

Møteinnkalling

Styringsgruppe Byvekstavtale Nedre Glomma

Møtested

Sarpsborg rådhus, Bystyresalen

Møtedato

26. oktober 2026

Tidspunkt

Kl. 13.00 – 16.00

1

Vennligst underrett vigdisjac@ofk.no / tlf. 901 01 467 ved eventuelt forfall.

På vegne av leder i styringsgruppen,

Jan Fredrik Lund

Saksliste

15/2026	Beslutningssak	Handlingsprogram Byvekstavtale Nedre Glomma 2027 – 2030
16/2026	Beslutningssak	Tertialrapport (T2) 2026 – Bypakke Nedre Glomma fase 2
17/2026	Beslutningssak	Rv. 22 Torp
18/2026	Beslutningssak	Rv. 22 Ise x fv.1206, Ise
19/2026	Beslutningssak	Møteplan 2027

Referatsaker: Møtereferat Styringsgruppe Byvekstavtale Nedre Glomma,
21. september 2026
Erfaringsrapport og anbefaling – Rv. 22 Hafslund – Dondern

Orientering

- Større jernbanetiltak (E22) v/JDIR
- Revidering av porteføljestyryngsdokumentet v/ sekretariatet

Eventuelt

Handlingsprogram Byvekstavtale Nedre Glomma 2027 – 2030

Saksnr.:	15/2026
Sakseier:	Administrativ ledergruppe, Bypakke Nedre Glomma
Dato:	16. oktober 2026

2

Foreslått møtebehandling:	Administrativ ledergruppe, møte 16. oktober 2026
	Styringsgruppen, møte 26. oktober 2026

Hvorfor saken legges frem

I tråd med Byvekstavtalen for Nedre Glomma 2024-2033, legges forslag til handlingsprogram for Byvekstavtale Nedre Glomma 2027–2030 frem for behandling. Handlingsprogrammet beskriver prioriteringer, tiltak og økonomiske rammer for oppfølging av byvekstavtalen de kommende fire årene, og danner grunnlag for videre planlegging, finansiering og gjennomføring av tiltak i avtaleområdet. Gjennom denne saken innstiller styringsgruppen samarbeidets forslag til handlingsprogram for lokalpolitisk behandling hos avtalepartene.

Sammendrag

Forslag til handlingsprogram 2027–2030 baserer seg på føringer fra handlingsprogram 2026–2029, kombinert med styringssignaler gitt fra byvekstavtalepartene i løpet av 2026.

Blant de store prosjektene i Bypakke Nedre Glomma fase 2 prioriteres bruprojektene i begge kommunene samt parsell 1, 2 og 6 på fv. 109, i tillegg til rv. 22 Hafslund–Dondern, som er under utbygging. Økt kostnadsanslag for bruprojektet Omberg–Torp innebærer at parsellene 3–5 på fv. 109 flyttes fra den prioriterte prosjektporteføljen til marginallisten, som er et nytt element i denne rulleringen av handlingsprogrammet. Dersom kostnader, framdrift eller øvrige forutsetninger endrer seg, kan tiltakene på marginallisten løftes inn igjen i den prioriterte prosjektporteføljen ved senere rullinger av handlingsprogrammet.

Med gjeldende usikkerhet i kostnadsanslagene legges det til grunn at den prioriterte prosjektporteføljen kan gjennomføres med gjeldende takstnivå. I det videre må det imidlertid drives en aktiv porteføljestyling hvor man følger nøye med på den totale trafikkmengden, elbilandelen og inntektene. Med en fortsatt vekst i elbilandelen utfordres både nullvekstmålet og inntektene.

Forslaget til handlingsprogram for byvekstavtalen for Nedre Glomma 2027–2030 vurderes som et godt grunnlag for videre framdrift i de høyest prioriterte prosjektene. Forslaget til prosjekter og tiltak i handlingsprogrammet følger opp målene i avtalen gjennom en balansert portefølje av investeringer, drifts- og vedlikeholdstiltak. På lengre sikt er det imidlertid usikkerhet knyttet til både inntekter, utgifter og måloppnåelse som må følges nøye med på i porteføljestylingen.

Bakgrunn

Byvekstavtalen for Nedre Glomma er en avtale mellom staten, Østfold fylkeskommune og kommunene Fredrikstad og Sarpsborg. Den skal bidra til nullvekst i personbiltrafikken og bærekraftig byutvikling, og omfatter både statlige tilskudd (byvekstmidler) og finansiering gjennom Bypakke Nedre Glomma fase 2, inkludert bompenger.

For byvekstavtalen skal det utarbeides fireårige handlingsprogram med årlig rullering. Forslag til handlingsprogram for 2027–2030 baserer seg på føringer fra handlingsprogram 2026–2029, kombinert med styringssignaler gitt fra byvekstavtalepartene i løpet av 2026. Referansegruppen i byvekstavtalen er i sitt innspill til handlingsprogrammet (vedlegg 4) i stor grad enig i hovedinnretningen, samtidig som det gis noen innspill om hva som bør prioriteres i det videre arbeidet med byvekstavtalen.

3

Prioritering av statlig tilskudd i byvekstavtalen

Tabell 1 viser hvilke tiltak som byvekstmidlene foreslås prioritert til i 2027. Rammen for statlige tilskudd er indeksjustert med 3,7 prosent fra 2026. Endelig tildeling vil bli justert i tråd med vedtatt Statsbudsjett 2027. Prioriteringene følger opp satsingene fra byvekstavtalen, og det er lagt til grunn realistisk budsjettering. Tiltakene er beskrevet i tiltaksark som ligger som vedlegg til handlingsprogrammet. For årene 2028–2030 er fordelingen av det statlige tilskuddet videreført på hovedkategoriene.

Tabell 1: Prioritering av statlig tilskudd i byvekstavtalen. I millioner 2027-kroner.

Handlingsprogram byvekstmidler 2027 - 2030	Ansvar	2027	2028	2029	2030
Drift av kollektivtransport inkl. Ferge		116	116	116	116
Tilskudd til styrking av busstilbud	ØFK	73,1			
Billettpriser på buss og takstsamarbeid med jernbane i Nedre Glomma	ØFK	25,2			
Tilskudd fergedrift	FK	17,7			
Infrastrukturtiltak for kollektiv, sykkel og gange (vedlikehold og investeringer)		42,1	47,5	47,5	47,5
Vedlikehold, TS, kollektiv og sykkeltiltak Fredrikstad	FK	10			
Vedlikehold, TS, kollektiv og sykkeltiltak Sarpsborg	SK	10			
Vedlikehold, TS, kollektiv og sykkeltiltak Fylkeskommunen	ØFK	6,7			
Fv. 118 - undergang Tune kirke	ØFK	5			
Gang- og sykkelvei Nordbyveien Sarpsborg	SK	6	6	10	
Pilotprosjekt - forenklet løsning langs fv. 1182 Høysand	ØFK	1			
Forsterket sesong og vinterdrift kommunale gang- og sykkelveier	FK/SK	3,4			
Mobilitetsutvikling og analyser		24,7	24,7	24,7	24,7
Utredninger og analyser, inkl. RVU	ØFK	2			
Barn og unge	ØFK	4,9			
Voksne og arbeidsreisende, inkl. HjemJobbHjem	Felles	9,2			
Fremtidsrettet mobilitet	ØFK	1,7			
Mobilitetstiltak Fredrikstad	FK	1,8			
Mobilitetstiltak Sarpsborg	SK	1,8			
Kommunikasjon og kampanjer	Felles	3,3			
Sekretariatet		6	6	6	6
Sum tilskudd Nedre Glomma		188,8	194,2	194,2	194,2
Gange og trafiksikkerhetstiltaket Rv. 22 x Kreutzgt*	SVV	5,4			
Beregnet tildeling til Nedre Glomma i statsbudsjettet		194,2	194,2	194,2	194,2

