



Handlingsprogram Bypakke Nedre Glomma

2025 - 2028

Versjon – Styringsgruppe Bypakke Nedre Glomma 9. oktober 2024

INNHALDSFORTEGNELSE

1	Innledning	3
2	Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling.....	4
3	Styring og oppfølging av bypakke fase 2	5
3.1	Årshjul i porteføljestyling av handlingsprogram	5
3.2	Målstyring	5
3.3	Rapportering	6
3.4	Prioriteringskriterier	6
4	Byvekstavtale Nedre Glomma.....	7
4.1	Disponering av statlig økonomisk ramme	7
4.2	Føringer i byvekstavtalen	8
4.3	Prioritering av byvekstmidler.....	10
5	Bypakke Nedre Glomma fase 2	11
5.1	Anslått ramme fase 2 prosjekter 2025 - 2028	13
5.2	Store prosjekter.....	14
5.2.1	<i>Riksvei 22 Hafslund – Dondern.....</i>	<i>15</i>
5.2.2	<i>Fylkesvei 109 Råbekken – Torsbekkdalen.....</i>	<i>16</i>
5.2.3	<i>Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru</i>	<i>18</i>
5.2.4	<i>Ny bru i Fredrikstad</i>	<i>19</i>
5.3	Mindre tiltak for gående og syklende	20

1 INNLEDNING

Handlingsprogram 2025 – 2028 er en rullering av vedtatt handlingsprogram 2024 -2027.

Rulleringen gjelder aktiviteten i Bypakke Nedre Glomma fase 2.

I tillegg er det lagt til grunn at byvekstavtalen for Nedre Glomma er en del av handlingsprogrammet.

Bypakke Nedre Glomma fase 2 ble vedtatt i Stortinget 13. april 2023 med Prop. 41 S (2022-2023) – «Utbygging og finansiering av Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken», jf. Innst. 266 S (2022-2023)

Fase 2 har prisjustert kostnadsanslag på 10 979 millioner kroner. Bompengeneinnkrevningen startet opp 20. mars 2024.

Prioriteringen av utbyggingsprosjekter i vedtatt handlingsprogram 2024-2027 fulgte forutsetningene som lå til grunn ved lokalpolitisk behandling i 2021/2022 og som vedtatt i stortingsproposisjonen. Prosjektene er innrettet for bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport, og 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 rulleringen av handlingsprogram 2025-2028 er det lagt til grunn justeringer i tråd med lokalpolitiske vedtak fra behandlingen av gjeldende handlingsprogram. For fv. 109 planlegges oppstart av utbygging for to parseller (nr. 1 og 6). Resterende parseller avventer vurdering av konsekvensene av de lokalpolitiske vedtakene gjort i forbindelse med behandlingen av HP 2024-2027, herunder endring til fire felt, prioritering av bruene og gang- og sykkelveiløsning langs fv. 109.

Østfold fylkeskommune vil frem til november 2024 gjøre en samlet vurdering av endringsforslagene og belyse effekter og konsekvenser for måloppnåelse, økonomi og fremdrift.

I tillegg til bypakkens fase 2 omhandler handlingsprogrammet byvekstavtalen for Nedre Glomma.

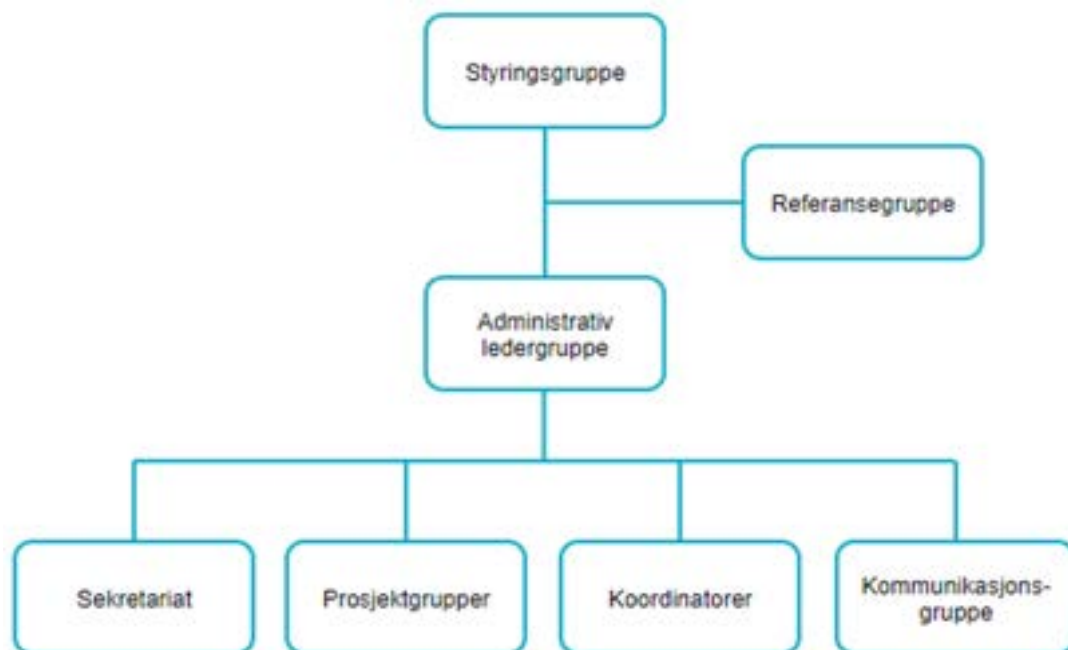
2 SAMARBEIDSAVTALEN OM AREAL- OG TRANSPORTUTVIKLING

Samarbeidsavtalen om areal- og transportutvikling i Nedre Glomma er inngått mellom Viken fylkeskommune (nå Østfold fylkeskommune), Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Avtalens hensikt er å forplikte partene til å samarbeide om å løse de felles utfordringene innenfor areal- og transportutvikling i byregionen 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 revidert samarbeidsavtale for perioden 2021 – 2026 der visjonen er «*Sammen skaper vi Norges beste byer*» og de overordnede målene for samarbeidet er *nullvekstmålet og nullvisjonen*.

Forslaget til byvekstavtale avviker på enkelte punkter fra lokalpolitisk vedtatte styringsdokumenter for bypakkesamarbeidet. Disse styringsdokumentene vil bli gjennomgått for å vurdere om noe av innholdet bør være supplerende dokumenter til byvekstavtalen

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 bypakkens fase 2. Styring av porteføljen skal være i tråd med dokumentet «Porteføljestyling Bypakke Nedre Glomma» som er lokalpolitisk vedtatt 2023.

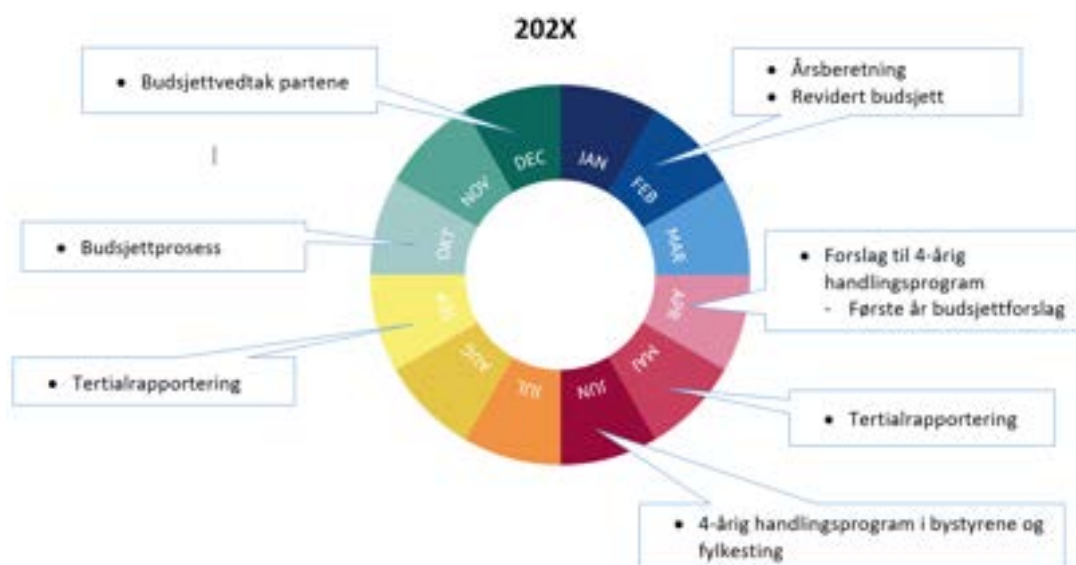
3 STYRING OG OPPFØLGING AV BYPAKKE FASE 2

Vedtatt styringsdokument for porteføljestyring - «Porteføljestyring Bypakke Nedre Glomma» legger opp til at styringen av bypakken skjer gjennom 4-årige handlingsprogram som rulleres årlig, budsjettprosesser, rapportering og oppfølging på målstruktur og økonomi. Det er utarbeidet et sett med kriterier som skal legges til grunn ved prioriteringer mellom prosjekter og porteføljen som helhet.

I vedtatt styringsdokument innstiller styringsgruppen på forslag til handlingsprogram og budsjett, som vedtas av bystyrene og fylkestinget.

Prioriteringskriteriene i styringsdokument for porteføljestyring er ikke i samsvar med forslag til byvekstavtale. Det vil bli foretatt en gjennomgang av porteføljestyringsdokumentet for å vurdere om noe av innholdet i dokumentet bør være supplerende dokumentet til byvekstavtalen.

3.1 Årshjul i porteføljestyring av handlingsprogram



Figur 3-1: Årshjul i porteføljestyring av handlingsprogrammet

3.2 Målstyring

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

Bakgrunnen for styringen er samarbeidsavtalens overordnede målsetninger:

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 oppnå de to overordnede målene er følgende supplerende mål fastsatt:

- 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 skal rapportere 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 justering 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 BYVEKSTAVTALE NEDRE GLOMMA

Det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekst for personbiltrafikken. Målet skal nås i løpet av avtaleperioden, noe som innebærer at personbiltrafikken ved utløpet av avtaleperioden skal være på samme nivå eller lavere enn referanseåret 2023. Nullvekstmålet gjelder for hele avtaleområdet (Fredrikstad og Sarpsborg kommuner) og alle partene i avtalen skal legge nullvekstmålet til grunn.

I tillegg er det en ambisjon at tiltakene for å nå nullvekstmålet skal bidra til nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i veitrafikken.

4.1 Disponering av statlig økonomisk ramme

Av byvekstavtalen fremgår det at 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 trafikksikkerhet og attraktivitet vesentlig for måloppnåelse og må legges til grunn ved valg av standard. Det forutsettes god kostnadskontroll.

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.

Byvekstavtalen legger til grunn følgende årlige fordeling av de statlige midlene.

Årlig fordeling av statlig økonomisk ramme	2024-kroner
Drift av kollektivtransport inkl. ferge	105
Infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange (vedlikehold og investeringer)	41,8
Mobilitetsutvikling og analyser	21
Sekretariat	6
Sum	173,8

Tabell 4-1: Byvekstavtale 2024-2033

4.2 Føringer i byvekstavtalen

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 trafikkikkert og sammenhengende sykkelvegnett.
- Det skal legges til rette for at gående får trafikk sikre og raske gangforbindelser mellom viktige målpunkt og til holdeplasser og kollektivknutepunkt.
- Det skal sees 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 vinterdrift under forutsetning av at dette prioriteres i handlingsprogrammet og at det kan rapporteres på at midler til forsterket 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 kommunens 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 av å utvikle nye teknologiske løsninger for mer sømløs mobilitet, herunder rute-, takst- og billettsamarbeid.

Det skal sees på mulighetene 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 lokalt utvalg til nasjonal RVU. Det kan også være aktuelt med eventuelle mulighetsstudier, arealanalyser eller andre analyser, samt annen nødvendig konsulentbistand.

4.3 Prioritering av byvekstmidler

Forslag til prioriteringer synliggjør detaljert satsing for handlingsprogrammets første år. For de påfølgende tre år er byvekstavtalens fordeling av det statlige tilskuddet lagt til grunn.

Handlingsprogram byvekstmidler 2025 - 2028	2025	2026	2027	2028
Drift av kollektivtransport inkl. Ferge	105	105	105	105
Videreføring av gjeldende busstilbud 2024	17,2			
Videreføre billettpriser i Nedre Glomma	23,2			
Dekning av fylkeskommunal budsjettenndring	37			
Videreføring av gjeldende fergetilbud 2024	13,5			
Utvidet driftsperiode ferge til kl. 2300	1,2			
Utvidet rushperiode buss	12,9			
Infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange(vedlikehold og investeringer)	41,8	41,8	41,8	41,8
Vedlikehold og sykkeltiltak Fredrikstad	10,1			
Vedlikehold og sykkeltiltak Sarpsborg	12,2			
Gang- og sykkelvei Nordbyveien Sarpsborg	11,5			
Forsterket drift	6			
Viderføring av øvrige sykkeltiltak	2			
Mobilitetsutvikling og analyser	21	21	21	21
Utredning av kollektiv og areal	3			
Barnas Nedre Glomma	1,5			
HjemJobbHjem	9			
Aktive Liv i Fredrikstad	1,5			
Forlenget testperiode autonom ferge- HYKE	1,6			
Mobilitetstiltak Sarpsborg	1,4			
Kommunikasjon og kampanjer	3			
Sekretariatet	6	6	6	6
Sum	173,8	173,8	173,8	173,8

Tabell 4-3 – Handlingsprogram byvekstmidler

Med bakgrunn i at byvekstavtalen 2024 – 2033 er inngått sent på året i 2024, vil en andel av tildelingen for 2024 bli overført til 2025. I tillegg til satsingen i handlingsprogrammet for 2025, vil det derfor bli gjennomført bygge- og vedlikeholdstiltak for sykkel som er finansiert med overførte midler fra 2024.

Partene i avtalen vil i løpet av vinteren 2024/2025 gjennomføre en rekke tiltak og utredninger for å velge en langsiktig innretning på prioritering av byvekstmidler.

- Dette forutsettes innarbeidet i neste rullering av handlingsprogram 2026-2029.

5 BYPAKKE NEDRE GLOMMA FASE 2

Stortinget vedtok Prop. 41 S (2022-2023) – «Utbygging og finansiering av Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken» - 13. april 2023. Proposisjonen beskriver:

«Samlet økonomisk ramme for Bypakke Nedre Glomma fase 2 er 9 155 mill. 2022-kr. Det er lagt til grunn en indeks på 2,4 pst. Fra 2021-kr til 2022-kr. Det legges til grunn at endelige indekser fra Statistisk sentralbyrå benyttes til å prisomregne fra 2021-kr. til det aktuelle års prisnivå etter hvert som disse foreligger»

Indeksjustert økonomisk ramme i handlingsprogrammet er 10 979 millioner 2024-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
- Ny bru over Glomma i Fredrikstad
- Mindre tiltak for å legge til rette for kollektivtransport, gåing og sykling

Midler til planlegging er forutsatt dekket innenfor foreslått kostnadsramme.

Kostnadsrammen for 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 det samme som vedtatt kostnadsramme. Hvor i planprosessene et prosjekt befinner seg er også vesentlig. Jo nærmere prosjektet er realisering jo sikrere blir estimatene. Det gir sikrere estimater for rv. 22 Hafslund – Dondern og fv. 109 Råbekken – Torsbekkdalen, som begge har vedtatte reguleringsplaner, i forhold til de to bruene der det pågår reguleringsplanarbeid eller forberedelser til dette.

Prisjustering av prosjektkostnader

I justering av anslagene for prosjektkostnader i fase 2 benyttes Statistisk sentralbyrås (SSB) byggekostnadsindeks for veganlegg.

I handlingsprogrammet 2024-2027 ble det lagt til grunn en forventet byggekostnadsindeks på 5,5 prosent fra 2023 til 2024. Endelig byggekostnadsindeks ble 2,8 prosent.

Ved beregning av nye anslag for prosjektkostnader i HP 2025 – 2028, må tidligere kostnadsanslag justeres i henhold til virkelig byggekostnadsindeks. Deretter legges Finansdepartementets forventede indeks for 2024, på 4,6 prosent til grunn.

HP 2024 – 2027 foreløpig indeks 5,5 prosent	kostnadsanslag	10 771
HP 2024 – 2027 endelig indeks 2,8 prosent	justert kostnadsanslag	10 495
HP 2025 – 2028 foreløpig indeks 4,6 prosent	nytt kostnadsanslag	10 979

På bakgrunn av forutsetningene nevnt over blir prisjustert kostnadsanslag for prosjektene 10 979 millioner 2024-kroner

Prisjustert prosjektportefølje:

(Tall i millioner kroner)

Prosjekt	Prosjekt-anslag , HP 2024 - 2027 2023-kroner	Prisjusterte prosjekt-anslag 2024-kroner
Etablering av bomstasjoner	48	49
Rv. 22 Hafslund - Dondern	795	810
Fv. 109 Råbekken - Torsbekkdalen	4 096	4 175
Fv. 118 Ny bru over Glomma i Sarpsborg	2 952	3 009
Ny bru over Glomma i Fredrikstad	1 626	1 658
Mindre tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	627	639
Mindre tiltak på riksvei	627	639
Sum	10 771	10 979

Tabell 5-1: Bypakke Nedre Glomma fase 2 – prisjusterte prosjektkostnader

Endringen fra HP 24-27 hensyntar justeringer i forhold til endelig byggekostnadsindeks for veganlegg 2023.

