

Byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033

Mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Østfold fylkeskommune og Sarpsborg og Fredrikstad kommuner.



Innhold

1. Innledning.....	2
2. Mål for byvekstavtalen	2
3. Porteføljestyling	3
4. Finansiering	4
4.1 Statlig finansiering	4
4.2 Fylkeskommunale og kommunale midler.....	4
4.3 Bompenger	5
5. Disponering av statlig økonomisk ramme	5
5.1 Tiltaksområder	6
5.2 Fordeling av statlige midler	7
6. Utvikling og drift av kollektivtransport.....	8
7. Arealutvikling.....	8
7.1 By- og knutepunktsutvikling	9
7.2 Samarbeidspunkter	9
Forpliktelser for hver enkelt part	10
8. Parkering	11
9. Styringssystem.....	11
9.1 Styringsgruppe.....	11
9.2 Administrativ ledergruppe.....	12
9.3 Sekretariatet.....	12
10. Oppfølging og rapportering.....	12
10.1 Måloppnåelse og rapportering.....	12
10.2 Økonomi og oppfølging	14
11. Sanksjoner og endringer i avtalen	14
12. Ikrafttredelse	15
Vedlegg.....	15
Vedlegg 1: Indeksjustering	16
Vedlegg 2: Prioritert prosjektportefølje i Bypakke Nedre Glomma fase 2	17
Vedlegg 3: Retningslinjer for sekretariatet for Bypakke Nedre Glomma	18
Vedlegg 4: Indikatorveileder for Nedre Glomma, versjon juni 2024.....	20
Vedlegg 4.1: Byindeks i Nedre Glomma - Beskrivelse av beregning av byindeksen inkludert kart over trafikkregistreringspunktene.....	29
Vedlegg 4.2: Anbefalt beregningsmetode for å beregne boligens avstand og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplass avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt.....	32

1. Innledning

Denne byvekstavtalen er forhandlet frem av staten ved Statens vegvesen, Statsforvalteren i Oslo og Viken (Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus fra 1. juli 2024), Jernbanedirektoratet og lokale parter ved Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg. Avtalen er basert på mandat fra Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet datert 4. mars 2024 og føringer fra Nasjonal transportplan 2022-2033.

Avtalen skal legge grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder for å nå nullvekstmålet. Avtalen er politisk og ikke juridisk bindende, og tiltakene vil være avhengig av årlige budsjettprosesser.

Avtalen gjelder for perioden 2024-2033 og er geografisk avgrenset til kommunene Fredrikstad og Sarpsborg. Bompengepakken for Nedre Glomma i Prop. 41 S (2022-2023) Utbygging og finansiering av Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken, jf. Innst. 266 S (2022-2023), er en del av byvekstavtalen.

2. Mål for byvekstavtalen

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Målet skal nås i løpet av avtaleperioden. Dette innebærer at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret 2023. Nullvekstmålet gjelder for hele avtaleområdet og alle partene i avtalen skal legge nullvekstmålet til grunn.

For å tilrettelegge for et godt tjenestetilbud og gunstige rammevilkår for næringslivet er følgende trafikk unntatt fra nullvekstmålet: gjennomgangstrafikk (dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen), trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting) og næringstransport. Dette betyr at trafikkvekst som skyldes vekst i unntakstrafikken, som beskrevet over, aksepteres innenfor rammene av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Byvekstavtalen er et viktig verktøy for samordning av areal- og transportpolitikken. Nullvekstmålet er det overordnede målet for byvekstavtalen. Byvekstavtalen er en del av regjeringens oppfølging av FNs bærekraftsmål og er forankret i de transportpolitiske målene gitt i Nasjonal transportplan. Måloppnåelse forutsetter satsing på kollektivtransport, sykkel og gange og en areal- og parkeringspolitikk som bygger opp under investeringene og kollektivtilbudet, samt effektiv bruk av bompenger og parkeringsrestriksjoner som begrenser veksten i personbiltrafikken. Det er opp til partene å gjennomføre og finansiere tiltak og innføre virkemidler som samlet oppnår nullvekst i avtaleområdet.

Tiltak og virkemidler i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å

tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og stedsutvikling.

Det er en ambisjon at tiltakene for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen. Trafikksikkerhet for sårbare trafikantgrupper som syklister og gående vil ha fokus, og ulykkesutviklingen vil bli fulgt tett.

3. Porteføljestyling

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til måloppnåelse, der målet om nullvekst i personbiltransporten er overordnet.

Partene skal utarbeide og bli enige om fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter. Prioriteringsarbeidet skal bygge på et solid faglig grunnlag, der alle partene har ansvar for å konkretisere og dokumentere hvordan nullvekstmålet skal nås. Det faglige grunnlaget skal inkludere vurderinger av hvordan aktuelle tiltak og virkemidler, inkludert arealplanlegging, parkeringspolitikk og prisvirkemidler, bidrar til måloppnåelse.

Prioritering av tiltak i byvekstavtalen skal skje i tråd med prinsipper for god porteføljestyling og det skal utarbeides et fireårig handlingsprogram. Handlingsprogrammet skal rulleres årlig. Styringsgruppen innstiller på forslag til handlingsprogram og årsbudsjett. Dette handlingsprogrammet er styringsgruppens innspill til budsjettprosessen i staten, fylkeskommunen og kommunene, hvor endelige budsjettvedtak skjer. I tillegg til å være innspill til budsjettprosessen skal handlingsprogrammet parallelt sendes til lokalpolitisk behandling i kommunene og fylkeskommunen, og vedtas av bystyrene og fylkestinget.

Tiltak skal prioriteres etter en helhetlig vurdering basert på måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Det skal gjennomføres tiltak i både Sarpsborg og Fredrikstad kommuner. For å sikre at utbygging av areal og transportinfrastruktur blir samordnet i tid, vil arealutvikling være en del av grunnlaget for porteføljestylingen.

Prosjekter og tiltak som inngår i byvekstavtalen skal ha en nøktern standard, fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under nullvekstmålet og nullvisjonen. Det forutsettes streng kostnadskontroll.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025-2036 bør det søkes å ta vare på det vi har, utbedre og utnytte kapasiteten både i eksisterende infrastruktur og transporttilbud der vi kan, og bygge nytt der vi må.

Tiltakene som prioriteres inn i byvekstavtalens portefølje skal representere en ekstra innsats og være tiltak ut over det som ville vært partenes ordinære aktivitet i avtaleområdet.

4. Finansiering

Byvekstavtalen vil bli finansiert med statlige midler, i tillegg til fylkeskommunale og kommunale midler, bompenger og eventuelt annen finansiering fra private aktører som inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2. Alle beløp i avtalen skal indeksjusteres. Hvilke indekser som skal brukes fremgår av vedlegg 1.

Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag i overenstemmelse med inngåtte utbyggingsavtaler og andre private bidrag, kan inngå som del av finansieringen og som del av lokal egenandel. Under følger en oversikt over hvilke finansieringskilder som ligger til grunn, og omfanget av midler som er en del av byvekstavtalen

4.1 Statlig finansiering

Prioritering av statlige midler skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene. Endelig bidrag fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

Nivået på statlige midler satt av til byvekstavtalen for Nedre Glomma i Prop. 1 S (2023-2024), jf. Innst. 13 S (2023-2024), 173,8 millioner 2024-kr, legges til grunn fram til 2033, dvs. for en periode på ti år. Midlene prisjusteres årlig i tråd med vedlegg 1.

Midlene skal brukes i tråd med nullvekstmålet. Partene er enige om hva midlene planlegges brukt til i avtaleperioden, jf. kapittel 5.

De statlige midlene skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. I henhold til statens økonomireglement skal tildelte midler benyttes i tildelingsåret.

4.2 Fylkeskommunale og kommunale midler

Midler fra Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune bidrar med fylkeskommunal egenandel til Bypakke Nedre Glomma fase 2 i henhold til Prop. 41 S (2022-2023). Det tas forbehold om vedtak i fylkeskommunens årlige budsjett og økonomiplan. Fylkeskommunen vil i tillegg føre mva.-kompensasjonen de mottar for investeringstiltak i bypakken tilbake til finansiering av bypakken og byvekstavtalen.

Fylkeskommunens ordinære bidrag til drift av kollektivtransporten skal være på samme nivå som det ville vært uten byvekstavtale og belønningsmidler. Fylkeskommunens ordinære midler til drift av kollektiv skal minst utgjøre 242 millioner 2024-kroner per år i avtaleperioden.

Østfold fylkeskommune skal bidra aktivt til å få kartlagt behov til drift av kollektivtransporten i avtaleperioden. Fylkeskommunen har sammen med avtalepartene ansvaret for å legge til rette for å effektivisere kollektivtransporten i området.

Midler fra Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune

Fredrikstad og Sarpsborg kommuner bidrar med kommunal egenandel til Bypakke Nedre Glomma fase 2, i henhold til Prop. 41 S (2022-2023). Det tas forbehold om vedtak i kommunenes årlige

budsjett og handlingsplan. Kommunene vil i tillegg føre mva.-kompensasjonen de mottar for investeringstiltak i bypakken tilbake til finansiering av bypakken og byvekstavtalen.

Kommunenes bidrag til drift av samferdselsinfrastruktur og kollektivtransport skal være på samme nivå som det ville vært uten byvekstavtale og belønningsmidler. Fredrikstad kommunes ordinære midler til drift av ferge skal minst utgjøre 19 millioner 2024-kr per år i avtaleperioden.

4.3 Bompenger

Den bompengefinansierte Bypakke Nedre Glomma fase 2, jf. Prop. 41 S (2022-2023), er en del av byvekstavtalen. Bompengeneinnkrevningen i fase 2 startet i mars 2024 og består av 23 bomstasjoner rundt Fredrikstad og Sarpsborg (24 når bru mellom Omberg og Torp er ferdigstilt). I handlingsprogrammet for byvekstavtalen skal bompengebidraget fra bypakken fremgå, samt hvilke tiltak som blir finansiert med bompenger. Det er et lokalt handlingsrom for å kunne tilpasse takstene for å sikre måloppnåelse i bypakkens fase 2, innenfor rammene av gjeldende proposisjon.