*I 2027 er det trukket fra 5,4 millioner kroner til det prioriterte riksveiprojektet rv. 22 x Kreutzgate. Av regnskapstekniske årsaker blir ikke disse midlene utbetalt til byvekstavtalesamarbeidet.

Bypakke Nedre Glomma fase 2 - prioriteringer

Prop. 41 S (2022-2023) definerer prosjektene som inngår i Bypakke Nedre Glomma fase 2:

- Rv. 22 Hafslund–Dondern
- Fv. 109 Råbekken–Torsbekkdalen
- Fv. 118 Ny bru over Glomma i Sarpsborg
- Ny bru over Glomma i Fredrikstad (Omberg–Torp, fv.)
- Mindre tiltak (programområdetiltak) for å legge til rette for kollektivtransport, gange og sykkel

Høsten 2026 er det gjennomført nytt kostnadsanslag i reguleringsplanfasen for ny bru Omberg–Torp. Sammenlignet med det forrige kostnadsanslaget, fra kommunedelplanen vedtatt i 2019, øker anslaget med 0,4–1,3 milliarder kroner, avhengig av antall kjørefelt. Kostnadsanslaget inneholder fortsatt usikkerhet, selv om det er redusert fra anslaget i kommunedelplanen.

Styringsgruppen for byvekstavtalen har i møte 21.09.2026, sak 11/26, vedtatt at fire kjørefelt skal legges til grunn for videre planlegging av bruprosjektet. Med fire kjørefelt er nytt kostnadsanslag for bruprosjektet 3 milliarder kroner, en økning på 1,3 milliarder kroner fra kostnadsanslaget i kommunedelplanen.

I handlingsprogram 2027–2030 legges det opp til å prioritere bruprosjektene i begge kommunene, samt parsellene 1 (Råbekken–Østfoldhallen), 2 (Østfoldhallen–Rolvøy) og 6 (Alvim–Torsbekkdalen) på fv. 109. Den prioriterte prosjektlisten (tabell 2) viser også rv. 22 Hafslund–Dondern, som er under utbygging, og midler til mindre tiltak.

Tabell 2: Prioritert prosjektportefølje i handlingsprogram 2027–2030. I millioner 2026-kroner.

Prosjekt	Prosjekt-anslag
Etablering av bomstasjoner	49
Rv. 22 Hafslund - Dondern	780
Fv. 109 Parsell 1 - Råbekken - Østfoldhallen	1 300
Fv. 109 Parsell 6 Alvim - Torsbekkdalen	800
Fv. 109 Parsell 2 Østfoldhallen - Rolvsøy *	900
Fv. 118 Ny bru over Glomma i Sarpsborg	4 865
Ny bru over Glomma i Fredrikstad	3 000
Mindre tiltak på kommunal vei	668
Mindre tiltak på riks- og fylkesvei	368
Sum	12 730

*Frivillig grunnnerverv på parsellene 2-5 inngår i anslaget.

Bypakke Nedre Glomma fase 2 – prioritering mindre tiltak

I tillegg til de store prosjektene inngår en rekke mindre investeringstiltak for kollektivreisende, syklende og gående i handlingsprogrammet, jamfør tabell 3 under. Prosjektene er i stor grad videreført fra handlingsprogram 2026–2029 for å sikre framdrift, men noen prosjekter har blitt fullført og nye har kommet til. Prosjektene er nærmere beskrevet i prosjektark som ligger ved handlingsprogrammet.

Tabell 3: Prioriterte programområdetiltak i handlingsprogramperioden. I millioner 2026-kroner.

Part	Navn på tiltak	Estimat totalkost	2027	2028	2029	2030
FK	Sykkelvei med fortau - Gamlebyveien	35,0	13,0	4,0	8,0	5,0
FK	Gang- og sykkelvei - Leiegata	22,0	2,0	5,0	5,0	10,0
FK	Gang- og sykkelvei - Hassingen	9,0	1,0	2,0	5,0	1,0
FK	Gang og sykkelvei - Gunnelandet	16,0	10,0	6,0		
FK	Gang og sykkelvei, nytt fortau - Bjørnebyveien	3,0	2,0	1,0		
FK	Gang og sykkelvei - Holmen	30,0	3,0	7,0	10,0	10,0
FK	Sykkel - Kongstenhallen	5,0		5,0		
FK	Gang og sykkel - Sagabakken skole	5,0			1,0	4,0
	Totalt - Fredrikstad kommune	125,0	31,0	30,0	29,0	30,0
SK	Sykkelfelt - St. Mariegate	0,5		0,5		
SK	Gang og sykkelvei - Lande skole	5,0	0,3	1,0	3,7	
SK	Gang og sykkelvei - Rådmann Dalens vei	6,5	1,5	1,5		
SK	Gang og sykkelvei - Madam Arnesens vei	9,7	1,3	1,3		
SK	Gang og sykkelvei - Greåkerdalen (nordre del)	25,0	8,0	5,0	5,0	5,0
SK	Fortau +sykkelvei m fortau - Statsm. Kolstads vei og Vingulmorkv	5,9		3,0	2,7	
SK	Fortau - Kirkeveien og Kr. Wilhelmsens vei	3,5	0,4	0,4		
SK	Sykkelvei - Tunevannveien	14,0			1,0	5,0
SK	Fortau - Skogliveien	1,5	1,0			
SK	Sykkelløsning - Grotterødgate - Sandesundsveien	7,4	2,0	5,4		
SK	Fortau - Arne Meidells vei	0,8	0,8			
SK	Fortau+sykkelvei m fortau - Herbergveien_Vingulmorkveien	4,4	2,2	2,2		
SK	Fortau og gang- og sykkelvei - Kvastebyen	35,0				5,0
SK	Fortau - Nordbergveien	3,5	3,5			
SK	Sykkelparkering	31,3	4,0	4,7	12,6	10,0
	Totalt - Sarpsborg kommune	154,0	25,0	25,0	25,0	25,0
ØFK	Fv. 114 Gang og sykkelvei Greåkerdalen (søndre del)	24,5	7,0	11,6		
ØFK	Fv. 451 Gang og sykkelvei Enhusveien	22,1	14,5	0,0		
	Totalt - Østfold fylkeskommune	46,6	21,5	11,6	0,0	0,0
SVV	Rv. 22 Gang og sykkelvei, Nygårdshaugen - Holmegil	93,8	28,0	4,1		
SVV	Rv. 22 x fv. 1206, lse	41,8	3,0	5,0	15,0	16,8
SVV	Rv. 22 x Torp	uavklart	3,0	2,0	10,0	20,0
SVV	Riksvei forprosjekt og kunnskapsgrunnlag	6,0	2,0	2,0	1,0	1,0
	Totalt - Statens Vegvesen	141,6	36,0	13,1	26,0	37,8
	Totalt	467,2	113,5	79,7	80,0	92,8
	Forprosjekt	Reguleringsplan	Prosjektering	Utbygging		