I de økonomiske anslag 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.

Finansiering

Bompenger

Bompengandelen finansierer prosjektkostnader, utover lokal egenandel og mva.-kompensasjon. Ved beregning av bompengandelen legges trafikken i bomstasjonene til grunn og en gjennomsnittstakst på 15,- 2021-kroner.

Takstene i bomstasjonene kan justeres opp til en gjennomsnittstakst på rundt 18,- 2024-kr, for å finansiere eventuelle økte prosjektkostnader eller redusert trafikkgrunnlag gjennom bommene.

Lokal egenandel

Den lokale egenandelen i Bypakke Nedre Glomma fase 2 skal være minimum 15% av de samlede prosjektkostnadene i kommunale og fylkeskommunale prosjekter. Beregningene gjøres uten mva.

Prisjusteringen og eventuelle kostnadsøkninger i kommunale og fylkeskommunale prosjekter, medfører at også de lokale egenandelene må justeres i henhold til kravet om 15 %.

Egenandelen fordeler seg med 60% på Østfold fylkeskommune, og 20 % på hver av kommunene.

Merverdiavgiftkompensasjon

Det er forutsatt at kommunene og fylkeskommunen tilbakefører mva.-kompensasjonen for tiltakene i pakken, som en del av finansieringsmodellen.

(Tall i millioner kroner)

	Finansiering HP 2024-2027, 2023 kroner	Prisjustert finansiering, 2024 kroner
Bompenger	8 007	8 142
Fylkeskommunal egenandel	674	696
Kommunal egenandel	448	466
Mva.-kompensasjon	1 642	1 675
Sum	10 771	10 979

Tabell 5-2: Bypakke Nedre Glomma fase 2 - finansiering fordelt på fylkeskommunale midler, kommunale midler, mva.-kompensasjon og bompenger.

I handlingsprogramperioden er det lagt til grunn at Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune finansierer lokal egenandel som konkrete investeringsprosjekter i egen økonomiplan/budsjett og prioritere disse prosjektene framfor andre prosjekter dersom det er behov for det. Prosjektene kommer frem i tabellen i kap. 6.2 og i egne prosjektark.

5.1 Anslått ramme fase 2 prosjekter 2025 - 2028

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. For de store prosjektene vil det i de første årene i handlingsprogrammet i stor grad pågå prosjektering og grunnverv, noe som gir lavere forbruk enn senere i fireårsperioden. Plan for gjennomføring av prosjektene:

(Tall i millioner kroner)

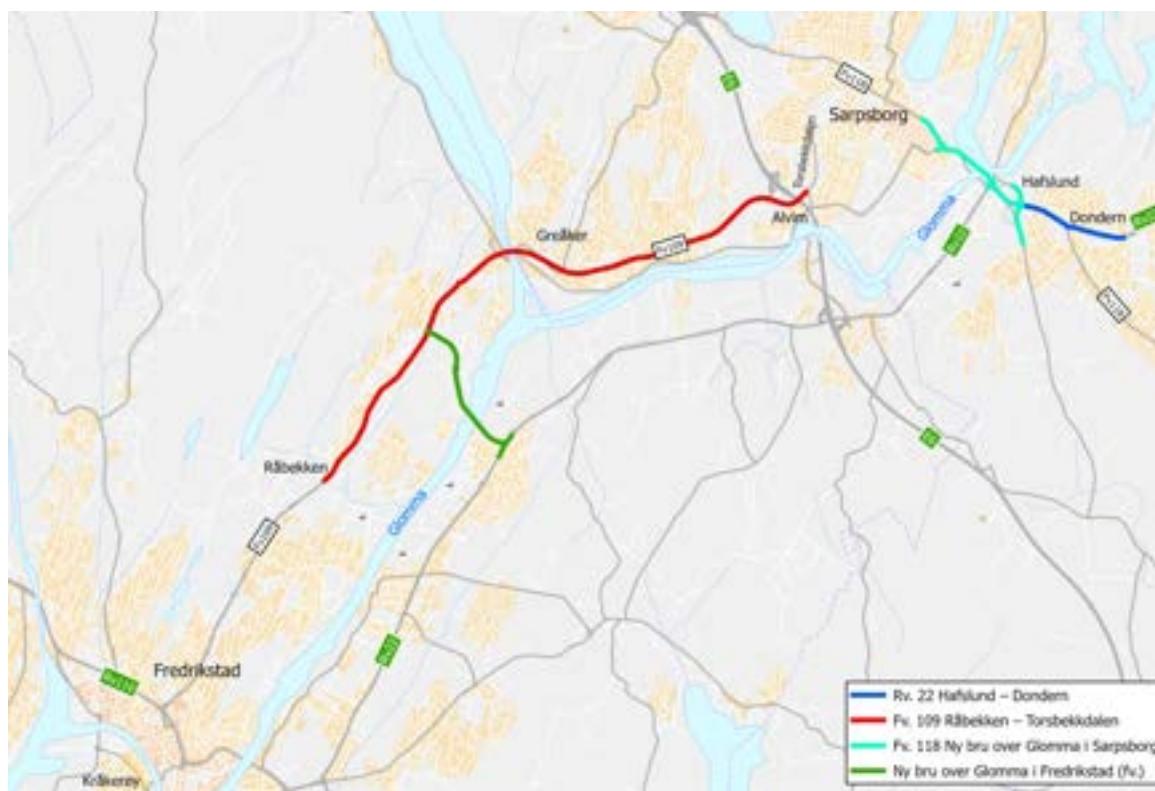
Navn på tiltak	2025	2026	2027	2028
Rv. 22 Hafslund - Dondern	190,0	183,0	173,0	110,0
Fv. 109 - delparsell 1	122,0	200,0	250,0	50,0
Fv. 109 - delparsell 2	20,0	30,0	50,0	50,0
Fv. 109 - delparsell 3		20,0	20,0	20,0
Fv. 109 - delparsell 4	20,0	20,0	20,0	50,0
Fv. 109 - delparsell 5			10,0	10,0
Fv. 109 - delparsell 6	11,5	150,0	120,0	50,0
Fv. 118 Ny Sarpsbru	18,0	20,0	100,0	200,0
Ny bru i Fredrikstad	14,0	50,0	50,0	100,0
Mindre tiltak gående og syklende Fredrikstad	44,0	37,5	28,6	21,6
Mindre tiltak gående og syklende Sarpsborg	14,7	16,7	13,5	21,5
Mindre tiltak gående og syklende - fylkesvei	6,2	27,2	27,9	15,5
Mindre tiltak gående og syklende - riksvei	30,4	36,4	49,4	37,0
Sum	490,8	790,7	912,4	735,6
Kostnader i 2024 kroner				

Tabell 5-3: Plan for gjennomføring av prosjekter i Handlingsprogram 2025 – 2028.

Alle tall i handlingsprogrammet er indeksjustert til 2024-kroner.

5.2 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 framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende.



Figur 5-1: Kart over de fire store prosjektene som inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2.

Prioriteringen som lå til grunn i handlingsprogram 2024-2027 var basert på fremdrift i prosessene med reguleringsplanene og prosjektering.

I rulleringen av handlingsprogram 2025-2028 er det lagt til grunn justeringer i tråd med lokalpolitiske vedtak fra behandlingen av gjeldende handlingsprogram. For fv. 109 planlegges oppstart av utbygging for parsell 1 og 6. Utbygging av resterende parseller avventer vurdering av konsekvensene av de lokalpolitiske vedtakene gjort i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet 2024-2027, herunder endring fra tre til fire felt, prioritering av bruene og gang- og sykkelveiløsning langs fv.109.

5.2.1 Riksvei 22 Hafslund – Dondern



Figur 5-2: 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 flere av de kommunale veiene. Statens vegvesen etablerte i 2023 en prosjektorganisasjon og startet prosessen med prosjektering og grunnnerv.

Gjennomføring i handlingsprogramperioden:

Arkeologiske utgravinger og grunnnerv gjennomføres i 2024. Grunnnerv i 2025.

Hovedarbeidene er planlagt som en totalentreprise. Entreprisen ble kunngjort i slutten av april 2024 og det jobbes med å kunne skrive kontrakt våren 2025. Prosjekteringsfasen er byggherrens planlegging og tid til anskaffelse. Byggefase starter ved kontrakt med totalentreprenøren, men entreprenøren vil ha behov for noe tid til byggeprosjektering før anleggsarbeidene starter opp ute. Anleggsarbeidene er planlagt avsluttet i desember 2027.

5.2.2 Fylkesvei 109 Råbekken – Torsbekkdalen



Figur 5-3: Skisse over området fylkesvei 109 Råbekken - Torsbekkdalen

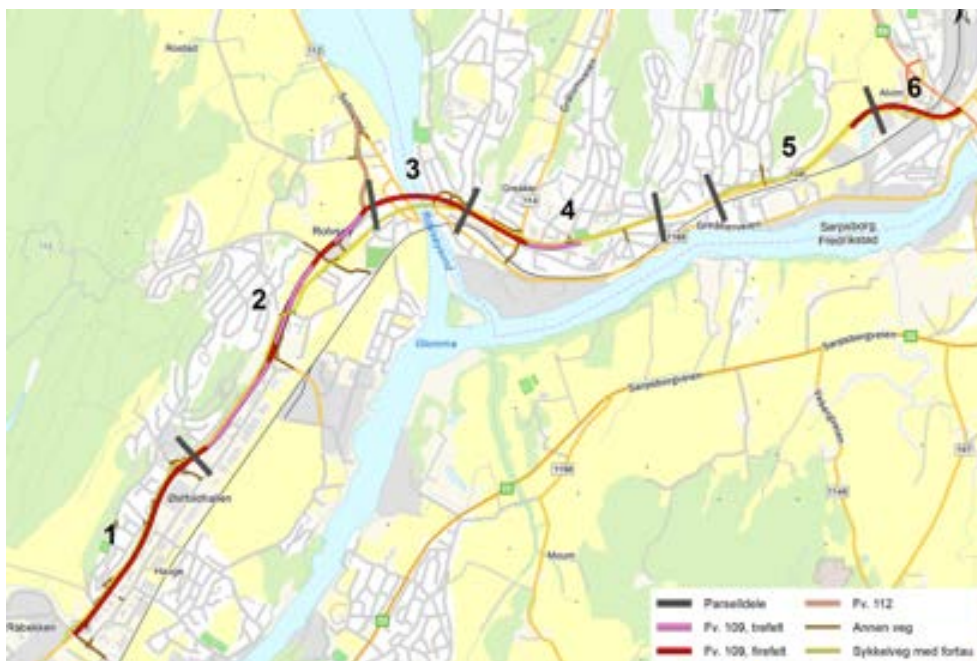
Strekningen hvor det skal bygges ny fv. 109 er ca. 4,2 km i Fredrikstad og ca. 4,2 km i Sarpsborg inkl. Rolvsøysund bru. Det skal bygges et forbedret gang- og sykkelveinett på hele strekningen. I tillegg skal det stedvis bygges 3- og 4-felts veg med kollektivfelt, en rekke nye rundkjøringer, 2 nye lyskryss samt flere nye konstruksjoner. Løsningene er som vist i reguleringsplaner vedtatt i Fredrikstad og Sarpsborg kommune sommeren 2023 for strekningen Råbekken - Alvim. Reguleringsplaner for strekningen Alvim-Torsbekkdalen ble vedtatt i 2014 og 2015.

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

- Kapasiteten hos prosjekteier til detaljplanlegging og grunnerv.
- 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



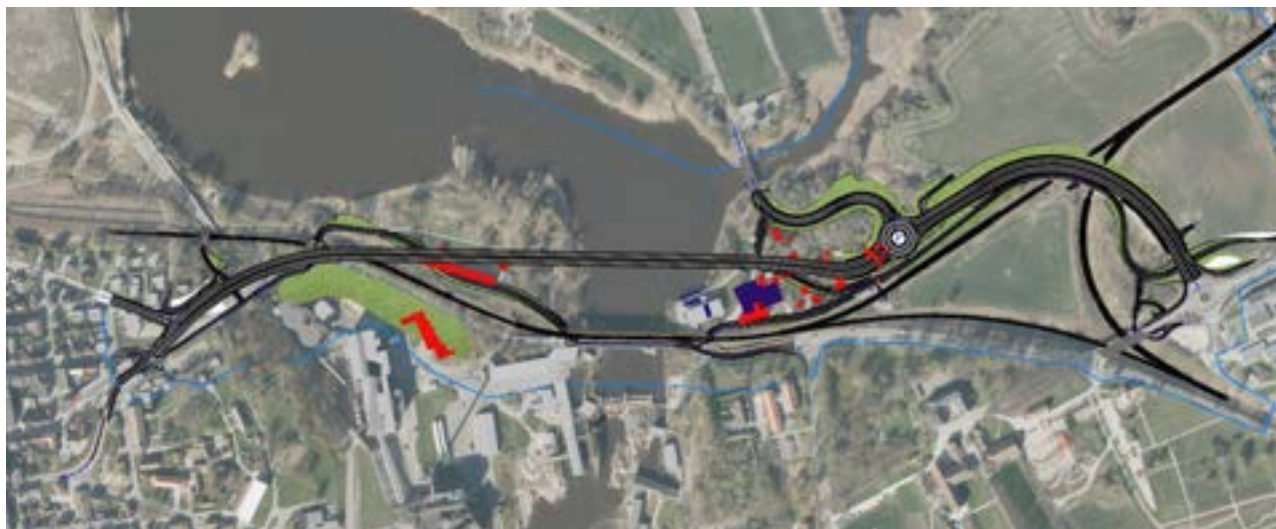
Figur 5-4: Kart over de seks delparsellene knyttet til etappevis utbygging av fylkesvei 109.

I 2024 og det meste av 2025 vil det foregå arbeid med detaljprosjektering, grunnverv 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. Etter første behandling av handlingsprogrammet i bypakkens styringsorganer er det nå fastsatt at delparsellene 1 og 6 bygges først. Forventet byggestart vil da være i løpet av 2025 på disse strekningene. På øvrige delparseller vil det foregå nødvendig grunnverv mens videre detaljprosjektering og bygging vil avvete til det foreligger sikrere kostnadsanslag for bygging av bruer over Glomma i Sarpsborg og Fredrikstad.

Ettersom reguleringsplanene for delparsell 6 ble vedtatt i 2014 og 2015, er det viktig å gjennomføre utbygging av denne parsellen tidlig i handlingsprogramperioden da reguleringsplanens gyldighet er 10 år for grunnverv.

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

5.2.3 Fylkesvei 118 Ny Sarpsbru



Figur 5-5: 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 kollektivtrafikk, 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 kollektivtrafikk eller myke trafikanter bedre enn i dag. I rushtiden oppstår det forsinkelser på strekningen. Fv. 118 er hovedinnsfartsåre til Sarpsborg sentrum fra øst, og har også funksjon som omkjøringsvei for E6. Cirka 21.000 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 1.490.000 passasjerer per år. Samtlige lokale bussruter øst og nordøst 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.

Daværende Viken fylkeskommune varslet oppstart av reguleringsplanarbeidet i 2023. Gjeldende framdriftsplan legger opp til at utkast til reguleringsplan kan foreligge tidlig 2025, men på grunn av utfordrende grunnforhold er framdriftsplanen under revisjon. Dersom reguleringsplanen blir vedtatt i 2026, vil det i årene 2027 og 2028 pågå grunnerverv og detaljprosjektering. Byggestart anslås til 2029. Utfordringene knyttet til grunnforholdene vil også gi økt prosjektkostnad, men det er foreløpig uklart hvor mye kostnaden vil øke.

5.2.4 Ny bru i Fredrikstad



Figur 5-6: Kart over området Omberg - Torp og 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.

Kommunedelplan for prosjektet ble vedtatt i februar 2019, og fastsetter i hvilken korridor ny veiforbindelse skal planlegges. Kommunedelplanen 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.

Østfold fylkeskommune har startet forberedelser til reguleringsplanarbeidet. Forberedelsene omfatter et forarbeid/skissefasearbeid for å avklare forutsetninger for reguleringsplanarbeidet, som standardvalg, endelig trasé innenfor korridoren, mm. Basert på erfaringene med Sarpsbru-prosjektet vil dette kunne ta minimum 1 år. Når disse forutsetningene er avklart, vil det bli utarbeidet en reguleringsplan for prosjektet. Foreløpig framdriftsplan legger opp til vedtak av reguleringsplanen i 2028.

