykkelvei Enhusveien ved Kråkerøy U.Skole
Tiltaksområde:	Gang og sykkel
Kommune:	Fredrikstad Kommune
Ansvarlig:	Viken Fylkeskommune (Østfold Fylkeskommune)

Beskrivelse

Tiltaket er ca 550 m gang og sykkelvei langs Fv.541, Enhusveien ved Kråkerøy Ungdomsskole.

ÅDT: 1.700 kjt/d

Formål

Strekningen er en "missing link" i gang-/sykkelveinettet langs fv. 451. Dagens tilbud for gående og syklende går via Kråkerøy ungdomsskole, noe som er en svært god løsning for ungdomsskoleelevene, men innebærer en omvei for alle som skal til andre målpunkter.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Sykkelandelen i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen. Tiltaket bidrar til å gi et sammenhengende og trygt tilbud for gående og syklende. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Tiltaket bidrar til å tette en «missing link» og har samfunnsnytte ved å bidra til sammenhengende traser som øker attraktiviteten for syklende og gående. Prosjektet får nytte gjennom adkomst til skole, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter

Å sykle og gå reduserer trafikkbelastningen og bidrar til trafikkflyt. Sykkel og gange bidrar til og opprettholder god helse. Mindre biltrafikk kan også føre til bedre luftkvalitet som kan bidra til forbedret helse og livskvalitet til befolkningen generelt. Tilrettelegging for sykkel og gange kan også være en måte å øke sosial interaksjon mellom mennesker på.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	20.000.000	3.200.000		4.200.000	5.300.000	
Mva inkl	ja	ja		ja	ja	

Kostnadsvurdering	17 mill. 23 kr + 3 mill. 23 kr. Regulering. Forenklet anslag gjennomført 2021 ifm handlingsprogram arbeidet for 2022-2025. Anslag justert for en prisvekst på 15% til 2022. Antatt 3 m bred normal standard gang-/sykkelvei. Overslag tillegges også 3 mill. kr til reguleringsplaner. Indeksregulert til 2023 kroner med 5,5 % prisvekst fra 2022-2023
Begrunnelse	
Finansiering	Programområdetiltak Bypakke fase 2
Status	Behov for reguleringsplan Inngår i Vikens HP 2022-2025, marginallista
Fremdrift	Antatt planoppstart 2023 Forventet vedtak reguleringsplan tidligst 2025

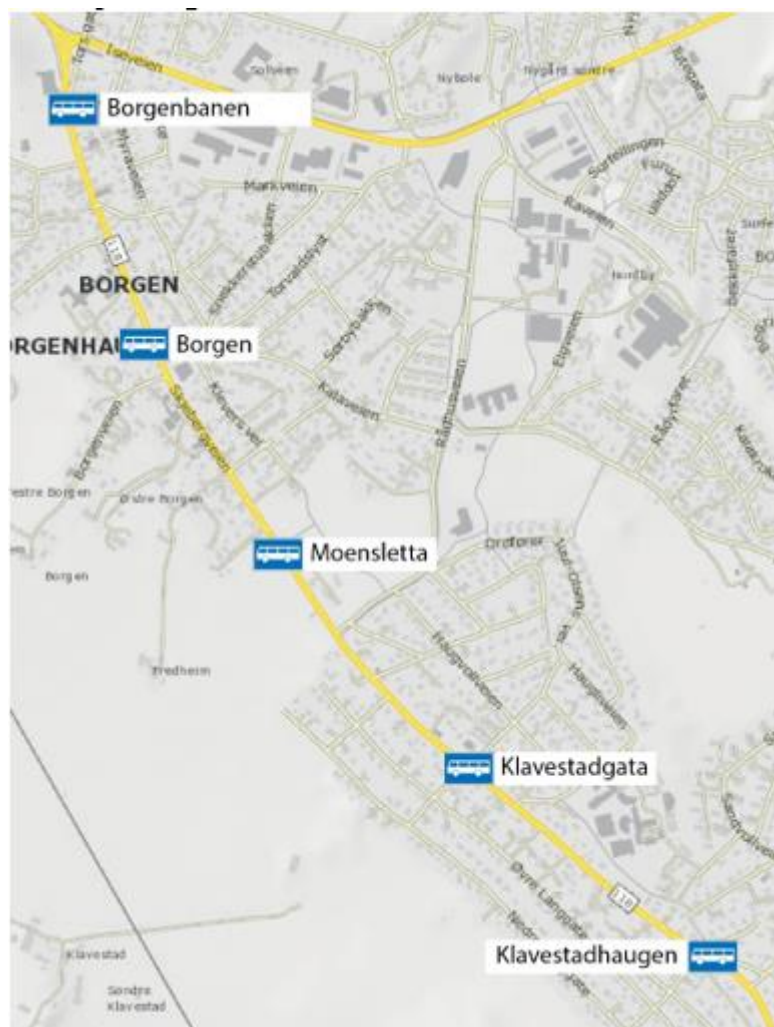
GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
	 2025	.. .. 2025	.. .. 2026	.. .. 2026	.. ..