Bypakke Nedre Glomma fase 2 - marginaliste

For å håndtere kostnadsøkningen for Omberg-Torp innenfor de økonomiske rammene for byvekstavtalen og i tråd med prinsippene for porteføljestyring, foreslås fv. 109 parsell 3–5 (Rolvøy-Alvim) tatt ut av den prioriterte prosjektlisten i dette handlingsprogrammet. Det samme gjelder deler av satsingen (300 millioner kroner) på mindre tiltak på riks- og fylkesvei. Disse prosjektene settes på marginalisten (tabell 4), som er et nytt element i denne rulleringen av handlingsprogrammet. Dersom kostnader, framdrift eller øvrige forutsetninger endrer seg, kan tiltakene på marginalisten løftes inn igjen i den prioriterte prosjektporteføljen ved senere rulleringer av handlingsprogrammet.

Prosjekt	Ansvarlig
Fv. 109 Rolvsøysund - Alvim, parsell 3 – 5 *	Østfold fylkeskommune
Fv. 108 Oppgradering av holdeplasser - Fuglevik - Kråkerøybrua	Østfold fylkeskommune
Fv. 117 Oppgradering holdeplasser Ørebekk-Ålekilene	Østfold fylkeskommune
Fv. 108 Gang og sykkelvei Troll dalen - Ny Kjøkkøysund bru	Østfold fylkeskommune
Rv. 22 Gang og sykkelvei Kampenes - Ise	Statens vegvesen
Rv. 22 Gang og sykkelvei, Kløvningsten - Jellestadveien	Statens vegvesen
Rv. 110 Gang og sykkelvei, Brohodet øst til Rakkestadsvingen	Statens vegvesen

*Selv om parsell 3–5 på fv. 109 er plassert på marginallisten, vil prosjekteier Østfold fylkeskommune fortsatt tilby frivillig grunnerv, for å sikre forutsigbarhet for berørte grunneiere. Finansieres med midler fra parsell 2.

Økonomi og måloppnåelse

De to bruprojektene er begge på reguleringsplannivå og det er fortsatt usikkerhet i kostnadsanslagene, selv om den er redusert fra tidligere nivå. Med gjeldende usikkerhet i kostnadsanslagene legges det til grunn at den prioriterte prosjektporteføljen kan gjennomføres med gjeldende takstnivå. I det videre må det imidlertid drives en aktiv porteføljestyling hvor man følger nøye med på den totale trafikkmengden, elbilandelen og inntektene. Med en fortsatt vekst i elbilandelen utfordres både nullvekstmålet og inntektene.

Nedskalering og fjerning av prosjekter fra prioritert liste kan også utfordre måloppnåelsen i byvekstavtalen. I tråd med byvekstavtalen skal også tiltak innenfor arealplanlegging, parkeringspolitikk og prisvirkemidler vurderes for å oppnå avtalens målsetninger.

Bypakke Nedre Glomma fase 2 – status for de store prosjektene

Status og planlagte milepæler for de fire store prosjektene i Bypakke Nedre Glomma fase 2:

- Rv. 22 Hafslund–Dondern: Anleggsarbeidet har pågått siden sommeren 2025, med forventet ferdigstilling i desember 2027. Prognosen for gjennomført prosjekt ligger ca. 70 millioner kroner lavere enn indeksregulert ramme.
- Fv. 109, parsell 1 (Råbekken–Østfoldhallen): Oppstart av bygging i hovedentrepriser er planlagt i fjerde kvartal 2026, og vil pågå i tre år.
- Fv. 109, parsell 2 (Østfoldhallen–Rolvsøy): I handlingsprogramperioden vil det gjennomføres nødvendig planlegging for å tilpasse prosjektet til ny bru Omberg–Torp, samt grunnerv og riving av innløste eiendommer. Oppstart av anleggsarbeid er foreløpig usikkert som følge av prioritering av nye bruer over Glomma og manglende finansiering av hele delstrekningen.
- Fv. 109, parsell 6: (Alvim–Torsbekkdalen): Nord for Alvimbruene planlegges delentreprise for veiarbeider igangsatt høsten 2026. Hovedentreprisen er utsatt med om lag ett år på grunn av vurdering av nytt brukonsept for Alvimbruene. Parsellen ferdigstilles sannsynligvis i 2031.
- Fv. 118 Ny Sarpsbru: Vedtak av reguleringsplan forventes i 2027. Ny kjørebri kan tidligst bygges fra 2029 og vil ta om lag fire år. Etter trafikkåpning, tidligst i 2033, gjenstår cirka to år med riving av eksisterende bruer, etablering av gang- og sykkelforbindelse og øvrige avsluttende arbeider.
- Ny bru i Fredrikstad (Omberg–Torp): Reguleringsplanarbeidet skal foregå fram til 2027, med mål om vedtak i 2028. Anleggsfasen skal etter planen starte i siste halvdel av 2029, med mål om ferdigstilling mot slutten av 2031.

Konsekvenser

Forslag til handlingsprogram legger til rette for økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange. Dette bidrar til et mer tilgjengelig og inkluderende transportsystem, samtidig som det gir positive effekter for folkehelsen gjennom økt fysisk aktivitet og tryggere ferdsel. Redusert biltrafikk vil også bidra til mindre trafikkstøy, bedre lokal luftkvalitet og lavere klimagassutslipp. Videre skal tiltakene styrke mobiliteten og bidra til attraktiv by- og stedsutvikling, noe som kan gjøre regionen mer attraktiv både som bosted og for næringsutvikling. Samlet sett understøtter handlingsprogrammet satsingen for å nå nullvekstmålet og redusere klimaavtrykket.

Vurdering

Forslaget til handlingsprogram for byvekstavtalen for Nedre Glomma 2027–2030 vurderes som et godt grunnlag for videre framdrift i de høyest prioriterte prosjektene. Prioritering av bruprojektene og utsettelse av parsellene 3–5 på fv. 109 er i tråd med tidligere politiske vedtak og støttes av byvekstavtalens referansegruppe. Innføringen av en marginalliste tydeliggjør hvilke prosjekter som i utgangspunktet skal prioriteres hvis det blir rom for å ta inn igjen flere prosjekter.

Det vurderes at forslaget til prosjekter og tiltak i handlingsprogrammet følger opp målene i avtalen gjennom en balansert portefølje av investeringer, drifts- og vedlikeholdstiltak. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til både inntekter og utgifter som må følges nøye med på i porteføljestyringen.