5.3 Mindre tiltak for gående og syklende

I tillegg til de store prosjektene inngår mindre tiltak for kollektivreisende, gående og syklende i handlingsprogrammet. Prosjektporteføljen for mindre tiltak er indeksjustert til 1 278 millioner 2024-kroner. Det gir anslått fordeling med 639 millioner kroner på kommunale og fylkeskommunale tiltak, og 639 millioner kroner til riksveitiltak

I de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn at programområdetiltakene er underlagt porteføljestyring og at midler til programområdetiltak på riksvei kan benyttes på fylkesvei eller kommunal vei dersom måloppnåelsen er bedre.

Vedtatt plan for hovedsykkelveier i Nedre Glomma, tiltak for gående og økt kollektivbruk vil ligge til grunn for prioriteringer av tiltakene.

Forslaget til prioriteringer i perioden 2025 -2028 er ambisiøst for å sikre fremdrift for prosjekter i porteføljen. Prioritering av mindre tiltak vil være nyttig for endring av reisevaner.

I forhold til vedtatt handlingsprogram 2024 – 2027 er det lagt til grunn noen justeringer på grunn av oppdatert kunnskap og at det er gjort vurderinger i forhold til ansvaret mellom veieiere. De vesentlige endringene er:

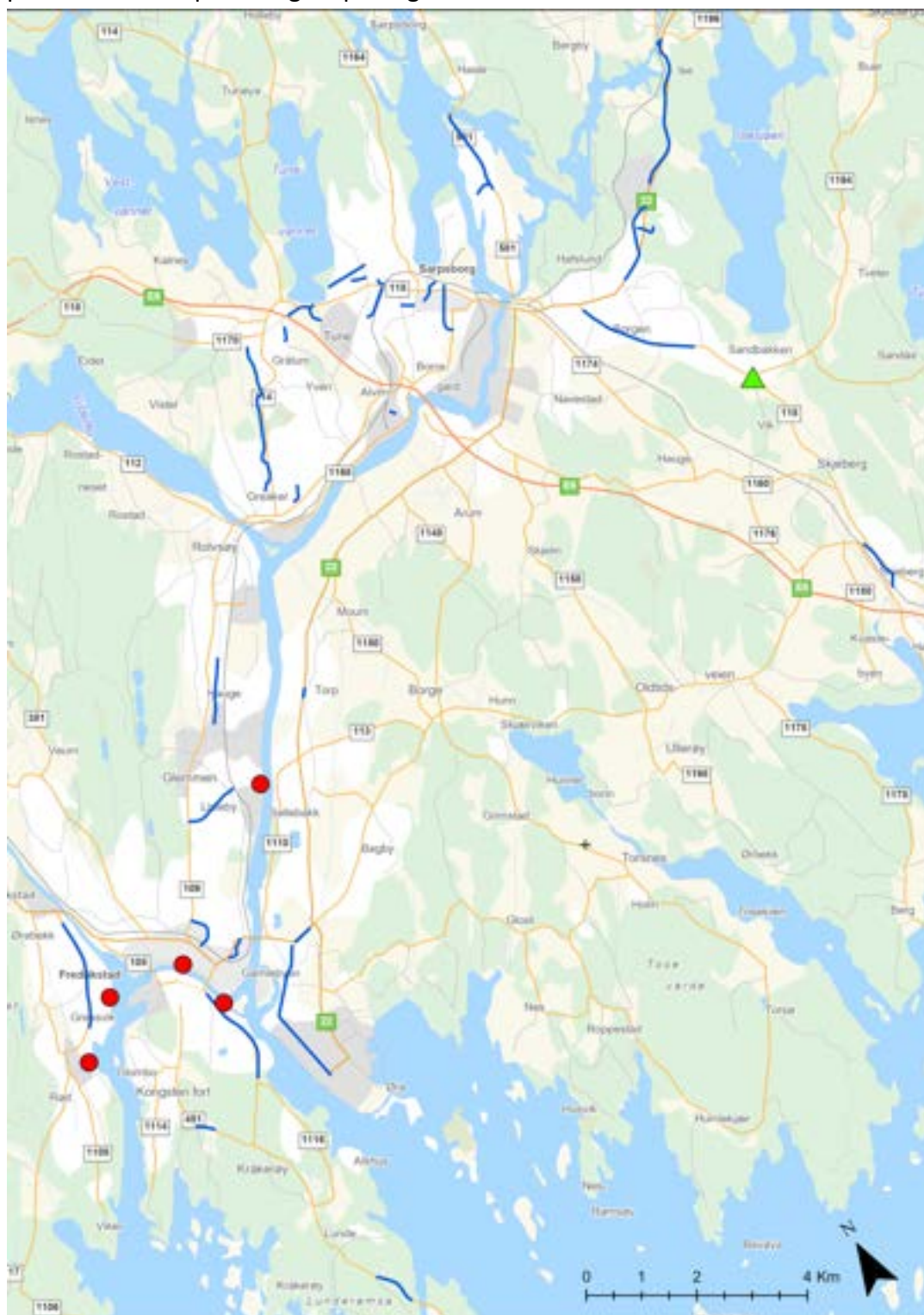
- Fredrikstad kommune foreslår oppstart av nye prosjekter i slutten av handlingsprogramperioden.
- Fredrikstad kommune har overtatt ansvaret for prosjektet "Fv. 130 Begby snuplass linje 5" fra Østfold fylkeskommune. Prosjektet er foreløpig planlagt i slutten av perioden, 2025–2028.
- Sarpsborg kommune har justert fremdriften på prosjekter for å følge opp kommunens budsjett og handlingsprogram for 2024-2027. Sarpsborg kommune foreslår nye prosjekter i 2025 – 2026 for å styrke innsatsen på nullvisjonen.
- Statens vegvesen foreslår å starte planlegging av nye prosjekter fra 2025 for å sikre fremdrift og prioritere sammenhengende løsninger langs riksvei.
- Fv. 118 Skjeberg avklares for mulig overføring fra Statens vegvesen til Østfold fylkeskommune.

Endring av finansiering

Finansiering av ett av prosjekt i handlingsprogrammet 2024 – 2027 foreslås flyttet til byvekstmidler. Det gjelder

- Fv. 118 ved Tune kirke.

Prioriterte strekninger er vist med blått i kartet. Røde punkter i Fredrikstad er fergeleier. Grønt punkt er innfartsparkering Sarpsborg.



Figur 5-7: 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	Estimat totalkos	Part	2025	2026	2027	2028
Dikeveien	28,5	FK	17,5			
Gamlebyveien, sykkelvei med fortau	26,0	FK	6,0	17,0		
Fergeleier	60,0	FK	20,0	20,0		
Leiegata, gang- og sykkelvei	20,0	FK			20,0	
Hassingen, gang- og sykkelvei	17,5	FK	0,5	0,5	2,0	14,5
Oppgradering busstopp	10,0	FK			5,0	5,0
Fv. snuplass linje 5 ved Begby	3,7	FK			1,6	2,1
St. Mariegade	0,5	SK		0,5		
Lande skole	3,0	SK			3,0	
Vingulmorkveien	11,0	SK	2,0			
Tuneveien øst (fv118-til bru)	7,5	SK	7,5			
Sarpsborg sentrum	8,0	SK				8,0
Rådmann Dalens vei	6,5	SK		3,5	3,0	
Madam Arnesens vei	7,5	SK		7,5		
Sverresgate – Hjalmar Wessels vei	13,5	SK				7,5
Greåkerdalen (nordre del)	18,5	SK		2,0	10,5	6,0
Mystadveien	3,0	SK	3,0			
Statsminister Kolstadsvei	3,0	SK			3,0	
Kirkeveien fra Prost Bangsvei til Lundgårdsv	0,8	SK		0,8		
Innfartsparkering Sandbakken	3,0	SK	1,5	1,5		
C.E.Holtersvei til Ludvig Engesvei	0,7	SK	0,7			
Nesveien fra fv. 581 til Svingen	0,9	SK		0,9		
Fv. 114 Greåkerdalen (søndre del)	23,6	ØFK	1,4	13,4	6,4	
Fv. 451 Enhusveien	22,1	ØFK	1,8	4,2	5,3	7,5
Fv. 118 Skjebergveien, holdeplasser	21,1	ØFK	3,0	7,5	5,3	
Fv. 108 Fuglevik - Kråkerøybrua	2,1	ØFK		2,1		
Fv. 108 Trolldalen - Kjøkøysund bru	11,3	ØFK			5,3	6,0
Fv. 117 Storveien, holdeplasser	2,6	ØFK			2,6	
Fv. 118 Skjeberg	69,9	ØFK/SW			3,0	2,0
Rv. 22 Veberg og Storhaug, holdeplasser	18,1	SW	2,2			
Rv. 22 Nygårdshaugen - Holmegil	53,9	SW	11,6	2,5		
Rv. 22 Torp	17,2	SW	3,9	10,8	2,5	
Rv. 110 St. Croix til Brohodet vest	19,6	SW	9,4	9,1		
Rv. 110 Brohodet øst til Rakkestadsvingen	41,4	SW	1,3	12,0	24,9	
Rv. 22 Kløvingsten - Jellestadvegen	50,0	SW	1,0	0,5	3,0	30,0
Rv. 22 x fv. 1206, Ise	18,5	SW	1,0	0,5	15,0	2,0
Rv. 22 Kampenes - Ise	150,5	SW		1,0	4,0	5,0
	775,0		95,3	117,7	125,4	95,6
		Reguleringsplan	Utbygging			

Tabell 5-4: Prioriterte prosjekter i handlingsprogramperioden 2025 - 2028.

Alle kostnadsestimater av mindre tiltak er i 2024-kroner, inklusiv merverdiavgift.

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

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

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	810 millioner 2024 kroner, tilsvarer beløpet oppført i Prop. 41 S (2022-2023), men indeksert til faktisk kr-verdi.
Mva inkl	Ja

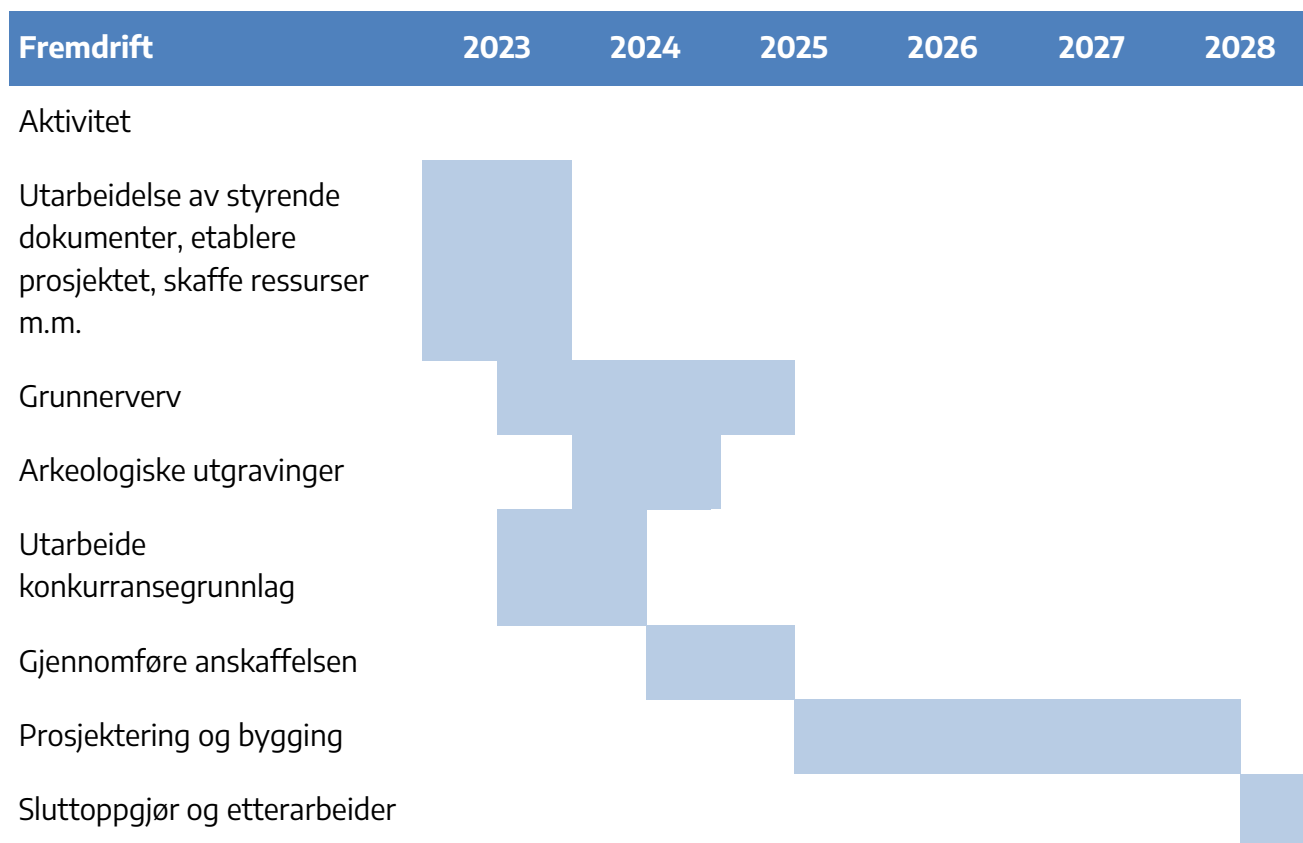
Kostnadsvurdering	Godkjent reguleringsplan
Metodikk for kostnadsoverslag	Det er gjennomført et kostnadsoverslag etter <i>Anslagsmetoden</i> der det har deltatt personer med erfaring fra tilsvarende prosjekter. Det er gjort usikkerhetsanalyser for å få riktig nivå på usikkerheten. Det er i kostnadsoverslaget 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

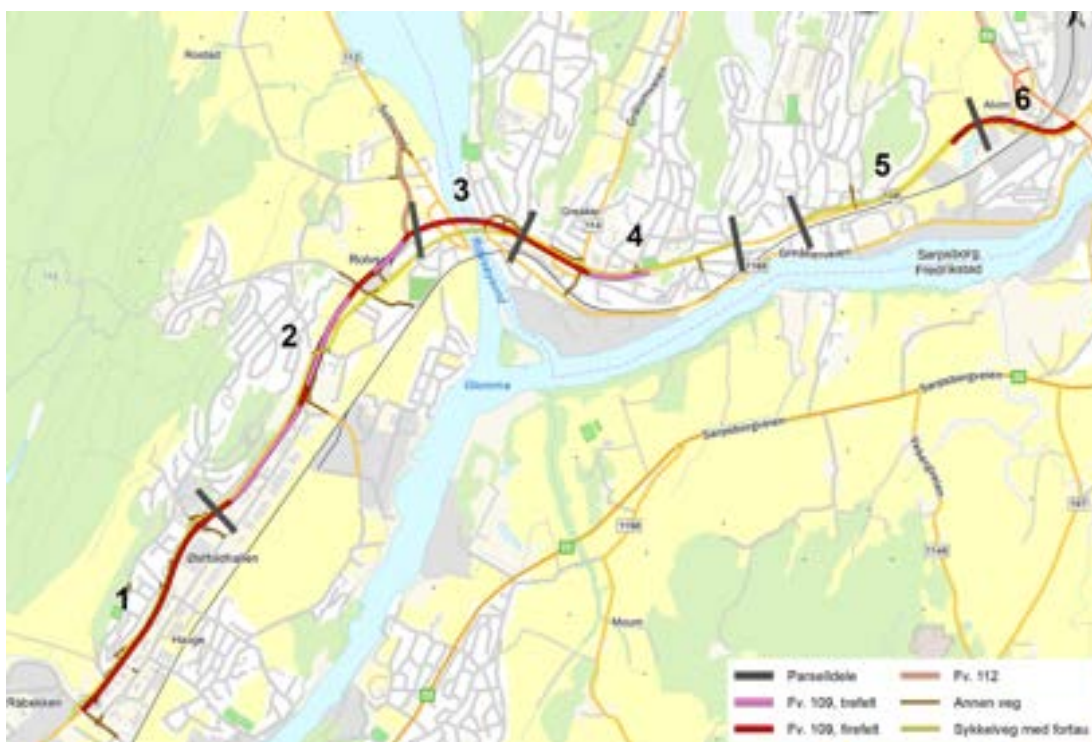
Finansieringsplan*(Tall i millioner kroner)*

Alle tall i mill. kr. 2024	Totalt	Påløpt t.o.m. 2023	2024	2025	2026	2027	2028
Sum	810	36	90	150	210	180	144

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
09.02.2024	Revidert årlig finansieringsbehov. Kostnadsramme justert til 2024-kroner med byggeindeks.

Prosjektark

Navn:	Fv. 109 Råbekken - Torsbekkdalen
Tiltaksområde:	Kollektiv, gang/sykkel og bru
Kommune:	Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune

**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.

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.

Samfunnsnytte

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

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	4.162.000.000	4.162.000.000	338.300.000	173.500.000	440.000.000	470.000.000	230.000.000
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Kostnadsvurdering	4,2 milliarder kr.
Begrunnelse	
Finansiering	Bypakke fase 2
Status	Reguleringsplaner for hele strekningen ble vedtatt i juni 2023 Grunnerverv er startet på delstrekning 1 og 6. Detaljprosjektering er restartet på delstrekning 1 og i løpet av 2024 vil de også skje for delstrekning 6. Etter første behandling av handlingsprogram i BPNG's styringsorganer vil det på øvrige delstrekninger på fv 109 kun foregå grunnerverv inntil sikrere kostnadsoverslag for 2 nye bruer over Glomma er utarbeidet.
Fremdrift	Tidligste byggstart: 2025 for delstrekning 1 og 6.