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Prisindeksjustert kostnad til 23 kroner, justert byggestart ift forventet reguleringsplanvedtak
Osv	osv

Prosjektark

Navn:	Fv. 118 Holdeplasser Skjebergveien
Tiltaksområde:	Kollektiv
Kommune:	Sarpsborg Kommune
Ansvarlig:	Viken fylkeskommune (Østfold fylkeskommune)



Beskrivelse

Prosjektet omfatter oppgradering av fire holdeplasser (åtte busslommer) til universell standard på fv. 118 Skjebergveien, som er en viktig busstrasé i Sarpsborg. Holdeplassen Borgen flyttes nordover, holdeplassene Moensletta, Klavestadgata og Klavestadhaugen beholder eksisterende beliggenhet, mens holdeplassen Borgenbanen legges ned (flyttes fra sørsiden av kryss med rv. 22 til vest for krysset, og oppgraderes gjennom prosjektet rv. 22 Hafslund – Dondern).

Formål

På Fv.118 er det flere holdeplasser som ikke er oppgradert i nyere tid, og som ikke har universell utforming. Formålet er å oppgradere holdeplasser for tilgjengelighet for alle.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med buss, ferge eller tog på bekostning av privatbil, vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet og nullvisjonen. Tiltaket bidrar til å øke andelen kollektivreiser ved å bedre standard på holdeplasser og knutepunkter. Universelt utformede holdeplasser forbedrer kollektivtilbudet for alle.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for kollektivreisende øker attraktiviteten for å velge kollektiv.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Målet med universell utforming er å gjøre samfunnet enklere å orientere og bevege seg i for så mange som mulig. Å klare seg selv og ta aktiv del i samfunnet blir for de aller fleste sett på som et viktig gode. Det er en menneskerett å få delta i samfunnet. Universell utforming er en måte å oppnå dette på.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	20.800.000	3.200.000	6.300.000	4.200.000	7.100.000	
Mva inkl	ja	ja	ja	ja	ja	

Kostnadsvurdering	20,8 mill. 23 kroner. Anslag gjennomført 2019 for busslommer på flere veger. Har omberegnet kostnad for anslaget til 4 holdeplasser med 8 lommer til 16 mill. kr og prisjustert anslaget fra 2019 til 2023 kroner
Begrunnelse	
Finansiering	Programområdetiltak Bypakke Nedre Glomma fase 2
Status	Reguleringsplan vedtatt 2020 Inngår i Vikens HP 2022-2025, byggeprogrammet
Fremdrift	Byggestart [2023] Forventet byggetid [1-3 år] etappevis og samkjøres med kommunens VA-arbeider i området Kan bygges før 2024, og bør i så fall inngå i fylkeskommunal egenandel

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
	 2020	.. .. 2023	.. .. 2024	.. .. 2023	.. .. 2026

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Prisindeksjustert til 23 kroner, supplert fakta om byggefase
Osv	osv

Prosjektark

Navn: Fv.130 Snuplass linje 5 ved Begby

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Fredrikstad Kommune

Ansvarlig: Viken Fylkeskommune (Østfold Fylkeskommune)



Beskrivelse

Prosjektet omfatter bygging av en ny snuplass for linje 5 ved Begby.

Det er tidligere regulert en busstrasé som innebærer at bussene må kjøre via kommunalt lokalveinett. Det er private som utarbeider den nødvendige reguleringen av snuplassen (mindre endring av eksisterende plan), som ligger langs kommunalt veinett, men det er avklart at Viken skal bygge snuplassen.

Formål

Etablering av en snuplass ved Begby skole vil redusere kjøringen på lokalveinettet og øke trafiksikkerheten. Alternativt må bussene snu i rundkjøring på fv. 130 og regulere ift ruteplan på holdeplass langs veien.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Nullvisjonen og fremkommelighet for buss

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	3.200.000	1.600.000	1.600.000			
Mva inkl	ja	ja	ja			

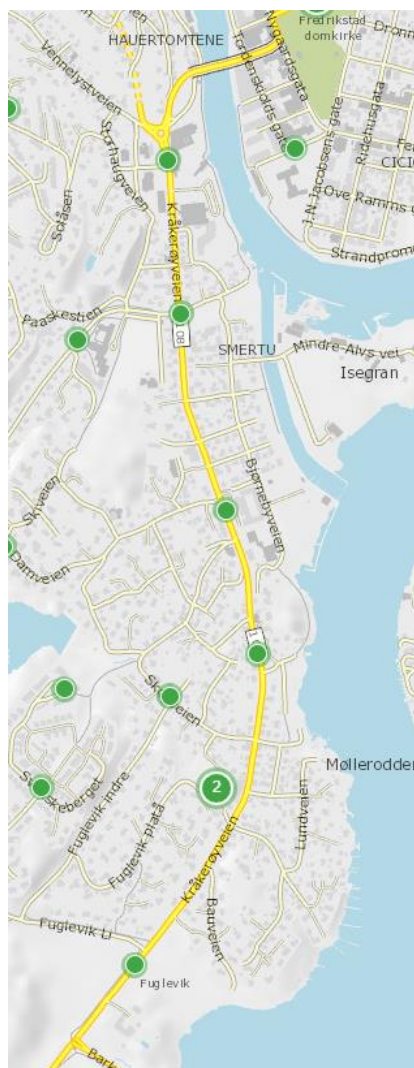
Kostnadsvurdering	3,2 mill. 23 kr, Usikker på anslag, men ligger i handlingsprogramportefølje Viken 2022-2025 med 3 mill. kr. i 2021 kr
Begrunnelse	
Finansiering	Bompenger - programområdetiltak Bypakke fase 2
Status	Pågår arbeid med mindre endring av eksisterende plan. Forventer vedtak om mindre endring av reguleringsplan 2023 Inngår i Vikens HP 2022-2025, byggeprogrammet
Fremdrift	Tidligste byggestart 2024 Forventet byggetid 1/2 – 1 år