Måloppnåelse for byvekstavtalens overordnede mål, nullvekstmålet for personbiltrafikken og nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i veitrafikken, må også ha fokus i den videre porteføljestyringen. Når prosjekter nedskaleres eller fjernes fra prioritert liste, kan det utfordre måloppnåelsen. På sikt kan dette aktualisere tiltak innenfor arealplanlegging, parkeringspolitikk og prisvirkemidler.

Forslag til vedtak

Styringsgruppen for Byvekstavtale Nedre Glomma innstiller på at forslag til handlingsprogram for Byvekstavtale Nedre Glomma 2027–2030 legges fram for lokalpolitisk behandling hos partene.

Vedlegg

1. Forslag til handlingsprogram Byvekstavtale Nedre Glomma 2027–2030, datert 16.10.2026
2. Prosjektark. Bypakke Nedre Glomma fase 2, handlingsprogram 2027–2030, datert 16.10.2026
3. Tiltaksark, statlig tilskudd, handlingsprogram 2027–2030, datert 16.10.2026
4. Referansegruppens innspill til HP 2027–2030, datert 30.09.2026

Tertialrapport (T2) 2026 – Bypakke Nedre Glomma fase 2

Saksnr.:	16/2026
Sakseier:	Sekretariatet
Dato:	01.10.2026

9

Foreslått møtebehandling:	Administrativ ledergruppe, møte 16.10.2026
	Styringsgruppen, møte 26.10.2026

Hvorfor saken legges frem

Tertialrapportering i tråd med årshjul - prosjekter Bypakke Nedre Glomma fase 2.

Metode for tertialrapportering

Samarbeidet har besluttet at det i tertialrapporteringen skal benyttes en «trafikklysmode» som beskrevet i tabellen nedenfor.

	Det rapporteres grønt når prosjekt holder fremdrift og økonomi, i tråd med vedtatt handlingsprogram. Utløser ikke behov for tiltak
	Det rapporteres gult når prosjekt er forsinket i forhold til fremdrift, kan gi økte kostnader i budsjettåret eller for prosjektet som helhet, eller at innholdet i prosjektet må endres. Gul rapportering utløser ikke nødvendigvis behov for spesifikke tiltak, men prosjektet bør følges opp tettere for å løse eventuelle usikkerheter så fort som mulig.
	Det rapporteres rødt når prosjekt har en forsinkelse som setter utførelsen av prosjektet i fare, får økte kostnader i budsjettåret langt over avsatte midler i handlingsprogrammet eller at nytt anslag gir økt totalkostnad for prosjektet som vil utfordre gjennomføringen av pakken som helhet.

Det er den enkelte prosjekteier som er ansvarlig for å rapportere og bypakkesekretariatet samordner forslag til tertialrapporten som behandles i samarbeidet.

Sammendrag

Prosjektporteføljen har god gjennomføring, men enkelte større prosjekter møter utfordringer knyttet til kostnadsutvikling og fremdrift. Fv. 109 parsell 6 rapporteres som rødt på grunn av betydelige kostnadsøkninger og uavklarte forhold knyttet til gjennomføring, mens flere større prosjekter rapporteres gult som følge av forsinkelser i planlegging og reguleringsprosesser. Trafikkutviklingen er fortsatt forenlig med nullvekstmålet, men viser en svak økning sammenlignet med samme periode i fjor. Samtidig øker elbilandelen, noe som bidrar til lavere gjennomsnittsinntekt per passering og utfordrer finansieringsgrunnlaget. Situasjonen understreker behovet for tett økonomioppfølging, nøkterne prosjektløsninger og aktiv bruk av virkemidlene i byvekstavtalen for å sikre måloppnåelse og gjennomføring av prosjektporteføljen.

Status for prosjektporteføljen

En oversikt over den totale prosjektporteføljen følger som vedlegg til saken. Prosjekter som ikke krever behov for tiltak (grønt) beskrives ikke nærmere, men finnes i vedlegget.

Prosjekter rapportert som rødt:

Fv. 109 Parsell 6 (Alvim – Torsbekkdalen)

Østfold fylkeskommune jobber videre med detaljplanlegging og grunnnerverv. Høsten 2025 ble det gjennomført et nytt anslag som gav et P50 kostnadsanslag på ca. 800 millioner kroner. Økningen fra tidligere kostnadsangivelse for strekningen basert på flere delstrekninger skyldes i hovedsak store prisøkninger knyttet til ståldelen av nye bruer over jernbanen ved Alvim, mer omfattende grunnforholdstiltak enn tidligere samt antatt høyere kostnader for å bygge ny vei ved og over jernbanen. Som følge av anslag som viser en høyere kostnad, startet prosjektet sent i 2025 en vurdering av om noen elementer på strekningen kan gjennomføres på en alternativ måte for å redusere kostnadene.

Det jobbes med et alternativt brukonsept som kan gi betydelige besparelser, men dette konseptet har ikke fått godkjenning. Østfold fylkeskommune forventer at det i løpet av november 2026 kan opplyses om kostnader og mulig oppstart for entrepris, dersom alternativt brukonsept velges. Det planlegges oppstart i 2026 for veiarbeider i Klokkegårdsvegen under fv. 109 ved Alvim.

Det er nødvendig å avklare når togstopp blir nødvendig for å bygge nye veibruer over jernbanen ved Alvim. Togstopp må bestilles i god tid. Dette er en utfordring som vil påvirke framdriften med bygging på strekningen sammen med eventuelt nye løsninger for enkelte elementer.

Prosjekter rapportert som gult:

Fv. 109 Råbekken – Torsbekkdalen – parsell 2 – 5 (Østfoldhallen – Alvim)

Det blir kun utført mindre arbeider med grunnnerverv og riving av boliger i 2026. Det pågår arbeid med reguleringsplan for en fjerde arm i rundkjøringen ved Lislebyveien. Reguleringsplanen forventes vedtaksbehandlet i 2027.

Fv. 118 Ny Sarpsbru

Reguleringsplanforslaget er til høring og offentlig ettersyn er gjennomført. Det gjennomføres geotekniske undersøkelser i området mellom Tarris og Borregaard fabrikker. Formålet er å avklare om det er gjennomførbart å redusere arealinngrepet på Borregaard fabrikker sitt område. Tiltaket medfører et halvt års forsinkelse i prosjektet.

Ny bru i Fredrikstad

Prosjektet er i reguleringsplanfasen og det jobbes med optimalisering og valg av løsninger som detaljering av løsninger for koblingskryss mot rv. 22, tilpasning av tilgrensede veinett og bussholdeplasser. I tillegg jobbes det med utredninger og rapporter på flere temaer, blant annet seilingshøyde. Gjeldende fremdriftsplan legger til grunn planforslag klart til offentlig ettersyn ved årsskiftet 2026/2027.

Mindre tiltak kommunal vei

Begge kommunene har prosjekter med forsinket fremdrift. Prosjektene blir fulgt opp av prosjekteier, og eventuelle kostnadsendringer påvirker ikke bompengefinansieringen. Kostnadene i disse prosjektene inngår i kommunenes egenandel.