GJENNOMFØRINGSPLAN

		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
		Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
-	-		06/2023	startet		../2025	
Delstrekning 1				12/2023	12/2024	2025	

Dato	Endring
August 2023	Dokument opprettet
Mars 2024	Prisjustert til 4.162.000.000 etter å ha først justert for reelle indekser for 2022 og 2023 og trukket ut forbruk tom. 2023. Deretter er gjenstående kostnader justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024. Oppdatert status for delstrekninger etter første behandling av HP i BPNG's styringsorganer.

Prosjektark

Navn:	Fv. 118 Ny Sarpsbru
Tiltaksområde:	Kollektiv, gang/sykkel og bru
Kommune:	Sarpsborg kommune

**Beskrivelse**

Fv. 118 Ny Sarpsbru planlegges i ny trasé nord for dagens jernbane, i tråd med vedtatt kommunedelplan for Borg bryggerier-Klavestad. Ny vei starter i krysset mellom fv. 118 og fv. 109 i Sarpsborg sentrum (Borregårdsbakken), krysser på bru over jernbanen ved Tarris og videre over Tarrisområdet og Glomma. Fra der brua lander på Hafslundsiden ledes veien inn på dagens fv. 581 Nordbyveien, og følger denne til rundkjøringen ved Hafslund skole. Det planlegges kollektivfelt i begge retninger på hele strekningen.

For myke trafikanter planlegges sykkelvei med fortau som starter på samme sted i sentrum, følger dagens vei ned til undergangen under jernbanen ved Tarris. Deretter går sykkelvei med fortau over Tarrisområdet til dagens veibru over fossen som vil bli bygd om til gang-/sykkelbru på eksisterende pilarer. På Hafslundsiden ledes sykkelvei med fortau opp til ny vei/Nordbyveien, og følger denne til Hafslund skole.

Formål

Hensikten med prosjektet er å bedre forholdene for kollektivtrafikk og myke trafikanter. Dagens Sarpsbru(er) gir ingen mulighet for å prioritere myke trafikanter og kollektivtrafikk. 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 det behov for ny Sarpsbru, da dagens bruer er i dårlig stand og det er konkludert med at det ikke er mulig å gjøre tiltak som kan forlenge levetiden for bruene.

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 trafikantgruppene. 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

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

Prosjektet er i samsvar med kommunedelplanen for Borg Bryggerier-Klavestad, MIDT-7, vedtatt oktober 2021 av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Samfunnsnytte

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

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Forbrukt tom.2023	år 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	3.006.000.000	3.006.000.000	100.100.000	18.000.000	20.000.000	100.000.000	200.000.000
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Kostnadsvurdering	3 milliarder
Begrunnelse	
Finansiering	Bypakke fase 2
Status	Kommunedelplan Borg Bryggerier-Klavestad vedtatt 08.10.2021 Alternativ for regulering besluttet av Sarpsborg bystyre 15.06.2023 Oppstartsvarsel reguleringsplan 18.08.2023
Fremdrift	Tidligste byggestart: 2027 Forventet byggetid: 3-4 år

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
-	-	08/2022	12/2025	10/2025	../2027	../2027	../2031

Dato	Endring
August 2023	Dokument opprettet
Mars 2024	Prisjustert til 3.006.000.000 etter å ha først justert for reelle indekser for 2022 og 2023 og trukket ut forbruk tom. 2023. Deretter er gjenstående kostnader justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024.

Prosjektark

Navn: Ny bru over Glomma i Fredrikstad

Tiltaksområde: Ny vei

Kommune: Fredrikstad kommune

**BESKRIVELSE**

Ny bru over Glomma i Fredrikstad er planlagt med tilkobling til fv. 109 ved Omberg i vest og rv. 22 ved Torp 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. Forberedelser til arbeidet med reguleringsplan er påbegynt. Dette forberedende arbeidet vil avklare endelig trasé innenfor valgt korridor, antall felt, seilingshøyde, kryssutforming, ev. behov for tiltak på tilgrensende veinett, og lignende forutsetninger for reguleringsplanarbeidet.

Formål

Målet med bruprosjektet 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 gi noe avlastning av dagens Fredrikstadbru på rv. 110 og E6 Sandesundbrua. Brua vil gi kortere omkjøringsvei dersom det blir nødvendig å innføre vektbegrensninger på Fredrikstadbrua, noe som foreløpig er antatt at vil kunne skje rundt 2036. I dag er E6 Sandesundbrua nærmeste mulighet for å krysse Glomma når dagens rv. 110 Fredrikstadbrua er stengt for trafikk. 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 sykkelturer går ned sammenlignet med dagens situasjon uten denne forbindelsen.

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 bruprosjektet 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.

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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	1.658.000.000	1.658.000.000	10.043.000	14.000.000	50.000.000	50.000.000	100.000.000
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Kostnadsvurdering	1,7 milliarder kr.
Begrunnelse	
Finansiering	Bypakke fase 2
Status	Kommunedelplan vedtatt 07.02.2019. Båndlegging gjennom kommunedelplanen er forlenget til 07.02.2027. Forberedelser til reguleringsplanarbeid er igangsatt.
Fremdrift	Tidligste byggestart: etter 2027 Forventet byggetid: 2-3 år

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
-	-	04/2024	..04/2027	..06/2026	../2029	../	../

Dato	Endring
21.08.2023	Dokument opprettet
Mars 2024	Prisjustert til 1.658.000.000 (2024 kr) etter å ha først justert for reelle indekser for 2022 og 2023 og trukket ut forbruk tom. 2023. Deretter er gjenstående kostnader justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024.

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.

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 trafikksikkert 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 trafikksikkert 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 trafikksikkerhet 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.

Samfunnsnytte

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 skoleveikryssing for barn og unge.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	28.500.000	28.500.000	11.000.000	17.500.000			
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	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	Grunnerverv har pågått siden 2019. Prosjektering startet i 2023. Reguleringsplan og prosjektering pågår fremdeles. Anlegget skal være ferdig i januar 2026.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase	Byggefase		
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		03/2019	06/2024	01/2023	12/2024	07/2024	01/2026
Dato				Endring			
01.03.23				Prosjektark opprettet			
01.05.24				Prosjektets sluttdato er utsatt grunnet forsinkelser i forbindelse med regulering og prosjektering			

Prosjektark

Navn:	2.17 Fergeleier
Tiltaksområde:	Kollektiv/ferge
Kommune:	Fredrikstad kommune
Ansvarlig:	Fredrikstad kommune



BESKRIVELSE

Etablere ladeinfrastruktur og servicebygg ved eksisterende fergeleier samt bytte deler av fergeleier til mer effektive pontongløsninger for å ytterligere øke tilrettelegging for syklende.

Det er behov for servicebygg, og bytte deler av fergeleiet til en mer effektiv pontong flere steder.

Formålet er å utvikle fergetilbudet i Fredrikstad kommune slik at vi kan tilrettelegge enda bedre for gange og bruk av sykkel. Ferger fungerer som forlengelse av gang- og sykkeltraseer og på den måten er fergedriften i Fredrikstad et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet. Servicebygg er etablert ved Lisleby fergeleie for å etterkomme ønsker og krav om bedre fasiliteter for publikum og ansatte. Tilsvarende anlegg er planlagt ved fergeleiet på Gressvik.

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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	65.000.000	65.000.000	25.000.000	20.000.000	20.000.000		
Mva inkl	Ja	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 – 65 millioner.
Status	Må prosjekteres
Fremdrift	I henhold til gjennomføringsplan, Lisleby og Ålekilen gjennomført, pågår prosjektering for Gressvik fergeleie.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				01/2023	12/2026	07/2024	12/ 2026
Dato				Endring			
01.03.23				Dokumentet opprettet			
08.03.24				Kommunen har justert prioriteringen av prosjektene, og som følge av dette er Smertu fergeleie blitt utlatt. Det er utført beregninger for Gressvik med økt kostnadsanslag. Dermed er budsjett på 10 mill flyte fra Smertu til Gressvik i 2024. Avsatt beløp til Gressvik er også økt med 5 mill, totalt 40 mill.			
20.06.24				Endret tabell, tatt ut enkeltprosjekter. Viser kun total bruk til fergeleier.			

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.

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 syklister. 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	26.000.000	26.000.000	3.000.000	6.000.000	17.000.000		
Mva inkl	Ja	Ja	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	Regulering pågår i 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		01/2024	12/2025	01/2026	12/2026	04/2026	06/ 2026
Dato				Endring			
01.03.23				Dokumentet opprettet			

Prosjektark

Navn: Hassingen
Tiltaksområde: Gange og sykkel
Kommune: Fredrikstad kommune
Ansvarlig: Fredrikstad kommune



BESKRIVELSE

Prosjektet består i å etablere sammenhengende sykkelanlegg fra Rolvsøyveien til Bryggeriveien over Rv. 110. Strekningen inngår i «Plan for hovedsykkelveier i Nedre Glomma» og er beskrevet som del av Rute 2, strekning 2.6 og deler av 2.5. Regulere og etablere en sammenhengende løsning for gående og syklende. Hele strekningen kan reguleres i ett.

Med et sammenhengende sykkelanlegg fra Rolvsøyveien til Bryggeriveien over Rv.110 kobles boligområdene ved Trara, Hassingen, Falchåsen, Bratthammeren, Lisleby, Damyr og Glemmen med sentrum og østgående sykkelforbindelser til jernbanen og Cicignon fergeleie. Prosjektet løser også dagens uheldige trafikksituasjoner i Hassingveien og bidrar til et tryggere nærmiljø og trafikksikker ferdsel for syklende og gående.

Fredrikstad Fjernvarme har planer om anlegg på del av strekningen høst/24-vår/25. Ved å gjøre deler av dette prosjektet sammen med Fredrikstad Fjernvarme, der Fredrikstad Fjernvarme har planlagte anleggsarbeider, vil vi oppnå ferdigstilling på del av strekningen tidligere enn planlagt. Synergier som følger av å samkjøre anleggsarbeider og økt trafikksikkerhet i et veikryss tidligere enn forutsatt er også konsekvens av å få til en samkjøring med fjernvarmeselskapet.

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 syklister. Strekningen inngår i hovedsykkelplanen fra 2017 og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for sykkel. Prosjektets beliggenhet kobler boligområder med nærmere 10 000 innbyggere tett til sentrum med alle dets arbeidsplasser og tilbud innen skole, handel, kultur og fritidsaktiviteter.

Prosjektet er i tråd med hovedsykkelplanens strategi for prioritering av ruter (punkt 1.6) som sier at «Strekninger i og mot sentrum» og «Strekninger/ruter med størst potensial for sykkeltrafikk» skal prioriteres.

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

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, hovedsykkelplanen fra 2017, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel.

Prosjektet er også i tråd med den kommende gatenett- og gatebruksplanen for Fredrikstad sentrum.

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 sentrum med alle dets arbeidsplasser og tilbud innen skole, handel, kultur og fritidsaktiviteter. Gang- og sykkelvei til skole, idrettsanlegg og nærbutikk vil gi en helsegevinst ved at gode vaner etableres tidlig i livet.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	17.500.000	17.500.000		500.000	500.000	2.000.000	14.500.000
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	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	Gjennomføring finansieres med kommunale egenandel fase 2, 17,5 millioner kroner.
Status	Ikke regulert.
Fremdrift	Oppstart av gjennomføring er planlagt i 2027. Mulig del-oppstart høst 2024 på del av strekningen sammen med Fredrikstad Fjernvarme. Belastes i 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		01/2025	12/2027	01/2025	12/2028	01/2028	12/ 2028
Dato				Endring			
01.03.24				Dokument opprettet			
18.06.24				Kommentert fremdrift. Fredrikstad Fjernvarme planlegger å grave på deler av strekningen. Mulig del-oppstart for å utnytte synergi som ligger i samkjøring med annen aktør på tiltak som ikke trenger regulering. Eventuell kostnad belastes kommunens egenandel. Tabell økonomiske rammer er oppdatert for samkjøring med Fredrikstad Fjernvarme.			

Prosjektark

Navn:	Leiegata
Tiltaksområde:	Gange og sykkel, kollektiv
Kommune:	Fredrikstad kommune
Ansvarlig:	Fredrikstad kommune

**Beskrivelse**

Prosjektet består i å etablere sammenhengende sykkelvei med fortau fra Rolvsøyveien til Evjeveien. Strekningen inngår i «Plan for hovedsykkelveier i Nedre Glomma» og er beskrevet som del av Rute 5, strekning 5.11 og 5F.1. Regulere og etablere en sammenhengende løsning for gående og syklende. Hele strekningen reguleres i ett, og løsningen vil koble gang- og sykkelvei langs fv. 109 med gang- og sykkelvei i Dr. Opsands vei som leder til Lisleby fergeleie, samt den nye sykkelforbindelsen i Lisleby allé. Prosjektet oppgraderer holdeplasser til gjeldende standarder + oppstramming av kryss og reduksjon av avkjørsler som bidrag til bedre trafiksikkerhet.

Formål

Etablere et sammenhengende og trygt tilbud for gående og syklende sentralt på Lisleby med forbindelse til og fra Nøkleby skole, Lislebyhallen, Lisleby Samfunnshus,

Sentralidrettsanlegget og handelsområdet i krysset Lislebyveien Leiegata. Prosjektet løser også dagens uheldige trafikksituasjoner i Leiegata og bidrar til et tryggere nærmiljø og trafikksikker ferdsel for syklende og gående.

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 syklister. Strekningen inngår i hovedsykkelplanen fra 2016 og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for sykkel.

Prosjektet er i tråd med hovedsykkelplanens strategi for prioritering av ruter (punkt 1.6) som sier at «Strekninger/ruter med størst potensial for sykkeltrafikk» skal prioriteres og at «Skoleveier bør også prioriteres».

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

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma, hovedsykkelplanen fra 2017, nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel. Prosjektet er også et positivt bidrag til områdesatsingen på Lisleby.

Samfunnsnytte

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

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	20.000.000	20.000.000				20.000.000	
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	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	Gjennomføring finansieres med kommunale egenandel fase 2, 20 millioner kroner.
Status	Reguleringsarbeidet er i sluttfasen.
Fremdrift	Godkjenning av reguleringsplan i 2024. Grunnerverv i 2025. Oppstart i 2027.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		01/2021	12/2024	01/2021	12/2024	01/2027	12/ 2027
Dato				Endring			
20.02.24				Dokumentet opprettet			

Prosjektark

Navn:	Oppgradering av busstopp
Tiltaksområde:	Kollektiv
Kommune:	Fredrikstad kommune
Ansvarlig:	Fredrikstad kommune

**Beskrivelse**

Fredrikstad kommune har mange stopp for buss der det ikke er tilrettelagt for av og påstigning. Mange av disse er på egen grunn og dermed lette å få anlagt. Universell utforming og forbindelse til fortau/boliggater. Prioritering i samarbeid med Østfold kollektivtrafikk.

Formålet er at gode bussholdeplasser skal gjøre kollektivreiser mer attraktive slik at eksisterende og nye reisende skal velge buss framfor bil på flere av sine reiser.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

At flere reiser kollektivt på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet. Tryggere og mer trafikksikre holdeplasser vil også bidra til nullvisjonen.

Støttekriterier

Prosjektet vil bidra til redusert CO₂-utslipp fra biltrafikken ved at holdeplasser utformet i henhold til universell utforming og med god kvalitet øker sannsynligheten for at folk velger å reise kollektivt. Økt kvalitet på kollektiv-infrastruktur og drift vil bidra til å nå både nullvisjonen og nullvekstmålet.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Prosjektet er i samsvar med forutsetningene i planene for Bypakke Nedre Glomma. Prosjektet bygger oppunder nasjonale og lokale målsettinger om at veksten i trafikken skal skje gjennom økning i kollektivreiser, gående og syklende.

Samfunnsnytte

Etablering av holdeplassene vil bidra til økt andel av kollektivreisende. Et bedre kollektivtilbud bidrar til individuell transport blant folk som ikke har tilgang til bil. Et velfungerende kollektivtilbud som dekker reiser mellom boligområder og skoler, idrettsanlegg, kulturtilbud, friluftsområder, etc. vil gi en helsegevinst ved at gode vaner kan etableres tidlig i livet. Etablering av holdeplasser sikrer god infrastruktur for kollektivreiser i mange år framover.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	10.000.000	10.000.000				5.000.000	5.000.000
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	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	Gjennomføring finansieres med kommunal egenandel fase 2, 10 millioner kroner.
Status	Ikke behov for regulering. Prosjektering i egenregi.
Fremdrift	Ferdigstillelse i 2027 og 2028.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
				01/2026	12/2026	01/2027	01/2028
Dato				Endring			
01.03.24				Prosjektarket opprettet			

Prosjektark

Navn:	Fv. Snuplass linje 5 ved Begby
Tiltaksområde:	Kollektiv
Kommune:	Fredrikstad kommune
Ansvarlig:	Østfold fylkeskommune/ Fredrikstad kommune

**BESKRIVELSE**

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

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. Det er tidligere lagt til grunn at fylkeskommunen skal bygge snuplassen.