5. Disponering av statlig økonomisk ramme

Tiltakene i byvekstavtalen skal bygge opp under nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem.

Det skal gjøres en vurdering av hvordan tiltakene bidrar til nullvekstmålet samlet i avtaleperioden. Tiltak som gir best måloppnåelse, skal prioriteres først. Metoder og verktøy for en treffsikker utvelgelse og utforming av tiltak skal legges til grunn og er svært viktig for best mulig måloppnåelse.

For å oppnå nullvekstmålet må det legges til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. Det skal legges opp til attraktive løsninger for kollektivreisende, syklister og gående. For alle prosjekter og tiltak skal nøkterne og funksjonelle løsninger vektlegges. Samtidig er hensynet til trafiksikkerhet og attraktivitet vesentlig for måloppnåelse og må legges til grunn ved valg av standard. Det forutsettes god kostnadskontroll.

Det skal være porteføljestyling av tiltakene i byvekstavtalen, se kapittel 3.

I tråd med Nasjonal transportplan 2025-2036, skal vi ta vare på det vi har, utbedre og utnytte kapasiteten både i eksisterende infrastruktur og transporttilbud der vi kan, og bygge nytt der vi må. Det betyr at det i større grad enn tidligere skal vurderes om det er enkle vedlikeholdstiltak, som kan gi god måloppnåelse, fremfor å prioritere infrastrukturtiltak som innebærer å bygge nytt.

Tiltakene som prioriteres inn i byvekstavtalens portefølje skal, både når det gjelder vedlikeholdstiltak og nye infrastrukturtiltak, representere en ekstra innsats og være tiltak ut over det som ville vært partenes ordinære aktivitet i avtaleområdet.

Midler til tiltak skal benyttes innenfor avtaleområdet. Det skal gjennomføres tiltak i både Sarpsborg og Fredrikstad kommuner.

5.1 Tiltaksområder

Det legges opp til at de statlige midlene skal benyttes på følgende prioriterte tiltaksområder (ikke prioritert rekkefølge):

- Infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange
- Drift av kollektivtransport inkl. ferge
- Mobilitetsutvikling og analyser

I tillegg skal sekretariatet finansieres av byvekstmidlene.

Infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange

Det legges opp til satsing på infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange, som støtter opp under Bypakke Nedre Glomma fase 2 og nullvekstmålet.

- Det skal vektlegges helhetlige sømløse reiser med god sammenheng mellom alle transportformer.
- Det legges opp til en satsing på kollektivtransport slik at den får bedre framkommelighet og blir mer forutsigbar.
- Det skal legges til rette for at syklister får et trafiksikkert og sammenhengende sykkelveinett.
- Det skal legges til rette for at gående får trafiksikre og raske gangforbindelser mellom viktige målpunkt, og til holdeplasser og kollektivknutepunkt.
- Det tas sikte på videreutvikling av kollektivknutepunkt.
- Det kan vurderes innfartsparkering.
- Det legges opp til økt vedlikehold og utnyttelse av eksisterende infrastruktur for gående og syklende, herunder forsterket sesong- og vinterdrift under forutsetning av at det kan rapporteres på at midler til forsterket sesong- og vinterdrift kommer som et tillegg til ordinær drift.
- Det skal vurderes vedlikeholdstiltak fremfor bygging av ny infrastruktur dersom måloppnåelsen er ivaretatt.
- Det åpnes opp for investeringsmidler til fergeleier og fergemateriell som legger til rette for økt fergedrift.

Drift av kollektivtransport inkl. ferge

De statlige midlene skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Dette innebærer at fylkeskommunens og Fredrikstad kommunes ordinære tilskudd til drift av kollektivtransport som minimum skal være på det nivået det ville ha vært uten en byvekstavtale. Dette er et viktig prinsipp for å sikre at de statlige midlene i byvekstavtalen blir et bidrag til den ekstra satsingen som kreves for å nå nullvekstmålet. Midlene skal ikke gå til å dekke kostnadene ved det ordinære kollektivtilbudet. Dette må fylkeskommunen selv finansiere i tråd med gjeldende ansvarsdeling og finansieringsmodell for kommunesektoren.

Midler til drift av kollektiv skal være til fordel for begge kommunene. Partene vil samarbeide for å tilrettelegge for en effektiv og attraktiv kollektivtransport. Det innebærer også å se på muligheten for å justere billettakster ved behov.

Mobilitetsutvikling og analyser

Mobilitetstilbudet for kollektivreisende, gående og syklende skal videreutvikles og optimaliseres for å gi et effektivt og attraktivt tilbud for innbyggere i avtaleområdet. Det legges opp til å utvikle nye mobilitetsløsninger som kan gi reisende større valgfrihet og bedre tilpassede produkter. Det skal sees på muligheten for å utvikle nye teknologiske løsninger for mer sømløs mobilitet, herunder rute-, takst- og billettsamarbeid.

Det skal sees på muligheten for holdningsskapende tiltak for å få best mulig effekt av tiltakene i byvekstavtalen, eksempelvis videreføring av HjemJobbHjem-ordningen, samt kommunikasjonsarbeid og kampanjer rettet mot innbyggerne for å få flere til å ta kollektiv, sykle og gå. I den grad det lar seg gjøre bør effekten av de ulike tiltakene dokumenteres slik at det kan gjøres en vurdering av hvilke tiltak som har størst effekt for nullvekstmålet.

I tillegg dekkes kommunenes og fylkeskommunens kostnader knyttet til krav om ekstra arealanalyser i henhold til kapittel 7 og til lokalt utvalg i reisevaneundersøkelsen i henhold til kapittel 10. Det kan også være aktuelt med eventuelle mulighetsstudier, analyser og annen nødvendig konsulentbistand.

Finansiering av sekretariatet

Drift av sekretariatet finansieres gjennom midlene i byvekstavtalen.

5.2 Fordeling av statlige midler

Midlene i byvekstavtalen benyttes til prosjekter og tiltak og til drift av sekretariatet, som beskrevet i kapittel 5.1. *Infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange* innebærer vedlikehold og investeringer, mens de øvrige tiltakene i all hovedsak innebærer driftstilskudd.

Partene er enige om følgende utgangspunkt for fordeling av midlene i avtaleperioden:

	Beløp i mill. 2024-kr
Fordeling av statlig økonomisk ramme	
Drift av kollektivtransport inkl. ferge	1050
Infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange (vedlikehold og investeringer)	418
Mobilitetsutvikling og analyser	210
Sekretariat	60
Sum	1738

Tabell 5.2.1: Utgangspunkt for fordeling av statlige midler.

Tabellen definerer et utgangspunkt for fordelingen av midler. Bruken av midlene avklares endelig i de årlige handlingsprogramprosessene. Dette skal skje i tråd med prinsipper for god porteføljestyling. Fordelingen av midlene er satt opp som et utgangspunkt med hensikt å gi forutsigbarhet for tildeling av midler. Samtidig er det viktig at nødvendig grad av fleksibilitet ivaretas slik at midlene kan fordeles annerledes dersom vurdering av måloppnåelse underveis i avtaleperioden tilsier en endring i fordeling.

Partene skal informere hverandre om endrede forutsetninger i arbeidet med realisering av felles mål og alle vesentlige endringer skal drøftes i styringsgruppen.

I henhold til statens økonomireglement skal det legges opp til at tilskuddet brukes i året det tildeles.

6. Utvikling og drift av kollektivtransport

Jernbanedirektoratet har ansvar for jernbanen, Østfold fylkeskommune har ansvar for drift og utvikling av busstilbudet, og Fredrikstad kommune har ansvar for fergene i Fredrikstad.

Partene i avtalen skal samhandle om å videreutvikle kollektivtilbudet i Nedre Glomma. Kollektivtilbudet skal legge til rette for helhetlige sømløse reiser med god sammenheng mellom alle transportformer. Tilbudet skal være tilgjengelig og tilpasset innbyggere i alle faser i av livet, blant annet gjennom universell utforming. Det skal satses på holdningsskapende tiltak og kommunikasjonstiltak for kollektivtransporten, for å få best mulig effekt av tiltakene i byvekstavtalen. Hensikten er å synliggjøre og øke kjennskapet til kollektivtilbudet, kundegrensesnitt og billettprodukter. I tillegg til mobilitetsordningen HjemJobbHjem, legges det opp til å utvikle og oppgradere løsninger som gir reisende større valgfrihet, og som bidrar til at flere reiser kollektivt.

Kollektivtilbudet skal løpende effektiviseres og optimaliseres for å gi et effektivt og attraktivt kollektivtilbud for innbyggerne i avtaleområdet. Det skal arbeides aktivt med å effektivisere kollektivtransporten, for eksempel ved å kartlegge og iverksette løsninger som utnytter ledig kapasitet og utjevner rushtidstoppene.

Det skal gjennomføres en gjennomgang av Østfold Kollektivtrafikk, og Østfold fylkeskommune skal legge frem planlagte effektiviseringstiltak for partene så snart som mulig.

Det settes av midler til å videreutvikle betalingsløsninger for kollektivtransporten, herunder app- og billettprodukter. Jernbanedirektoratet og Østfold fylkeskommune skal sammen se på muligheten for å få til en takstsamarbeidsavtale mellom tog og buss for reisende i byvekstområdet.

Partene skal kartlegge potensialet for videreutvikling av knutepunkt. Dette sees i sammenheng med pågående arbeid i Sarpsborg og Fredrikstad kommuner.

Tiltakene sees i sammenheng med tiltak i bypakkens fase 2 for kollektivtransport, gående og syklende.