Rv. 22 Torp, etablere GS vei - Statens vegvesen jobber med prinsippløsninger for videre behandling i bypakka.

Rv. 110 Brohodet øst – Rakkestadsvingen - Pågående planbehandling ved rapportering T2. Fredrikstad kommune avviste reguleringsplan i vedtak 10. september 2026.

Rv. 22 Kløvningsten – Jellestadveien - Statens vegvesen utreder prinsippløsninger for optimalt krysningspunkt.

Fv. 114 Greåkerdalen (søndre del) - Reguleringsplan vedtatt i 2026. Østfold fylkeskommune forventer grunnnerv i 2026 og forbereder prosjektering.

Trafikk- og inntektsutvikling

Byindeksen er hovedindikator for vurdering av måloppnåelse for nullvekstmålet, og viser endring i trafikkmengde for avtaleområdet. Måloppnåelsen skal skje innenfor avtaleperioden sett under ett, og referanseåret er 2023.

Tabell 2 Årlig indeks og kjedet årlig indeks viser trafikktutviklingen.

Tabell 2. Årlig indeks og kjedet årlig indeks.

Periode	Antall punkt	Byindeks (endring i trafikkmengde) (%)	Konfidens- intervall (%-poeng)
2023-2024 jan-des	26	-2,1	(-4, -0,2)
2024-2025 jan-des	24	2,1	(0,3, 3,8)
2025-2026 jan-aug	28	0,5	(-0,8, 1,8)
2023-2025 jan-des	26	-0,1	(-2,8, 2,5)

Referanseåret for Nedre Glomma er 2023. Tabellen viser nedgang i trafikken 2023-2024. Nedgangen det første året er utlignet i løpet av år 2 i byvekstavtalen. Utviklingen de første 8 månedene i 2026 viser en liten økning i forhold til samme

I tillegg til byindeksen måles trafikktutvikling for personbil gjennom antallet passeringer i de 23 bomstasjonene i regionen.

Tabell 3 viser trafikktviklingen for antallet bompasseringer i 2025 – 2026 for de åtte første månedene.

Antall passeringer		
Måned	2025	2026
Januar	3 331 931	3 386 380
Februar	3 165 775	3 172 248
Mars	3 667 508	3 733 382
April	3 577 868	3 610 442
Mai	3 851 236	3 824 659
Juni	3 739 929	3 857 691
Juli	3 271 568	3 287 779
August	3 697 453	3 722 536
Sum T2	28 303 268	28 595 117

Antall passeringer i bomstasjonene ligger fortsatt over det som lå til grunn i beregningene for Bypakke Nedre Glomma fase 2 i 2022.

Trafikktallene i bomstasjonene viser en økning i trafikken som samsvarer med den økningen som fremkommer i byindeksen. Passeringene i bomstasjonene viser en økning på ca. 1 prosent i forhold til samme periode i 2025.

Tabell 4 Totale inntekter og elbilandel januar – august 2025-2026.

Inntekter		
Måned	2025	2026
Januar	48 544 544	51 365 044
Februar	46 815 584	48 239 846
Mars	54 026 304	56 239 393
April	52 758 605	54 377 846
Mai	56 583 386	57 565 203
Juni	55 045 030	58 018 940
Juli	48 073 766	49 469 286
August	56 461 512	55 975 172
Sum T2	418 308 731	431 250 730

Elbilandel		
Måned	2025	2026
Januar	33,94	38,90
Februar	33,91	38,71
Mars	34,63	39,94
April	34,51	40,18
Mai	35,02	40,31
Juni	35,30	40,31
Juli	35,06	40,29
August	36,15	41,22

Tallene i tabellene 3 og 4 viser at økningen i inntekt per passering (gjennomsnittsinntekten) er lavere, enn det økningen i takstene skulle tilsi.

Økningen i de totale inntektene er også lavere enn konsumprisøkningen i takstene i august 2025. Dette henger sammen med at elbilandelen øker og at en større andel av passeringene oppnår redusert takst.

Finansberegningene i 2022 la til grunn en elbilandel på 40 prosent. Elbilandelen har vært jevnt økende, og er i august i overkant av 41 prosent. Prognosene fra SSB tilsier at elbilandelen vil øke ytterligere. Prognosen legger til grunn ca. fem prosentpoeng per år. For å sikre nødvendig finansiering i bypakken blir det viktig å følge denne utviklingen nøye.

Mobilitetsutvikling – kollektivtransport og sykkel

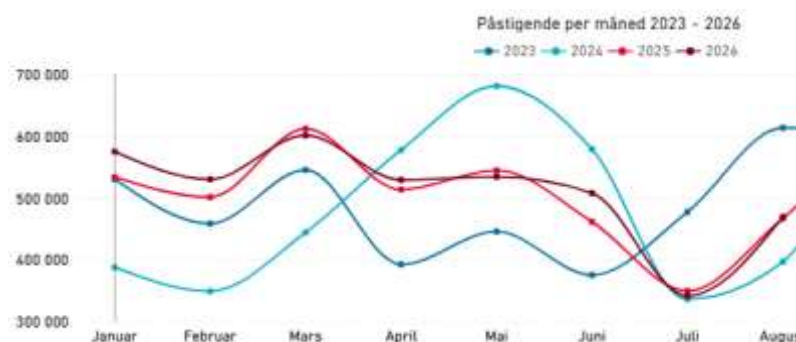
Mobilitetsportalen er tilgjengelig på bypakkens hjemmeside og viser utviklingen i transport og reisemønstre over tid.

Portalen gir en samlet oversikt på tvers av transportformer, og er laget for å gjøre komplekse data mer tilgjengelige for fagmiljøer, publikum og media. Dette inngår som ett av flere virkemidler i arbeidet med planlegging, styring og evaluering av tiltak i Bypakke Nedre Glomma. Tallene skal understøtte oppfølgingen av nullvekstmålet som er et statlig krav i byvekstavtalen.

[Mobilitetsportalen - Bypakke Nedre Glomma](#)

13

Bussreiser – påstigende pr. måned*

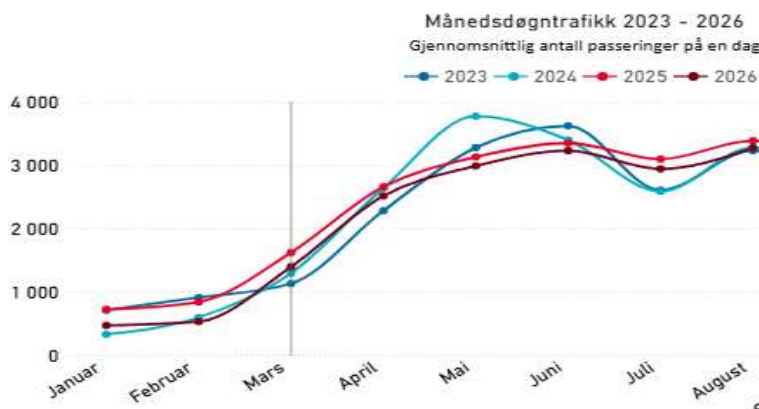


* 2025 bør i praksis betraktes som det første normalåret, ettersom 2023 var preget av ny tellemetode og 2024 av bussbrann.