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		..... 2018	.. .. 2023	.. .. 2023	.. .. 2024	... 2024	... 2025
Dato				Endring			
21.09.2022				Dokument opprettet			
August 2023				Prisindeks justert anslag til 23 kroner og framskyndet forventet byggefase			
Osv				osv			

Prosjektark

Navn:	Fv. 108 Holdeplasser Fuglevik-Kråkerøybrua inkl. sykkeltilr.
Tiltaksområde:	Kollektiv
Kommune:	Fredrikstad Kommune
Ansvarlig:	Viken Fylkeskommune (Østfold Fylkeskommune)



Beskrivelse

Prosjektet omfatter oppgradering av holdeplasser på strekningen mellom Fuglevik og Kråkerøybrua.

Det bør gjennomføres et forprosjekt for å avklare hvilke holdeplasser som må oppgraderes og i så fall hvordan, samt hva som kan/bør gjøres for å bedre forholdene for syklister.

I hovednett for sykkel følger sykkelruta på strekningen i hovedsak parallelle kommunale veier, men det er behov for bedre sykkeltilrettelegging der ruta følger fylkesveien. Tiltaket krever reguleringsplan.

I Hovednett sykkel er det angitt behov for sykkelfelt på den søndre delen av strekningen, ellers følger ruta kommunale veier. Det er behov for å se nærmere på om dette er den riktige løsningen for syklister, og utredning av dette bør gjøres som del av forprosjektet på strekningen.

Formål

Formålet med tiltaket er å forbedre standarden på holdeplasser på strekningen. Det er i dag fem holdeplasser med variabel standard på denne strekningen. Noen er oppgradert i nyere tid, mens andre mangler en del på universell utforming. Det er behov for å se på forbedringer for syklister på strekningen for å gjøre det mer attraktivt å sykle.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med buss, ferge eller tog på bekostning av privatbil, vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet og nullvisjonen. Tiltaket bidrar til å øke andelen kollektivreiser ved å bedre standard på holdeplasser og knutepunkter. Universelt utformede holdeplasser forbedrer kollektivtilbudet for alle.

Sykkelandelen i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur vil bidra til både nullvisjon og nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved forbedret kollektivtilbud og at et bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten til å velge gange eller sykkel.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående, syklende og kollektivreisende å gjennomføre tiltaket. Tiltaket bidrar til å oppfylle hovedsykkelplanen. Prosjektet får nytte gjennom mer effektiv adkomst til sentrum av Fredrikstad, lokalt næringsliv på Kråkerøy, arbeidsplasser.

Målet med universell utforming er å gjøre samfunnet enklere å orientere og bevege seg i for så mange som mulig. Å klare seg selv og ta aktiv del i samfunnet blir for de aller fleste sett på som et viktig gode. Det er en menneskerett å få delta i samfunnet. Universell utforming er en måte å oppnå dette på.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	2.100.000			2.100.000		
Mva inkl	Ja			ja		

Kostnadsvurdering	2,1 millioner 23 kr til reguleringsplanarbeid
Begrunnelse	Behov for reguleringsplan, men det er først behov for et forprosjekt
Finansiering	Bompenger - programområdetiltak i fase 2 Bypakke Nedre Glomma
Status	Inngår i Vikens HP 2022-2025, planleggingsporteføljen.
Fremdrift	Antatt planoppstart (forprosjekt) 2025 Forventet vedtak reguleringsplan 2028/29

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		..... 2025	.. .. 2026	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..
Dato				Endring			
21.09.2022				Dokument opprettet			
August 2023				Prisjustert anslag			
Osv				Osv			

Prosjektark

Navn:	Fv.108 Gang og sykkelvei Trolldalen- Ny Kjøkøysund bru
Tiltaksområde:	Gang og sykkel
Kommune:	Fredrikstad Kommune
Ansvarlig:	Viken fylkeskommune (Østfold fylkeskommune)



Beskrivelse

Tiltaket omfatter bygging av ny gang og sykkelveiforbindelse på ca. 900 meter mellom Trolldalen på Kråkerøy og ny Kjøkøysund bru.

Ny bru planlegges med GS løsning. Prosjektet er kun aktuelt gjennomført som en del av nye Kjøkøysund bru. Oppstart er derfor avhengig av bruprojektet.