Effekten av de ulike tiltakene dokumenteres slik at det kan gjøres en vurdering av hvilke tiltak som har størst effekt for nullvekstmålet.

7. Arealutvikling

Det er enighet om at kommunenes arealplanlegging er avgjørende for å nå nullvekstmålet. Fremtidige utbyggingsplaner skal begrense transportbehovet og bygge opp under satsingen på gange, sykkel og kollektivtransport i tråd med nullvekstmålet. Kunnskapsgrunnlaget om arealplanleggingens virkning på nullvekstmålet skal styrkes i løpet av avtaleperioden.

Arealplanlegging skal i den løpende oppfølgingen av avtalen benyttes aktivt som et virkemiddel på lik linje med tiltak innen samferdsel.

Oppfølging av arealdimensjonen i avtalen, som omtalt i dette kapitlet, skal utnytte virkemidlene etter plan- og bygningsloven med utgangspunkt i nasjonale og regionale føringer og retningslinjer for kommunal planlegging.

7.1 By- og knutepunktsutvikling

Kommunene skal fortsette arbeidet med å utvikle og fortette sentrumsområdene.

For å sikre et attraktivt transporttilbud, er det essensielt at alle ledd i reisekjeden fungerer, inkludert kollektivknutepunktene. Dette inkluderer effektiv tilførsel av passasjerer til kollektivknutepunktene, enten det er via buss, personbil, mikromobilitet eller til fots. Bedre koordinering mellom bussruter og togtilbudet bør prioriteres, for å sikre sømløse overganger for de reisende.

Boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser, handel og tjenestetilbud skal i hovedsak lokaliseres slik at de reduserer transportbehovene og bygger opp under et økonomisk bærekraftig kollektivtilbud og investeringer i tiltak som fremmer gange og sykkel. Sentrums- og knutepunktutviklingen skal bidra til å styrke stedenes kvalitet.

For å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken må framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende bedres. Det må tilrettelegges for attraktive alternativer til personbilen og følgende prioritering for transportmiddel i bysentrum legges til grunn: gange prioriteres høyest, deretter sykkel, kollektiv, næringstrafikk og privatbil nederst. Unntakstrafikken, det vil si offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting) og næringstransport skal ha god framkommelighet. Det skal tilrettelegges for universell utforming.

7.2 Samarbeidspunkter

- 7.2.1** Partene skal samarbeide om å planlegge, utvikle og gjennomføre oppgradering av kollektivknutepunktene i sentrum.
- 7.2.2** Det skal, i løpet av 2025, gjennomføres en analyse av gjeldende kommuneplaner, eksempelvis ved bruk av arealdataverktøyet (ADV). Dette for å styrke kunnskapsgrunnlaget om arealplanleggingens påvirkning på nullvekstmålet. Kunnskapen fra analysen skal inngå som del av kunnskaps- og vurderingsgrunnlaget ved rullering av kommuneplanens arealdel. Kunnskapen skal også gjøres kjent for øvrige avtaleparter og gjøres allment tilgjengelig.
- 7.2.3** Det skal utarbeides felles prinsipper for analysemetodikk for arealbruk som grunnlag for rullering av kommuneplanens arealdel.
- 7.2.4** Avtalen hindrer ikke en begrenset utbygging som er nødvendig for å opprettholde eksisterende lokalsentre, men omfanget må holdes innenfor målet om nullvekst for hver kommune som helhet. Også i lokalsentre skal det planlegges for en mer kompakt utvikling som bidrar til å redusere behovet for transport med privatbil.
- 7.2.5** Kommunale, fylkeskommunale og statlige virksomheter skal primært lokaliseres slik at de bidrar til å styrke sentrumsutviklingen og redusere behovet for biltransport. Dette gjelder virksomheter som skal dekke mer enn et lokalt tilbud. Med lokale tilbud menes eksempelvis grunnskole og sykehjem. Virksomheter skal tilrettelegges for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk også når de ikke ligger i sentrum.
- 7.2.5.1** Parter i avtalen som blir kjent med at offentlige virksomheter skal etablere seg eller reforhandle husleiekontrakter i avtaleområdet skal informere virksomheten om byvekstavtalen, eller be Statsforvalteren gjøre dette.

- 7.2.6** Det skal som ledd i oppfølging av avtalen samarbeides om felles metodikk for operasjonalisering av felles indikatorsett for areal og parkering, herunder rapportering på gjennomført og planlagt utbyggingsfordeling. Det bør innhentes erfaringer fra andre byvekstavtaler i dette arbeidet.
- 7.2.7** Partene skal legge til rette for arealplanlegging som bidrar til FNs bærekraftsmål.
- 7.2.8** Oppfølging av målsettinger i denne avtalen skal søkes harmonisert mellom de to kommunene i deres planarbeid.

Forpliktelser for hver enkelt part

7.3 Kommunene:

- 7.3.1** Nullvekstmålet skal forankres i kommunenes planverk, som i arealstrategi og kommuneplanens arealdel, og legges til grunn som en sentral føring i all arealplanlegging. Dette innebærer også en vurdering av tidligere avsatte utbyggingsområder ved rullering av kommuneplanens arealdel.
- 7.3.2** For å få bedre kunnskap om arealplanleggingens virkninger på nullvekstmålet i reguleringsplaner skal kommunene ta i bruk en omforent analysemetodikk. Dette skal tas i bruk i løpet av 2026.
- 7.3.3** Ved behandling av reguleringsplaner skal det redegjøres for virkningene på nullvekstmålet. Dette skal være førende for hvor det tilrettelegges for utbygging i avtaleperioden.
- 7.3.4** I særlig attraktive utbyggingsområder som kan konkurrere med sentrumsutviklingen skal det utarbeides helhetlige planer som setter klare rammer for utbyggingsomfanget. Det skal sikres at den helhetlige planen bidrar til nullvekstmålet og at utviklingen av området prioriterer gange, sykkel og kollektivtrafikk.

7.4 Fylkeskommunen:

- 7.4.1** Fylkeskommunen skal i sine planer bidra til å fremme nullvekstmålet i avtaleområdet.
- 7.4.2** Kollektivtilbudet skal prioriteres til områder som bidrar til nullvekstmålet og til sømløse reiser.

7.5 Staten:

- 7.5.1** Staten skal følge opp kommunal og regional planlegging i tråd med statlige planretningslinjer og nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.
- 7.5.2** Staten legger punkt 7.2.5 og ABC-prinsippet for lokalisering til grunn ved etablering av statlige arbeidsplasser. Dette gjelder også ved andre relevante statlige investeringer i avtaleområdet.

8. Parkering

Partene er enige om at parkeringspolitikken skal bidra til nullvekstmålet, og skal virke begrensende på bilbruken i områder hvor kollektivtilbud, sykkel og gange er aktuelle alternativer.

Parkeringspolitikken skal bidra til en attraktiv byutvikling og gjøre kollektivtilbudet, sykkel og gange mer attraktivt. Parkeringspolitikken er en viktig del av arbeidet med å utvikle attraktive og trafikksikre nærmiljø og møteplasser. Dette kan eksempelvis være å fjerne parkeringsplasser fra gater og plasser, og legge disse til parkeringshus.

Det skal vurderes om gjeldende maksimumskrav i kommuneplanens arealdel er tilstrekkelig strenge for å nå nullvekstmålet. Å begrense parkeringstilbudet er spesielt viktig der kollektivtilbud, sykkel og gange er gode alternativer.

Reguleringsplaner med utbygging som skaper mye transport skal ha mobilitetsplaner som viser hvordan utbyggingen bidrar til å legge til rette for gange, sykkel og bruk av kollektivtrafikk.

Det skal utarbeides en strategi for parkering ved offentlige virksomheter i sentrum og områder med godt kollektivtilbud som et grunnlag for å innføre parkeringsrestriksjoner.

Innfartsparkering ved kollektivpunkter gjør busstilbudet mer tilgjengelig for bosatte utenfor byområdet. Fredrikstad har etablert innfartsparkeringsplasser og Sarpsborg er i gang med etablering av dette. Arbeidet videreføres i byvekstavtalen.

9. Styringssystem

Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Prop. 41 S (2022-2023) er en del av byvekstavtalen. Styring og oppfølging av byvekstavtalen og bypakkens fase 2, skal være samordnet, og gjøres gjennom en styringsgruppe som beskrevet i kapittel 9.1, og et felles fireårig handlingsprogram der første året er budsjett. Handlingsprogrammet rulleres årlig.

9.1 Styringsgruppe

Styringsgruppen skal bestå av Statens vegvesen, Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus, Jernbanedirektoratet og politisk ledelse i Østfold fylkeskommune og Fredrikstad og Sarpsborg kommuner.

Statens vegvesen skal lede styringsgruppen, og har på vegne av staten et hovedansvar for å følge opp byvekstavtalen. Statsforvalteren har et særlig ansvar for å følge opp klima- og miljøhensyn og for å følge opp arealtiltak i avtalen. Jernbanedirektoratet har et særlig ansvar for å ivareta jernbanen i oppfølgingen av avtalen. Styringen av byvekstavtalen er basert på konsensus.

Styringsgruppen er ansvarlig for å forvalte porteføljen til byvekstavtalen, inkl. Bypakke Nedre Glomma fase 2, og har ansvaret for at tiltak og virkemidler samlet sett bidrar til nullvekst i avtaleperioden. Styringssystemet skal til enhver tid være i henhold til gjeldende Nasjonal transportplan.

9.2 Administrativ ledergruppe

Administrativ ledergruppe (AL) skal bestå av administrative ledere i kommunene, fylkeskommunen, Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus og Statens vegvesen. AL ledes av Østfold fylkeskommune.

Administrativ ledergruppe skal samordne porteføljen til bypakken og byvekstavtalen, drøfte justeringer i porteføljen, avklare grensesnitt mellom partene og avklare saker der det er interessekonflikter. AL skal legge fram et felles forslag til handlingsprogram for styringsgruppen, og innstiller saker til styringsgruppen. AL oppretter og bemanner arbeids-/prosjektgrupper.