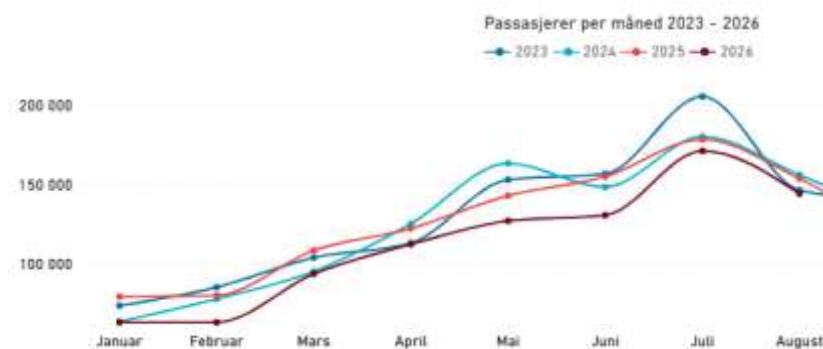
Togreiser – av og påstigninger pr. måned



Sykeltrafikk – passeringer pr. dag i tellepunktene



Fergereiser – passasjerer pr. måned



Måloppnåelse – overordnet

Prop. 41S (2022-2023) Bypakke Nedre Glomma fase 2 og byvekstavtale for Nedre Glomma 2024-2033 legger til grunn at nullvekstmålet skal nås, og at gjennomføringen skal bidra til det statlige trafikksikkerhetsmålet – nullvisjonen.

Bypakke fase 2 er ennå i en tidlig fase, men allerede nå begynner det å tegne seg et bilde av hvilke utfordringer vi må håndtere i det videre arbeidet. Vi har fortsatt en utvikling i personbiltrafikken som er håndterbar i forhold til nullvekstmålet, men tallene viser en svakt økende tendens. En økende elbilandel bidrar til at gjennomsnittsinntekten faller og finansieringsgrunnlaget for pakken utfordres.

På kostnadssiden ser vi at flere av de store fylkeskommunale prosjektene får en høyere utbyggingskostnad enn det som var forutsatt.

I det videre arbeidet blir det derfor viktig å sikre god økonomioppfølging og utnytte hele det handlingsrommet som ligger til grunn for avtalen. Dette innebærer at det i prosjektene legges til grunn gjenbruk og nøkternhet i tråd med føringene i byvekstavtalen, handlingsrommet på inntektssiden må utnyttes og virkemidler innefor areal og parkering må benyttes.

Framdriften er i all hovedsak god og partene samarbeider godt. I en rekke prosjekter er flere parter i samarbeidet involvert og resultatene og gjennomføring både i forhold til økonomi og framdrift er avhengig av samarbeid og beslutninger hos den enkelt part. I det videre arbeidet er det viktig at det blir fokus på dette.

Konsekvenser

Oppdaterte kostnadsanslag på begge bruene, samt parsell 1 og 6 på fv. 109, gir utfordringer for økonomien i porteføljestyringen av prosjektporteføljen i bypakken. Forslaget til handlingsprogram 2027 -2030 legger opp til en innretning der deler av prosjektporteføljen flyttes ut som prioriterte prosjekter og legges til en marginalliste for vurderinger i fremtidig porteføljestyring.

15

Forslag til vedtak

Styringsgruppen for byvekstavtale Nedre Glomma godkjenner tertialrapport per august 2026.

Vedlegg

T2 rapportering fra prosjekteier

Rv. 22 Torp

Saksnr.:	17/2026
Saksbehandler:	Statens vegvesen v/Erika Klein
Dato:	05.10.2026

16

Foreslått møtebehandling:	Administrativ ledergruppe, møte 16.10.2026
	Styringsgruppen, møte 26.10.2026

Hvorfor saken legges frem

Saken legges frem for beslutning i styringsgruppen slik at det kan tas stilling til omfang i videre planlegging av tiltaket. Prosjektet omfatter mange flere elementer på stedet enn gang- og sykkelvei som var utgangspunkt for opprinnelig kostnadsramme. Av nye elementer kan nevnes: trafiksikkerhet for gående som krysser rv. 22, adkomst til fotballbanen og bussholdeplasser. Universell utforming i sammenheng med tunge kjøretøy skal også ivaretas. Med bakgrunn i dette er kostnadsestimatet mye høyere enn det opprinnelige prosjekt i handlingsprogram 2025 – 2028.

Sammendrag

For å ivareta en trafiksikker løsning av strekningen og fotgjengerkryssingen, er det behov for å stenge krysset rv. 22 x Sulfatveien og erstatte denne adkomsten til flere næringseiendommer, ved å knytte adkomst til rundkjøringen nord for strekningen på rv. 22. Prosjektet har høy måloppnåelse som missing link på en viktig lenke for gående og syklende med sin sentrale beliggenhet i Nedre Glomma. Også i områdereguleringen for Torp Bruk vil det bli behov for å erstatte adkomsten. Foreløpig kostnadsestimat for prosjektet langs rv. 22 er 43 mill kroner inkl. grunnerverv og usikkerhet. Dersom Sulfatveien fullt utbygd inkluderes, vil kostnadene mer enn doble seg.



Samtidig vurderes muligheter for å prioritere tiltak langs rv. 22 med direkte bidrag til måloppnåelse og å minimere kostnader for å erstatte adkomst til næringseiendommene. Statens vegvesen

ønsker å starte formelt reguleringsplanlegging for å ivareta en ryddig prosess overfor de lokale interessentene, samt gi omforente rammer for gjennomføring av prosjektet.

Bakgrunn

I opprinnelig handlingsprogram for Bypakke Nedre Glomma var det vurdert et prosjekt for å bygge gang- og sykkelvei på strekningen fra rundkjøringen med Sulfatveien til Torpelunden. Det er regulert en felles løsning for gående og syklende som var grunnlaget for kostnadsestimatet. Samtidig viser hovedsykkelplanen et mål for å skille gående og syklende ved å benytte sykkelvei med fortau. Med mye bebyggelse og nærhet til bysentrum er det ikke fremtidsrettet å blande gående og syklende. Også i reguleringsplanen for ny bru Omberg – Torp planlegges sykkelvei med fortau. I tillegg planlegges nytt boligområde Torp Bruk og Moum næringsområde i nærheten.

17

I dag har strekningen en provisorisk fortauløsning, hvor det er etablert rekkverk ut mot rv. 22. I tillegg ligger det utflytende og uoversiktlige kryss med Sulfatveien og kundeparkeringen til et serveringssted (Tommeliten) på strekningen. Krysset og kundeparkeringen er utfordrende for trafiksikkerheten.