Etter vurderinger fra høsten 2023 sammen med Fredrikstad kommune er det klarlagt at Fredrikstad kommunen kan ta over ansvaret for å fullføre reguleringsplanen og gjennomføre utbyggingen. Det er imidlertid med den forutsetning at kommunen vil starte bygging av prosjektet noe senere enn tidligere antatt. En ny vurdering av tiltak for å oppnå mål kan også være aktuelt når kommunen tar over ansvaret for å etablere ny snuplass for buss på Begby.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Nullvisjonen og fremkommelighet for buss

Støttekriterier

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Samfunnsnytte

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	3.700.000	3.700.000				1.600.000	2.100.000
Mva inkl	ja	ja	ja	ja		ja	ja

Kostnadsvurdering	3,7 mill.
Begrunnelse	Usikkert anslag.
Finansiering	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	Etter Fredrikstad kommunes prioritering, vil da prosjektet bli prioritert i perioden 2026 – 2029. Forventet byggetid 1/2 – 1 år

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2018	2023	2023	2024	2027	2028
Dato				Endring			
21.09.2022				Dokument opprettet			
August 2023				Prisjustert til 3.200.000 etter antatt byggekostnadsindeks for 2023 og framskyndet forventet byggefase			
Mars 2024				Prisjustert til 3.700.000 etter å ha først justert etter reell indeks for 2023 og deretter justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024.			
18.06.2024				Oppdatert prosjektark med vurdering av tiltaket etter at Fredrikstad kommune har overtatt prosjektet.			

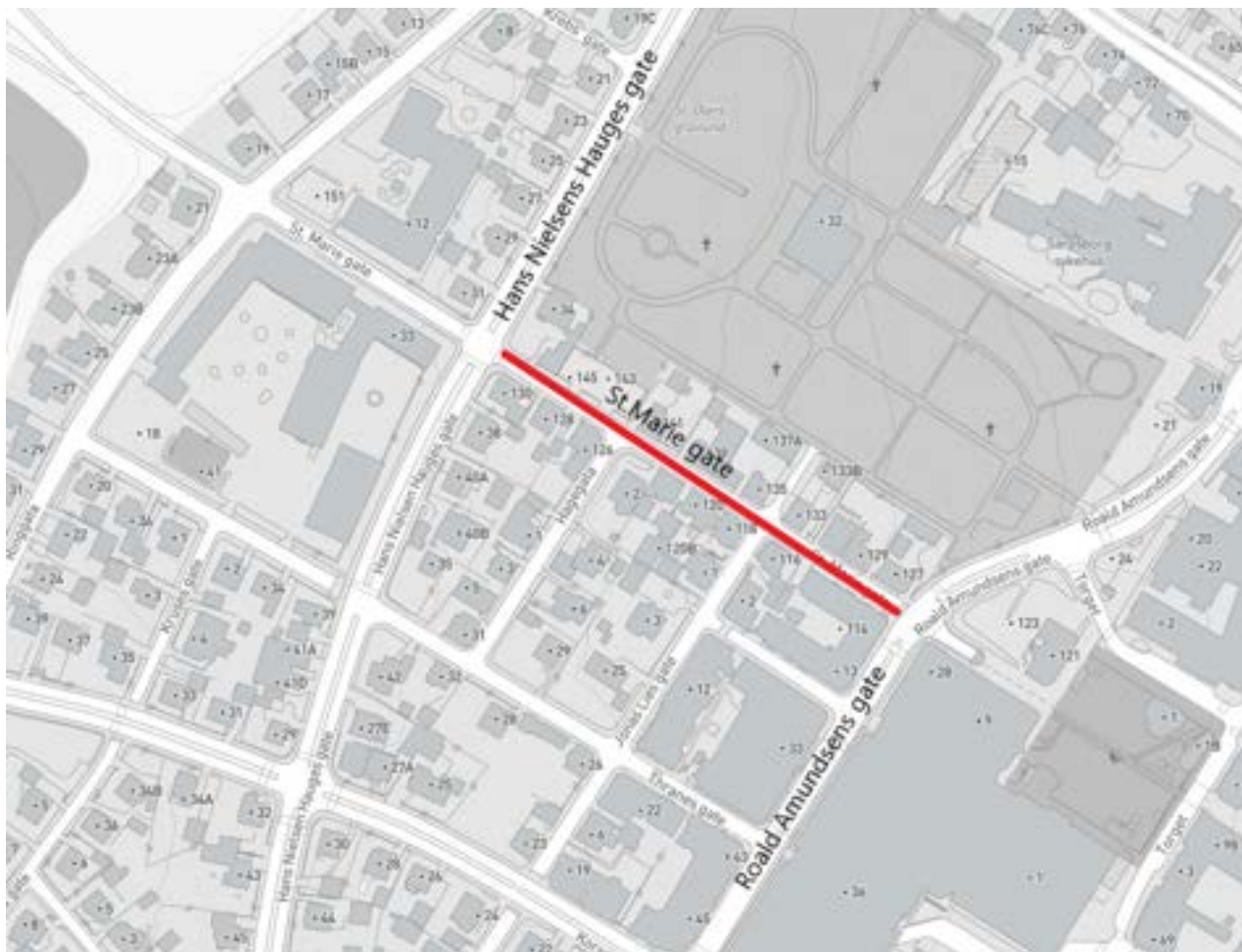
Prosjektark

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 Nielsens 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 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	500 000				500 000	
Mva inkl	Ja				Ja	

Kostnadsvurdering	500 000,-.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag er basert på erfaringstall fra Sarpsborg kommune.
Finansiering	Byggeplan og utførelse er planlagt bevilget med kommunal egenandel
Status	Detaljprosjektering er startet 2023. Skiltvedtak er i orden.
Fremdrift	Det er planlagt byggestart i 2026.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Prosjektet er utsatt til 2026.

Prosjektark

Navn: Lande skole, etablere GS-vei

Tiltaksområde: Gang – 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 sykkeløsning 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	3 000 000					3 000 000	
Mva inkl						Ja	

Kostnadsvurdering	3 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Byggeplan og utførelse er planlagt bevilget som kommunal egenandel.
Status	Detaljprosjektering starter 2024 sammen med VA-prosjektering for området.
Fremdrift	Byggeplan påbegynt i 2024, byggestart er planlagt i 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Kvalitetssikret fremdrift.

Prosjektark

Office on the web Frame

Navn: Parsell 2, Vingulmorkveien, etablere sykkelvei med fortau

Tiltaksområde: Gang – 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 hovedsykkelplanen.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	19 000 000	11 000 000	9 000 000	2 000 000		
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja		

Kostnadsvurdering	19 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Finansiering er planlagt bevilget som kommunal egenandel.
Status	Sarpsborg kommune og Østfold Fylkeskommune er i gang med å utarbeide byggeplan og skal bygge dette prosjektet sammen med prosjektet undergang fv. 118 ved Tune kirke og sykkelvei med fortau langs Tuneveien.
Fremdrift	Byggeplan 2024. Planlagt byggestart våren 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Byggestart er justert til våren 2025.
01.09.2024	Oppdatert kostnadsanslag

Prosjektark

Navn: Sykkelvei med fortau langs Tuneveien fra fv. 118
til bro over E6

Tiltaksområde: Gang – 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 hovedsykkelplanen.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	9 000 000	7 500 000		7 500 000			
Mva inkl	Ja			Ja			

Kostnadsvurdering	9 000 000
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Finansieres som kommunal egenandel.
Status	Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune prosjektert og bygge prosjektet sammen med prosjektet undergang fv. 118 ved Tune kirke og sykkelvei med fortau parsell 2, forlengelsen av Vingulmorkveien.
Fremdrift	Byggestart 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Prosjektet er utsatt til bygging 2025. Sluttoppgjør er 2026.
01.09.2024	Oppdatert kostnadsanslag. Justert ned prosjektets anslag

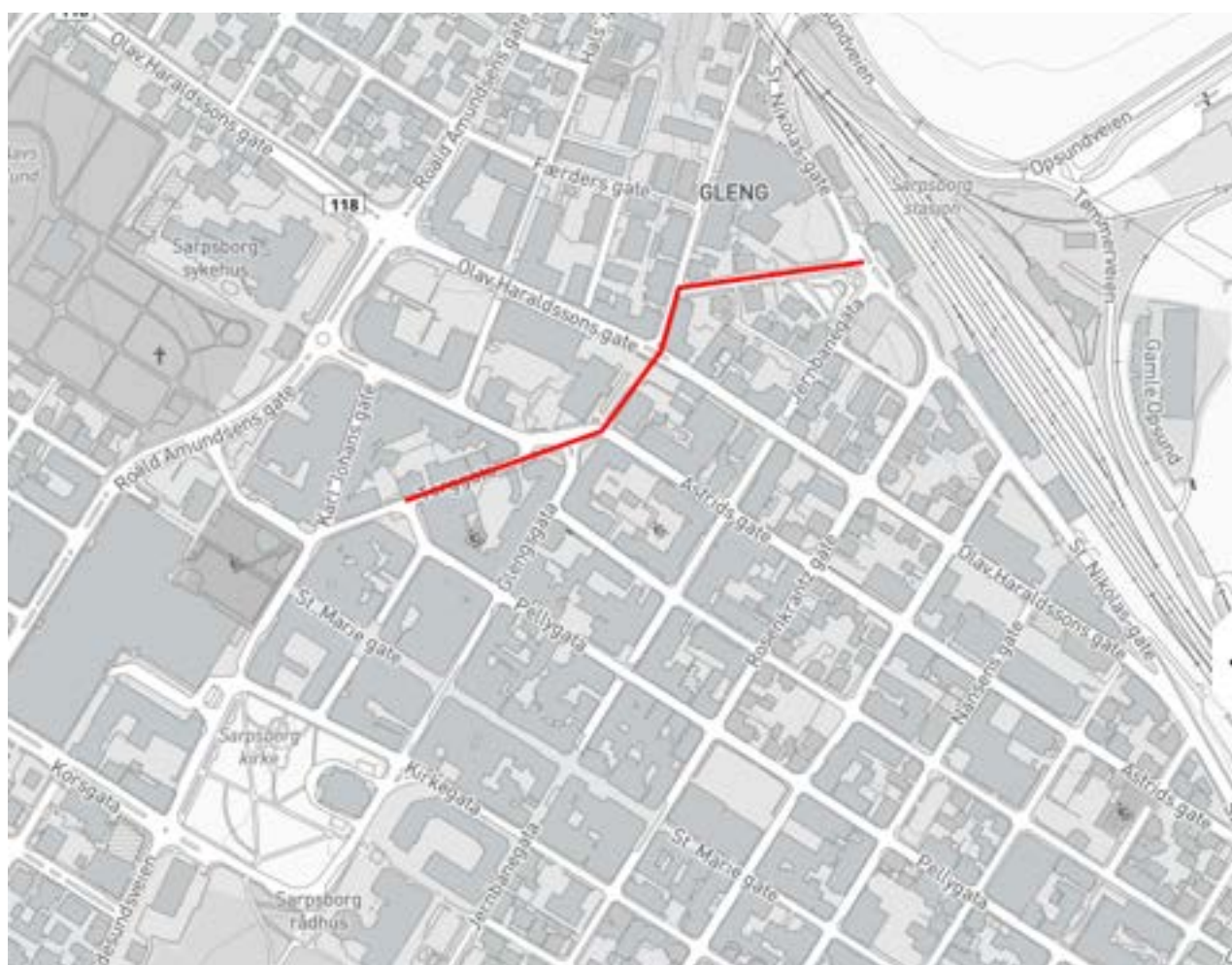
Prosjektark

Navn: Sarpsborg sentrum, etablere sykkelfelt

Tiltaksområde: Sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune



BESKRIVELSE

Sarpsborg kommune skal etablere sykkelløsning/sykkelfelt på strekningen fra jernbanestasjon – Aarslandsgate – 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	8 000 000						8 000 000	
Mva inkl	Ja						Ja	

Kostnadsvurdering	8 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall
Finansiering	Byggeplan og utførelse er planlagt bevilget som kommunal egenandel.
Status	Ikke startet
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Prosjektet er utsatt til 2028.

Prosjektark

Navn:	Rådmann Dalens vei, etablere gang- og sykkelvei
Tiltaksområde:	Gang – 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 trafikksikkert 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 trafikksikkert 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 trafikksikker løsning i Sarpsborg.

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 hovedsykkelplanen.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	6 500 000				3 500 000	3 000 000	
Mva inkl	Ja				Ja	Ja	

Kostnadsvurdering	6,5 million kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan, grunnerverv og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Byggeplan og utførelse er planlagt finansiert som kommunal egenandel.
Status	Reguleringsplanen ble vedtatt 2021. Utarbeidelse av byggeplan og utførelse gjenstår. Det er gjennomført grunnerverv og utgravninger av kulturminner i 2023/2024 med belønningsmidler.
Fremdrift	Prosjektering og bygging er planlagt gjennomført sammen med VA-prosjekt for området.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet

Prosjektark

Navn: Madam Arnesens vei, etablere GS-vei

Tiltaksområde: Gang – 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 grunnerv. Denne strekningen binder sammen til en helhetlig sykkelløsning 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	7 500 000				7 500 000	
Mva inkl	Ja				Ja	
Mva inkl	ja	ja				

Kostnadsvurdering	7,5 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Byggeplan og utførelse er planlagt som kommunal egenandel.
Status	Antar at det ikke er behov for å regulere og erverve. Det er startet skisseprosjekt.
Fremdrift	Finansiering i 2026.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Forventet byggestart er fremskyndet til 2026.

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 trafikksikkert 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 trafikksikker 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	13 500 000						7 500 000	
Mva inkl	Ja						Ja	

Kostnadsvurdering	13,5 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Byggeplan og utførelse er planlagt bevilget som kommunal egenandel.
Status	Ikke startet.
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Prosjekt er utsatt til tidligst oppstart 2028.

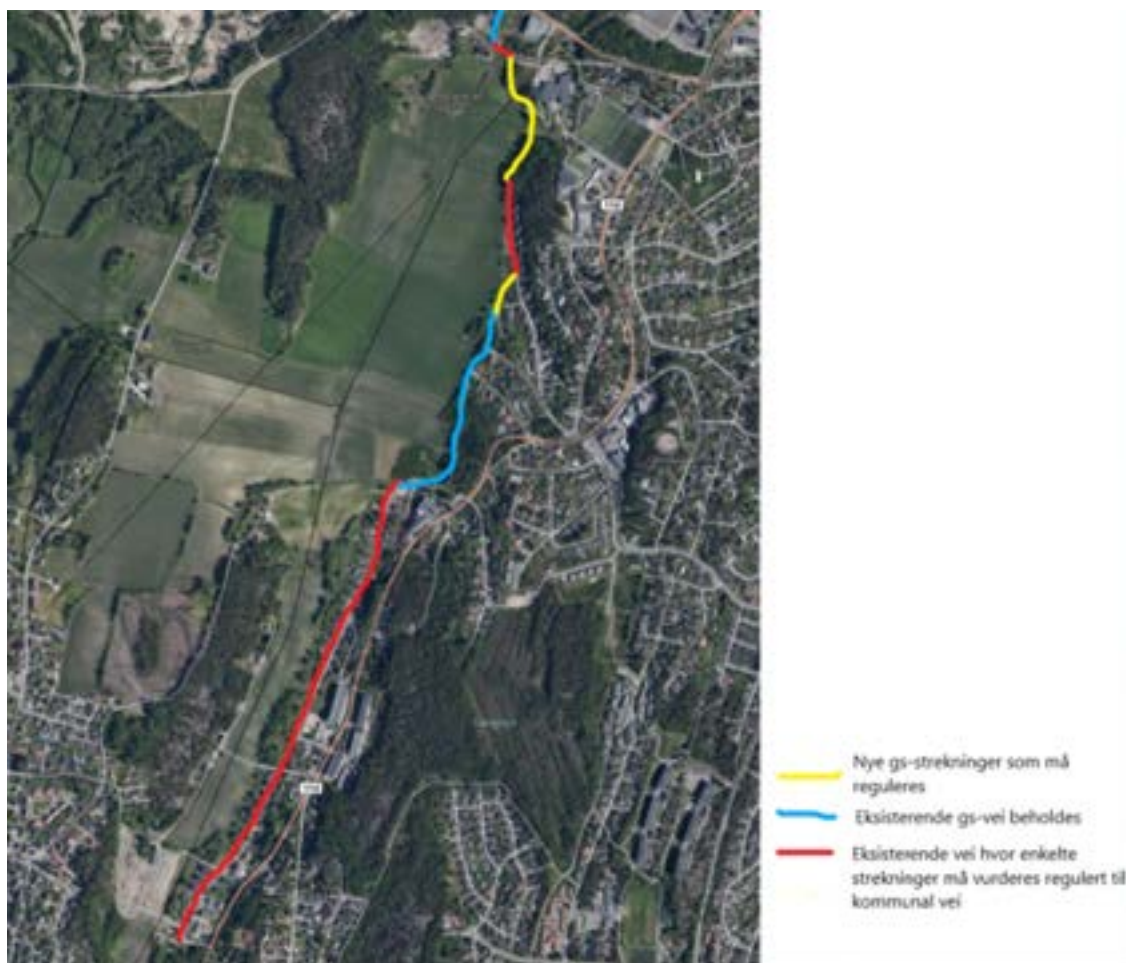
Prosjektark

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

Tiltaksområde: Gang – 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.