9.3 Sekretariatet

Styringsgruppen for bypakke fase 2 og byvekstavtalen har arbeidslederansvar og fastsetter retningslinjer for sekretariatet. Det vil si at de er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk. Arbeidslederansvaret gjelder uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.

Sekretariatet representerer alle partene i avtalen, og er uavhengig og upartisk. Sekretariatet skal organisere møter, forberede sakspapirer, koordinere arbeidet med rapportering og utarbeidelse og revisjon av handlingsprogrammer. Sekretariatet skal også ha oversikt over arbeidsfordelingen og framdriften for oppfølging av ulike saker og prosjekter. Retningslinjer for sekretariatet følger som vedlegg 3 til denne avtalen.

10. Oppfølging og rapportering

Effekter av tiltak i byvekstavtalen skal dokumenteres. Inngått avtale følges opp med måleindikatorer i felles indikatorsettet for byvekstavtalene, som Samferdselsdepartementet har gitt sin tilslutning til. Se tilhørende veileder, vedlegg 4, samt nærmere omtale under punkt 10.1.

10.1 Måloppnåelse og rapportering

Byindeksen er hovedindikator for vurdering av måloppnåelse for nullvekstmålet, og viser endring i trafikkmengde for avtaleområdet. Trafikkarbeid, som beregnes ved hjelp av reisevaneundersøkelsen, er støtteindikator. Nullvekstmålet måles innenfor de geografiske grensene til kommunene Sarpsborg og Fredrikstad, som utgjør avtaleområdet.

Måloppnåelsen skal skje innenfor avtaleperioden sett under ett. Det skal være netto nullvekst i personbiltrafikk i avtaleområdet i avtaleperioden. For å følge utviklingen skal det i tillegg rapporteres på et sett med indikatorer for transportmiddelfordeling, kollektivreiser, klimagassutslipp, arealbruk og parkering. Referanseåret er 2023, som er siste året før inngåelse av avtalen. Rapporteringen skal følge den til enhver tid gjeldende veileder for indikatorsettet for byvekstavtaler fra Statens vegvesen, og punkt 7.2.6 i denne avtalen.

Se vedlegg 4 for nærmere omtale og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegg.

Trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Treårs glidende indeks vil først være mulig å beregne fra og med tre år etter referanseåret, dvs. 2027.

Trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksen er vist i vedlegg 4. Statens vegvesen har ansvaret for beregning av byindeksen og rapportering av resultatene. Partene har et ansvar for å sikre tilstrekkelig god kvalitet på sine trafikkregistreringspunkter, bl.a. for å sikre at de er sammenlignbare og kan brukes til å beregne byindeksen. Statens vegvesen vil basert på faglige vurderinger fortløpende vurdere datagrunnlaget for byindeksen. Faglig vurdering av datagrunnlaget underveis i avtaleperioden vil gi et sikrere grunnlag for å vurdere trafikkutviklingen. Statens vegvesen vil informere partene dersom det blir behov for endringer i antall eller plassering av trafikkregistreringspunkter.

Gjennomgangstrafikk (dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen), trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting) og næringstransport er unntatt fra nullvekstmålet. Dette betyr at trafikkvekst som skyldes vekst i unntakstrafikken, som beskrevet over, aksepteres innenfor rammene av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

På sikt vil det også komme en indikator for trafiksikkerhet, som skal legges til grunn for å følge opp effekten av gjennomførte tiltak.

Trafikkarbeid beregnes ved hjelp av nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) og inngår som støtteindikator for å følge utviklingen i personbiltrafikken. Reisevaneundersøkelsen er kontinuerlig og gjennomføres i regi av transportvirksomhetene. I tillegg til informasjon om trafikkarbeid med personbil, gir undersøkelsen også informasjon om transportmiddelfordeling og utviklingen av reiser med kollektivtrafikk, sykling og gåing, samt tilgang på parkering. Lokalt utvalg til RVU for Nedre Glomma skal finansieres 50 prosent av transportvirksomhetene og 50 prosent av lokale parter. Den lokale andelen dekkes av tilskuddsmidler fra byvekstavtalen avsatt til mobilitetsutvikling.

Det skal som minimum dokumenteres gjennom felles indikatorsett gitt av vedlegg 4.

Rapporteringsopplegg (henvisning til indikator i felles indikatorsett i parentes):

Statens vegvesen har ansvar for å rapportere på byindeks (M1), trafikkarbeid (M2) og transportmiddelfordeling fra RVU (S1). Det skal rapporteres årlig. I tillegg rapporterer Statens vegvesen på parkeringstilgang fra RVU (O3) hvert andre år.

Kommunene har ansvar for rapportering på indikatorer for klimagassutslipp (S3), arealbruk (O1, O2 og punkt 7.2.6 i denne avtalen) og parkering (O4, O5). Indikator for klimagassutslipp skal rapporteres årlig, mens indikatorene for arealbruk og parkering skal rapporteres hvert andre år. For indikatorene knyttet til areal og parkering er partene enige om at det i løpet av første halvår 2025 skal legges fram en sak for beslutning i styringsgruppen for å beslutte hvilke større sentra/store kollektivknutepunkter som skal legges til grunn for disse indikatorene.

Fylkeskommunen har ansvar for rapportering på utviklingen i kollektivtransport (S2). Det skal rapporteres årlig på utvikling i antall kollektivreiser.

Sekretariatet bistår partene med rapportering av indikatorene og sammenstiller de årlige resultatene i årsrapporten.

Statens vegvesen har overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere resultater av byvekstavtalen til Samferdselsdepartementet.

Det vises ellers til indikatorveileder med felles indikatorsett for byvekstavtaler i vedlegg 4.

10.2 Økonomi og oppfølging

Tilskuddsmottaker skal rapportere til Statens vegvesen på økonomisk status inkl. prognoser og regnskap. Dette skal gjøres i tråd med retningslinjer utarbeidet av Statens vegvesen. Basert på rapporteringen fra tilskuddsmottakerne vil Statens vegvesen sørge for økonomioppfølging og videre rapportering til samferdselsdepartementet.

Økonomiregelverket i staten (§§ 8, 14, 15 og 16) gir føringer for forvaltning av statlige tilskuddsordninger og skal bl.a. sikre at statlige midler brukes i samsvar med Stortingets vedtak og forutsetninger. Dette tydeliggjør hvordan tilskuddsmottaker skal rapportere og følge opp vilkår for tilskuddet og tilskuddsbeløp.

Oppdragsgiver for Bypakke Nedre Glomma fase 2, har ansvar for oppfølging av finansieringsavtalen med bompengeselskapet, og dermed ansvaret for rapportering og økonomioppfølging av bompenginntekter og bruken av bompenger. Ved inngåelse av byvekstavtale er oppdragsgiver Østfold fylkeskommune.

Hver av de respektive partene har ansvar for rapportering og økonomioppfølging av prosjekter og tiltak hvor de er prosjekteier. Det må komme tydelig frem hvem som er eier av prosjektet.

Sekretariatet skal tilrettelegge for at styringsgruppen har en totaloversikt over økonomisk status, fordeling av midler og framdrift, slik at styringsgruppen kan drive ansvarlig porteføljestyling av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.

Partene må gi nødvendig innsyn i regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Rapportering på midlene i byvekstavtalen skal inngå i økonomirapporteringsrutinene for Bypakke Nedre Glomma fase 2, hvor det rapporteres tertialvis.

11. Sanksjoner og endringer i avtalen

Avtalen kan reforhandles ved behov, for eksempel etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan, ved større revisjoner av den bompengefinansierte bypakke fase 2 for Nedre Glomma eller dersom en av partene ber om det og avtalepartene blir enige om dette.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen over tid ikke er i tråd med nullvekstmålet, som skal nås i løpet

av avtaleperioden. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med nullvekstmålet for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp.

Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser, skal styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt, skal det settes frist for retting.

12. Ikrafttredelse

Byvekstavtalen skal behandles politisk av Østfold fylkeskommune og kommunene Sarpsborg og Fredrikstad. Deretter behandles avtalen i regjeringen, før den formelt signeres av alle parter. Avtalen trer i kraft ved signering.

Vedlegg

- Vedlegg 1 Indeksjustering
- Vedlegg 2 Prioritert prosjektportefølje i Bypakke Nedre Glomma fase 2, Prop. 41 S (2022-2023)
- Vedlegg 3 Retningslinjer for sekretariatet for Bypakke Nedre Glomma
- Vedlegg 4 Indikatorveileder for Nedre Glomma, versjon juni 2024
- Vedlegg 4.1 Byindeks i Nedre Glomma – inkludert kart over trafikkregistreringspunktene
- Vedlegg 4.2 Anbefalt beregningsmetode for indikator O1 og O2

Vedlegg 1: Indeksjustering

Følgende indekser skal brukes for de ulike postene:

For prosjekter i Bypakke Nedre Glomma fase 2, Prop. 41 S (2022-2023):

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunene skal bidra med en egenandel på minst 15 pst. av investeringskostnad eks. mva. ved investeringer på kommunal eller fylkeskommunal vei. For investeringskostnad i Prop. 41 S (2022-2023) brukes SSBs byggekostnadsindeks for veianlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger, skal prognosene for prisvekst for riksveiinvesteringer som benyttes i det årlige arbeidet med statsbudsjettet, legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Statlige midler:

Kap. 1332, post 66, indeksreguleres med prognoseindeksen for kap. 1332, post 66, som benyttes i det årlige arbeidet med statsbudsjettet.