Bussholdeplassen i nordgående retning har behov for oppgradering, og den tilliggende fotgjengerovergangen er tilpasset med en skråløsning inn i det eksisterende krysset med Sulfatveien. Fotgjengerkryssingen kobler boligene på Torp sammen med idrettsanlegget og bussholdeplassen i sørgående retning.



Figur 2: Kryssområdet med Sulfatveien med gatekjøkken og idrettshuset.

Samlet sett er situasjonen på stedet mye mer kompleks enn tidligere antatt. Veldig forskjellige trafikanter møter hverandre i krysset. Det er derfor behov for å utforme løsninger som gir trygg ferdsel for alle:

- Sykkel/gange langs riksvei
- Barn og unge som besøker idrettsanlegget Torp IF

- Tungtransport fra næringsetableringen
- Fotgjengerkryssing
- Bussholdeplasser
- Trafikk langs rv.22

Den opprinnelige reguleringsplan for «Torp mellom» (godkjent 30.05.2001) forutsetter i et rekkefølgekrav at Sulfatveien skal stenges ved idrettsplassen, og etablere ny adkomst via rundkjøringen på Torp og rv. 22.

Rundkjøringen skal gi adkomst til nye boligområder og Torp bruk.

Eksisterende kryss ved idrettsplassen er svært bratt, og kan bli ufremkommelig når det er glatt. Det er ikke mulig å tilfredsstille krav til utforming av vegkryss som ivaretar trafiksikkerhet for myke trafikanter. Statens vegvesen har, både i 2014 og 2018, startet prosjekter på stedet, men som har stoppet da det ikke er mulig å bygge et trafiksikkert kryss uten å stenge Sulfatveien.

Hvis man bare oppgraderer noe midlertidig ved å fravike kravene, vil det fortsatt være kryssende ferdselsruter mellom tungtrafikk og myke trafikanter med barn og unge til idrettsanlegget.

Oppgraderingen vil kunne bidra til høyere hastighet av myke trafikanter og dermed større risiko. Etter at den nye trafiksikre adkomsten via rundkjøringen lenger nord er etablert, skal krysset stenges.

Det er i tillegg et ønske om å begrense antall kryss og avkjørsler på rv. 22 som nasjonal hovedvei, spesielt ved økt trafikkmengde med ny bru Omberg – Torp. Rekkefølgekravet vil bli opprettholdt både for områdereguleringsplanen Torp bruk, og for prosjektet rv. 22 Torp vil det bli varslet rekkefølgekrav ved planoppstart.

Samlet sett betyr dette at prosjektet må løse mye mer enn opprinnelig antatt, noe som gjenspeiler seg i det kostnadsestimatet som er lagt inn i forslag til revidert handlingsprogram. Det vil ha konsekvenser for nytte/kost for prosjektet ved at både kostnader og nytten øker.

I tillegg vil det i fremtiden være behov for at krysset skal ivareta kommende trafikal utvikling i området:

- Økt tungtransport gjennom vektbegrensning over Fredrikstad bru
- Økt trafikk med den nye forbindelse Omberg – Torp
- Økt trafikk fra fremtidig bebyggelse på Torp bruk



Figur 3: Utsnitt Reguleringsplan «Torp Mellom»

Sulfatveien

I gjeldende reguleringsplan 'Torp mellom' fra 2001 vises en ny strekning for Sulfatveien som både tilknytter fremtidig boligområde Torp bruk og bedriften flere næringseiendommer. Når Sulfatveien planlegges videre, må utformingen tilpasses til kurvatur for modulvogntog som adkomst til næringseiendommene. En utfordring er også å ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter mellom Torp bruk og idrettsanlegget. Torp Marine park, Torp IF og Fredrikstad kommune som veimyndighet er partene som har hovedinteresser i utforming av Sulfatveien. Statens vegvesen har ansvar for å erstatte adkomst til næringseiendommene når krysset med rv. 22 stenges. Bygging av samme strekning i Sulfatveien kreves både for bygging av sykkelvei med fortau langs rv. 22 og utbygging av boligområdet Torp bruk.

I stedet for å bygge fullverdig Sulfatveien nå, vurderes det å etablere adkomst til næringseiendommene som viderefører dagens standard som grusvei. Også med en slik løsning vil næringseiendommene få en tryggere tilknytning til rv. 22.



Figur 4: Adkomst til forskjellige næringseiendommer

19

Vann, avløp og overvann

Det finnes kommunale ledninger og kummer ved bussholdeplassen i nordgående retning, ledninger som krysser rv. 22 og ledninger som ligger parallelt med Sulfatveien. Fredrikstad kommune ønsker å skifte flere ledninger i sammenheng med gjennomføring av prosjektet.

Konsekvenser

For å vise usikkerhet i omfanget av prosjektet, er totalsummen for prosjektet angitt som uavklart i forslag til HP 2027 - 2030.

Alternative fordelinger av prosjektets kostnader:

Alternativ 1

Ansvar og kostnader for utbygging av Sulfatveien legges på utbygger av Torp bruk og fremdrift for utbygging av sykkelvei med fortau langs rv.22 tilpasses til fremdrift i utbygging av Torp bruk. Det er høy sannsynlighet for at områdereguleringsplanen blir forsinket. Det er også usikkerhet når markedet for boliger legger grunnlag for oppstart av utbygging for Torp Bruk. Alternativet vil sannsynligvis gi den laveste kostnaden for det offentlige, men størst risiko for fremdrift i utbygging av sykkelvei med fortau.

Alternativ 2

Ansvar og kostnader for å erstatte adkomst til næringseiendommene tas innenfor Bypakke Nedre Glomma. Prosjektet gjennomføres etter at reguleringsplan for sykkelvei med fortau er vedtatt. I alternativet har det offentlige mer kontroll på fremdrift.

Det er flere varianter for alternativet:

- Alternativ 2a: Sulfatveien dekkes av kommunens egenandel i Bypakke Nedre Glomma, og kommunen tar ansvar for regulering og gjennomføring av Sulfatveien.

- Alternativ 2b: Sulfatveien anses som avkjørselssanering og adkomst til næringseiendommene etableres ved å koble sammen de forskjellige delstrekningene av Sulfatveien med ca. 200 meter grusvei.

Anbefaling: Statens vegvesen har gjennomført møte med planressurser i Fredrikstad kommune. Det er enighet om å anbefale alternativ 2b. Alternativet vil gi en betydelig reduksjon av kostnader i forhold til full utbygging av Sulfatveien, men ivaretar dagens næringsinteresser. Samtidig sikres en forutsigbar fremdrift for tiltakene langs rv. 22 som øker trafikksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter. I tillegg foreslås å vurdere hensynssone for grunneierfinansiert infrastruktur, pbl. kap. 12A, som del av det videre arbeidet.

Forslag til vedtak

- Prosjektet starter formelt reguleringsplanlegging gjennom vedtak av planinitiativet og varsling av planoppstart.
- Fredrikstad kommune og Statens vegvesen samarbeider om forslag til avgrensning av prosjektet og finansiering som legges frem ved neste beslutningspunkt ved kostnadsanslag etter reguleringsplan.