Prosjektet er utvidet til å gjelde en gang- og sykkelvei fra Gamle Kongevei og til Hjulveien, med en kobling også til Lærer Larsens vei.

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

	Opprinnelig anslått kostnad	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	18.500.000		2 000 000	10 500 000	6 000 000	
Mva inkl			Ja	Ja	Ja	

Kostnadsvurdering	18,5 millioner kroner.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Reguleringsfase i 2024 er finansiert av belønningsmidler. Byggeplan, grunnerverv og utførelse er planlagt bevilget som kommunal egenandel i Bypakke fase 2.
Status	Detaljregulering pågår. Forventer vedtak våren 2025.
Fremdrift	Sarpsborg kommune har startet prosessen med å regulere strekningen i 2023. Forutsetter vedtak i 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2023	2025	2026	2026	2026	2028

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
16.05.2024	Prosjektet er utvidet til å gjelde gang- og sykkelvei fra Gamle Kongevei og til Hjulveien, med en kobling også mot Lærer Larsens vei. Prosjektet er utsatt til byggestart tidligst 2026. Anslaget er ikke indeksregulert. Forventet vedtak på reguleringsplanen er utsatt til våren 2025.

Prosjektark

Navn: Myrstadveien, Sykkelvei med Fortau og droppsone

Tiltaksområde: Gang – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune



BESKRIVELSE

Det skal etableres 300 meter sykkelvei med fortau langs Myrstadveien, samt etablere en mer trafiksikker droppsoner sør for Tindlund skole. Tiltaket vil bedre fremkommelig for gående og syklende langs Myrstadveien og øker trafiksikkerheten på droppsonen.

Formål

Tiltaket vil bedre trafiksikkerheten rundt Tindlund skole ved å etablere en mer trygg og sikker droppsoner på parkeringsplassen syd for skolen. Det er også en fordel at droppsonene ligger et lite stykke unna skolen.

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. Dette tiltaket vil bedre sykkelveinettet ved Tindlund skole.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

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

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 hovedsykkelplanen. Å etablere droppsoner er et tiltak for å bedre trafikksikkerheten rundt skolen.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	3 000 000					3 000 000	
Mva inkl	Ja					Ja	

Kostnadsvurdering	3 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra prosjektavdelingen til Sarpsborg kommune.
Finansiering	Prosjektet er planlagt finansiert som kommunal egenandel
Status	Prosjektet skal prosjekteres og bygges sammen med VA-prosjektet til kommunen.
Fremdrift	Planlagt byggestart 2027

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
02.03.2024	Dokument opprettet

Prosjektark

Navn: Statsminister Kolstadsvei

Tiltaksområde: Gang – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune

**BESKRIVELSE**

Det skal etableres 600 meter med fortau langs Statsminister Kolstadsvei, fra Sindings vei til Sagatunveien.

Formål

Dette er et trafiksikkerhetstiltak som vil bedre tilbudet for skoleelever som går på Lande skole. Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det er også et nasjonalt mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Ved å tilrettelegge for gående og syklende vil det bli mer attraktivt å velge sykkel eller å gå.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafikksikkert tilbud.

Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafikksikker løsning i Sarpsborg. Tiltaket vil også bidra til at flere skoleelever kan gå og sykle trygt til skolen.

Dette er i tråd med nullvekstmålet i personbiltransport og nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken, 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 infrastruktur for myke trafikanter 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, tiltak i kommunens handlingsprogram for trafikksikkerhet 2023-2025 og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å nå målene i kommunens handlingsprogram for trafikksikkerhet.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	3 000 000					3 000 000	
Mva inkl	Ja					Ja	

Kostnadsvurdering	3 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra prosjektavdelingen til Sarpsborg kommune.
Finansiering	Prosjektet er planlagt finansiert som kommunal egenandel.
Status	Prosjektet skal prosjekteres og bygges sammen med VA-prosjektet til kommunen.
Fremdrift	Planlagt byggestart 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
02.03.2024	Dokument opprettet
20.03.2024	Fremdrift endret

Prosjektark

Navn:	Fortau Kirkeveien
Tiltaksområde:	Gang – og sykkel
Kommune:	Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Sarpsborg kommune

**BESKRIVELSE**

Det skal etableres 250 meter med fortau i Kirkeveien fra Prost Bangsvei til Lundgårdsvei.

Formål

Dette er et trafiksikkerhetstiltak som vil bedre tilbudet for skoleelever som går på Lande skole. Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det er også et nasjonalt mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Ved å tilrettelegge for gående og syklende vil det bli mer attraktivt å velge sykkel eller å gå.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

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

Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning i Sarpsborg, og bidra til at flere skoleelever kan gå eller sykle trygt til skolen. Dette er i tråd med nullvekstmålet i personbiltransport og nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken.

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 infrastruktur for myke trafikanter 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, Handlingsprogram for trafiksikkerhet 2023-2025 og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til å nå målene i kommunens handlingsprogram for trafiksikkerhet.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling					750 000	
Mva inkl						

Kostnadsvurdering	750 000,-.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra kommunens prosjektavdeling.
Finansiering	Prosjektet er planlagt finansiert som kommunal egenandel.
Status	Prosjektet skal prosjekteres og bygges sammen med VA-prosjektet til kommunen.
Fremdrift	Prosjektering pågår i 2024. Planlagt byggestart 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
01.03.2024	Dokument opprettet

Prosjektark

Navn: Innfartsparkering, Sandbakken

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune

**BESKRIVELSE**

Det skal etableres en innfartsparkering på Sandbakken ved krysset fv. 118 Skjebergveien og fv. 599 Rokkeveien. Plassen er oversiktig og synlig fra veien og ligger nær kollektivholdeplass på fv. 118 Skjebergveien.

Det planlegges for ca. 40 parkeringsplasser og sykkelparkering.

Formål

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Ved å etablere en innfartsparkering vil gi bedre tilgjengelighet til kollektivtilbudet.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet legger til rette for at flere kan samkjøre eller reise kollektivt til sentrum.

Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi et bedre kollektivtilbud til innbyggere i Sarpsborg.

Støttekriterier

Det å legge til rette for innfartsparkering vil gjøre det enklere for de som kan å samkjøre eller reise kollektivt. Det vil bidra til redusert CO2-utslipp fra biltrafikken fordi det reduserer antall biler på veien. Økt kvalitet på kollektivtilbudet vil bidra til å nå nullvekstmålet i personbiltransport.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

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

Samfunnsnytte

Det vil legge til rette for at flere kan reise kollektivt gjennom å etablere tiltaket.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling				1 500 000	1 500 000	
Mva inkl				Ja	Ja	

Kostnadsvurdering	3 millioner kr.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall.
Finansiering	Prosjektet er planlagt finansiert som kommunal egenandel.
Status	Det er bestilt geotekniske undersøkelser. Prosjektering pågår.
Fremdrift	Planlagt ferdig utarbeidet byggeplan 2024/2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
02.03.2024	Dokument opprettet.

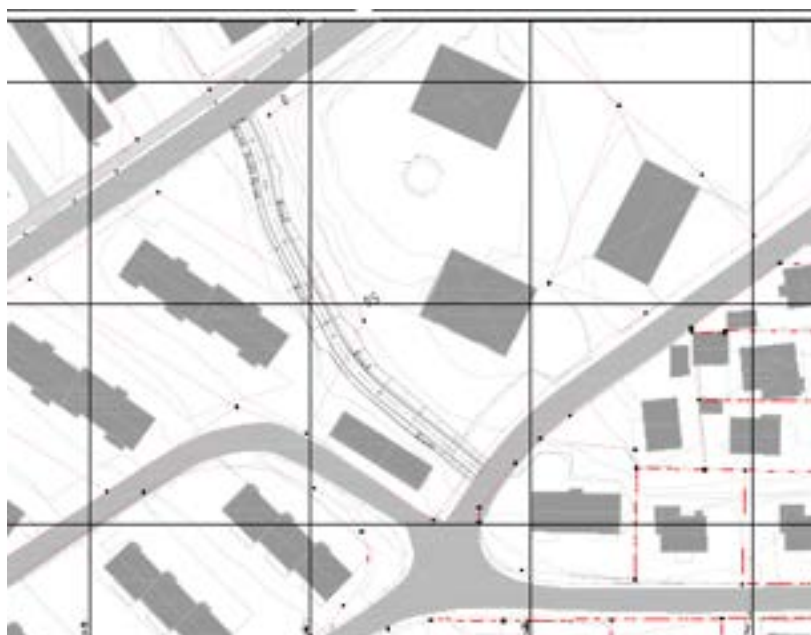
Prosjektark

Navn: C.E. Holtersvei til Ludvig Engesvei

Tiltaksområde: Gang – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Sarpsborg kommune

**BESKRIVELSE**

Det skal etableres 100 meter med gang- og sykkelvei fra C.E. Holtersvei til Ludvig Enges vei på Alvim.

Formål

Dette er et trafiksikkerhetstiltak som vil bedre tilbudet for skoleelever som bor på vestsiden av Ludvig Enges vei og går på Alvimhaugen skole. Det er ikke et tilrettelagt krysningspunkt over Ludvig Enges vei på strekningen mellom Struerveien og Benveien i dag. Elevene krysser veien og går gjennom et privat borettslag. Det er derfor et behov for en offentlig, kommunal gangkobling mellom Ludvig Enges vei og C.E. Holters vei.

Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Ved å tilrettelegge for gående og syklende vil det bli mer attraktivt å velge sykkel eller å gå. Det er også et nasjonalt mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

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

Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning i Sarpsborg, og at flere reiser med gange eller 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 infrastruktur for myke trafikanter 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 et tryggere krysningsspunkt av en kommunal samlevei som har stor andel tungbiltrafikk, samt et kortere alternativ til skolevei for mange elever på Alvimhaugen barneskole.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	År 2025	År 2026	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	700 000		700 000		
Mva inkl	Ja		Ja		

Kostnadsvurdering	700 000,-
Begrunnelse	Det er gjort en grov kostnadsvurdering ut fra Sarpsborg kommunes erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Prosjektet finansieres som kommunal egenandel.
Status	Prosjektet er ferdig prosjektert. Det er utført grunnundersøkelser og arkeologiske registreringer.
Fremdrift	Grunnervervsprosess pågår. Forventet byggestart 2026.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
02.03.2024	Dokument opprettet

Prosjektark

Navn:	Fortau Nesveien
Tiltaksområde:	Gang – og sykkel
Kommune:	Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	Sarpsborg kommune

**BESKRIVELSE**

Det skal etableres 300 meter med fortau langs Nesveien, fra fv. 581 Nordbyveien til Svingen.

Formål

Dette er et trafiksikkerhetstiltak som vil bedre tilbudet for skoleelever som går på Hafslundsøy barneskole. Det er et nasjonalt mål om at all vekst i persontransport skal tas

med kollektivtransport, sykling og gange. Ved å tilrettelegge for gående og syklende vil det bli mer attraktivt å velge sykkel eller å gå. Det er også et nasjonalt mål om at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til skolen.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

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

Sammen med de andre prosjektene i fase 2 vil prosjektet gi trafiksikker løsning i Sarpsborg. Tiltaket vil også bidra til at flere skoleelever kan gå og sykle trygt til skolen. Dette er i tråd med nullvekstmålet i personbiltransport og nullvisjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken.

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 infrastruktur for myke trafikanter 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, Handlingsplan for trafiksikkerhet 2023 – 2025 og nasjonale føringer.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Tiltaket bidrar også til at målene i kommunens handlingsprogram for trafiksikkerhet blir oppnådd.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	År 2025	År 2026	Prognose mer/mindreforbruk
Tildeling	900 000		900 000	
Mva inkl	Ja		Ja	

Kostnadsvurdering	900 000,-.
Begrunnelse	Kostnadsoverslag på byggeplan og utførelse er basert på erfaringstall fra prosjektavdelingen fra tilsvarende prosjekter i Sarpsborg kommune.
Finansiering	Prosjektet er planlagt finansiert som kommunal egenandel.
Status	Prosjektet skal prosjekteres og bygges sammen med VA-prosjektet til kommunen.
Fremdrift	Prosjektering pågår i 2024 og 2025. Planlagt bygging 2026.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

MERKNAD

Dato	Endring
02.03.2024	Dokument opprettet

Prosjektark

Navn:	Fv.108 Gang og sykkelvei Trolldalen- Ny Kjøkøysund bru
Tiltaksområde:	Gang og sykkel
Kommune:	Fredrikstad kommune
Ansvarlig:	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 bruprosjektet.

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 trafiksikkert 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 sykkelveiinfrastuktur.

Prosjektets forhold til andre planer og målsettinger

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. At flere går og sykler vil være bra for folkehelse. Prosjektet bidrar til å oppfylle hovedsykkelplanen samt å binde sammen eksisterende sykkelveinett både i Fredrikstad og Hvaler kommune.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	11.300.000	11.300.000				5.300.000	6.000.000
Mva inkl	Ja	Ja				Ja	Ja

Kostnadsvurdering	Anslag gjennomført 2020 for g/s-veg inkl. i anslag for ny Kjøkøysund 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 % gir en anslått kostnad på 8 580 000 (2020kr). Anslaget omfatter 3 m bred normal standard gang-/sykkelvei
Begrunnelse	
Finansiering	Programområdetiltak fase 2 Bypakke Nedre Glomma
Status	Planarbeid igangsatt 2019. Reguleringsplanforslag har vært på offentlig ettersyn, og er oversendt kommunen for vedtak. Inngår i Vikens HP 2022-2025, byggeprogrammet.
Fremdrift	Forventet vedtak reguleringsplan september 2024. Tidligste byggestart 2026 med forventet byggetid 1 år.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		09/ 2024				

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Prisjustert til 11.000.000 etter antatt byggekostnadsindeks i 2023 og justert antatt byggefase
Mars 2024	Prisjustert til 11.300.000 kr etter å ha først justert etter reell indeks for 2023. Deretter er kostnadene justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024.

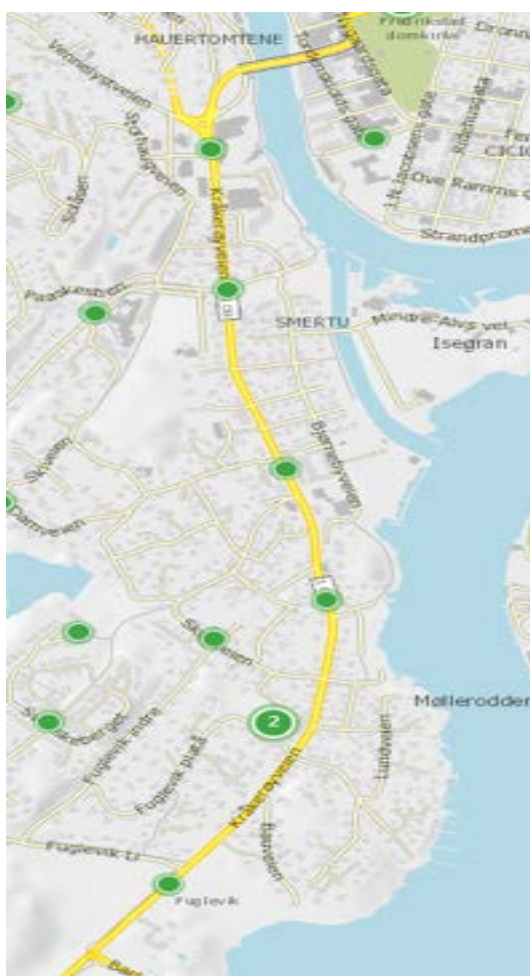
Prosjektark

Navn: Fv. 108 Holdeplasser Fuglevik-Kråkerøybrua inkl. sykkeltilr.

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Østfold fylkeskommune



Beskrivelse

Prosjektet omfatter oppgradering av holdeplasser på strekningen mellom Fuglevik og Kråkerøybrua. I tillegg bør det ses på hva som kan/bør gjøres for å bedre forholdene for syklister.

Det bør gjennomføres et forprosjekt for å avklare hvilke holdeplasser som må oppgraderes og i så fall hvordan. I sykkelhovedplanen 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. Tiltaket krever reguleringsplan.

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 også 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 både nullvisjon og nullvekstmålet.