Vedlegg 2: Prioritert prosjektportefølje i Bypakke Nedre Glomma fase 2

Oversikt over prosjektportefølje for Bypakke Nedre Glomma, tabell 2.1. jf. Prop 41 S (2022-2023) og Innst. 266-S (2022-2023)

Tabell 2.1 Oversikt over prosjektporteføljen i mill. 2022-kr

Prosjekt	Kostnader
Rv. 22 Hafslund – Dondern	676
Fv. 109 Råbekken – Torsbekkdalen	3482
Fv. 118 Ny bru over Glomma i Sarpsborg	2509
Ny bru over Glomma i Fredrikstad (fv.)	1383
Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	532
Programområdetiltak på riksvei	532
Etablering av bomstasjoner	41
Sum	9 155

Vedlegg 3: Retningslinjer for sekretariatet for Bypakke Nedre Glomma

Retningslinjene skal tydeliggjøre sekretariatets rolle i byvekstavtalesamarbeidet, og legge rammer for sekretariatets arbeid i byvekstavtalesamarbeidet.

Formålet med retningslinjene er å sikre at sekretariatet er partsuavhengig, bistår styringsgruppen og er til disposisjon for alle avtaleparter.

1. Sekretariatets rolle i byvekstavtalesamarbeidet

- a. Sekretariatet skal koordinere samarbeidet, oppfølgingen av byvekstavtalen og på vegne av partene legge til rette for porteføljestyling.
- b. Sekretariatet forbereder og deltar i styringsgruppens møter.
- c. Sekretariatet har ansvar for at beslutninger i styringsgruppen referatføres og formidles til den av partene som får ansvaret for å følge opp.
- d. Sekretariatet skal ha oversikt over ansvarsfordelingen og framdriften for oppfølging av saker. Ved forsinkelser utarbeider sekretariatet avviksrapporter og setter frister for når avvikene skal være fulgt opp. Det er partenes eget ansvar å sørge for at oppgaven blir gjort.
- e. Sekretariatet skal legge til rette for balanse både i den formelle og uformelle dialogen med partene, og at alle partene har tillit til at de blir ivaretatt. Dette innebærer blant annet at partene behandles likeverdig når det gjelder tilgang til informasjon.
- f. Sekretariatets ansvar er formalisert i mandat vedlagt samarbeidsavtalen.

2. Arbeidslederansvar og arbeidsgiveransvar

- a. Styringsgruppen har arbeidslederansvar for sekretariatet, det vil si at de er ansvarlige for å disponere sekretariatets ressursbruk. Arbeidslederansvaret gjelder uavhengig av hvor sekretariatets medarbeidere er formelt ansatt.
- b. Sekretariatsleder er ansatt etter innstilling fra styringsgruppen, og er ansvarlig for sekretariatets leveranser opp mot styringsgruppen.
- c. Sekretariatet er organisert som en selvstendig og uavhengig enhet med egen leder som har ansvar for medarbeiderne i sekretariatet på vegne av styringsgruppa. Det avklares mellom sekretariatsleder og arbeidsgiver hvordan ansettelsesforholdet skal følges opp (overtid, lønnsforhandlinger m.m.).
- d. Arbeidsgiveransvaret følger ansettelsesforholdet til sekretariatets medarbeidere og driftes etter retningslinjer utarbeidet av Vegdirektoratet.

3. Utadrettet informasjon og kommunikasjon

- a. Styringsgruppen kan delegere ansvaret for utadrettet informasjon og kommunikasjon knyttet til byvekstavtalen til sekretariatet, innenfor definerte rammer. Sekretariatet skal da følge prinsippene nedfelt i pkt. c og d.
- b. Sekretariatet skal samarbeide tett med de enkelte parter når det gjelder ekstern informasjon og kommunikasjon.
- c. Sekretariatet kan representere avtalesamarbeidet på vegne av partene, for eksempel ved å holde foredrag eller delta i faglige forum. I hvilke fora sekretariatet skal delta, og med hvilket mandat, skal avklares på prinsipielt nivå. Tvilstilfeller løftes til styringsgruppen.
- d. I representasjon av avtalesamarbeidet (jf. pkt. c) skal sekretariatet presentere partenes felles syn, eller gi nøytral beskrivelse av uenigheten. I saker der det er uenighet mellom partene skal sekretariatet henvise til partene.
- e. Sekretariatet bør ha en nøytral kommunikasjonsplattform som ikke favoriserer enkeltpartner (f.eks. e-postadresser og webadresser).

4. Økonomi og kostnadsstyring

- a. Sekretariatet skal i samarbeid med partene utarbeide forslag til felles handlingsprogram, årsbudsjett og årsmelding. Handlingsprogrammet skal behandles i styringsgruppen og vedtas lokalt.
- b. Sekretariatet skal utarbeide årsbudsjett og regnskap for drift av sekretariatet.
- c. Sekretariatet skal tilrettelegge for at styringsgruppen har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyling av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.
- d. Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt. Dette forutsetter at partene gir nødvendig innsyn i partenes regnskap og rapportering både årlig og periodevis. Dette forutsetter også at den oppdragsgiveren som har ansvar for finansieringsavtalen med bompengeselskapet gir innsyn i forbruk av bompenger og til hvilke prosjekter/tiltak disse er brukt.
- e. Sekretariatet har en delegert fullmakt til økonomiske disposisjoner i tråd med vedtatt årsbudsjett.

5. Oppfølging av måleindikatorer

- a. Sekretariatet har ansvar for å koordinere rapportering på indikatorene for oppfølging av nullvekstmålet. Det er imidlertid hver indikatoreier som er ansvarlig for å fremskaffe data.
- b. Sekretariatet har ansvar for at rapporteringen av indikatorer inngår i årsrapport for belønningstilskudd.
- c. Sekretariatet kan på oppdrag fra partene bestille analyser mm, jf. pkt. 6. Dette skal i så fall gjøres i samarbeid med indikatoreier.

6. Analyser og utredninger

- a. Sekretariatet kan bestille og utarbeide analyser og utredninger på vegne av partene, etter bestilling fra styringsgruppen eller andre dette ansvaret er delegert til.
- b. Gjeldende anskaffelsesreglement følger ansettelsesforholdet hos den part som står som bestillingsansvarlig.

7. Dokumenthåndtering

- a. Sekretariatet har ansvar for at alle saksdokumenter og referater arkiveres etter gjeldende lover for offentlig forvaltning.
- b. Sekretariatet skal sørge for at relevante dokumenter er tilgjengelige for partene.

8. Håndtering av faglig uenighet

- a. Dersom partene ønsker det, kan sekretariatet bistå som nøytral part i konflikter som gjelder faglig uenighet mellom partene.

Vedlegg 4: Indikatorveileder for Nedre Glomma, versjon juni 2024

I. INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN FOR NEDRE GLOMMA

Byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelsen. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Jevnlig rapportering om trafikkutviklingen er viktig for å sikre at de mest effektive tiltakene som bidrar til å nå nullvekstmålet, blir valgt.

I denne veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse av operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsettet som ligger til grunn for byvekstavtalene. Dette første kapittelet (kapittel 1) inneholder beskrivelser som er spesifikke for Nedre Glomma, mens de resterende kapitlene (kapittel 2–5) gir en beskrivelse av de ulike indikatorene, som er felles for byområdene.

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, blir målt med to målindikatorer: byindeksen og endring i trafikkarbeid. Disse ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene. For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdet skal det i tillegg rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO₂-utslipp. Avtalen skal tilrettelegge for mer langsiktighet i areal- og transportplanleggingen. Indikatorer for arealbruk og parkering skal brukes av partene i deres felles oppfølging av avtalen.

I.I Avtaleområde

Indikatorene gjelder for det geografiske området for avtalen som er Sarpsborg og Fredrikstad kommuner.

I.II Referanseår

Referanseåret er det året som brukes som sammenligningspunkt for å vurdere endringer under avtaleperioden. Referanseåret for oppfølging av indikatorene er 2023.

I.III Reisevaneundersøkelse (RVU)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) brukes som datakilde for flere av indikatorene. I Nedre Glomma skal det gjennomføres minst 3000¹ intervjuer årlig. RVU-en har et nasjonalt utvalg, i tillegg til at byområder med byvekstavtale skal ha et lokalt utvalg². Utvalgene består av et tilfeldig uttrekk av respondenter som er bosatt i avtaleområdet. Oppstart for lokalt utvalg bør velges slik at alle indikatorer kan beregnes for referanseåret.

I.IV Rapportering

Målindikatorene (byindeks og endring i trafikkarbeidet) og supplerende indikatorer (transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO₂-utslipp) skal rapporteres på årlig,

¹ Basert på anbefaling i metodebeskrivelsen (Engebretsen, 2018) [Måling av trafikkarbeid med reisevaneundersøkelser \(toi.no\)](#) Dersom det er avvik fra det anbefalte antallet intervjuer, må grunnen til dette avviket forklares.

² begrepet «tilleggsutvalg» er endret

mens oppfølgingen av areal og parkering skal rapporteres på hvert 2. år, ettersom tiltak innenfor disse områdene har effekt først på sikt.

For rapportering skal det benyttes et skjema som lages av Statens vegvesen. Skjema sendes ut i månedsskiftet april/mai, med rapporteringsfrist i slutten av mai. Det er lagt opp til at sekretariatene for byvekstavtalene har ansvar for å koordinere rapporteringen fra lokale parter (kommuner og fylkeskommuner).

I.V Metodebeskrivelser

Det er to vedlegg til veilederen:

- Byindeks i Nedre Glomma – Beskrivelse av beregning av byindeksen inkludert kart over trafikkregistreringspunktene (vedlegg 4.1)
- Anbefalt beregningsmetode for å beregne boligens avstand og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplass avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt (vedlegg 4.2)

II. MINIMUM FELLES INDIKATORSETT

Statens vegvesen har utarbeidet et indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av byvekstavtalene. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til Statens vegvesens forslag til indikatorsett.