Beslutningssak

Rv.22 Ise x fv.1206, Ise

Saksnr.:	18/2026
Saksbehandler:	Statens vegvesen v/Erika Klein
Dato:	08.10.2026

Foreslått møtebehandling:	Administrativ ledergruppe, møte 16.10.2026
	Styringsgruppen, møte 26.10.2026

21

Hvorfor saken legges frem

Saken legges frem for beslutning i styringsgruppen slik at det kan tas stilling til omfang i videre planlegging av tiltaket. Under planleggingen er det avdekket flere behov, slik at omfanget av prosjektet er økt fra 19 mill. kroner til om lag 42 mill. kroner i HP 2027 - 2030. Eventuelle reduksjoner vil være knyttet til etablering av innfartsparkering. Adkomst til bussvendeplassen er blitt oppgradert av ØFK, høsten 2026.

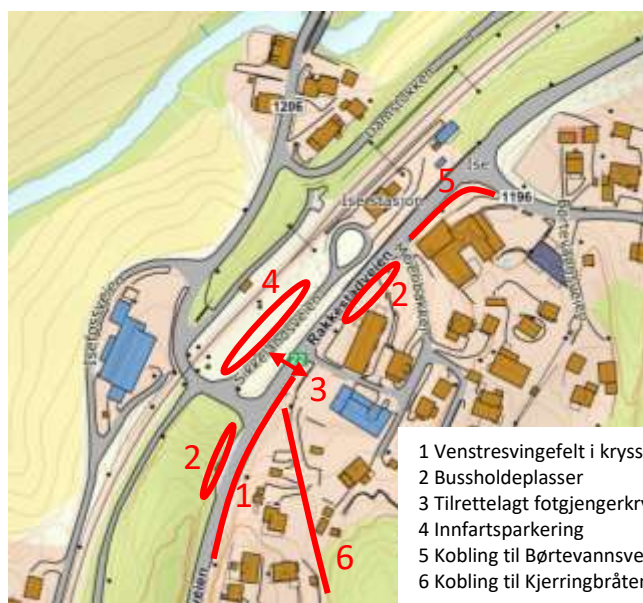
Sammendrag

Ved en helhetlig vurdering er det behov for å legge til rette for fotgjengerkryssing, oppgradere bussholdeplassene og krysset med fv. 1206, samt at det ønskes en kobling til boligområdet Kjerringbråten.

Reguleringsplanen omfatter også

innfartsparkeringsplassen som er en del av det samlede prosjekt 'Etablere innfartsparkering Sandbakken og Ise stasjon' med parkeringsplass og sykkelparkering. Det pågår dialog med ØKT om fremtidig rutetilbud i sammenheng med gjennomgangen av kollektivtilbudet. Prosjektet er også i dialog med Bane Nor om mulighet for innfartsparkering og sikkerhet rundt planovergangen ved fv. 1206.

Med det omfang som forslås ivaretar prosjektet stedets behov som et lite knutepunkt og har en samlet måloppnåelse for kollektiv, trafiksikkerhet, gående og syklende.



Figur 5: Oversiktskart

Bakgrunn

Prosjektet på Ise vil forbedre muligheten til å benytte kollektivtransport og gi tryggere fremkommelighet internt på Ise for myke trafikanter. Det er flere bussholdeplasser og bebyggelse på begge sider av rv. 22 som skaper behov for å krysse veien for myke trafikanter. Derfor omfatter prosjektet oppgradering og bygging av løsninger for kollektivtransport, gående og syklende samt

forbedring av trafikksikkerheten for disse trafikantgruppene på lse. Krysset med fv. 1206 Sikkelsandsveien har behov for et venstresvingefelt på rv. 22 for å ivareta trafikksikkerhet.



Figur 6: Kryss fv. 1206 Sikkelsandsveien x rv.22

Hovedtekst

Valgt løsning og avgrensning

Det er vurdert forskjellige planskilte alternativer. Det er konkludert med at kryssing i plan er det beste alternativet med tanke på til stedets terrengutforming. Det er mulig å bygge en tilrettelagt kryssing med hvileøy sammen med venstresvingefeltet på rv. 22. Dette vil gi den korteste veien til holdeplassene.

Etter vurdering av forskjellige plasseringer for holdeplassene er det valgt å beholde dagens plassering med noen justeringer.

I tillegg vurderes tiltak for å redusere villkryssing både over rv. 22 og jernbanelinjen.

En kobling fra Kjerringbråten til krysningspunktet vurderes i dialog med Sarpsborg kommune. Sikkerheten ved planovergangen ivaretas i planprosessen med trafikkberegninger som vil omfatte krysset rv.22 x fv.1206 og adkomst til innfartsparkering.

Innfartsparkering

Det er vurdert forskjellige løsninger for utforming av innfartsparkering og det er behov for å ta i bruk grunneiendom som eies av Bane Nor. Det er startet dialog med Jernbanedirektoratet og Bane Nor for å vurdere om innfartsparkeringsplassen kan anses som et midlertidig tiltak inntil arealene eventuelt omdisponeres til oppgradering av jernbaneinfrastrukturen. I tillegg vil det være dialog med ØKT om eventuelle endringer i rutetilbudet. Dersom det blir enighet med Jernbanedirektoratet/Bane Nor, ØKT og Sarpsborg kommune, kan innfartsparkeringen inngå i reguleringsplanen, ellers reduseres omfanget av prosjektet.

Konsekvenser

Det er vurdert forskjellige muligheter for å redusere omfanget av prosjektet, men dette ville gi tydelig redusert måloppnåelse.

Det anbefales å gå videre med det helhetlige alternativet, som gir et tydelig løft for kollektivreisende og gående på Ise, i tillegg til at trafikksikkerheten i krysset oppgraderes.

Forslag til vedtak

- Prosjektet starter formelt reguleringsplanlegging og varsling av planoppstart for den helhetlige løsningen.
- Innfartsparkering avklares i løpet av første halvår 2027 og omfanget av prosjektet tilpasses.

Saksnr.:	19/2026
Saksbehandler:	Sekretariatet
Dato:	08.10.2026

Møtebehandling:	Administrativ ledergruppe, møte 16.10.2026
	Styringsgruppen, møte 26.10.2026

Sekretariatet presenterer frem alternative uker for styringsgruppemøter i 2027, i tråd med årshjulet for samarbeidet. I møtet blir styringsgruppen enige om konkrete møtedatoer innenfor de foreslåtte tidsrommene:

Møte 1	Uke 5	1.- 5. februar 2027
Møte 2	Uke 14	5.- 10. april 2027
Møte 3	Uke 23	7.- 11. juni 2027
Møte 4	Uke 39	27. september - 1. oktober 2027
Møte 5	Uke 44	1.- 5. november 2027

Forslag til vedtak

Styringsgruppen har besluttet følgende møtedatoer for 2027:

Møte 1	Uke 5	XX. februar 2027
Møte 2	Uke 14	XX. april 2027
Møte 3	Uke 23	XX. juni 2027
Møte 4	Uke 39	XX. september/oktober 2027
Møte 5	Uke 44	XX. november 2027