Formål

Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende mellom Kråkerøy og Kjøkøy på dagens Kjøkøysund bru. Det skal bygges ny bru vest for dagens bru, og på denne vil det bli gang- og sykkelvei. Prosjektet innebærer å forbinde denne med eksisterende gang- og sykkelvei på Kråkerøy. Nytt tilbud over Kjøkøysund og tilkobling til eksisterende gang- og sykkelvei på Kjøkøy omfattes av bruprojektet.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Sykkelandelen i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafikkikkert tilbud som binder sammen sykkeltilbudet på ny bru over Kjøkøysund. Strekingen inngår i sykkelhovedplanen (9.21).

Tiltaket vil føre til flere kan reise med sykkel på sammenhengende traseer fra Fredrikstad sentrum og utover til Hvaler.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at et bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen. Prosjekter binder sammen allerede eksisterende sykkelveiinfrastruktur.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen samt å binde sammen eksisterende sykkelveinett både i Fredrikstad og Hvaler kommune.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	11.000.000				5.300.000	
Mva inkl	ja				ja	

Kostnadsvurdering	10,5 mill. kr. Anslag gjennomført 2020 for g/s-veg inkl. i anslag for ny Kjøkkøysund bru, G/S veg på 850 var da priset til 5,2 mill. kr. Dette må gis påslag for rigg, mva, byggherre, prosjektering og uforutsette kostander som utgjør til sammen ca. 65 %. Justert for prisstigning på gir da et anslag på 11 mill. 23 kr. Anslaget omfatter 3 m bred normal standard gang-/sykkelvei
Begrunnelse	
Finansiering	Bompenger - programområdetiltak fase 2 Bypakke Nedre Glomma
Status	Planarbeid igangsatt 2019. Reguleringsplanforslag har vært på offentlig ettersyn. Inngår i Vikens HP 2022-2025, byggeprogrammet.
Fremdrift	Forventet vedtak reguleringsplan 2023. Tidligste byggestart 2026 Forventet byggetid 1 år.

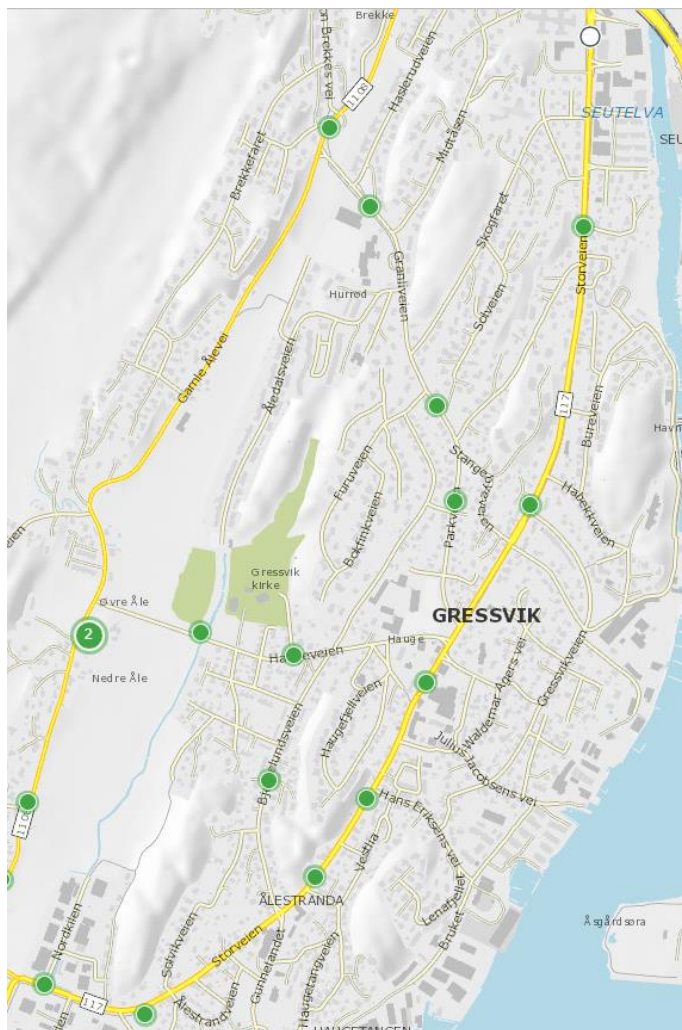
GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
	 2023	.. .. 2024	.. .. 2026	.. .. 2026	.. .. 2028

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Justert anslag til 2023 kroner og justert antatt byggefase
Osv	osv

Prosjektark

Navn:	Fv 117 Holdeplasser Ørebekk-Ålekilene
Tiltaksområde:	Kollektiv
Kommune:	Fredrikstad Kommune
Ansvarlig:	Viken Fylkeskommune (Østfold Fylkeskommune)



Beskrivelse

Tiltaket omhandler oppgradering av holdeplasser på deler av strekningen mellom Ørebekk og Ålekilene.

Antas behov for oppgradering av 5 holdeplasser (10 busslommer). Det kan også være behov for bedre tilrettelegging for gående på enkelte deler av strekningen, blant annet er det behov for fortau el. mellom Ålestrandveien og holdeplassen Rundtomkring.