Det skal for byvekstavtalene legges til grunn følgende mål: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Det er bestemt å bruke to måleindikatorer for å følge opp det videreutviklede nullvekstmålet. «Endring i ÅDT for lette kjøretøy» (byindeksen) er utpekt som hovedindikator, mens «Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet» fungerer som støtteindikator. Dette innebærer at byindeksen vil gi informasjon om trafikkutviklingen i avtaleområdet i forhold til nullvekstmålet, mens trafikkarbeidet vil gi utfyllende informasjon som bidrar til bedre forståelse av endringene i byindeksen.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalene

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målindikatorer		
M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy, byindeks.	Trafikkregistreringspunkter i byområdet	Statens vegvesen
M2. Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
Supplerende indikatorer		
S1. Endring i transportmiddelfordelingen	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)	SSB/ kollektiv-selskapene (fylkeskommunene)	Fylkeskommunene/ Jernbanedirektoratet
S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO ₂ -utslipp fra vei (tonn CO ₂)	SSB	Kommunene

ekvivalenter) i byområdet		
Oppfølging av areal og parkering		
O1. Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter	GIS-analyse	Kommunene
O2. Besøks-/ arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra / store kollektivknutepunkt	GIS-analyse	Kommunene
O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver	Kontinuerlig RVU (lokalt utvalg)	Statens vegvesen
O4. I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter <ul style="list-style-type: none"> • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer) • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som avgiftsbelagte 	Tellinger	Kommunene
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser som har betydning for kommunens arealbruk og parkeringspolitikk		Alle avtaleparter (ved behov)

II.I. MÅLINDIKATORER

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks og reisevaneundersøkelser, ligger til grunn for vurdering av måloppnåelse i avtalene.

M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy, Byindeks

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på veinettet i et avtaleområde. Byindeksen bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter (kart i vedlegg 4.1), der utstyr kontinuerlig registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt. Det er trafikken for lengdeklasse under 5,6 m som registreres.

Registreringspunktene skal være fordelt på riks- og fylkesveier, samt på viktige, kommunale veier, slik at byindeksen gir et representativt bilde av trafikkutviklingen i byområdet.

Gjennomgangstrafikk og nærings- og nyttetraffic holdes utenom nullvekstmålet.

- I trafikkregistreringene er det ikke mulig å skille ut gjennomgangstrafikk fra lokal trafikk. Plasseringen til trafikkregistreringspunktene kan ha mye å si for hvor mye gjennomgangstrafikk som blir med i datagrunnlaget.
- Tung næringstransport identifiseres via trafikkregistreringspunktene (skilles ut etter lengdeklasse), og regnes ikke med i byindeksen.

- En del næringstransport foretas med kjøretøy målt til kortere enn 5,6 m og vil dermed inngå i datagrunnlaget for byindeksen. Det er med andre ord ikke mulig å skille på lette kjøretøy som inngår i nullvekstmålet og lette kjøretøy som ikke inngår i målet.

Dersom byindeksen gir en vekst i trafikken mens reisevanedataen gir nullvekst, må resultatene sees i sammenheng og forklares.

Statens vegvesen har ansvaret for innhenting av data og beregning av byindeksen. Dersom det foreligger faglige vurderinger som tilsier endringer i trafikkregisteringspunkter som benyttes, informerer Statens vegvesen om dette i sine rapporter.

Nullvekstmålet måles ved å vurdere trafikkutviklingen basert på treårs glidende gjennomsnitt³, som rapporteres årlig og publiseres hvert år ved årsskiftet.

Det beregnes også en indeks som viser endring per år. Indeksen beregnes hver tredje måned og rapporteres på Statens vegvesens hjemmeside.

M2. Endring i trafikkarbeidet (Kjøretøykm) med personbil i byområdet

Trafikkarbeid refererer til den totale mengde reiseaktivitet som utføres med ulike transportmidler innenfor avtaleområdet.

Dataene samlet inn fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) danner grunnlaget for å beregne trafikkarbeidet. I RVU registreres start- og endepunktene for hver bilreise, som deretter brukes til å beregne trafikkarbeidet innenfor, og inn og ut av avtaleområdet. Metoden baserer seg på start- og endepunktene og estimerer kjørte kilometer ved å anta den raskeste ruten. Trafikkarbeidet måles i kjøretøykilometer⁴, som i denne sammenhengen refererer til vognkilometer for den kjøringen som omfattes av nullvekstmålet.

Følgende trafikkarbeid omfattes av nullvekstmålet:

- Trafikkarbeidet med personbil knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av gjeldende byvekstavtale.

Følgende trafikkarbeid skal unntas:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen.
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Statens vegvesen har utarbeidet en metode for å anslå gjennomgangstrafikkens omfang i byområdet ved å vurdere ulike datakilder opp mot hverandre. Gjennomgangstrafikk

³ En treårs glidende indeks er mulig å beregne fra og med det er gått tre år etter referanseåret.

⁴ Det brukes trafikkarbeid fordi det tar hensyn til at økt samkjøring kan bidra til å oppnå nullvekstmålet, sammen med kollektivtransport, sykling og gåing

beregnes og rapporteres i referanseår (2023) og inngår som en del av vurderingen ved utvelgelse av trafikkregistreringspunkter. Det kan vurderes å gjøre nye beregninger ved betydelige endringer i veinettet eller i forbindelse med NTP.

Tung næringstransport identifiseres via trafikkregistreringspunktene (skilles ut etter lengdeklasse), og regnes ikke med i byindeksen. Det har vist seg utfordrende å finne en automatisert metode for å kartlegge ulike typer lette kjøretøy. Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen vil ikke kunne skille mellom lette kjøretøyer som omfattes av nullvekstmålet og lette kjøretøyer som ikke inngår i dette målet. Trafikkarbeidet, som innhentes ved hjelp av RVUen, vil imidlertid kun gjelde reisene som er omfattet av nullvekstmålet (private personbiler inkl. reiser til/fra møter). Ved å bruke to kilder vil man kunne synliggjøre utviklingen også uten lett næringstransport

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å undersøke nye metoder for å kartlegge ulike typer lette kjøretøy i alle byområdene med byvekstavtale for å øke kunnskapen om nivået på og utviklingen i lett næringstransport og mobil tjenesteyting som ikke omfattes av nullvekstmålet.

Statens vegvesen har ansvaret for innhenting av data og beregning av endring i trafikkarbeidet med personbil i byområdet.

Indikatoren rapporteres årlig basert på foregående års reisevaneundersøkelse.

II.II. SUPPLERENDE INDIKATORER

S1. Endring i transportmiddelfordelingen

Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er et nyttig verktøy for å følge utviklingen av trafikken i hele avtaleområdet. Siden nullvekstmålet i seg selv ikke definerer mål for andelen syklist, gående og kollektivreisende, vil endring i transportmiddelfordeling fungere som en supplerende indikator.

Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Indikatoren rapporteres årlig basert på foregående års reisevaneundersøkelse.

S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)

Fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet skal rapportere om antall kollektivreiser. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

Fylkeskommunen har ansvar for å innhente data og rapportere om antall kollektivreiser i avtaleområdet per år. Indikatoren rapporteres årlig.

Jernbanedirektoratet har ansvar for å innhente data og rapportere om antall togreiser i avtaleområdet per år. Indikatoren rapporteres årlig.

S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei i byområdet

Kommunene i avtaleområdet har ansvar for å innhente data og rapportere om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i avtaleområdet.

Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

Indikatorene rapporteres årlig.

II.III. OPPFØLGING AV AREAL OG PARKERING

Hovedhensikten med indikatorene for areal og parkering er å følge areal- og transportutviklingen i byområdene som inngår byveksttaler.

O1. Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt

(Presisering: Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.)

Indikatoren måler gjennomsnittlig avstand fra boligområder til større sentra/kollektivknutepunkt i byområdet. Faktorer som befolkningstetthet, arbeidsplasskonsentrasjon, tilgang til service- og offentlige tjenester, tilgang til bil mv. er alle viktige for transportbehovet. Avstand til sentre kan forklare både hvor mye man reiser og hvilke transportmidler som benyttes, og fanger opp flere av de ovennevnte faktorene. Indikatoren «måler» hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra definerte sentra i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette. Store kollektivknutepunkter er også inkludert i indikatoren. Dette forutsetter at kollektivknutepunktene gir tilgang til et attraktivt kollektivtilbud som påvirker transportbehovet og reisemiddelbruken i positiv retning.

Kriterier for hovedknutepunkt og beregningsmetoden er beskrevet i vedlegg 4.2.

Kommunene har ansvar for å innhente data og beregne indikatoren i avtaleområdet. Indikatorene skal rapporteres hvert annet år, med første rapportering i 2025.

O2. Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt

(Presisering: Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.)

På tilsvarende måte som med boliger er det valgt å se på avstand fra sentra/store kollektivknutepunkt til besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser. Indikatoren kan slik «måle» om arbeidsplassenes tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra definerte sentra i kommunen – og om lokaliseringen av nye arbeidsplasser bidrar til dette. Flytter tyngdepunktet av arbeidsplasser seg mot de definerte sentraene, innebærer det økt

sannsynlighet for reduksjon av utkjørte kilometer, mens økt avstand til sentrum representerer en sannsynlighet for det motsatte. Det vil variere hvilke typer virksomheter som er besøks- og arbeidsplassintensive i de ulike byområdene, og det vil derfor være opp til de lokale partene å definere hvilke typer virksomheter som skal være med i beregninger. Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks-/arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i kommunale og regionale planer.

Kriteriene for valg av hovedknutepunkt og beregningsmetoden er beskrevet i vedlegg 4.2.

Kommunene har ansvar for å innhente data og beregne indikatoren i avtaleområdet. Indikatorene skal rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver

Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene. Den fanger opp en utvikling av stor betydning for biltrafikkmengdene i et byområde, uavhengig av hvem og hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig for det konkrete tiltaket.