Støttekriterier

Tiltaket vil bidra 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. At flere går og sykler vil være viktig for folkehelsen. 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 av holdeplasser er en måte å oppnå dette på.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilget	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	2.140.000	2.140.000			2.140.000		
Mva inkl	Ja	Ja			Ja		

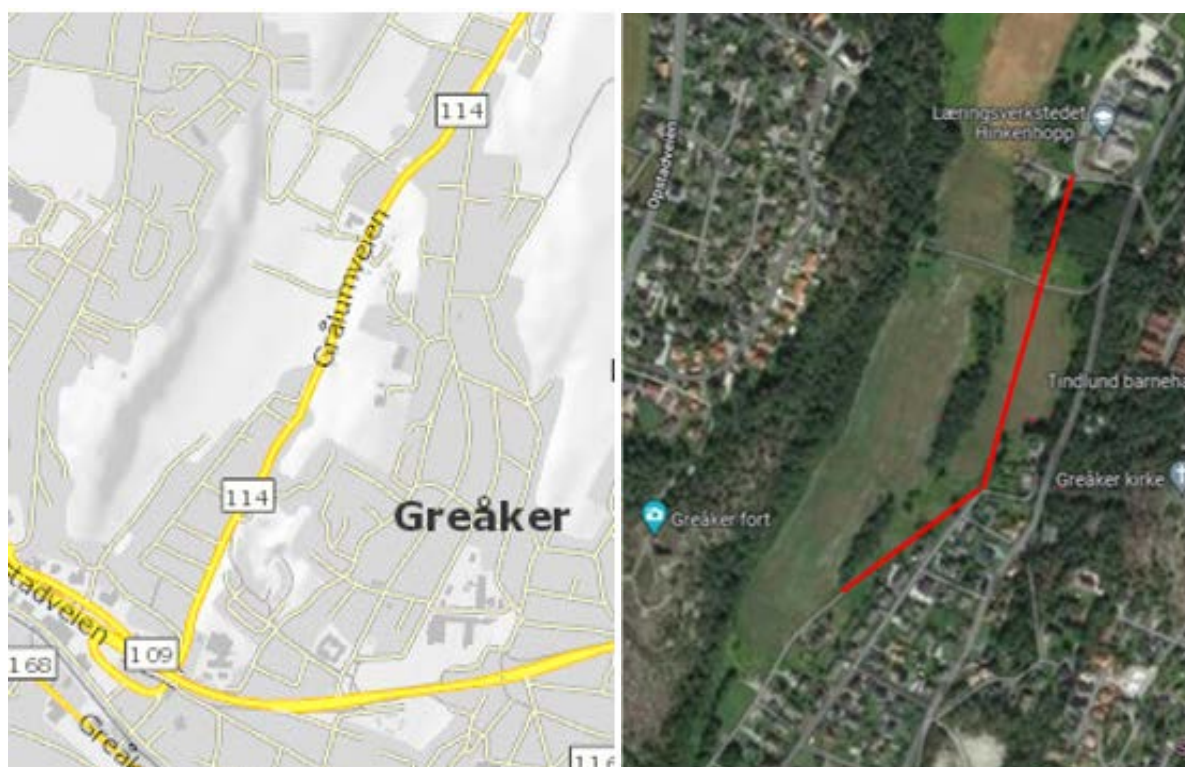
Kostnadsvurdering	2,14 millioner
Begrunnelse	Forventet kostnader for reguleringsplan og forprosjekt. Prosjektkostnad justeres når bedre anslag foreligger etter forprosjekt/reguleringsplan.
Finansiering	Programområdetiltak i fase 2 Bypakke Nedre Glomma
Status	Inngår i Vikens HP 2022-2025, planleggingsporteføljen.
Fremdrift	Antatt planoppstart (forprosjekt) 2025 Forventet vedtak reguleringsplan 2028/29

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
	 2025 2029
Dato				Endring			
21.09.2022				Dokument opprettet			
August 2023				Prisjustert til 2.100.000 etter antatt byggekostindeks i 2023			
Mars 2024				Prisjustert til 2.140.000 kr etter å ha først justert etter reell indeks for 2023 og deretter til antatt byggekostnadsindeks for 2024.			

Prosjektark

Navn:	Fv. 114 Gang og sykkelvei Greåkerdalen (søndre del)
Tiltaksområde:	Gang og sykkel
Kommune:	Sarpsborg kommune
Ansvarlig:	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.

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 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 som forventes å gi 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 og nasjonale føringer.

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

Samfunnsnytte

Økt andel av gående og syklende vil kunne redusere bilbruken, og dermed bidra til nullvekstmålet. Videre vil økt gange og sykling være bra for folkehelse. Prosjektet bidrar til å oppfylle sykkelhovedplanen. 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	21.500.000	23.600.000	2.380.000	1.400.000	13.400.000	6.420.000	
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	

Kostnadsvurdering	23,6 mill.
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. Antatt 3 m bred normal standard gang-/sykkelvei. Reguleringsplankostnader er også inkludert i kostnadsoverslaget over.
Finansiering	Programområdetiltak Bypakke Fase 2
Status	Behov for reguleringsplan. Planarbeidet er igangsatt 2024 (forprosjekt for å avklare konkret trasé)
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
		01/2024	12/2025	... 2025	... 2026	... 2026	... 2027
Dato				Endring			
21.09.2022				Dokument opprettet			
August 2023				Prisjustert til 21.100.000 etter antatt byggekostnadsindeks i 2023 og justert antatt oppstart regulering og byggefase			
Mars 2024				Prisjustert til 23.600.000 etter å ha først justert etter reell indeks for 2023 og trukket ut forbruk tom. 2023. Deretter er gjenstående kostnader justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024. Det er også lagt til en forventet økning på 2.100.000 i plankostnader.			

Prosjektark

Navn: Fv. 117 Holdeplasser Ørebekk-Ålekilene

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Fredrikstad kommune

Ansvarlig: Østfold fylkeskommune



BESKRIVELSE

Tiltaket omhandler oppgradering av holdeplasser på deler av strekningen mellom Ørebekk og Ålekilene, slik at de samsvarer med universell utforming.

Det 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 eller liknende mellom Ålestrandveien og holdeplassen Rundtomkring.

ÅDT: 12.000 kjt/d.

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

Tiltaket bidrar til redusert CO₂ utslipp fra biltrafikken ved at bedret tilbud for kollektivreisende øker attraktiviteten for å velge kollektivtransport.

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 av holdeplasser 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.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	2.650.000	2.650.000			2.650.000	
Mva inkl	Ja	Ja			Ja	

Kostnadsvurdering	2,65 mill. 24 kr (reguleringsplan)
Begrunnelse	
Finansiering	Programområdetiltak Bypakke Nedre Glomma Fase 2
Status	Behov for reguleringsplan Inngår i Vikens HP 2022-2025, planleggingsporteføljen
Fremdrift	Antatt planoppstart 2027 Forventet vedtak reguleringsplan 2028/29

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

Merknad

Dato	Endring
	Dokument opprettet
August 2023	Prisjustert til 2.600.000 etter antatt byggekostnadsindeks i 2023. Justert oppstart regulering og byggestart etter 2027
Mars 2024	Prisjustert til 2.650.000 etter å ha først justert etter reell indeks for 2023 og deretter til antatt byggekostnadsindeks for 2024.

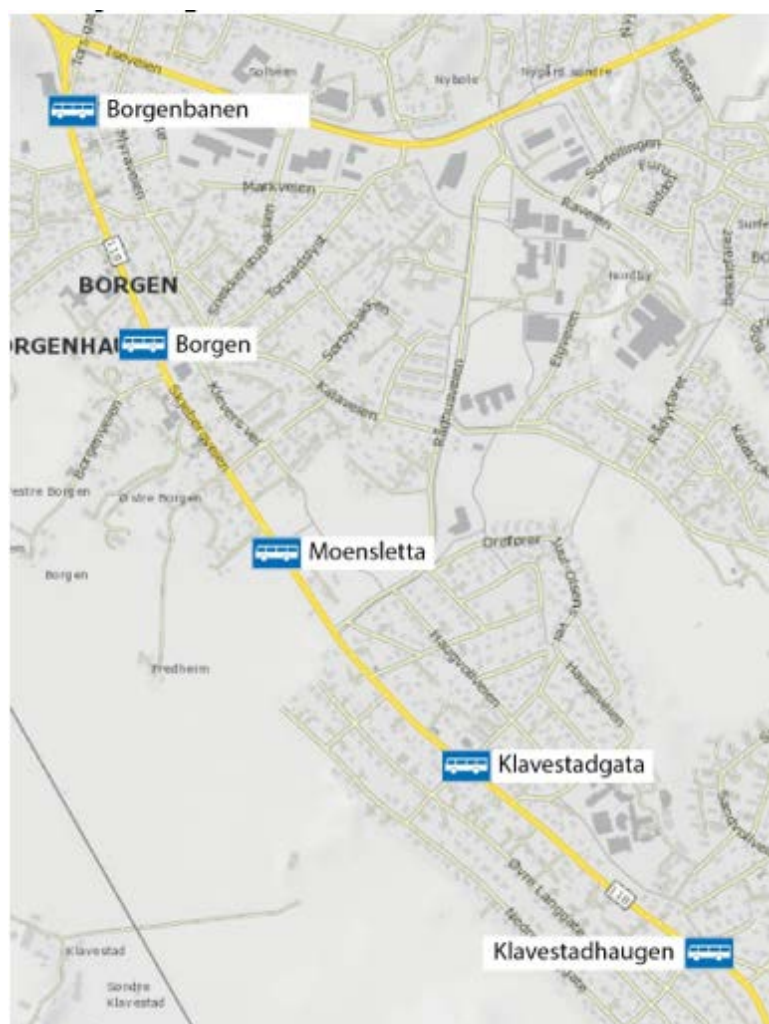
Prosjektark

Navn: Fv. 118 Holdeplasser Skjebergveien

Tiltaksområde: Kollektiv

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: 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).

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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	21.100.000	21.100.000	5.300.000	3.000.000	7.500.000	5.300.000	
Mva inkl	ja	ja	ja	ja	ja	ja	

Kostnadsvurdering	21,1 mill. kr.
Begrunnelse	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.
Finansiering	Programområdetiltak Bypakke Nedre Glomma fase 2
Status	Reguleringsplan vedtatt 2020. Inngår i Vikens HP 2022-2025, byggeprogrammet. 3 bussholdeplasser og 1 kantstopp for buss som er etablert
Fremdrift	Byggestart 2023 Forventet byggetid [1-3 år] etappevis og samkjøres med kommunens VA-arbeider i området

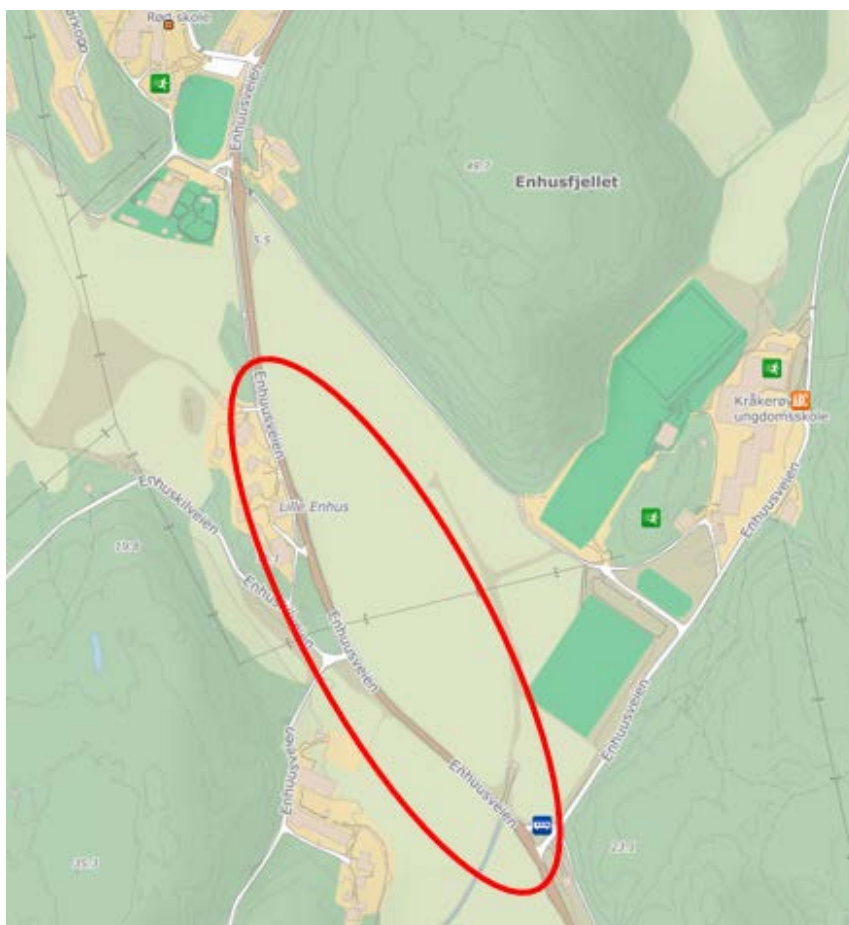
GJENNOMFØRINGSPLAN

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	Prisjustert til 20.800.00 etter antatt byggekostnadsindeks for 2023. supplert fakta om byggefase
Mars 2024	Prisjustert til 21.100.000 etter å ha først justert etter reell indeks for 2023 og trukket ut forbruk tom. 2023. Deretter er gjenstående kostnader justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024.

Prosjektark

Navn: U.Skole	Fv. 451 Gang og sykkelvei Enhusveien ved Kråkerøy
Tiltaksområde:	Gang og sykkel
Kommune:	Fredrikstad kommune
Ansvarlig:	Østfold fylkeskommune



Beskrivelse

Tiltaket omfatter ca 550 m gang og sykkelvei langs fv.541, Enhusveien ved Kråkerøy Ungdomsskole.

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. ÅDT: 1.700 kjt/d

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 som forventes å gi økt sykkelandel. At flere reiser med sykkel på bekostning av privatbil vil bidra til at Nedre Glomma når nullvekstmålet.

Støttekriterier

Tiltaket 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 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 bidrar til å tette en «missing link» og har samfunnsnytte ved å bidra til sammenhengende traséer 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	20.300.000	22.100.000	3.330.000	1.800.000	4.200.000	5.300.000	7.470.000
Mva inkl	ja	Ja	ja	ja	ja	ja	ja

Kostnadsvurdering	21,3 mill. kr.
Begrunnelse	Forenklet anslag gjennomført 2021 ifm handlingsprogram arbeidet for 2022-2025. Antatt 3 m bred normal standard gang-/sykkelvei. Overslag tillegges også 3 mill. kr til reguleringsplaner i 2023.
Finansiering	Programområdetiltak Bypakke fase 2
Status	Behov for reguleringsplan Inngår i Vikens HP 2022-2025, marginallista
Fremdrift	Antatt planoppstart 2024. Forventet vedtak reguleringsplan tidligst 2025

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		04/2024	... 2025	... 2025	... 2026	... 2026

Dato	Endring
01.03.2023	Dokument opprettet
August 2023	Prisjustert til 20.000.000 etter antatt byggekostnadsindeks for 2023. Justert byggestart ift forventet reguleringsplanvedtak
Mars 2024	Prisjustert til 21.300.000 etter å ha først justert etter reell indeks for 2023 og trukket ut forbruk tom. 2023. Deretter er gjenstående kostnader justert med antatt byggekostnadsindeks for 2024. Det er også lagt til en forventet økning på 1.000.000 i plankostnader.
September 2024	Oppdatert kostnadsanslag til 22.100.000

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 rutetilbudet for Nedre Glomma. Prosjektet tar for seg to tosidige holdeplasser, hvorav en holdeplass (Veberg) ligger i Fredrikstad kommune og den andre (Storhaugen) i Sarpsborg kommune. Det skal etableres universelt utformede busslommer i begge retninger, og på Veberg skal det i tillegg etableres et tilrettelagt krysningsspunkt med trafikkøy for gående og syklende, samt krysstilpasning. 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger i fase 2	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	16.129.320	18.129.320	8.900.000	2.221.120	-	-	-
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja			

Prosjektet er delfinansiert med 7 mill 2024-kr fra fase 1. Beløp i 2024 og 2025 er tildelinger i fase 2.

Økonomiske rammer for Veberg er basert på anslag fra 2021. Kostnadsøkning skyldes at etablering av trafikkøy og breddeutvidelse av vei ikke var inkludert i anslaget.

Kostnadsvurdering	Anslag fra desember 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. Signert kontrakt med entreprenør i mai 2024.
Fremdrift	Statens vegvesen startet prosess med prosjektering og grunnerverv i 2023. Dette ble gjennomført med restmidler fra fase 1. Prosjektet ble lyst ut våren 2024, og arbeidene startet juni 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2021	2022	2023	2024	06/2024	08/2024

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
22.08.2023	Prisjustert til 2023-kroner
07.06.2024	Alle beløp prisjustert til 2024-kroner. Det forventes 2 mill kr i merkostnad pga. at etablering av trafikkøy og breddeutvidelse ikke var inkludert tidligere. Oppdatert status og fremdrift

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-stoppene 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 adkomst 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 trafikksikkert 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.