ÅDT: 12.000 kjt/d.

Formål

Mellom Ørebekk og Ålekilene er det flere holdeplasser som ikke er oppgradert i nyere tid, og som ikke har universell utforming.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Andelen kollektivreiser i Nedre Glomma skal øke. At flere reiser med buss, ferge eller tog på bekostning av privatbil, vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet og nullvisjonen. Tiltaket bidrar til å øke andelen kollektivreiser ved å bedre standard på holdeplasser og knutepunkter. Universelt utformede holdeplasser forbedrer kollektivtilbudet for alle.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for kollektivreisende, gående og syklende øker attraktiviteten for å velge kollektiv, sykkel og gange.

Målet med universell utforming er å gjøre samfunnet enklere å orientere og bevege seg i for så mange som mulig. Å klare seg selv og ta aktiv del i samfunnet blir for de aller fleste sett på som et viktig gode. Det er en menneskerett å få delta i samfunnet. Universell utforming er en måte å oppnå dette på.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	2.600.000				2.600.000	
Mva inkl	ja				ja	

Kostnadsvurdering	2,6 mill. kr (reguleringsplan)
Begrunnelse	
Finansiering	Bompenger - programområdetiltak Bypakke Nedre Glomma Fase 2
Status	Behov for reguleringsplan Inngår i Vikens HP 2022-2025, planleggingsporteføljen
Fremdrift	Antatt planoppstart 2025 Forventet vedtak reguleringsplan 2028/29

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt

Dato	Endring
	Dokument opprettet
... ..	Oppstart byggefase justert fra Til
Osv	osv

Prosjektark

Navn:	Rv. 22 Veberg og Storhaug, holdeplasser
Tiltaksområde:	Oppgradering av holdeplasser
Kommune:	Fredrikstad og Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Statens vegvesen



Beskrivelse

Holdeplassen ligger langs riksveg 22 og betjenes av hovedrute 2 i rutetilbudet for Nedre Glomma. Hovedrute 2 kjøres mellom Fredrikstad og Sarpsborg sentrum. Det er ønskelig å oppgradere alle holdeplassene på strekningen. Som en del av planarbeidet har det vært vurdert om holdeplassene ligger godt plassert i forhold til dagens behov, eller om de bør saneres eller flyttes noe.

Det er i dialog med Østfold kollektivtrafikk avklart at spesielt Storhaugen holdeplass har en gunstig plassering i nærheten av undergang for myke trafikanter.

Formål

Hensikten med prosjektet er å oppgradere dagens holdeplasser ved Veberg (Fredrikstad) og Storhaugen (Sarpsborg) slik at holdeplassene imøtekommer dagens krav til dimensjonering av holdeplasser og får en universell utforming.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for kollektivreisende. At flere reiser med kollektivtrafikk på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Oppgradering av holdeplassen vil gjøre det bedre både for sjåførene av bussene og for de som reiser med den, gjennom å oppfylle kravene til dimensjonering av holdeplasser og kravene til universell utforming.

Støttekriterier

Tiltaket fører til bedret trafiksikkerhet ved at holdeplassene blir utformet på en måte som sikrer at bussen har god nok plass til å stoppe utenfor kjørebanelen. Lehusene er plassert slik at de ikke kommer i konflikt med krav til sikt i veger og avkjørsler. De som skal krysse vegen får en mer trafiksikker løsning da det anlegges trafikkøy som gjør at man kan konsentrere seg om en trafikkretning av gangen, og man har et trygt sted å stå om man må stoppe etter man har krysset det første kjørefeltet.

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for kollektivreisende øker attraktiviteten for å velge buss.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av kollektivreisende gjennom å etablere tiltaket.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	15.000.000	8.900.000				0
Mva inkl	ja	ja				

Kostnadsrammen er på 15 mill.kr (2023-kr).

Fordeling mellom de ulike år framgår av handlingsprogrammet.

Delfinansiert fra fase 1. Planlagt forbruk 2024 er andel fase 2

Kostnadsvurdering	Anslag fra des 2021 og erfaringstall
Begrunnelse	Anslaget er basert på mengdeoppsett og erfaringstall fra 3 prisgivere (erfarne byggeledere). Erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring finansieres med bompenger fra fase 1 og fase 2
Status	Det foreligger vedtatte reguleringsplaner.
Fremdrift	Statens vegvesen starter prosess med prosjektering og grunnerverv i løpet av 2023. Dette gjennomføres med restmidler fra fase 1.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		..... 2017	... 2021	... 2023	... 2024	... 2024	... 2024

Forventet anleggsstart mars 2024.