En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av tidsbegrensning og avgifter. Vi har begrenset kunnskap om de langsiktige konsekvensene av en slik strategi på virksomhetenes lokaliseringvalg. Virkemidler virker sammen, og kan være gjensidig forsterkende eller motvirke hverandre. Indikatoren for parkering må derfor sees i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplasslokalisering.

Data innhentes fra følgende spørsmål i den kontinuerlige by-RVUen:

1. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? Ja/Nei/Vet ikke
2. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen? Ja/Nei/Vet ikke
3. Må du betale for å parkere der? Ja/Nei/Vet ikke

Statens vegvesen har ansvaret for å gjennomføre den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

Indikatoren rapporteres hvert annet år, basert på foregående års reisevaneundersøkelse, med første rapportering startende i 2023.

O4. I gjeldende parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder

Parkeringsnormer som regulerer parkeringsplasser ved nybygg gir ikke informasjon for dagens parkeringstilgjengelighet, men kan si noe om forventede endringer på sikt. Det skal rapporteres om parkeringsnormene ved virksomheter med mye besøk eller mange ansatte.

I kommuner der det er ulike normer i ulike områder av kommunen skal det rapporteres om normer i de ulike sonene. Kart som viser de ulike områdeinndelingene vedlegges

rapporteringen. Områdeinndelingen bør være konsistent over tid for å kunne følge utviklingen. En eventuell endring av områdeinndelingen må oppgis i rapporteringen.

Kommunene har ansvar for å rapportere gjeldende parkeringsnormer i kommunenes kommune(del)planer.

Indikatoren rapporteres i referanseår (2023), deretter ved endring av normen.

O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter

Tilgangen til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har betydning for transportmiddelvalg. Det skal rapporteres om tilgangen til offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i sentra/knutepunktene.

Rapporteringen baseres på egne registreringer. Det er ikke lagt opp til en felles metodikk for registrering av parkeringsplasser, men registreringene må være sammenlignbare over tid i hvert enkelt byområde. Det kan eventuelt bygges på tidligere registreringer hvis det er hensiktsmessig. Kommunen bør bruke samme avgrensning av senter/knutepunkt som i indikatoren for areal.

Det er arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Tidsbegrensede og avgiftsbelagte parkeringsplasser fremmer korttids- framfor langtidsparkering. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å få en oversikt over andel offentlige parkeringsplasser som er regulert med tidsbegrensing eller avgift. Det skal rapporteres på to delindikatorer knyttet til parkeringstilgjengelighet:

1. Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1–3 timer)
2. Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte

Heller ikke for delindikatorene er det lagt opp til et standardisert opplegg på tvers av byområdene. Det viktigste er at registreringen gjennomføres på samme måte i referanseår som i etterfølgende år. Valgt metoden må dokumenteres i forbindelse med første rapportering.

Kommunene har ansvar for å rapportere antall offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/ store kollektivpunkter sammen med to delindikatorer.

Indikatoren rapporteres hvert annet år, med første rapportering startende i 2025.

Kvalitative beskrivelser av areal og parkering

Det vil være forhold ved kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk som det ikke er mulig å fange opp ved bruk av indikatorene. Derfor vil det være behov for å gjøre kvalitative

beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for transportbehovet og transportmiddelbruken.

Noen eksempler på slike vurderinger kan være:

- Gang- og sykkeltiltak som påvirker reisevanene (f.eks. snarveier, bruer el som korter ned reisetiden og som er vanskelig å analysere basert på reisetid langs vei)
- Innføring av nye bestemmelser eller vedtak som fører til endrede betingelser for utbygging og reisevaner (f.eks. parkeringsbestemmelser/ boligsoneparkering, bestemmelser vedr utbygging i sentra/knutepunkt, endringer mv.)
- Bruk av kampanjer og mobilitetsplanlegging som bidrar til endring i reisevaner osv. Bør følges opp med lokale reisevaneundersøkelser som dokumenter reisemiddelfordeling og endring.

Hver avtalepart kan legge inn kvalitative beskrivelser ved behov.

Vedlegg 4.1: Byindeks i Nedre Glomma - Beskrivelse av beregning av byindeksen inkludert kart over trafikkregistreringspunktene

Bakgrunn

Byindeksen er en metode for å estimere endring i trafikkmengde på veinett i avtaleområdet under avtaleperioden. Byindeksen er hovedindikatoren for måloppnåelsen for nullvekstmålet. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett, som betyr at det er trafikknivået i referanseåret det skal sammenlignes med. Det skal være netto nullvekst i avtaleperioden.

Referanseår for rapportert byindeks i Nedre Glomma er 2023.

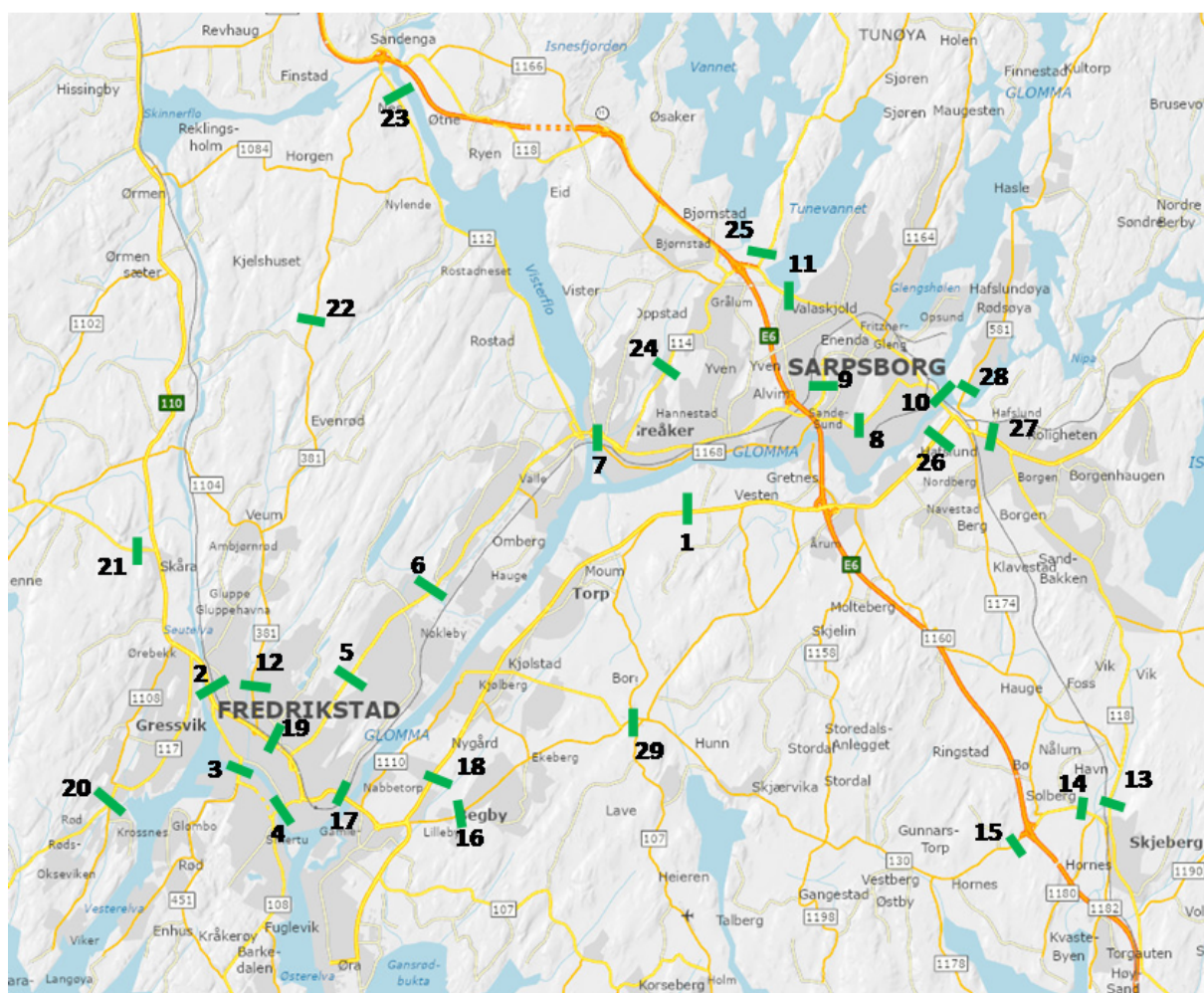
Datagrunnlag

Byindeksen bygger på datagrunnlaget som samles inn fra utvalgte trafikkregistreringspunkter, som kontinuerlig registrerer trafikkdata i hvert kjørefelt. I byvekstavtalen for avtaleperioden 2024–2033 vil byindeksen bestå av totalt 29 trafikkregistreringspunkter. Punktnavn, veireferanse og ÅDT for av disse punktene vises i tabell 1, en oversikt over plassering av punktene vises i figur 1.