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et forbedret tilbud for gående og syklende ved å gi et attraktivt og trafikksikkert 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 trafikksikker 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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger i fase 2	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	65.054.924	53.925.693	28.100.000	11.600.000	2.513.631	-	-
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja		

Anslag på 50,150 mill kr fra 2022 er prisjustert til 2024-kr.

Prosjektet er delfinansiert med 11,7 mill 2024-kr fra fase 1. Beløp i perioden 2024-2026 er tildelinger i fase 2.

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, grunnnerv og gjennomføring finansieres med bompenger fra fase 1 og fase 2
Status	Det foreligger vedtatt reguleringsplan fra mai 2023. Entreprisen for bygging lyses ut i 2024.
Fremdrift	Statens vegvesen startet prosess med prosjektering og grunnnerv i 2023. Det forventes anleggsstart høsten 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2018	2023	2023	2024	11/2024	10/2026

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
22.08.2023	Prisjustert til 2023-kroner
07.06.2024	Alle beløp prisjustert til 2024-kroner. Opprinnelig kostnadsoverslag var basert på løpemeterpriser. Det er i etterkant gjennomført anslag etter anslagsmetoden på ferdig reguleringsplan. Oppdatert status og fremdrift.

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 samtidig en opprydning/utbedring i adkomster fra rv. 22 og fotgjengerovergang over rv. 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 som fører til endret fremdrift. For å få til en tilfredsstillende løsning på gang- og sykkelveg, må Sulfatveien stenges ved Torp Idrettshus, da det er utfordrende siktforhold i krysset. For å sikre adkomst til Torp Idrettspark, samt flere næringsaktører med adkomst fra rv. 22 og Sulfatveien, må Sulfatveien forlenges bak idrettsbanen fra Konvallveien til Blekeriveien. Denne forlengelsen er i tråd med gjeldende reguleringsplan Torp Mellom fra 2001. Planlegging og gjennomføring av gang- og sykkelvei langs rv. 22 er avhengig av at forlengelsen av Sulfatveien gjennomføres først eller som en del av prosjektet.

Nordgående bussholdeplass blir oppgradert til utbedringsstandard. Fortau etableres fra gangvei til bussholdeplass.



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 trafikksikkert 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 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.

Prosjektet øker i tillegg trafikksikkerhet for myke trafikanter.

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 er idrettsbane, større boligområder og mange arbeidsplasser i nærheten som vil få nytte av prosjektet.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	17.204.608	17.204.608	-	3.900.000	10.800.000	2.504.608	-
Mva inkl	Ja	Ja		Ja	Ja	Ja	

Kostnadsvurdering	Erfaringstall, anslag i løpet av reguleringsplanfasen.
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Byggeplan, grunnverv og gjennomføring finansieres med bompenger i fase 2
Status	Forarbeider til reguleringsplan er startet opp.
Fremdrift	Statens vegvesen startet prosess med reguleringsplan høsten 2023. Mål om planvedtak i senhøst 2024 / vår 2025.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
22.08.2023	Prisjustert til 2023 kroner
07.06.2024	Alle beløp prisjustert til 2024-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 kommunal 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 trafikksikkert 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 syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Tiltaket er sentrumsnært og vil følgelig gi stor nytte.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	19.570.242	19.570.242	1.100.000	9.400.000	9.070.242	-	-
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja		

Kostnadsvurdering	Erfaringstall, anslag i løpet av reguleringsplanfasen.
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.

Finansiering	Byggeplan, grunnnerv og gjennomføring finansieres med bompenger
Status	Planlegging pågår, det er sannsynligvis ikke behov for reguleringsplan.
Fremdrift	Statens vegvesen startet planleggingen høsten 2023. Mål om ferdig forprosjekt i løpet av 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
22.08.2023	Prisjustert til 2023-kroner
07.06.2024	Alle beløp prisjustert til 2024-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.



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 trafikksikkert 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 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 gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Tiltaket er sentrumsnært og vil følgelig gi stor nytte.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	41.398.588	41.398.588	3.200.000	1.300.000	12.000.000	24.898.588	-
Mva inkl	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	

Kostnadsvurdering	Erfaringstall, anslag i løpet av reguleringsplanfasen.
Begrunnelse	Byggherre baserer sitt anslag på erfaringstall fra tilsvarende prosjekter.
Finansiering	Byggeplan, grunnerverv og gjennomføring finansieres med bompenger
Status	Reguleringsplanlegging pågår
Fremdrift	Mål om planvedtak i løpet av 2024.

GJENNOMFØRINGSPLAN

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

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
22.08.2023	Prisjustert til 2023-kroner
07.06.2024	Alle beløp prisjustert til 2024-kroner

Prosjektark

Navn: Rv 22 x Ise kollektiv, G/S og TS

Tiltaksområde: Kollektiv, gange, sykkel. trafiksikkerhet

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Statens vegvesen



Beskrivelse

Sykkelrute 11 i hovednett for sykkel i Nedre Glomma, Hafslund - Dondern – Kampenes – Ise bør utvikles i sammenheng. Prosjektene Hafslund-Dondern og Nygårdshaugen - Holmegil er allerede en del av sykkelruten og vil være under bygging i 2025. Prosjektet på Ise vil være endepunkt for sykkelruten og gi mulighet for denne delen av kommunen til å gå og sykle inn mot Sarpsborg sentrum. I første omgang vil prosjektet på Ise forbedre mulighet til å ta kollektive transportmidler og tryggere fremkommelighet internt på Ise for myke trafikanter.

Prosjektet omfatter oppgradering og bygging av anlegg for kollektiv, gange, sykkel og trafiksikkerhet langs rv. 22 i Ise der traseene for forskjellige trafikantgrupper krysser hverandre.

Det er flere bussholdeplasser langs rv. 22 i Ise og bebyggelse på begge sider av rv.22 skaper behov for å krysse veien for myke trafikanter. Krysset med fv. 1206 Sikkelsveien har behov for en passeringslomme for å ivareta trafiksikkerhet.

Fra 1996 er det regulert GS-veg gjennom Ise, men planen gir ikke lenger hjemmel til ekspropriasjon og det er behov for å vurdere, om andre løsninger kan være mer aktuelt nå.

Prosjektet starter med et forprosjekt som vurderer hele strekningen fra Kampenes på overordnet nivå og deretter avgrenses reguleringsplanleggingen til de valgte løsningene gjennom Ise.

Strekningen mellom Kampenes og Ise kan realiseres i et oppfølgingsprosjekt.



Eksisterende situasjon langs rv.22

Formål

Hensikten med prosjektet er å mindre barriereeffekten av riksveien og sikre trafiksikker tilknytting av bussholdeplassene til GS-vegnettet på begge sider av rv. 22. I tillegg økes

trafiksikkerhet i kryss med fv. 1206 Skikkelslandsveien. Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafiksikkert tilbud for gående og syklende i Ise som også kan tilknyttes en fremtidig sykkelveg til Kampenes. Dette bidrar til å øke andelen som går og sykler og tar buss.



Regulering i området

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar til måloppnåelse med universelt utformet og trafiksikkert tilbud for gående, syklende og kollektivreisende. Barrierevirkningen av rv.22 reduseres og det

utvikles et helhetlig tilbud for myke trafikanter som også støtter opp under kollektivforbindelse retning Sarpsborg.

At flere reiser kollektiv 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 kollektivreisende og syklende øker attraktiviteten for å velge alternative transportformer. Dette vil forbedrer konkurranseforhold mot bil.

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 og bidrar til nullvisjonen.

Samfunnsnytte

Det vil gi en økt andel av kollektivreisende, gående og syklende gjennom å etablere tiltaket. Bidrag til å oppfylle hovedsykkelplanen. Tiltaket reduserer barriereeffekten av rv. 22 for gående og syklende og bidrar til trafikksikkerhet langs rv. 22.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	18.500.000	18.500.000	-	1.000.000	500.000	15.000.000	2.000.000
Mva inkl	Ja	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	Ikke påbegynt – oppstart planlegging 2025
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
2025	2025	2025	2027	2027	2028	2029	2030

Dato	Endring
11.02.2024	Dokument opprettet. Beløp i 2024-kroner.

Prosjektark

Navn: Rv 22 Kløvningsten – Jellestadveien G/S undergang

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

**Beskrivelse**

Prosjektet knytter områdene sør for rv. 22 ved Kløvningstein/Hevingen til sykkelrute 11 i hovednett for sykkel i Nedre Glomma og direkte til delstrekningen Nygårdshaugen - Holmegil som er under bygging i 2025.

Prosjektet innebærer etablering av ca. 400 m med GS-vei og undergang som forbindelse fra Kløvningstein til Jellingstadveien der ny GS-veg Nygårdshaugen- Holmegil bygges.

Tidligere var det tenkt en undergang ved Engsmyrveien til Bergheimsveien, men i de senere år er boligområder og næringsområder lengre nord blitt regulert og til en stor del

også bygget. Det gjelder f.eks. boligområdene på Kløvningstein og Nygårdsletta og næringsområdet ved Kampenesmyra. Derfor er også behovet for å krysse rv. 22 flyttet lenger nord.

Ved Kløvningstein krysser rv. 22 med en fylling over en liten dal, slik at terrengformen legger til rette for en undergang. Ved planlegging og bygging må det tas hensyn til ledninger i bunnen av dalen og dårlige grunnforhold.

Det er en rekkefølgebestemmelse i detaljregulering Kløvningstein (planID: 3105_27044) som forplikter utbyggeren å opparbeide tilsluttende GS-veg mot sør når undergangen bygges. Virkningen av rekkefølgebestemmelsen bør vurderes ved oppstart av prosjektet.



Eksisterende situasjon langs rv.22



Regulering i området

Formål

Hensikten med prosjektet er å knytte utbyggingsområdene nord for rv.22 til forskjellige målpunkter og sentrumsfunksjonene i sør og mindre barriereeffekten av riksveien i begge retninger. Konkurransforhold attraktivitet for sykkel blir bedre i forhold til bil, både i Hafslund og til dels til Sarpsborg.

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

MÅLOPPNÅELSE

Primærkriterier

Prosjektet bidrar med et nytt tilbud for syklende ved å gi et kortere, trafikksikkert og attraktivt tilbud. Det 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. Kortere avstander for sykkelveger vil korte ned reisetiden og forbedrer konkurransforhold.

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 utvikle hovedsykkelplanen. Tiltaket reduserer barriereeffekten av rv. 22 for gående og syklende og korter ned avstanden mellom nye bolig – og næringsområder på begge sider av veien.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	50.000.000	50.000.000	-	1.000.000	500.000	3.000.000	30.000.000
Mva inkl	Ja	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	Ikke påbegynt – oppstart planlegging 2025
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2025	2026	2027	2027	2028	2029

Dato	Endring
09.02.2024	Dokument opprettet. Alle beløp i 2024-kr.

Prosjektark

Navn: Rv. 22 Kampenes – Ise

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Statens vegvesen

**Beskrivelse**

Prosjektet innebærer etablering av ca. 3 km med GS-vei, og utgjør en delstrekning for å få etablert sammenhengende sykkelnett fra Sarpsborg til Ise. Tiltaket er en fortsettelse av Nygårdshaugen - Holmegil, og vil henge sammen med strekningen Holmegil – Kampenes, hvor det allerede er GS-vei gjennom næringsområdet. På Ise gjøres det tiltak for kollektiv, G/S og TS (se eget prosjektark).

Prosjektet inkluderer tiltak for myke trafikanter fra Ise, samt for skolebarn til/fra nærmeste busstopp. Det er ikke beregnet kostnad etter Anslagsmetoden.

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 både til arbeid og fritidsaktiviteter.

Prosjektet skal etablere et sammenhengende og trafikksikkert 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 trafikksikkert tilbud. Det inngår i sykkelhovedplanen og binder sammen etablerte gang- og sykkelveier til en helhetlig løsning for økt sykkelandel, og vil gjøre det mulig for en økt andel arbeidsreiser på sykkel inn mot Sarpsborg sentrum og arbeidsplasser langsmed rv 22 på strekningen Hafslund - Kampenes. 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 forlenger eksisterende tilbud og vil følgelig gi stor nytte.

ØKONOMISKE RAMMER

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	150.500.000	150.500.000	-	-	1.000.000	4.000.000	11.000.000
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	Ikke påbegynt – oppstart planlegging 2026
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2026	2027	2027	2028	2029	2031

Dato	Endring
09.02.2024	Dokument opprettet. Beløp i 2024-kroner

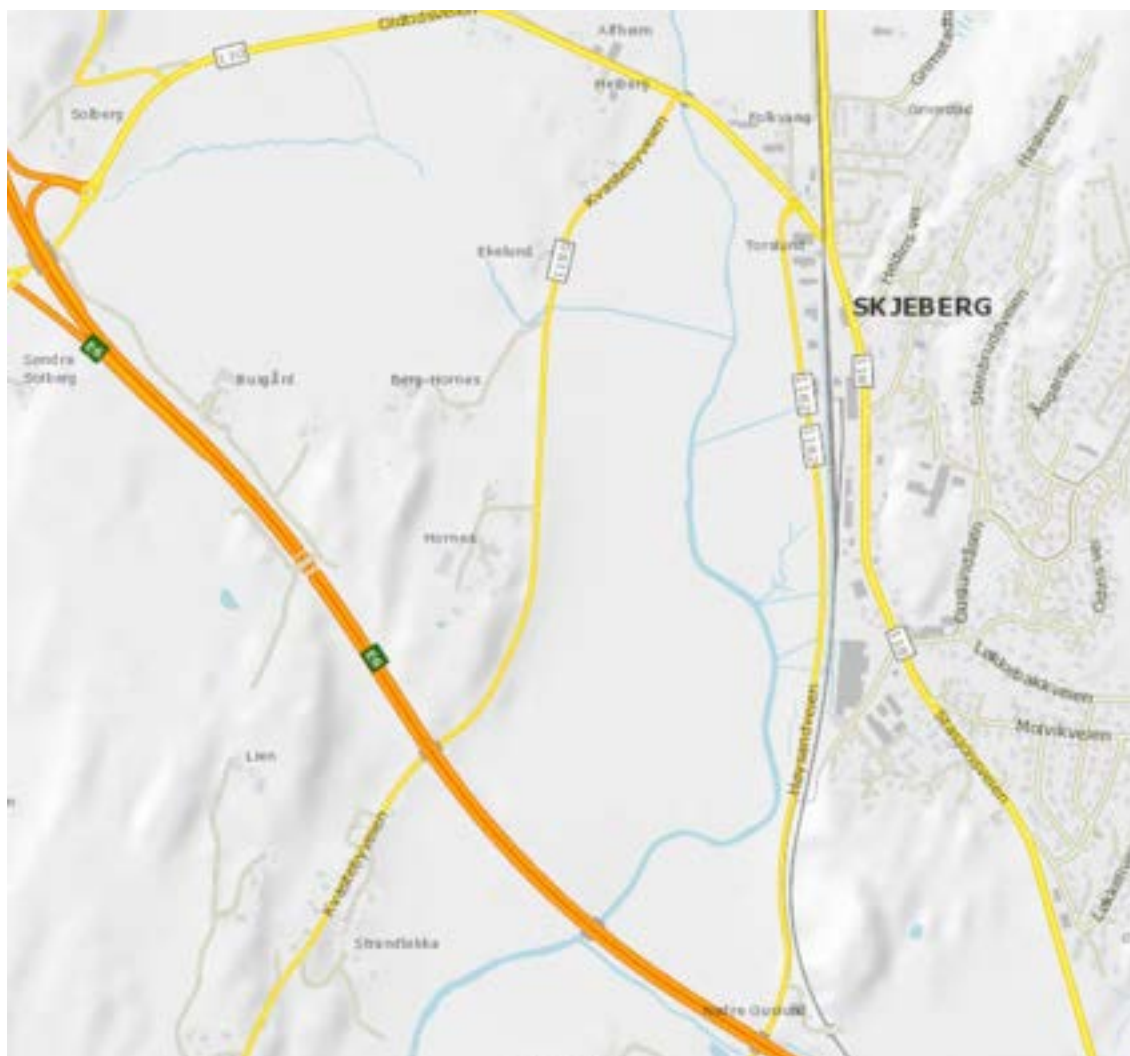
Prosjektark

Navn: Fv. 118 Skjeberg

Tiltaksområde: Gange – og sykkel

Kommune: Sarpsborg kommune

Ansvarlig: Statens vegvesen/Østfold fylkeskommune



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

	Opprinnelig anslått kostnad	Oppdatert anslått kostnad	Tidligere bevilgninger	År 2025	År 2026	År 2027	År 2028
Tildeling	69.893.720	69.893.720	-	-	-	3.000.000	2.000.000
Mva inkl	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	Ikke påbegynt – oppstart planlegging 2027
Fremdrift	

GJENNOMFØRINGSPLAN

Forprosjekt		Reguleringsplanfase		Prosjekteringsfase		Byggefase	
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt
		2027	2028	2028	2029	2029	2030

Dato	Endring
21.09.2022	Dokument opprettet
August 2023	Prisjustert til 2023-kroner
07.06.2024	Alle beløp prisjustert til 2024-kroner