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
27.02.2022	Dokument oppdatert
22.08.2023	Kostnadsramme til 2023-kroner

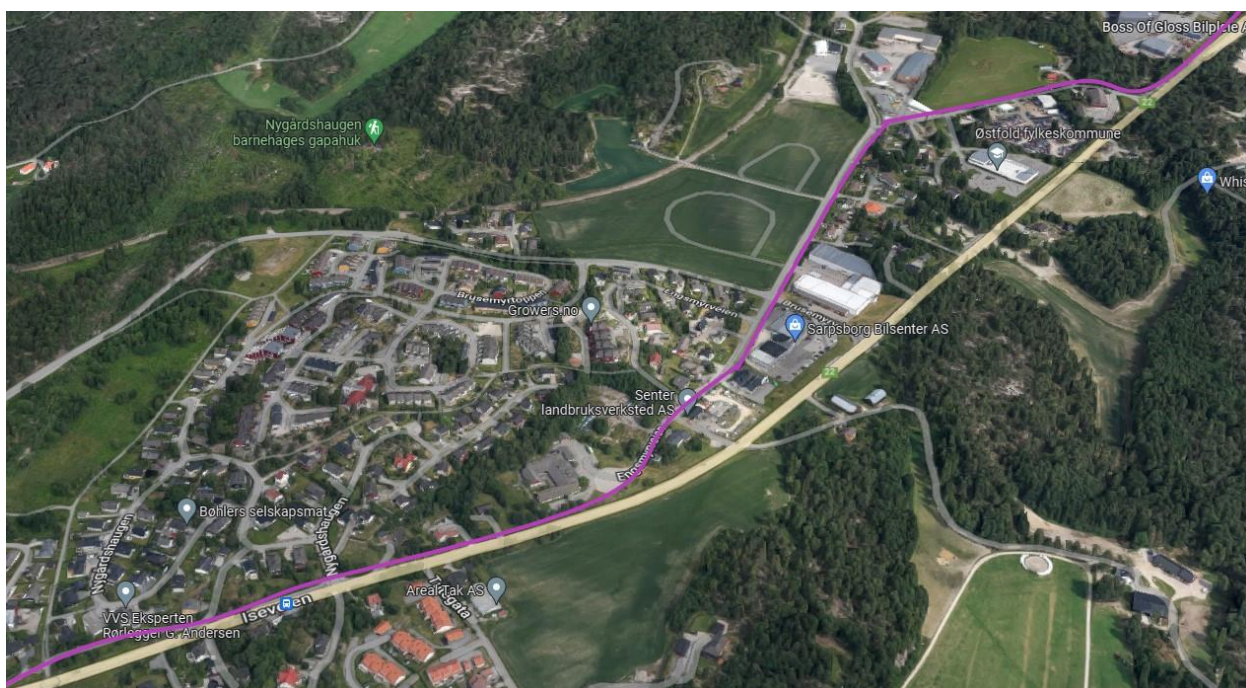
Prosjektark

Navn: Rv. 22 Nygårdshaugen – Holmegil

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Statens vegvesen



Beskrivelse

Strekningen inngår i "Plan for hovednett for sykkel i Sarpsborg" og utgjør en del av rute 5 - Torget–Ise.

Det planlegges gang- og sykkelveg fra buss-stoppen ved Nygårdshaugen til innkjøringen ved Holmegil. Tiltaket vil kople seg på eksisterende gang- og sykkelveg i begge ender, og utgjøre et helhetlig strekningstilbud.

Buss-stoppene på strekket planlegges oppgradert og utbedret til universell standard. Det planlegges også samtidig en opprydning av trafikkfarlige private adkomster fra riksveg 22, disse får erstattet løsning for adkomst.

Arbeidet med reguleringsplan for tiltaket ble startet opp i 2015. Planarbeidet ble satt på vent i 2019 før offentlig ettersyn av planforslaget.

Planforslaget legger opp til å utnytte parallelt vegsystem i de kommunale vegene Engsmyrveien, Jellestadveien og Holmegil.

- Gs-veg tett på dagens rv.22 er uheldig for en framtidig utvidelse av rv.22.
- Uheldig for inngrep og begrensninger for næringseiendommer hvis gsv langs rv.22 skulle tatt høyde for en framtidig utvidelse av rv.22.

Formål

Strekningen langs riksveg 22 (Iseveien) fra Nygårdshaugen til Holmegil i Sarpsborg mangler et effektivt tilbud til gående og syklende. På grunn av stor trafikkmengde og stor andel tunge kjøretøy er ikke rv. 22 i dette området trygt for gående og syklende. Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler. Prosjektet skal også gi bedret tilgang for alle reisende med kollektiv gjennom å oppgradere holdeplasser til å bære universelt utformede.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning mellom Sarpsborg sentrum og industriområdet på Hevingen. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Det etableres større boligområder i nærheten til prosjektet som får nytte

gjennom adkomst til skole, lokalt næringsliv, arbeidsplasser og fritidsaktiviteter. Gang- og sykkelveien til skole og nærbutikk vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.

ØKONOMISKE RAMMER

Kostnadsrammen er på 63,3 mill.kr (2023-kr). 10 mill.kr dekkes av restmidler fra fase 1.