Tabell 1: Trafikkregistreringspunkter som inngår i byindeksberegning for Nedre Glomma fra 2023

Nr. i kart	Navn	Veinummer	Veireferanse	ÅDT 2023	Oppetid 2023
1	Hvitsten	Rv 22	RV22 S2D1 m7580	10056	100,0 %
2	Simo	Rv 110	RV110 S3D1 m2717	24620	100,0 %
3	Værstebrua	Fv 108	FV108 S1D1 m1071	11997	100,0 %
4	Kråkerøy bru	Fv 108	FV108 S1D90 m97	12261	100,0 %
5	Glemmen	Fv 109	FV109 S1D1 m1954	25234	100,0 %
6	Stabburet	Fv 109	FV109 S1D1 m3493	24976	100,0 %
7	Rolvøysund bru	Fv 109	FV109 S2D1 m4276	16741	100,0 %
8	Fylkeshuset	Fv 109	FV109 S2D1 m9005	6550	97,0 %
9	Torsbekkdalen	Fv 109	FV109 S2D30 m245	7646	100,0 %
10	Sarpsfossen bru	Fv 118	FV118 S5D1 m709	21035	100,0 %
11	Tune Kirke	Fv 118	FV118 S5D1 m3667	14901	100,0 %
12	Veumveien	Fv 381	FV381 S1D1 m680	6690	100,0 %
13	Skjeberg nord	Fv 118	FV118 S3D1 m4356	5499	97,2 %
14	Solberg øst	Fv 130	FV130 S2D1 m9076	5655	100,0 %
15	Solberg vest	Fv 130	FV130 S2D1 m7623	7505	96,4 %
16	Rakkestadvingen øst	Fv 130	FV130 S1D1 m674	12038	100,0 %
17	Fredrikstabrua vest	Rv 110	RV110 S3D1 m5815	26798	100,0 %
18	Rakkestadvingen N	Rv 22	RV22 S2D1 m745	12771	87,1 %
19	St Hansfjellet	Rv 110	RV110 S3D1 m4024	18424	100,0 %
20	Ålekilene	Fv 117	FV117 S2D1 m5705	8699	97,5 %
21	Skåra	Fv 116	FV116 S2D1 m6500	6051	99,7 %

22	Nordre Veum	Fv 381	FV381 S1D1 m7711	2699	100,0 %
23	Hauge bru	Fv 112	FV112 S1D1 m7437	4586	100,0 %
24	Greåkerdalen	Fv 114	FV114 S1D1 m1744	4556	100,0 %
25	Tingvoll	Fv 114	FV114 S2D1 m148	3316	100,0 %
26	Hafslund sør	Rv 22	RV22 S3D1 m3692	12873	100,0 %
27	Hafslund øst	Rv 22	RV22 S3D1 m4556	21695	100,0 %
28	Grøte bru	Fv 581	FV581 S1D1 m707	7677	97,8 %
29	Borge skole	Fv130	FV130 S1D1 m4529	10520	95,9 %



(kart over avtaleområdet og trafikkregistreringspunktene ved inngåelse av avtalen)

Figur 1: Oversikt over trafikkregistreringspunktene som inngår i byindeksberegning for Nedre Glomma 2023.

Beregning av byindeksen

Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet. Metoden er basert på trafikkregistreringer fra faste punkter fordelt på riks- og fylkesveier, samt på enkelte

kommunale veier. For hvert trafikkregistreringspunkt sammenlignes registrert trafikk dato for dato og time for time mellom to påfølgende år, bruk av estimert trafikk tall i sammenligningen er sterkt frarådet.

Vedlegg 4.2: Anbefalt beregningsmetode for å beregne boligens avstand og besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplass avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt

Det er kommunene som skal følge opp arealindikatorne ved bruk av GIS-analyser. Fordi byene har ulike forutsetninger, er det behov for lokale tilpasninger til metoden. Et viktig premis er imidlertid at det benyttes samme metodiske forutsetninger i beskrivelsen for referanseåret som de påfølgende årene. Dette er viktig for å kunne sikre sammenlignbarhet over tid. I det følgende er det gitt noen råd om metodikk og framgangsmåte. Heretter omtales sentra/store kollektivknutepunkter som store knutepunkt eller hovedknutepunkt.

Trinn 1: Definere knutepunkthierarki og hovedknutepunkt

For å kunne vurdere avstand til store knutepunkt må disse sentraene og knutepunktene defineres.

De fleste byområdene har arealplaner som skal følge opp nasjonale og regionale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. I disse planene er det definert et knutepunkthierarki som beskriver hvordan utviklingen av boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres. De lokale partene skal selv definere hvilke store knutepunkt som skal inngå i indikatorene for areal. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i kommunale og regionale planer (eks. kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan eller lignende).

Det er noen felles egenskaper ved knutepunktene som vil være avgjørende for hvor mye man reiser, og hvilke transportmiddel som benyttes. Det anbefales derfor at byområdene etablerer et senter-/knutepunkthierarki basert på egenskapene vist i tabell 1.

Det anbefales at kommunene definerer ett eller et begrenset antall hovedknutepunkt. Hovedknutepunktet (-ene) brukes som utgangspunkt for beregning av arealindikatoren i GIS-analysene. Selv om det åpnes opp for flere hovedknutepunkter, bør antallet begrenses for å unngå overlapp mellom influensområdene til de definerte knutepunktene.

Tabell 1: Anbefalte kriterier for å vurdere et senter-/knutepunkthierarki

Egenskaper	Innebærer	Konkret beskrivelse
Tetthet i sentra/ knutepunktet	Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger med korte avstander gjør det mer attraktivt å gå eller sykle. I tillegg gir det mange potensielle kollektivreisende noe som gir grunnlag for et høyfrekvent.	<ul style="list-style-type: none"> Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel
Funksjonsblandin g	Et mangfold av ulike funksjoner vil styrke sentra/knutepunktet og bidra til et større potensial for bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.	<ul style="list-style-type: none"> Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v)

		<ul style="list-style-type: none"> • Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer
Tilknytning til kollektivtransport	<p>Kvaliteten på kollektivtilbudet vil være avgjørende for at kollektivtransport blir det foretrukne transportmidlet. Kvaliteten på et kollektivtilbud avhenger av konteksten (bystørrelse, størrelse på knutepunktet, osv), men tilstrekkelig frekvens er viktig. Det er også viktig å sikre mest mulig direkte og full framkommelighet for lokal kollektivtransport til/fra knutepunktene.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspressbuss) <ul style="list-style-type: none"> ○ Høy frekvens ○ Full framkommelighet ○ God tilknytning til lokal kollektivtransport ○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon ○ Full framkommelighet
Tilgjengelighet for gående og syklende	<p>Senteret/knutepunktet må være enkelt å komme til for gående og syklende. Det vil si at det er tilrettelagt med egen infrastruktur, som sikre trygg, rask og sikker framkommelighet. Senteret/knutepunktet bør derfor være tilknyttet et sammenhengende gang- og sykkelveinett. Gang- og sykkelveinettet må knyttes til andre sentra/knutepunkt, og sikre en forbindelse til/fra ulike målpunkt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • God adkomst for gående og syklende <ul style="list-style-type: none"> ○ Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard ○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon • Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)
Tilrettelegging for bil	<p>Parkeringstilgang vil være avgjørende for hvor sannsynlig det er å bruke bil til/fra sentra/knutepunktet. For å hindre at alle kjører bil til knutepunktene bør det være få parkeringsplasser for bil (kun for de med spesielle behov). For å sikre god adkomst for gående, syklende og</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lite tilrettelegging for bil <ul style="list-style-type: none"> ○ Få parkeringsplasser ○ Ikke direkte adkomst for bil

	kollektivreisende bør arealer for disse prioriteres. Også lokal kollektivtransport bør ha god framkommelighet	
--	---	--

Trinn 2: Beregning av arealindikator ved GIS-analyser

For å vurdere avstand fra boliger/arbeidsplasser til knutepunktet skal det brukes GIS-analyser. Det vil være omfattende å gjennomføre GIS-analyser for mange knutepunkter. I tillegg er det vanskelig å unngå overlapp mellom ulike knutepunktens influensområder. Det bør derfor i første rekke tas utgangspunkt i ett, eller et begrenset antall, knutepunkt.

Gjennomsnittlig avstand fra boliger/arbeidsplasser til hovedknutepunkt defineres som reiselengde langs vei (avstand). Hovedformålet er å tilrettelegge for minst mulig bilbruk.

Ved å måle avstand langs vei vil dette gi en beskrivelse av hvor realistisk det er at man kan reise med andre transportmidler enn bil.

Gjennomsnittlig avstand til et hovedknutepunkt fra alle boligområder som er etablert i løpet av en periode vil gi et grunnlag for å sammenligne med dagens situasjon/referanseåret.

Metoden blir da som følger:

1. Definere et hovedknutepunkt (hovedsentrum) i byområdet.
2. Gjennomføre en GIS-analyse av dagens situasjon, som viser gjennomsnittlig avstand (langs vei) fra eksisterende boligområder/arbeidsplasser til hovedknutepunktet ev også andre større knutepunkt i referanseåret.
3. Etterfølgende analyser må bygge på samme metodiske forutsetninger som for dagens situasjon/referanseåret.
 - For referanseåret oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til alle boliger. Ved neste rapportering oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til nye boliger. Det skal også oppgis differansen mellom alle boliger og nye boliger.
 - Nye boliger som skal medregnes er boliger som i rapporteringsåret er gitt ramme- eller igangsettelsestillatelse⁵.
 - Det anbefales å telle alle boenheter uavhengig av bygningstyper og arealformål.

Det er ønskelig at alle byområdene har en indikator som på enkel måte kan synliggjøre hvordan arealbruken endres over tid. Den enkleste formen for GIS-analyse viser

⁵ I referanseåret (utgangssituasjonen) bør alle boliger som har ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse inngå. I tillegg bør ramme- og igangsettelsestillatelser gitt innen utgangen av referanseåret (31.12.2018) inngå. Deretter telles rammetillatelser (eventuelt igangsettelsestillatelser dersom rammetillatelse ikke er registrert) for rapporteringsårene

gjennomsnittlig avstand fra et hovedknutepunkt til boligområder og besøks- og arbeidsintensive arbeidsplasser. Slik viser indikatoren hvordan tyngdepunktet av boligområder og arbeidsplasser flytter seg inn mot eller fra sentrum. Avstand til senter er en svært viktig faktor for bruk av bil. Indikatoren dokumenter slik godt effekt av kommunenes arealbruk.

Kommuner som har verktøy og grunnlag for tilgjengelighetsanalyser må gjerne utarbeide mer omfattende analyser som et supplement. Det kan være et behov for å supplere GIS-analysene med kvalitative beskrivelser. Dette kan være forhold som endrer rammebetingelsene for transportbehovet. For eksempel etablering av gang- og sykkelveier som bidrar til kortere reisetid (snarveier, egne traseer, bruer el.), eller endrede forhold for bil som bidrar til en vridning i konkurranseforholdet.