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	63.300.000	28.100.000	25.200.000			0
Mva inkl	ja	ja	ja			

Kostnadsvurdering	Anslag fra des 2022 og erfaringstall
Begrunnelse	Anslaget er basert på mengdeoppsett og erfaringstall fra 3 prisgivere (erfarne byggeledere). Erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Reguleringsfase finansiert av restmidler fra fase 1 Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring finansieres med bompenger fra fase 1 og fase 2
Status	Planvedtak mai 2023.
Fremdrift	Statens vegvesen starter prosess med prosjektering og grunnerverv i løpet av 2023. Dette gjennomføres med restmidler fra fase 1..

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		..... 2018	... 2023	... 2023	... 2024	... 2024	... 2026

Forventet anleggsstart mars 2024.

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
27.02.2022	Dokument oppdatert
22.08.2023	Oppdatert til 2023-kroner

Prosjektark

Navn:	Rv. 22 Torp
Tiltaksområde:	Gange – og sykkel
Kommune:	Fredrikstad kommune
Ansvarlig:	Statens vegvesen



Beskrivelse

Det planlegges ca 400 m gang- og sykkelveg langs rv.22 i Torp. Tiltaket vil kople seg på eksisterende gang- og sykkelveg i begge ender, og utgjøre et helhetlig strekningstilbud.

Det planlegges også samtidig en opprydning/utbedring i adkomster fra riksveg 22.

Strekningen har i dag en fortauløsning, hvor det er etablert rekkverk ut mot riksveg 22, men det mangler et effektivt tilbud til gående og syklende.



Prosjektet vil kreve reguleringsplan.



Behov for å oppgradere eksisterende holdeplass til universell standard?

Formål

Hensikten med prosjektet er å gi økt sikkerhet, trygghet og fremkommelighet for myke trafikanter og med det øke andelen som velger å gå og sykle. Prosjektet vil kople seg på eksisterende gang- og sykkelveg i begge ender.

Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for gående og syklende øker attraktiviteten for å velge gange eller sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelp planen. Det er idrettsbane, større boligområder og mange arbeidsplasser i nærheten som vil få nytte av prosjektet.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	16.900.000		13.100.000	3.800.000		0
Mva inkl	ja		ja	ja		

Kostnadsvurdering	Erfaringstall
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Byggeplan, grunnverv og gjennomføring finansieres med bompenger i fase 2
Status	Arbeidet med reguleringsplan er ikke startet opp.
Fremdrift	Statens vegvesen starter prosess med reguleringsplan våren 2023 med mål om planvedtak innen juli 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		..... 2023	... 2024	... 2024	... 2025	... 2025	... 2026

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
27.02.2023	Dokument oppdatert
22.08.2023	Oppdatert til 2023 kroner

Prosjektark

Navn: Rv. 110 St. Croix – Brohodet vest

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Statens vegvesen



Beskrivelse

Oppgradering/utvidelse av Kapellveien kan gjennomføres med sambruk av veggrunn, uten rivning av hus. Ved å etablere gode løsninger via kommunalt veg/gatenett, vil framkommelighetene for gående og syklende mellom sentrum/jernbanestasjon og Fredrikstadbrua bli vesentlig forbedret.

Strekningen har i dag en fortauløsning langs rv.110, men det mangler et effektivt tilbud til syklende.



Formål

Hensikten med prosjektet er å gi økt sikkerhet, trygghet og fremkommelighet for myke trafikanter og med det øke andelen som velger å gå og sykle. Prosjektet vil kople seg på eksisterende gang- og sykkelveg i begge ender.

Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler.



Eksisterende situasjon langs rv.110

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for syklende ved å gi et attraktivt og mer trafikksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for syklende øker attraktiviteten for å velge sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Tiltaket er sentrumsnært og vil følgelig gi stor nytte.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	19.200.000	1.100.000	2.300.000	5.300.000	10.500.000	0
Mva inkl	ja	Ja	ja	ja	ja	

Kostnadsvurdering	Erfaringstall
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Byggeplan, grunnverv og gjennomføring finansieres med bompenger
Status	Reguleringsplan pågår.
Fremdrift	Statens vegvesen starter prosess med reguleringsplan våren 2023 med mål om planvedtak innen juli 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		..... 2023	... 2024	... 2024	... 2025	... 2026	... 2027

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
27.02.2023	Dokument oppdatert
22.08.2023	Oppdatert til 2023 kroner

Prosjektark

Navn: Rv. 110 Brohodet øst - Rakkestadsvingen

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Statens vegvesen



Beskrivelse

Prosjektet innebærer etablering av ca. 700 m med GS-vei. Det eksisterer GS-vei på nordsiden av rv. 110. Nybygd kulvert i Rakkestadsvingen gir behov for GS-vei fra brohodet øst på sørsiden av rv. 110 til den nye kulverten i Rakkestadsvingen. Det er tatt utgangspunkt i å kople sammen GS-vei ved rundkjøring ved Gamlebyveien frem til undergang i Rakkestadsvingen. Tiltaket vil gi et mer helhetlig tilbud for gående og syklende i området. Det blir lettere å komme seg til GS-vei på Fredrikstadbrua, og det blir kortere veg til butikker på strekningen. For å gjennomføre prosjektet er det flere mulige alternative traseer som vil bli vurdert videre i planarbeidet.



Eksisterende situasjon langs rv.110

Formål

Hensikten med prosjektet er å gi økt sikkerhet, trygghet og fremkommelighet for myke trafikanter og med det øke andelen som velger å gå og sykle. Prosjektet vil kople seg på eksisterende gang- og sykkelveg i begge ender.

Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for syklende ved å gi et attraktivt og mer trafiksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for syklende øker attraktiviteten for å velge sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Tiltaket er sentrumsnært og vil følgelig gi stor nytte.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	40.600.000	3.200.000	500.000	28.900.000	8.000.000	0
Mva inkl	ja	Ja	ja	ja	ja	

Kostnadsvurdering	Erfaringstall
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring finansieres med bompenger
Status	Reguleringsplan pågår
Fremdrift	Mål om planvedtak innen juli 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		..... 2023	... .. 2024	... .. 2024	... .. 2025	... .. 2026	... .. 2027

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
27.02.2023	Dokument oppdatert
22.08.2023	Oppdatert til 2023-kroner

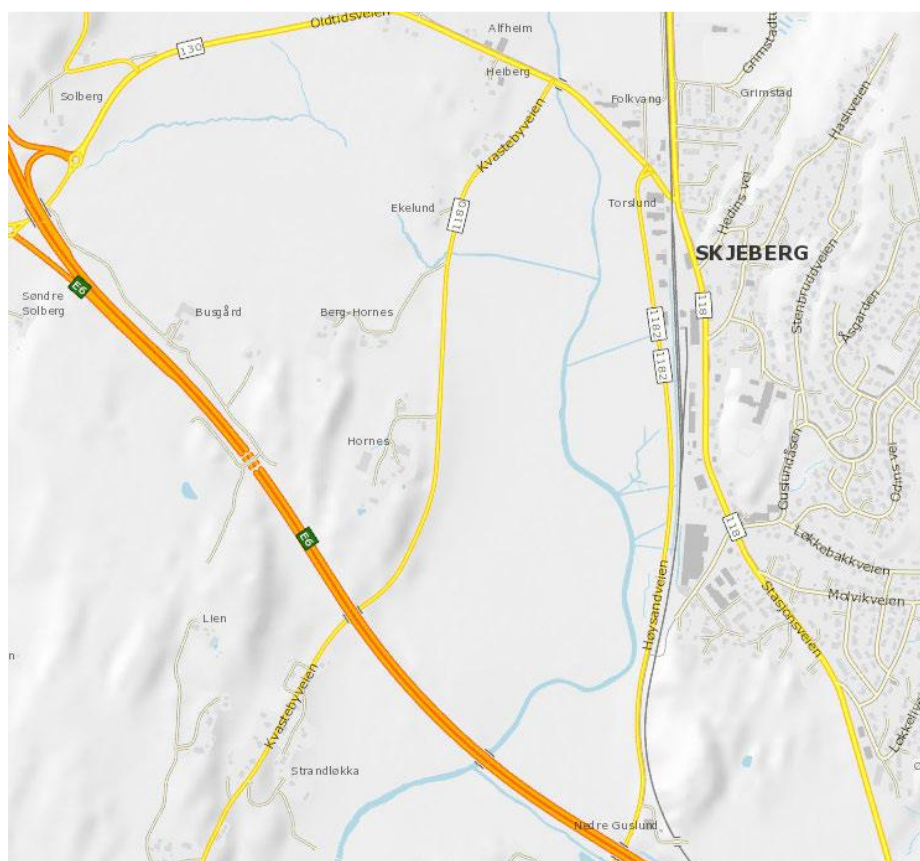
Prosjektark

Navn: Fv. 118 Skjeberg

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Statens vegvesen



Beskrivelse

Fv. 118 er parallellvei og omkjøringsveg for E6. Prosjektet innebærer etablering av ca. 1 km GS-anlegg gjennom Stasjonsbyen i Skjeberg og trafikksikre krysningspunkt. Tiltaket vil bedre framkommelighet for myke trafikanter på strekningen.

Formål

Hensikten med prosjektet er å gi økt sikkerhet, trygghet og framkommelighet for myke trafikanter og med det øke andelen som velger å gå og sykle.

Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafikksikkert tilbud for å øke andelen som går og sykler.



Eksisterende situasjon langs fv.118

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for syklende ved å gi et attraktivt og mer trafikksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Bidrar til redusert CO2 utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for syklende øker attraktiviteten for å velge sykkel. Økt kvalitet på sykkelinfrastruktur og drift vil bidra til å nå nullvisjonen.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, sykkelhovedplanen, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Tiltaket er sentrumsnært og vil følgelig gi stor nytte.

ØKONOMISKE RAMMER

	Anslått kostnad	år 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	68.500.000			3.200.000	22.500.000	0
Mva inkl	ja			ja	ja	

Kostnadsvurdering	Erfaringstall
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring finansieres med bompenger
Status	Arbeidet med reguleringsplan er ikke startet opp.
Fremdrift	Oppstart 2026

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2026	2027	2027	2028	2028	2029

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
27.02.2023	Dokument oppdatert
22.08.2023	Oppdatert dokument. 2023-kroner